pezh.gr

ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΑΣ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ

ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ

ΟΧΙ

ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ

profil

1. *Τι αφορά το θέμα των δικαιωμάτων των πεζών και γιατί έχει τόση σημασία;*

Μέχρι πριν από δύο περίπου αιώνες ο αποκλειστικός σχεδόν τρόπος μεταφοράς προσώπων ήταν η μετακίνηση με τα πόδια. Με αυτόν τον τρόπο εξελιχθήκαμε και δημιουργηθήκαμε ως είδος και αυτός είναι μέρος του εαυτού μας και της φύσης μας. Με την ανακάλυψη του ΙΧ αυτοκινήτου στις αρχές του περασμένου αιώνα και, κυρίως, με την επέκταση της χρήσης του πριν από 50 χρόνια, μετά από τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο, ο χώρος που ζούσαν οι άνθρωποι, οι πόλεις δηλαδή, δέχθηκε ένα πλήγμα. Οι προσδοκίες ότι το ΙΧ αυτοκίνητο θα βελτιώσει τη ζωή των ανθρώπων και θα αυξήσει την ανεξαρτησία μετακίνησης αποδείχτηκαν σύντομα απατηλές. Αυτό που στην πραγματικότητα έφερε ήταν η ρύπανση, ο θόρυβος, η διάλυση του αστικού ιστού και της άμεσης ανθρώπινης επαφής, ένας δυσανάλογα μεγάλος φόρος αίματος (την εποχή μάλιστα που η θνησιμότητα από άλλες αιτίες μειώθηκε θεαματικά), αυξημένη νοσηρότητα από τον καθιστικό τρόπο ζωής που προώθησε και τελικά εξάρτηση από αυτό και αυξημένους χρόνους μετακίνησης λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Όσο για το περπάτημα, ο φυσικός τρόπος μετακίνησης, απαραίτητος για την ψυχική και σωματική υγεία μας, περιθωριοποιήθηκε και, σε πολλά μέρη, για πολλές κατηγορίες ανθρώπων, έπαψε να υπάρχει, ακόμα και ως εναλλακτική επιλογή.

Η συνειδητοποίηση αυτών των προβλημάτων και αυτής της αφύσικης κατάστασης δημιούργησε αντίδραση, αρχικά στις πιο ανεπτυγμένες πολιτιστικά περιοχές, και έφερε μια προσπάθεια να οργανωθούν οι μετακινήσεις με φιλικό για τους πεζούς τρόπο. Πριν από 20 περίπου χρόνια το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε το χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών και μετά από λίγα χρόνια (1996) ψηφίστηκε από ένα δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων η διακήρυξη της Κοπεγχάγης που αφορούσε την προώθηση και ενίσχυση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδηλασία και, για μεγαλύτερες αποστάσεις, συλλογικές μεταφορές).

Στην Ελλάδα, ωστόσο, η κατάσταση για τους πεζούς, όχι μόνο δεν βελτιώθηκε, αλλά διαρκώς επιδεινώνεται. Παρόλη την κατά καιρούς ρητορική για ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, η πεζή μετακίνηση στις ελληνικές πόλεις, και στην Αθήνα ακόμα περισσότερο, είναι δύσκολη: οι διαβάσεις κατειλημμένες και τα πεζοδρόμια γεμάτα από αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που σταθμεύουν ή ακόμα και κινούνται (ιδίως οι μοτοσικλέτες). Ακόμα πιο δύσκολη είναι η κατάσταση για κάποιες ευάλωτες κατηγορίες ατόμων, αυτές που ονομάζονται εμποδιζόμενα άτομα (μικρά παιδιά, υπερήλικες, άτομα με αναπηρίες κλπ, που υπολογίζονται στο 50% περίπου του πληθυσμού), σχεδόν αδύνατη. Γι' αυτό και βλέπουμε αυτοί οι άνθρωποι να έχουν εξαφανιστεί από την πόλη. Το μεγαλύτερο μέρος του μη οικοδομημένου χώρου στην πόλη έχει διατεθεί για την κίνηση και στάθμευση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα πεζοδρόμια είναι στενά και ανεπαρκή για την κυκλοφορία των πεζών, ενώ οι λίγοι ελεύθεροι χώροι που έχουν απομείνει οικοδομούνται με χρήσεις που προσελκύουν ακόμα μεγαλύτερη κίνηση και στάθμευση. Αλλά και σ' αυτούς τους ελάχιστους χώρους που έχουν απομείνει για τους πεζούς, με την ενθάρρυνση των αρχών, εισβάλλουν τα τροχοφόρα, περιθωριοποιώντας ακόμα περισσότερο, με βίαιο τρόπο, τη φυσική μορφή μετακίνησης.

Πρόκειται για μια παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων (δικαιώματα κινητικότητας, χάρτης δικαιωμάτων των πεζών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) και παράνομης επιβολής βίας σε μία σημαντική μερίδα του πληθυσμού. Αν και η βία αυτή είναι χαμηλής έντασης, εντούτοις, επειδή είναι συνεχής και πανταχού παρούσα είναι εξαιρετικά αποτελεσματική στην εκδίωξη των πιο αδύνατων και στη δημιουργία συνεχούς ψυχολογικής έντασης πεζών και οδηγών. Ασφαλώς η καταπάτηση του δικαιώματος αυτόνομης και ασφαλούς κινητικότητας συνιστά μια βαρβαρότητα που προσβάλλει τις ανθρωπιστικές παραδόσεις του ελληνικού λαού και μάλιστα σε μια χώρα και μια πόλη που θέλει να υπερηφανεύεται ότι γέννησε τον πολιτισμό και τη δημοκρατία.

2. *Βλέπω ότι τα δικαιώματα των πεζών δεν γίνονται σεβαστά. Όμως πολλές φορές ψάχνω για πολλή ώρα και δεν βρίσκω θέση για να παρκάρω παρά μόνο σε χώρους πεζών. Τι να κάνω;*

Δυστυχώς τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα. Βλέπουμε ότι πολλές φορές (και αυτό ισχύει σχεδόν πάντα για τις μοτοσικλέτες) ενώ υπάρχουν μερικές εκατοντάδες μέτρα παραπέρα διαθέσιμες νόμιμες θέσεις στάθμευσης, αυτοκίνητα σταθμεύουν σε χώρους πεζών (διαβάσεις, πεζοδρόμια κλπ). Αυτό συμβαίνει συχνά

ακόμα και σε πλατείες ή πεζοδρόμια ακριβώς πάνω από υπόγεια γκαράζ με κενές θέσεις στάθμευσης.

