

29/10/2008

Highlights of talk by Minister of Transport and Communications, Mr Kostas Hatzidakis

- The problem of Road Safety is not that of any one country, but in our country it concerns us perhaps even more than in many other states and demands a common approach, coordinated action, international cooperation.

- Throughout the world thousands of human lives are pointlessly lost every day on the roads. In OECD member countries 180,000 deaths occur every year whilst the World Health Organisation estimates road deaths worldwide at 1,200,000. This number in practical terms means that we have one death every 3 minutes. The cost in human suffering is immense, whilst the damage to the production process¹ is incalculable, as road accidents concern young people.

- It is the duty of state bodies to be open to proposals, and more so when these proposals come from experts, scientists with experience and substantiated opinions. It is our duty to participate in scientific forums, to encourage cooperation, to exchange views. Because only by so doing shall we be able to trace out a responsible and effective policy.

- In Greece the issue of road safety is at the top of our priorities, since, despite the consistent improvement in the situation, we are still a fair way behind compared to other European countries. Our aim is to get as near as possible to the European target which is a 50% fall in deaths from road accidents in 2010 as compared with 2000. In 2000 we had 2103 deaths and the number should be down to 1051 in 2010. In 2007 we were at 1440 deaths. We are trying to get as near as possible to the common European target.

Our means in this endeavour of ours is the invaluable European experience. The strategic road safety schemes of other states. The international data bases. All the above, adapted to the needs and particular conditions of our country led to the drawing up and implementation of the second Strategic Plan for the improvement of road safety in Greece for the period 2006-2010.

- As part of this plan the Hellenic Parliament last year passed the new Highway Code, with heavy fines for violations. Anyone refusing to abide by the rules and who puts at risk their own life but also the lives of their fellow men must be punished.

- In addition to the Highway Code, we are also improving and upgrading the system of instruction/examination of prospective drivers. Our actions are aimed at creating more transparency and credence in the examinations.

- We are already progressing with projects for exam circuits for learner drivers, following the successful example of other European states. The circuits in two of the country's prefectures are almost finished, and construction is continuing in another three in Northern Greece, whilst another 14 Prefectures have shown interest in such circuits.

- At the same time, we are taking steps to cultivate a modern and correct way to behave on the roads. From an early age. That is why we are giving emphasis in principle to the Traffic Education Parks² whose correct operation and maintenance is in the hands of the mayors. 100 TEPs have been constructed with funding from the MTC, and the programme is being extended with the construction of another 30.

- Similarly, we are also doing serious work in the area of technical testing of vehicles. We are upgrading the system by intensifying the technical testing programme and creating private vehicle testing centres. In fact, to intensify checks throughout the country, the MTC has made available to a number of the country's Prefectures 6 mobile testing units.

- And of course to all this must be added the efforts of the MTC for a total upgrade of public transport, with the emphasis on fixed-track vehicles which are also the safest. All this to persuade citizens to leave their private vehicle at home. So we are extending the tram network and the metro in an effort to sufficiently develop the network of fixed-track vehicles in Athens and to make it equal to other European cities.

- Apart from the driver and the vehicle, which is the responsibility of the MTC, road safety, as I have already mentioned, is to do with the road environment, the road infrastructure.

The Ministry of the Environment and Public Works for its part is making significant efforts to build a safe road network. It is implementing the largest infrastructure works programme that the country has ever known, at a total cost of 18.5 bn euros. It is estimated that with the new national routes which are being built on the basis of

¹ Translator not sure what is meant by this.

² Or 'Driving Instruction Parks'.

studies conducted for Greece and abroad, we shall have a significant drop in accidents. On the new roads being built, accidents, according to measurements, are reduced to 1/5.³

- In addition to the construction of new road axes, improvements to the existing infrastructure of the country's inter-city road network are continuing: already works at the 5 most dangerous axes have been completed and the works are being implemented at another 26 axes.

- At the same time, the Ministry for the Interior, the third ministry connected with road safety, is concentrating on the most stringent and systematic policing of the country's road network, chiefly in the most dangerous locations. Special weight is being given to the protection of pedestrians, minors, the elderly and people with a handicap.

