

στις πόλεις και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός στράφηκε προς την ενίσχυση της ποδηλασίας, της πεζοκίνησης και των δημόσιων συγκοινωνιών. Το 1988 το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο ψήφισε το χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών που προβλέπει την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Στην Ελλάδα αντίθετα η σημασία των δημόσιων συγκοινωνιών και των τραίνων υποβαθμίστηκε και το ΙΧ αυτοκίνητο θεωρήθηκε ως βάση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Για να γίνει αυτό εφικτό, το σύνολο σχεδόν των κοινόχρηστων χώρων των πόλεων παραδόθηκε στην κυκλοφορία και στάθμευση των ΙΧ

	Μήκος (χλμ) σιδηροδρόμων (1)	Μήκος (χλμ) αυτοκινητοδρόμων (2)	μηκ.σιδ/ων / μηκ. αυτ/ων (3)=(1):(2)
Γερμανία	38.206	12.363	3,09
Γαλλία	30.871	10.800	2,86
Ιταλία	16.225	6.542	2,48
Σουηδία	11.017	1.677	6,57
Αυστρία	5.642	1.645	3,43
Ελλάδα	2.576	2.147 *	1,20

Πηγή: Eurostat

* περιλαμβάνει τις 6 συμβάσεις παραχώρησης, την Εγνατία οδό και την Αττική οδό

αυτοκινήτων. Και οι λίγοι όμως χώροι που παρέμειναν για να κυκλοφορούν οι πεζοί, χρησιμοποιούνται από τα αυτοκίνητα με τρόπο παράνομο (αλλά με την ανοχή, αν όχι και την ενθάρρυνση των αρχών). Όταν η κίνηση στους δρόμους έφτασε στον κορεσμό άρχισαν να ενισχύουν τη χρήση των μοτοσικλετών, με το παραπλανητικό επιχείρημα ότι καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο από τα αυτοκίνητα - στην πραγματικότητα καταλαμβάνουν διαφορετικό χώρο από τα αυτοκίνητα, δηλαδή, κυρίως, χώρο πεζών

(πεζοδρόμια, πεζόδρομους, πλατείες, διαβάσεις στα φανάρια, πάρκα κλπ), και ουσιαστικά δεν υποκαθιστούν αυτοκίνητα, αλλά προστίθενται στην κίνηση αυτών. Το αποτέλεσμα είναι να αναγκάζονται οι πεζοί να περπατούν στο οδόστρωμα ή να μην μπορούν να περπατήσουν καθόλου. Αυτό το τελευταίο συμβαίνει ιδίως



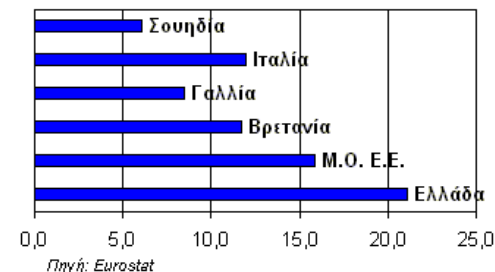
στις πύο ευπαθείς κατηγορίες (μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες, υπερήλικες, γονείς με παιδικά καροτσάκια κλπ), τα λεγόμενα "εμποδιζόμενα άτομα", που υπολογίζονται από το υπουργείο στο 50% περίπου του πληθυσμού.

Έτσι κι αλλιώς ζούμε σε μιά εποχή που το βιοτικό επίπεδο και η ποιότητα ζωής πέφτει. Γιατί αξίζει να ασχοληθεί κανείς με τα δικαιώματα των πεζών;

Είναι αλήθεια ότι το θέμα συνήθως παρουσιάζεται απλώς ως ζήτημα ποιότητας ζωής, στην πραγματικότητα όμως δεν είναι (μόνο) αυτό. Γιατί ο αυθαίρετος και παράνομος εξαναγκασμός των πεζών να περπατούν στο οδόστρωμα αποτελεί ουσιαστικά μιά πράξη βίας και έναν παράγοντα εκφασισμού της καθημερινότητας. Αποτελεί επίσης παραβίαση βασικών αν-