Όμως το να μη βρίσκει κάποιος θέση στάθμευσης (ακόμα και μέρος για να πραγματοποιήσει στάση) σε πολλά σημεία μιας πόλης (ιδιαίτερα σε κεντρικές ή πυκνοκατοικημένες περιοχές) είναι μια απόλυτα φυσιολογική κατάσταση. Σε μια τέτοια περίπτωση, όταν δεν έχετε εξασφαλισμένη θέση στάθμευσης (και, αν έχετε κοινωνική συνείδηση και δεν έχετε απόλυτη ανάγκη, ούτε και τότε) δεν πρέπει να χρησιμοποιήσετε το αυτοκίνητο ή τη μοτοσικλέτα σας, αλλά τα συλλογικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, τραμ, μετρό κλπ). Η ποδηλασία είναι επίσης ένα μέσο που στις ανεπτυγμένες πολιτιστικά χώρες ενισχύεται και χρησιμοποιείται για μεταφορές στην πόλη.

3. Πολλές φορές δεν βρίσκω θέση στάθμευσης ούτε στο σπίτι μου. Τι να κάνω;

Όποιος θέλει να έχει αυτοκίνητο (ή μοτοσικλέτα) θα πρέπει να φροντίσει ο ίδιος να βρει νόμιμο μέρος για να το σταθμεύει. Το κόστος για το χώρο στάθμευσης (που στις πόλεις είναι σημαντικό) δεν θα πρέπει να το επιβαρύνεται η κοινωνία και όσοι δεν έχουν τη δυνατότητα ή δεν επιθυμούν να χρησιμοποιούν ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα, εις βάρος μάλιστα άλλων κοινωνικών αγαθών (υγεία, παιδεία, κοινωνική προστασία) που θα πρέπει να έχουν απόλυτη προτεραιότητα στην κρατική χρηματοδότηση. Στις πιο προκλητικές περιπτώσεις βλέπουμε άνθρωποι που κάνουν μεγάλες δαπάνες για το αυτοκίνητό τους (π.χ. πολυτελή, μεγάλου κυβισμού, 4x4) να περιμένουν από τους άλλους να αναλάβουν το κόστος για το χώρο στάθμευσης. Όμως σε κάθε περίπτωση, όποιος μπορεί να αγοράσει και να συντηρεί ένα ΙΧ όχημα, έχει μεγαλύτερη οικονομική δυνατότητα από κάποιο πεζό ή ποδηλάτη που δεν μπορεί. Δεν είναι επομένως δίκαιο αυτός ο τελευταίος να πληρώνει μέσω των κοινωνικών πόρων τους πρώτους.

4. Πληρώνω φόρους για το αυτοκίνητό (ή τη μοτοσικλέτα) μου. Δεν αποτελεί υποχρέωση του κράτους να μου παρέχει επαρκή υποδομή γι αυτό;

Όχι. Μελέτες που έχουν γίνει αποδεικνύουν ότι, ιδίως αν υπολογιστεί το κρυμμένο κόστος, με το οποίο η μηχανοκίνητη κυκλοφορία επιβαρύνει την κοινωνία, αυτό δηλαδή που οι οικονομολόγοι ονομάζουν εξωτερικό κόστος (ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, αστυνόμευση κλπ. και φυσικά και ο απλήρωτος χώρος για στάθμευση και κίνηση), οι φόροι δεν καλύπτουν τις δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται η κοινωνία για χάρη του αυτοκινήτου. Με άλλα λόγια τα ΙΧ επιδοτούνται, εκτός από τον κρατικό προϋπολογισμό, και από τη ζημιά που κάνουν στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής μας. Επίσης, ως αγαθό που χρησιμοποιείται περισσότερο από τους οικονομικά ισχυρότερους, θα ήταν λογικό, στα πλαίσια μιας αναδιανεμητικής φορολογικά πολιτικής να φορολογηθεί περισσότερο. Σε κάθε περίπτωση δεν υπάρχει κανένα δικαίωμα για να κυκλοφορεί κανείς με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα (και μάλιστα όπου αυτός θέλει).

Αντίθετα υπάρχει δικαίωμα ελεύθερης μετακίνησης για όλους, ακόμα και για αυτούς (π.χ. υπερήλικες, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες κλπ) που τα δικαιώματα αυτόνομης κινητικότητάς τους εμποδίζονται από το σημερινό τρόπο οργάνωσης των μεταφορών που βασίζεται στο ΙΧ αυτοκίνητο και τις μοτοσικλέτες. Υπάρχει υποχρέωση του κράτους να παρέχει δημόσια συγκοινωνία τέτοια, που να μη χρειάζεται κανείς να έχει ΙΧ αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα για να μετακινηθεί στην πόλη (αρθρ. 6β & 7α του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών, σ.13).

5. Αν το κράτος έφτιαχνε γκαράζ, όπως έχει αρχίσει να γίνεται με τα υπόγεια γκαράζ σε πλατείες και άλλους δημόσιους χώρους, δεν θα λυνόταν το πρόβλημα της στάθμευσης στα πεζοδρόμια και τις διαβάσεις;

Όχι. Το πρόβλημα, όχι μόνο δεν λύνεται με τα γκαράζ που κατασκευάζονται και καταστρέφουν ή υποβαθμίζουν τους ελεύθερους χώρους (πράγμα που έχει δημιουργήσει δικαιολογημένες αντιδράσεις σε πολλές περιπτώσεις), αλλά επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο, γιατί προσελκύουν μεγαλύτερη κίνηση στις περιοχές που κατασκευάζονται, όπως ακόμα και οι συγκοινωνιολόγοι παραδέχονται. Αυτό είναι εύκολο να το διαπιστώσει κάποιος παρατηρώντας τους χώρους γύρω από ήδη κατασκευασμένα υπόγεια γκαράζ (π.χ. Κλαυθμώνος, Κάνιγγος, Μέγαρο Μουσικής κ.α.): όχι μόνο δεν έχει βελτιωθεί η κατάσταση για τους πεζούς, όπως ισχυρίζονται όσοι προώθησαν την κατασκευή τους, αλλά διαρκώς επιδεινώνεται.

Και σε μικροκλίμακα, όμως, οι χώροι γύρω από τα γκαράζ (λ.χ. τα πεζοδρόμια μπροστά από υπαίθριους ή στεγασμένους χώρους στάθμευσης) μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι καταστρέφονται συχνά και υποβαθμίζονται (κατά παράβαση του αρθρ. 7γ του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών).