- I would be the last person to claim that we have achieved our targets. That in the area of road safety we are happy⁴. We still have a long road ahead of us. But let's not forget that road safety may of course be a matter for the state but it is also a matter for each of us. Because it is not possible to station a police officer beside every citizen. No matter how many measures are taken, no matter how stringent they are, they will not bear fruit if we do not change our mentality. And I am speaking in particular about motorists in Southern Europe who are not known for the best driving behaviour.

- In a recent survey on behalf of the Hellenic Association of Insurance Companies, it may be seen that although on the one hand we use safety belts, this having been stated by 9 out of 10 Greeks, apparently because new cars even compel us to do this, on the other hand, 7 in 10 drivers admit that they have ignored a red traffic signal, 56.3% overtake in the oncoming lane, and 30% drive under the influence of alcohol.

- Apart therefore from action taken to foster a correct traffic behaviour, emphasis must be placed and a substantial role must also be played by the mass media⁵. Not episodically but on a continuing basis. We are therefore promoting a campaign of information, in print, on television and on the radio, and in fact we recently came to an understanding with State television and the private television stations with national coverage, to get them to give some free time in peak viewing hours for the transmission of road safety messages.

It is I believe a significant development. Equally significant is the need for a better coordination of efforts on a national level. This is why just a few days ago we announced in Parliament the setting-up of a Inter-Ministerial Committee on Road Safety. With the participation of all the jointly responsible Ministries.

- I want to stop at this point and take this opportunity to call upon all of you to lend your cooperation. The issue of road safety is an issue that concerns all of us, it is an issue of humanity. It is an issue for the present and the future. All of us here are determined to work with enthusiasm and resolve to see tangible results in an area which concerns all of us.

From the Press Office

³ Sentence in Greek reads: 'On the new roads being built, accidents, according to measurements, accidents are restricted to 1/5.'

⁴ Sic.

⁵ Sic.

29/10/2008

Σημεία ομιλίας του ΥΜΕ κ.Κωστή Χατζηδάκη.

-Το πρόβλημα της Οδικής Ασφάλειας δεν έχει πατρίδα, αλλά στην χώρα μας, μας αφορά ίσως πολύ περισσότερο από ότι σε αρκετά άλλα κράτη και απαιτεί κοινή αντιμετώπιση, συντονισμένη δράση, διεθνή συνεργασία.

-Σε όλο τον κόσμο χάνονται καθημερινά αναίτια στην ασφάλτο χιλιάδες ανθρώπινες ζωές. Στις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ έχουμε ετησίως 180.000 θανάτους ενώ ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας εκτιμά τους νεκρούς της ασφάλτου παγκοσμίως σε 1.200.000. Ο αριθμός αυτός πρακτικά σημαίνει ότι έχουμε ένα νεκρό κάθε 3 λεπτά. Το κόστος σε ανθρώπινο πόνο είναι τεράστιο, ενώ η ζημιά στην παραγωγική διαδικασία είναι ανυπολόγιστη καθώς τα δυστυχήματα στην ασφάλτο αφορούν νέες ηλικίες.

- Είναι υποχρέωση των φορέων της πολιτείας να είναι ανοιχτοί στις προτάσεις, και πολύ περισσότερο όταν οι προτάσεις αυτές προέρχονται από ειδικούς, επιστήμονες με εμπειρία και τεκμηριωμένες απόψεις. Είναι υποχρέωσή μας να συμμετέχουμε σε επιστημονικά φόρα, να ενθαρρύνουμε τη συνεργασία, να ανταλλάσσουμε απόψεις. Γιατί μόνο έτσι θα μπορέσουμε να χαράξουμε υπεύθυνη και αποτελεσματική πολιτική.

-Στην Ελλάδα το ζήτημα της οδικής ασφάλειας βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων μας καθώς παρά την σταθερή βελτίωση της κατάστασης, είμαστε ακόμα αρκετά πίσω σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Σκοπός μας είναι να προσεγγίσουμε τον κοινό ευρωπαϊκό στόχο που είναι η μείωση κατά 50% των θανάτων από οδικά ατυχήματα το 2010 σε σχέση με το 2000. Το 2000 είχαμε 2103 νεκρούς και ο αριθμός θα πρέπει να μειωθεί στους 1051 το 2010. Το 2007 ήμασταν στους 1449 νεκρούς. Προσπαθούμε να φτάσουμε όσο πιο κοντά γίνεται στον κοινό ευρωπαϊκό στόχο.