θρωπίνων δικαιωμάτων (προστασία ανθρώπινης ζωής, ελευθερία μετακίνησης), ιδίως των εμποδιζόμενων ατόμων, που βιώνουν μιά μορφή κοινωνικού αποκλεισμού. Επιπλέον η παραβίαση των δικαιωμάτων των πεζών επηρεάζει αρνητικά μιά σειρά σοβαρότατων προβλημάτων που είναι κρίσιμα για τη χώρα και τον πλανήτη: ατμοσφαιρική ρύπανση (από την κατάχρηση του ΙΧ αυτοκινήτου και

Νεκροί πεζοί ανά εκατ. κατοίκων



των μοτοσικλετών), προβλήματα δημόσιας υγείας (από τον καθιστικό τρόπο ζωής), περιβαλλοντικά προβλήματα (φαινόμενο του θερμοκηπίου), προβλήματα δημοκρατίας και ίσων ευκαιριών (περιθωριοποίηση όσων δεν έχουν την οικονομική ευχέρεια να συντηρούν ΙΧ), ενεργειακά προβλήματα (εξάντληση ορυκτών καυσίμων) κλπ. Ακόμα και η θλιβερή οικονομική κατάσταση που βιώνει η χώρα μας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο σπάταλο και αναποτελεσματικό αυτοκινητοκεντρικό τρόπο "ανάπτυξης", θύμα του οποίου είναι και τα δικαιώματα των πεζών

Δεν αρκεί να εφαρμόζουμε την κείμενη νομοθεσία για να λυθούν τα προβλήματα των πεζών;

Δυστυχώς η νομοθεσία είναι εχθρική για τους πεζούς και έχει σημαντικά κενά στο ζήτημα της προστασίας τους. Ακόμα χειρότερα είναι τα πράγματα στο θέμα της εφαρμογής της, γιατί στη χώρα μας ο νόμος εφαρμόζεται συνήθως με τρόπο επιλεκτικό και όχι όταν πρόκειται να προστατεύσει τους ασθενέστερους, όπως στην περίπτωση των πεζών. Η αστυνομία (η κρατική και, συνήθως, και η δημοτική) για παράδειγμα, όχι μόνο είναι εξαιρετικά απρόθυμη να εφαρμόσει ακόμα και αυτές τις λίγες διατάξεις που στοχεύουν στην προστασία των πεζών, αλλά συχνά αρνείται να προστατεύσει τους χώρους των



πεζών, ακόμα και όταν ρητώς τους ζητείται κάτι τέτοιο. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα αστυνομικά οχήματα πρωταγωνιστούν στην καταπάτηση των χώρων των πεζών, δίνοντας το παράδειγμα και στα υπόλοιπα.

Τι πρέπει να γίνει λοιπόν;

Η μόνη λύση είναι η κινητοποίηση εμάς των πολιτών και η σωστή ενημέρωσή μας, γιατί παραπλανητικά επιχειρήματα

εκπορεύονται συχνά από διάφορα συμφέροντα, ακόμα και από κρατικούς φορείς.



Απόφυγε όσο μπορείς τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας

Όταν τα χρησιμοποιείς σεβάσου τους χώρους των πεζών

Διεκδίκησε σωστές συγκοινωνίες και ελεύθερους χώρους για πεζούς

**ΠΟΛΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ
ΟΧΙ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΕΣ**

ΠΕΖΗ- κίνηση πολιτών για τα δικαιώματα των πεζών

www.pezh.gr



ΠΕΖΗ
www.pezh.gr

Ο σύλλογος ΠΕΖΗ είναι μιά κίνηση πολιτών που δραστηριοποιείται εδώ και πάνω από 10 χρόνια στο ζήτημα των δικαιωμάτων των πεζών. Προσπαθούμε να πετύχουμε τους στόχους μας μέσα από παρεμβάσεις προς τις αρχές και την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση της κοινής γνώμης. Βασιζόμαστε στη κινητοποίηση των μελών και των φίλων μας, αλλά και τη συνεργασία με όλους τους συνειδητοποιημένους συμπολίτες μας είτε ως άτομα, είτε ως συλλογικότητες. Οι συναντήσεις μας είναι ανοιχτές και ο τόπος και χρόνος διεξαγωγής τους δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα μας.

Τι αφορούν τα θέματα των δικαιωμάτων των πεζών;

Στις περισσότερες ανεπτυγμένες πολιτιστικά χώρες τις τελευταίες δεκαετίες κατάλαβαν ότι το ΙΧ αυτοκίνητο δεν είναι το κατάλληλο μέσο για να μετακινούμαστε