6. Η πυκνή δόμηση δεν είναι παράγοντας που συμβάλλει στην παραβίαση των χώρων των πεζών, αφού τα αυτοκίνητα δεν έχουν χώρο για να κυκλοφορήσουν και να παρκάρουν;

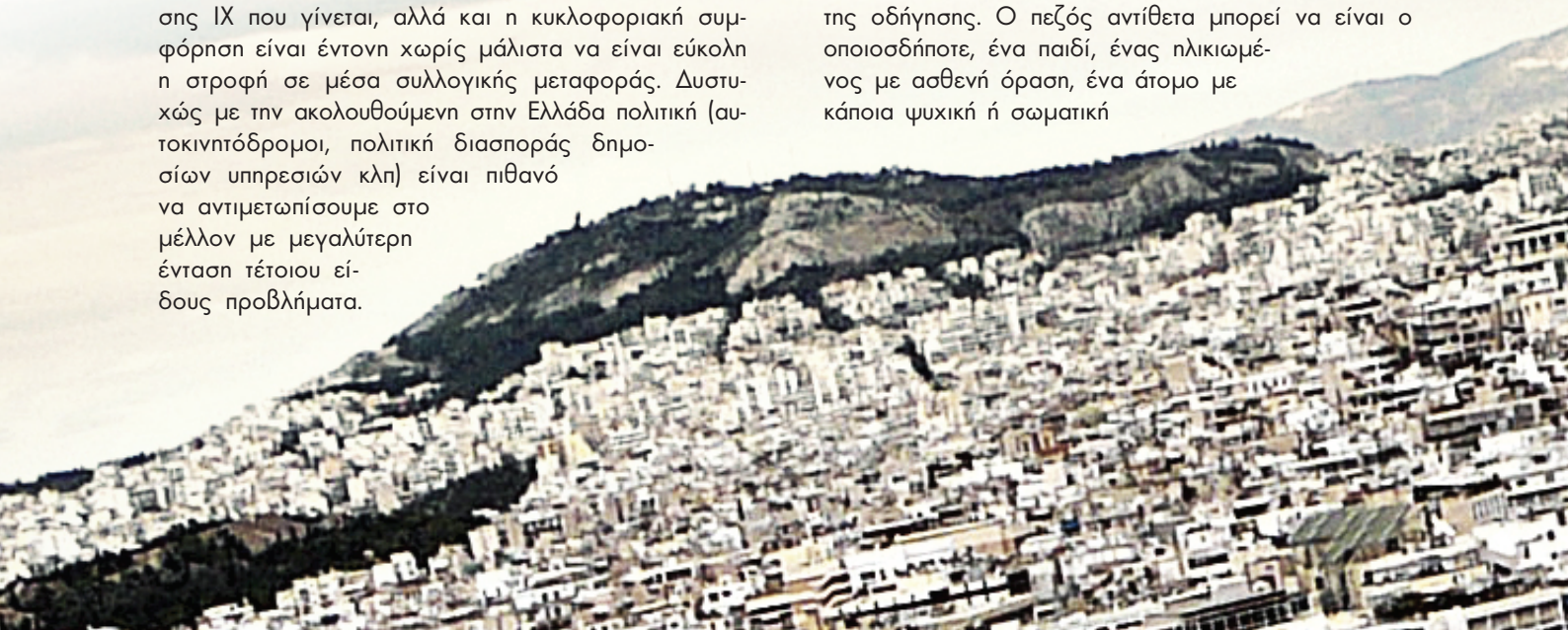
Η πυκνή δόμηση, όταν αφήνονται χώροι πρασίνου, είναι πλεονέκτημα για μια πόλη, γιατί μπορούν πολλές μετακινήσεις να γίνονται με τα πόδια (ή με ποδήλατο σε λίγο μεγαλύτερες αποστάσεις). Καμιά φορά προωθείται η άποψη ότι αν γεμίσει η πόλη αυτοκινητόδρομους και χώρους στάθμευσης εις βάρος του δομημένου και ελεύθερου χώρου, θα μπορούν όλοι να κινούνται πιο γρήγορα με αυτοκίνητο όπου θέλουν. Όμως με τον τρόπο αυτό μεγαλώνουν και οι αποστάσεις και έτσι ο χρόνος μετακίνησης δεν μειώνεται. Επιπλέον, στο περιβάλλον που δημιουργείται έτσι, όχι μόνο δεν ευνοούνται οι μετακινήσεις με τα πόδια, λόγω των μεγάλων αποστάσεων, αλλά ούτε μέσα μαζικής μεταφοράς δεν μπορούν να λειτουργήσουν με αποδοτικό τρόπο και ικανοποιητική συχνότητα. Έτσι δημιουργείται η απόλυτη εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο (συνήθως χρειάζονται πάνω από ένα ΙΧ ανά νοικοκυριό) και όσοι λόγω ηλικίας, υγείας ή οικονομικής ή άλλης κατάστασης δεν μπορούν να οδηγήσουν, οδηγούνται σε ένα είδος κοινωνικού αποκλεισμού. Τέτοια παραδείγματα στρεβλής ανάπτυξης πόλεων (suburban sprawl) παρουσιάζονται στις περισσότερες πόλεις της Β. Αμερικής, αλλά και σε αρκετές ευρωπαϊκές, και έχει αναγνωριστεί ως περιβαλλοντικό πρόβλημα (άρθρο 4Ι διακήρυξης της Κοπεγχάγης), γιατί επιπλέον στις περιοχές αυτές χρειάζονται μεγαλύτερα δίκτυα υποδομών και καταναλώνονται τεράστιες ποσότητες γής και άλλων μη ανανεώσιμων πόρων. Έρευνες που έγιναν στην Αμερική έχουν δείξει ότι στις περιοχές με αραιή δόμηση παρουσιάζονται αυξημένα ποσοστά παχυσαρκίας και τροχαίων ατυχημάτων, λόγω της μεγαλύτερης χρήσης ΙΧ που γίνεται, αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι έντονη χωρίς μάλιστα να είναι εύκολη η στροφή σε μέσα συλλογικής μεταφοράς. Δυστυχώς με την ακολουθούμενη στην Ελλάδα πολιτική (αυτοκινητόδρομοι, πολιτική διασποράς δημοσίων υπηρεσιών κλπ) είναι πιθανό να αντιμετωπίσουμε στο μέλλον με μεγαλύτερη ένταση τέτοιου είδους προβλήματα.

7. Βλέπω ότι πολλές φορές οι πεζοί κυκλοφορούν στο δρόμο. Δεν θα έπρεπε να σέβονται και αυτοί τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις; Κάτι τέτοιο δεν είναι σε τελευταία ανάλυση για την ασφάλειά τους;

Την ερώτηση αυτή μπορεί να εύκολα να την απαντήσει κανείς, αν περπατήσει για λίγα λεπτά (για την ακρίβεια: προσπαθήσει να περπατήσει) στα πεζοδρόμια της Αθήνας. Θα καταλάβει ότι οι χώροι των πεζών είναι τόσο μπλοκαρισμένοι από αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα κλπ, που είναι αδύνατο για τους πεζούς να κυκλοφορήσουν στα πεζοδρόμια αυτά. Κανένας πεζός δεν είναι ευχαριστημένος όταν περπατάει ανάμεσα σε αυτοκίνητα, μέσα στο καυσαέριο, κινδυνεύοντας να τον χτυπήσουν.