Εφόδια σε αυτή την προσπάθειά μας είναι η πολύτιμη ευρωπαϊκή εμπειρία. Τα στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας άλλων κρατών. Οι διεθνείς βάσεις δεδομένων. Όλα τα παραπάνω, προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας μας οδήγησαν στην κατάρτιση και εφαρμογή του δεύτερου Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα για την περίοδο 2006-2010.

-Στο πλαίσιο αυτού του σχεδίου ψηφίστηκε πέρυσι στη Βουλή των Ελλήνων ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, με βαριά πρόστιμα για τους παραβάτες. Όσοι αρνούνται να συμμορφωθούν με τους κανόνες και θέτουν σε κίνδυνο τη δική τους ζωή αλλά και τη ζωή των συνανθρώπων τους, πρέπει να τιμωρούνται. Είμαστε αποφασισμένοι να κινηθούμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

-Πέρα από τον ΚΟΚ, βελτιώνουμε και αναβαθμίζουμε το σύστημα εκπαίδευσης- εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Οι δράσεις μας στοχεύουν στο να έχουμε μεγαλύτερη διαφάνεια και αξιοπιστία στις εξετάσεις.

-Ήδη προχωρούμε τα έργα για τις πίστες εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, ακολουθώντας το επιτυχημένο παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Ολοκληρώνονται οι πίστες σε δύο νομούς της χώρας, συνεχίζεται η κατασκευή σε άλλους τρεις στη Βόρεια Ελλάδα, ενώ έχουν ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον για τέτοιες πίστες 14 επιπλέον Νομαρχίες.

-Παράλληλα, κάνουμε βήματα για την καλλιέργεια της σύγχρονης και ορθής οδικής συμπεριφοράς. Από νεαρή ηλικία. Γι' αυτό καταρχήν δίνουμε έμφαση στα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής, η σωστή λειτουργία και συντήρηση των οποίων βρίσκεται στα χέρια των δημάρχων. Έχουν κατασκευαστεί, με χρηματοδότηση του ΥΜΕ, 100 ΠΚΑ, ενώ το πρόγραμμα επεκτείνεται με την κατασκευή 30 επιπλέον.

-Αντίστοιχα, κάνουμε μια σοβαρή δουλειά και στον τομέα του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Αναβαθμίζουμε το θεσμό με την εντατικοποίηση του προγράμματος για τεχνικό έλεγχο και τη δημιουργία Ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Μάλιστα, για την εντατικοποίηση των ελέγχων σε όλη την επικράτεια, το ΥΜΕ διέθεσε σε διάφορες Νομαρχίες της χώρας, 6 μονάδες κινητών

ΚΤΕΟ.

Και βεβαίως, σε όλα αυτά πρέπει να προστεθεί η προσπάθεια που γίνεται στο ΥΜΕ για μια συνολική αναβάθμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς, με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, που είναι και τα πιο ασφαλή. Προκειμένου να πείσουμε τους πολίτες να αφήσουν το ΙΧ στο σπίτι. Έτσι, επεκτείνεται το τραμ, το μετρό, σε μια προσπάθεια να αναπτυχθεί επαρκώς το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα και να γίνει εφάμιλλο άλλων ευρωπαϊκών πόλεων.

-Πέρα από τον οδηγό και το όχημα, αρμοδιότητας ΥΜΕ, η οδική ασφάλεια όπως ανέφερα προηγουμένως, έχει να κάνει με το οδικό περιβάλλον, την οδική υποδομή. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων από την πλευρά του, κάνει μια πολύ σημαντική προσπάθεια για να φτιάξει ένα ασφαλές οδικό δίκτυο. Υλοποιείται το μεγαλύτερο πρόγραμμα έργων υποδομής που γνώρισε ποτέ η χώρα, συνολικού ύψους 18,5 δις ευρώ. Υπολογίζεται ότι στις νέες εθνικές οδούς που κατασκευάζονται, με βάση τις μελέτες που υπάρχουν για την Ελλάδα και το εξωτερικό, θα έχουμε μία σημαντική μείωση των ατυχημάτων. Στους νέους δρόμους που κατασκευάζονται, τα ατυχήματα, σύμφωνα με μετρήσεις, περιορίζονται τα ατυχήματα στο 1/5.