Με πρόφαση μάλιστα την ασφάλεια των πεζών σε πολλά σημεία της πόλης τα πεζοδρόμια έχουν αποκλειστεί από κάγκελα, που αφήνουν λίγα ανοίγματα στις νόμιμες διαβάσεις, για να ανεβαίνουν και να κατεβαίνουν οι πεζοί. Δυστυχώς τα ανοίγματα αυτά είναι συνήθως μπλοκαρισμένα από αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες και έτσι εμποδίζουν περισσότερο τους πεζούς να χρησιμοποιήσουν τα πεζοδρόμια, παρά τα αυτοκίνητα και (ιδιαίτερα) τις μοτοσικλέτες, όπως μπορεί κανείς να παρατηρήσει από την εφαρμογή τους στις ελληνικές συνθήκες.
Αλλά και τον στόχο της ασφάλειας δεν μπορούν να τον πετύχουν στο βαθμό που μπορούν να εμποδίσουν τους πεζούς, γιατί δίνουν στα αυτοκίνητα την ψευδαίσθηση ότι δεν μπορεί κανείς να βρεθεί στο δρόμο και ενθαρρύνουν έτσι μεγάλες ταχύτητες. Έτσι μειώνεται στην πραγματικότητα η ασφάλεια και για τους πεζούς, αλλά και για τους χρήστες των οχημάτων. Από πειράματα μάλιστα που έχουν γίνει στην Ολλανδία, τη Βρετανία και αλλού, η εξάλειψη των εμποδίων για τους πεζούς (naked streets) ελάττωσε τις ταχύτητες των αυτοκινήτων και μείωσε τα ατυχήματα.

Η λύση επομένως για την ασφάλεια των πεζών (αλλά και των οδηγών) είναι φαρδιά πεζοδρόμια, χωρίς εμπόδια και πυκνές διαβάσεις με επαρκή κύκλο για τους πεζούς. Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο οδηγός (θα πρέπει να) είναι κάποιος γνώστης των οδικών κανόνων, νηφάλιος και ειδικευμένος στο δύσκολο έργο της οδήγησης. Ο πεζός αντίθετα μπορεί να είναι ο οποιοσδήποτε, ένα παιδί, ένας ηλικιωμένος με ασθενή όραση, ένα άτομο με κάποια ψυχική ή σωματική



αναπηρία. Γιατί και αυτοί οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα να περπατούν (άρθρο 3 του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών). Επομένως η πόλη θα πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένη και ρυθμισμένη, και οι οδηγοί έτσι εκπαιδευμένοι, ώστε να μπορούν όλοι να περπατούν με ασφάλεια. Γι' αυτό και σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες έχει θεσπιστεί αντικειμενική ευθύνη των οδηγών σε περίπτωση που χτυπήσουν πεζό.

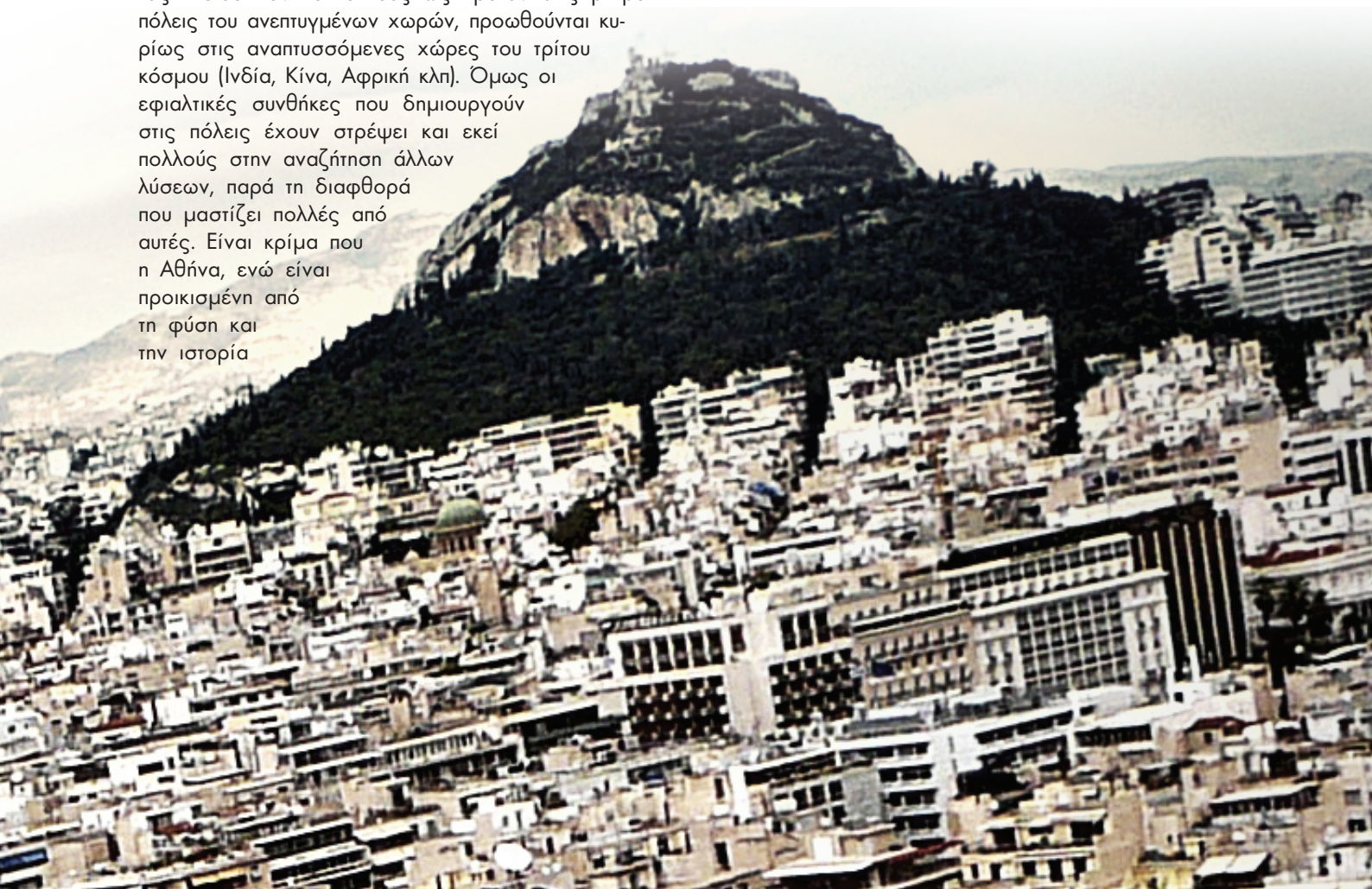
8. Δεν θεωρείτε το αυτοκίνητο αναπόφευκτο στοιχείο της σύγχρονης κοινωνίας και της υλικής προόδου;

Τα τελευταία χρόνια στις πιο ανεπτυγμένες χώρες συνειδητοποιούνται όλο και περισσότερο τα προβλήματα που έφερε το αυτοκίνητο. Γι' αυτό και υπάρχει στροφή προς τα ήπια μέσα μεταφοράς (βάδισμα, ποδηλασία) και μέσα μαζικής μεταφοράς. Επίσης εφαρμόζονται τεχνικές διαχείρισης της μεταφορικής ζήτησης (transport demand management), ώστε να μειωθούν οι ανάγκες για μετακίνηση. Σ' αυτό βοηθάει και η εγγύτητα των προορισμών και η ικανοποιητική οικιστική πυκνότητα (βλ. ερ. 6). Οι πόλεις που κατάφεραν να μειώσουν τις μετακινήσεις με ΙΧ οχήματα κατάφεραν, όχι μόνο να βελτιώσουν τις συνθήκες και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους, αλλά να έχουν και άμεσα οικονομικά οφέλη, προσελκύοντας επενδύσεις. Ιδιαίτερα πόλεις που βασίζονται στον τουρισμό (όπως λ.χ. το Παρίσι) έχουν κάνει με επιτυχία βήματα προς αυτή την κατεύθυνση.

Σήμερα το ΙΧ αυτοκίνητο και οι μοτοσικλέτες, έχοντας κλείσει τον κύκλο τους ως προϊόν στις μητροπόλεις του ανεπτυγμένων χωρών, προωθούνται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες του τρίτου κόσμου (Ινδία, Κίνα, Αφρική κλπ). Όμως οι εφιαλτικές συνθήκες που δημιουργούν στις πόλεις έχουν στρέψει και εκεί πολλούς στην αναζήτηση άλλων λύσεων, παρά τη διαφθορά που μαστίζει πολλές από αυτές. Είναι κρίμα που η Αθήνα, ενώ είναι προικισμένη από τη φύση και την ιστορία με τόσα μνημεία και ένα από τα καλύτερα κλίματα στον κόσμο, έχει καταντήσει η πιο ρυπασμένη πρωτεύουσα της Ευρώπης με μικρή, σε σχέση με την ιστορική κληρονομιά της, τουριστική κίνηση.

9. Αν περιοριστεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων δεν θα μαραζώσει η ζωή της πόλης;

Αυτοί οι φόβοι εκφράστηκαν - και διαψεύστηκαν και όταν αρχικά προτάθηκε η δημιουργία πεζόδρομων. Στην πραγματικότητα αν η πόλη απεξαρτηθεί από το αυτοκίνητο και τις μοτοσικλέτες ως κύριο μέσο μεταφοράς και βασιστεί στην πεζή μετακίνηση, το ποδήλατο και τα μέσα συλλογικής μεταφοράς θα μπορεί να λειτουργεί καλύτερα και δεν θα κινδυνεύει με "έμφραγμα" από διαδηλώσεις, ατυχήματα και άλλες έκτακτες καταστάσεις. Πραγματική αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και τη βελτίωση των συνθηκών κίνησης πεζών και ποδηλατών. Μια λωρίδα δρόμου μπορεί να μεταφέρει μέχρι περίπου 1500 άτομα ανά ώρα αν χρησιμοποιηθεί για ΙΧ και ταξί (και αυτό στην περίπτωση που δεν υπάρχει κορεσμός), μέχρι 10.000 αν χρησιμοποιηθεί σαν λεωφορειολωρίδα και πάνω από 25.000 για κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς (τραμ, τραίνο, BRT). Πόλεις που κινήθηκαν προς αυτή την κατεύθυνση (π.χ. Ζυρίχη, Κοπεγχάγη, Άμστερνταμ κλπ) όχι μόνο δεν μαράζωσαν, αλλά είχαν και οφέλη από την προσέλκυση τουριστικών και άλλων δραστηριοτήτων λόγω της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. (βλ. και ερ. 8)



10. Πώς είναι δυνατόν να κινούμαστε άνετα και γρήγορα χωρίς αυτοκίνητα;

Το αυτοκίνητο δεν είναι από τη φύση του ένα γρήγορο μέσο μετακίνησης. Στην πραγματικότητα έχει γίνει το πιο γρήγορο μέσο μετακίνησης, εξ' αιτίας της στρεβλής πολιτικής μεταφορών, που επιμένει να τα ευνοεί με κάθε τρόπο εις βάρος των άλλων μέσων μεταφοράς (σιδηρόδρομοι, ποδήλατο, λεωφορεία, βάδισμα). Τα περισσότερα προβλήματα μάλιστα δημιουργούνται ακριβώς από αυτήν την προσπάθεια να καταστεί γρήγορο. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση κάνει μαρτυρικές τις μετακινήσεις στις πόλεις, ενώ εκτός πόλεως δεν μπορεί να συναγωνιστεί σε άνεση και ταχύτητα το σιδηρόδρομο (όταν βέβαια αυτός είναι σύγχρονος και σωστά οργανωμένος). Αν επομένως οι συγκοινωνίες γίνουν όπως πρέπει και όπως είναι δικαίωμά μας (αρθρ. 6β & 7α του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών), θα μπορούμε να μετακινούμαστε πολύ πιο άνετα και πολύ πιο γρήγορα από ότι σήμερα, με το βασισμένο στο ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σύστημα αστικών μεταφορών.

11. Είναι ρεαλιστικό να περιμένει κανείς ότι μπορεί να περιοριστεί η χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου;

Αυτό που δεν είναι ρεαλιστικό είναι να περιμένουμε να συνεχιστεί η παρούσα κατάσταση. Είναι βέβαιο ότι στα επόμενα χρόνια η ανάγκη για προστασία του κλίματος του πλανήτη, αλλά και οι αυξανόμενες απαιτήσεις για ποιότητα ζωής, θα επιβάλλουν περιορισμούς στη χρήση του. Μια πολιτική όμως μείωσης της χρήσης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών θα έχει ευνοϊκή επίδραση και σε άλλους στόχους: λιγότερα ατυχήματα, βελτίωση της υγείας του πληθυσμού, οικονομία συναλλάγματος, μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο κ.α. (βλ. και ερ. 9).