-Πέρα από την κατασκευή νέων οδικών αξόνων, συνεχίζονται οι βελτιώσεις στην υπάρχουσα υποδομή του υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας: ολοκληρώθηκαν ήδη τα έργα στους 5 πλέον επικίνδυνους άξονες και υλοποιούνται τα έργα σε άλλους 26 άξονες.

-Παράλληλα, το Υπουργείο Εσωτερικών, το τρίτο υπουργείο που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια, επικεντρώνεται στην αυστηρότερη και συστηματικότερη αστυνόμευση του οδικού δικτύου της χώρας, κυρίως των σημείων που είναι πιο επικίνδυνα. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην προστασία των πεζών, των ανηλίκων, των ηλικιωμένων, των Ατόμων με Αναπηρία.

-Θα ήμουν ο τελευταίος που θα υποστήριζα ότι έχουμε πετύχει τους στόχους μας. Ότι στον τομέα της οδικής ασφάλειας είμαστε ευχαριστημένοι. Έχουμε ακόμα πολύ δρόμο μπροστά μας. Αλλά ας μην ξεχνούμε ότι η οδική ασφάλεια είναι βέβαια θέμα της πολιτείας αλλά είναι και θέμα του καθενός από εμάς. Γιατί δεν είναι δυνατόν να βάλουμε έναν αστυνομικό δίπλα σε κάθε πολίτη. Όσα μέτρα και αν ληφθούν, όσο αυστηρά και αν είναι αυτά, δεν θα αποδώσουν καρπούς αν δεν αλλάξουμε νοοτροπία. Και μιλώ ιδιαίτερα για τους οδηγούς της Νότιας Ευρώπης που δεν φημιζόμαστε για την καλύτερη οδηγική συμπεριφορά.

-Σε πρόσφατη έρευνα για λογαριασμό της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, φαίνεται ότι ενώ από τη μια μεριά χρησιμοποιούμε ζώνες ασφαλείας, 9 στους 10 Έλληνες έτσι δήλωσαν, προφανώς γιατί και τα καινούρια αυτοκίνητα μας υποχρεώνουν να το κάνουμε, από την άλλη 7 στους 10 οδηγούς παραδέχονται ότι έχουν παραβιάσει τον κόκκινο σηματοδότη, το 56,3% προσπερνά μπαίνοντας στο αντίθετο ρεύμα, και το 30% ότι οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ.

-Πέρα, λοιπόν από τις ενέργειες που έχουν γίνει στον τομέα της καλλιέργειας μιας ορθής κυκλοφοριακής αγωγής, έμφαση πρέπει να δοθεί και ουσιαστικό ρόλο πρέπει να αναλάβουν και των ΜΜΕ. Όχι περιστασιακά, αλλά σε διαρκή βάση. Πρωθούμε, λοιπόν, ενημερωτική καμπάνια, έντυπη, τηλεοπτική και ραδιοφωνική, και μάλιστα πρόσφατα ήρθαμε σε συνεννόηση με την Κρατική τηλεόραση και τους ιδιωτικούς τηλεοπτικούς σταθμούς εθνικής εμβέλειας, ώστε να διαθέσουν δωρεάν χρόνο σε ώρες υψηλής ακροαματικότητας για την προβολή των μηνυμάτων οδικής ασφάλειας.

Είναι πιστεύω κάτι σημαντικό. Όπως εξίσου σημαντικό είναι να υπάρχει καλύτερος συντονισμός δράσεων σε εθνικό επίπεδο. Γι' αυτό και μόλις πριν από λίγες ημέρες ανακοινώσαμε από το βήμα της Βουλής τη συγκρότηση Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Με συμμετοχή όλων των συναρμόδιων Υπουργείων

-Θέλω να σταματήσω στο σημείο αυτό καλώντας και από αυτό εδώ το βήμα, όλους εσάς σε συνεργασία. Το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ζήτημα που αφορά όλους μας, είναι ζήτημα ανθρωπιάς. Είναι ζήτημα του παρόντος και του μέλλοντος. Είμαστε όλοι εδώ αποφασισμένοι να δουλέψουμε με όρεξη και αποφασιστικότητα για να δούμε χειροπιαστά

αποτελέσματα σε ένα τομέα που μας αφορά όλους.

Από το Γραφείο Τύπου