12. Η ενίσχυση των μοτοσικλετών δεν βοηθά στη βελτίωση του σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών;

Η διοίκηση στην Ελλάδα ενισχύει την κυκλοφορία των μοτοσικλετών γιατί υποτίθεται ότι εκπέμπουν λιγότερους ρύπους και καταλαμβάνουν λιγότερο χώρο από τα αυτοκίνητα. Πέρα από το ότι είναι αμφίβολο αν ρυπαίνουν λιγότερο (τα στοιχεία δείχνουν το αντίθετο), ιδίως αν συμπεριληφθεί και η ηχορύπανση (σήμερα κυκλοφορούν χωρίς έλεγχο καυσαερίων, όπως αυτός που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα) η αλήθεια είναι ότι καταλαμβάνουν διαφορετικό χώρο από ότι τα αυτοκίνητα, δηλαδή καταλαμβάνουν κυρίως χώρο πεζών παρά αυτοκινήτων. Πράγματι οποιοσδήποτε μπορεί να διαπιστώσει εύκολα ότι οι μοτοσικλέτες στην Ελλάδα, κινούνται στα διάκενα μεταξύ των αυτοκινήτων και στους λεωφορειόδρομους, σταματάνε στους σηματοδότες πάνω στις διαβάσεις πεζών και κατά κανόνα σταθμεύουν στα πεζοδρόμια και στους άλλους χώρους των πεζών (πεζόδρομοι, πλατείες - ακόμα και μέσα σε στοές) - σε όσους έχουν απομείνει από την παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων. Η αστυνομία επιτρέπει ακόμα (τελείως παράνομα φυσικά) την κίνησή τους σε όλους τους χώρους (πάρκα, πεζόδρομους, πλατείες, ακόμα και σε πεζοδρόμια μπροστά από αστυνομικά τμήματα), πράγμα που τις καθιστά εξαιρετικά βολικές και ενισχύει τη χρήση και τις πωλήσεις τους. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο (και ενδεικτικό του θράσους με το οποίο καταλαμβάνουν χώρους πεζών - όπως και τα αυτοκίνητα) ότι για να ανεβαίνουν στα πεζοδρόμια χρησιμοποιούν συνήθως τις ράμπες που έχουν κατασκευαστεί για τα άτομα με αναπηρίες, γονείς με καροτσάκια κλπ, τα οποία εκδιώκουν από τα πεζοδρόμια δια της βίας. Δρουν ανταγωνιστικά προς τη χρήση των ποδηλάτων, γι' αυτό και οργανώσεις καταναλωτών των μοτοσικλετών είναι αντίθετες με την κατασκευή ποδηλατόδρομων και την ενίσχυση της ποδηλασίας και των ήπιων μορφών μετακίνησης. Τα αυτοκίνητα αντίθετα ενοχλούνται ελάχιστα από την κίνησή τους - αυτό εξάλλου ήταν και το κύριο επιχείρημα για να επιτραπεί η νόμιμη κίνηση τους στους λεωφορειόδρομους.

13. Τι ρόλο παίζουν για τα δικαιώματα των πεζών μέτρα όπως, η ελεγχόμενη στάθμευση , η απαγόρευση των διαφημιστικών πινακίδων στους αυτοκινητόδρομους, τα αστικά διόδια ή η απαγόρευση κάποιων οχημάτων (τζίπ, 4x4 κλπ) στο κέντρο της πόλης;

Όλα αυτά είναι μέτρα που στοχεύουν κυρίως στην καλύτερη κίνηση των αυτοκινήτων και δεν έχουν άμεση σχέση με τα δικαιώματα των πεζών. Φυσικά επηρεάζουν την κίνηση και την κυκλοφορία στην πόλη, και κατά συνέπεια, έμμεσα, και το θέμα των δικαιωμάτων των πεζών. Το αν όμως αυτή η επίδραση θα είναι θετική ή αρνητική εξαρτάται κυρίως από τον τρόπο και τις λεπτομέρειες εφαρμογής τους, και όχι από αυτή καθ' εαυτή την εφαρμογή τους. Για παράδειγμα, το μέτρο της ελεγ-

χόμενης στάθμευσης, όπως εφαρμόστηκε στην Αθήνα, φαίνεται να παγιώνει την παραβίαση των δικαιωμάτων των πεζών όσον αφορά τα ανεπαρκών διαστάσεων πεζοδρόμια. Βλέπουμε δηλαδή να εφαρμόζεται σε δρόμους με πεζοδρόμια πλάτους ακόμα και 50 εκ.: χώροι που θα έπρεπε να διατεθούν για να μπορέσουν να περπατήσουν με ασφάλεια οι άνθρωποι, χρησιμοποιούνται για να ενισχύσουν τα ταμεία του δήμου. Ακόμα, η δημοτική αστυνομία, αντί να χρησιμοποιηθεί για να επιβάλει και να ευαισθητοποιήσει προς την κατεύθυνση των δικαιωμάτων των πεζών, ασχολείται με την απομύζηση εσόδων από τους χώρους αυτούς, αποτελώντας ένα ακόμη δείγμα της αντιστροφής των αξιών που θα έπρεπε να καλλιεργούνται. Γι' αυτό και, όχι αδικαιολόγητα, έχει δώσει την εντύπωση ότι πρόκειται για καθαρά εισπρακτικό μέτρο.

14. Πως πρέπει να είναι κατασκευασμένα τα πεζοδρόμια;

Σύμφωνα με τα διεθνώς ισχύοντα (π.χ. συστάσεις ΟΟΣΑ) το ελεύθερο πλάτος διέλευσης του πεζοδρομίου θα πρέπει να είναι σε μη εμπορικούς δρόμου 1,80-2,00 μέτρα και σε εμπορικούς δρόμους ή σε σημεία συγκέντρωσης κοινού (π.χ. στάσεις λεωφορείων) πάνω από 3-3,50 μέτρα. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 18Β /02) θα πρέπει όλα τα πεζοδρόμια, για λόγους κίνησης ατόμων με αναπηρίες, να έχουν ελεύθερο πλάτος διέλευσης τουλάχιστον 1,50 μέτρο που αντιστοιχεί σε πλάτος πεζοδρομίου πάνω από 2,00 μέτρα. Όμως και αυτό το πλάτος που προβλέπει η ανεπαρκής νομοθεσία σε ελάχιστα σημεία της πόλης τηρείται.

Επίσης, εκτός από την παράνομη στάθμευση και κίνηση των οχημάτων στα πεζοδρόμια, συχνά οι ίδιοι οι δήμοι, υποκύπτοντας, είτε σε μια εισπρακτική λογική, είτε σε διάφορα διαπλεκόμενα συμφέροντα, επιτρέπουν τη χρήση υπερβολικά μεγάλου μέρους του πεζοδρομίου από παρακείμενα καταστήματα. Μάστιγα έχει γίνουν τα τελευταία χρόνια τα τραπεζοκαθίσματα καφενείων και εστιατορίων, που καταλαμβάνουν τόσο χώρο, ώστε να μειώνονται σε απαράδεκτο βαθμό οι διαστάσεις του χώρου των πεζών. Σε κεντρικά σημεία της Αθήνας (π.χ. πλατεία Κολωνακίου, οδός Κοραή κ.α.) βλέπουμε κοινόχρηστους χώρους κυριολεκτικά να κτίζονται, ακόμα και μόνιμες κατασκευές, για να στεγάσουν τραπεζοκαθίσματα, με την ανοχή ή συνενοχή κρατικών, δημοτικών και δικαστικών αρχών.

Παράπονα εκφράζονται και για ακατάλληλα υλικά κάλυψης των πεζοδρομίων. Όμως, όσο κατάλληλο και να είναι κάποιο υλικό κάλυψης (καλαίσθητο, αντιολισθητικό κλπ), αν δεν υπάρχει αρκετός χώρος, δεν πρόκειται να βελτιώσει το πεζοδρόμιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η λωρίδα για τα άτομα με προβλήματα όρασης, που βλέπουμε να τοποθετείται ακόμα και σε πεζοδρόμια πλάτους 50 εκατοστών. Τέτοιες παρεμβάσεις όμως προϋποθέτουν και αποκατάσταση του πεζοδρομίου σε κανονικό πλάτος. Αλλιώς, όχι μόνο δεν εξυπηρετεί τα άτομα με αυτού του είδους προβλήματα (γι' αυτό εξ' άλλου και δεν βλέπουμε να τα χρησιμοποιούν), αλλά υποβαθμίζουν τα πεζοδρόμια ακόμα περισσότερο και για όλους τους άλλους.

15. Τι σχέση έχουν τα δικαιώματα των πεζών με τους ελεύθερους χώρους στην πόλη;

Η ύπαρξη ελεύθερων χώρων στην πόλη είναι βασικό δικαίωμα του πεζού: ο πεζός έχει δικαίωμα στη δημιουργία πνευμόνων πράσινου, μεταξύ άλλων, μέσω της δενδροφύτευσης αστικών περιοχών (αρθρ. 6γ του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών). Η πόλη δεν είναι ένα μέρος για να μετακινούμαστε μόνο (αυτό είναι μόνο μία λειτουργία της πόλης), αλλά (θα πρέπει να) είναι κυρίως ένα μέρος όπου κοινωνικοποιούμαστε και βιώνουμε την ύπαρξή μας. Γι' αυτό, ακόμα και τα πεζοδρόμια, δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν χώροι μόνο διέλευσης, αλλά και παραμονής ανθρώπων και να έχουν ανάλογη διαμόρφωση και διαστάσεις. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια πολλοί από τους λιγοστούς ελεύθερους χώρους που έχουν μείνει στην Αθήνα και τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις υποβαθμίζονται και χτίζονται αλλάζοντας χρήση.

16. Πιστεύετε ότι η αστυνόμευση είναι ο κατάλληλος τρόπος για να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα των πεζών;

Σίγουρα δεν φτάνει η αστυνόμευση - χρειάζεται και έντονη ενημερωτική εκστρατεία για να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες (άρθρο 6ε του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών), πράγμα όμως που βλέπουμε να μην γίνεται καθόλου. Όμως με τη συμπεριφορά που επιδεικνύει σήμερα η αστυνομία είναι αδύνατον να βελτιωθεί η κατάσταση του σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών. Σύμφωνα με την κυρίαρχη άποψη στην αστυνομία, όταν κάποιος οδηγός δεν βρίσκει χώρο να σταθμεύσει το όχημά του είναι δικαιολογημένος να το αφήσει σε χώρο κίνησης πεζών. Η αστυνομία, ενώ κατέχει το μονοπώλιο της νόμιμης βίας με σκοπό την προστασία των πολιτών, προστατεύει κάθε αυθαιρεσία κατά των πεζών. Παραβιάσεις των χώρων των πεζών (πεζοδρόμια, διαβάσεις, πλατείες, πεζόδρομοι) γίνονται μπροστά στα αδιάφορα βλέμματα των αστυνομικών χωρίς την παραμικρή αντίδραση από μέρους τους. Αν κάποιος απευθυνθεί στους παραβάτες, που έχουν πλέον αποθρασυνθεί, θα εισπράξει την απάντηση αν θες φώναξε την αστυνομία, όντας βέβαιοι ότι δεν πρόκειται ποτέ να έρθει. Αλλά ακόμα και αν είναι παρόντες αστυνομικοί και ζητήσει κάποιος την επέμβασή τους για την προστασία των δικαιωμάτων των πεζών υπάρχει συνήθως άρνηση. Μέχρι και οι χώροι των πεζών μπροστά από τα περισσότερα αστυνομικά τμήματα έχουν μετατραπεί σε παράνομο χώρο στάθμευσης. Φυσικά το να ελέγξει κάποιος τροχονόμος την προτεραιότητα των πεζών σε σηματοδο-

τημένη διάβαση ή τη συστηματική στάση των μοτοσικλετών στη διάβαση των πεζών στα φανάρια, θα μπορούσε να αποτελέσει είδηση. Ενώ όμως η αστυνομία δείχνει αυτή την επιείκεια στη συστηματική βία κατά των πεζών, στις διαμαρτυρίες των πολιτών κατά των συνεπειών αυτής της κατάστασης δεν δείχνει την ίδια στάση. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ίδια επιείκεια δεν επιδείχθηκε την 1-1-2007 όταν κινητοποιήθηκαν οι ειδικές δυνάμεις ασφαλείας κατά περίοικων στο Πεδίο του Άρεως που πραγματοποιούσαν δενδροφύτευση στο πάρκο με σκοπό να αποτρέψουν την παράνομη είσοδο οχημάτων. Ενώ τότε πραγματοποίησαν άσκοπες και παράνομες (όπως αποδείχθηκε και στο δικαστήριο) συλλήψεις και κρατήσεις, αποφεύγουν στη συντριπτική πλειονότητα να επιβάλλουν ακόμα και τα μικρά πρόστιμα που προβλέπει ο νόμος για τους παραβάτες των δικαιωμάτων των πεζών. Τα πρόστιμα που επιβάλλονταν κατά των πεζών πριν από λίγα χρόνια, επειδή δεν περπατούσαν στα ανύπαρκτα (από αστυνομική συνυπαιτιότητα) πεζοδρόμια, και εκπορεύτηκαν από αστυνομικούς κύκλους, είναι ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα της νοοτροπίας που έχει καλλιεργηθεί.

Βέβαια, η συμπεριφορά του αστυνομικού μηχανισμού δεν είναι αποτέλεσμα πρωτοβουλίας των μεμονωμένων τροχονόμων (από τους οποίους είναι σε κάποιες περιπτώσεις πιθανό ακόμα και να βρεί κανείς ανθρώπινη στάση), αλλά πολιτικής επιλογής από τις κεντρικές υπηρεσίες, που αμελούν να εκπαιδεύσουν και να δώσουν τις κατάλληλες εντολές και καλλιεργούν μια νοοτροπία για την με κάθε τρόπο διευκόλυνση της κίνησης των οχημάτων εις βάρος των πεζών, τόσο στους τροχονόμους, όσο και στους χρήστες των οχημάτων. Γιατί η αστυνομία έχει ρόλο να παίζει, όχι μόνο στον τομέα της καταστολής, αλλά και στον τομέα της ευαισθητοποίησης και του σχηματισμού κοινωνικών αξιών. Όταν λ.χ. η αστυνομία επιβάλλει με αυστηρότητα πρόστιμα για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους (αδικήματα, δηλαδή, από τα οποία κινδυνεύει αυτός που παρανομεί), ενώ από την άλλη πλευρά αδιαφορεί για τη στάθμευση και κίνηση στα πεζοδρόμια αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (δηλαδή αδικήματα από τα οποία κινδυνεύει, όχι αυτός που παρανομεί, αλλά οι πεζοί, και μάλιστα οι πιο ευάλωτοι από αυτούς ηλικιωμένοι, μικρά παιδιά, άτομα με αναπηρίες κλπ που πετάγονται στο οδόστρωμα), τότε είναι προφανές ότι προωθεί τη νοοτροπία του εμείς να κάνουμε τη δουλειά μας και για τους άλλους δε βαριέσαι - αξίες αντικοινωνικού ατομισμού δηλαδή και νοοτροπίες ωχαδερφισμού και βολέματος.

Δυστυχώς η αστυνομία έχει εξελιχθεί στο κυριότερο μηχανισμό προστασίας της βίας κατά των πεζών, και της μέσω της βίας επιβολής, της κατά προτεραιότητα κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς, εις βάρος των ήπιων μορφών μετακίνησης.

17. *Ποιες είναι οι βαθύτερες αιτίες για την έλλειψη σεβασμού των δικαιωμάτων των πεζών;*

Όποιος προσπαθήσει να αποκωδικοποιήσει συστηματικά την πολιτική των αρχών θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι συνίσταται (παρά την κατά καιρούς αποκλίνουσα ρητορική) στην κατ' απόλυτη προτεραιότητα εξυπηρέτηση της κίνησης των ΙΧ αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και διάφορων άλλων μικρών και μεγάλων συμφερόντων (από περιπτεράδες μέχρι μεγαλόσχημους καταπατητές των λίγων ελεύθερων χώρων που απέμειναν στην πόλη). Το συμφέρον των πολιτών και της πόλης, μια πόλη δηλαδή πραγματικά αξιοβίωτη και ανθρώπινη που εξυπηρετεί τους πολίτες και όχι τις μηχανές έρχεται πολύ χαμηλά στην κλίμακα των προτεραιοτήτων. Υπάρχει μια νοοτροπία που διατρέχει οριζόντια όλη τη διοίκηση (σε τοπικό και κεντρικό επίπεδο) που θεωρεί το ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σαν κύριο μέσο μετακίνησης, τις δημόσιες συγκοινωνίες συμπληρωματικό και αγνοεί τελείως το βάδισμα και την ποδηλασία στους σχεδιασμούς και τις ενέργειές της.

Για τους λόγους, για τους οποίους η διοίκηση δείχνει αυτή την, σε τελευταία ανάλυση, αντίθετη προς το εθνικό συμφέρον στάση, υπάρχουν διιστάμενες απόψεις. Σύμφωνα με μία άποψη αυτή είναι μία ακόμα εκδήλωση της ανεπάρκειας του κρατικού μηχανισμού. Χρειάζονται λοιπόν πραγματικές βελτιώσεις, οι οποίες διαρκώς παραλείπονται στα διάφορα προγράμματα εκσυγχρονισμού ή μεταρρυθμίσεων . Άλλοι όμως θεωρούν πιο εύλογη εξήγηση το να υποτεθεί ότι η στάση αυτή έχει σκοπιμότητα και στοχεύει στην εξυπηρέτηση διαφόρων πελατειακών και μεγάλων συμφερόντων. Αποτελεί δηλαδή σύμπτωμα της βαθύτερης σήψης και διαφθοράς που βλέπουμε να οδηγεί προς την απαξίωση της πολιτικής και στην κατάταξη της χώρας μας στην κορυφή των πιο διεφθαρμένων χωρών στην Ευρώπη. Είναι γεγονός λ.χ. ότι κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 αυτή η ανεπαρκής διοίκηση κατάφερε να οργανώσει

με ικανοποιητικό τρόπο τις μεταφορές στην Αθήνα, χρησιμοποιώντας, όπως πράγματι πρέπει, τα μέσα συλλογικής μεταφοράς και ευαισθητοποιώντας προς την κατεύθυνση αυτή τους πολίτες. Δυστυχώς, μετά από τους αγώνες η πόλη επέστρεψε στη συνηθισμένη αθλιότητα. Μήπως οι επιταγές της ΔΟΕ και άλλων εξωτερικών παραγόντων έχουν για κάποιους μεγαλύτερη σημασία από την ευημερία του ελληνικού λαού;

18. *Μήπως φταίνε και οι πολίτες; Άλλωστε δεν είναι αυτοί που θέλουν τόσο πολύ το αυτοκίνητο;*

Η αλήθεια είναι ότι όλες οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις (δυστυχώς με την ανοχή, αν όχι και την υποστήριξη, μέρους της αντιπολίτευσης) καλλιέργησαν μια νοοτροπία που θεωρεί το ΙΧ αυτοκίνητο και τη μοτοσικλέτα σαν κύριο μέσο μετακίνησης, τις δημόσιες συγκοινωνίες συμπληρωματικό και αγνοεί τελείως το βάδισμα και την ποδηλασία στους σχεδιασμούς και τις ενέργειές τους. Έτσι ο ελληνικός λαός έχει υποστεί και εξακολουθεί να υφίσταται μια πλύση εγκεφάλου για να χρησιμοποιεί ΙΧ αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που διαφημίζονται αφειδώς και συχνά με παραπλανητικό ή και παράνομο (άρθρο 6ε του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών) τρόπο. Μεγάλη παραπληροφόρηση και κοροϊδία βλέπουμε και σήμερα και από την πλευρά του επίσημου κράτους, και μια σειρά από προβλήματα που δημιουργούνται λόγω της αυτοκινητοκεντρικής πολιτικής χρησιμοποιούνται ώστε, αντί να αλλάξει αυτή η πολιτική, να ενισχύεται όλο και περισσότερο

* νέα γκαράζ κατασκευάζονται καταστρέφοντας ή υποβαθμίζοντας δημόσιους χώρους με την έωλη υπόσχεση ότι θα βελτιώσουν την παράνομη στάθμευση (πράγμα που δε έχουμε δει πουθενά να συμβαίνει βλ. ερ. 5)

* όταν σημειώνονται τραγικά ατυχήματα (λ.χ. Τέμπη, Μαλλιακός), που είναι άμεση συνέπεια του βασισμένου στο ΙΧ κυκλοφοριακού σχεδιασμού, αντί να ενισχύεται ο σιδηρόδρομος, χρησιμοποιούνται για να κατασκευάζονται ακόμα περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι

* για τις μοτοσικλέτες καλλιεργείται συστηματικά ο μύθος ότι είναι "οικολογικό" μέσο μεταφοράς (αγνοώντας τη ρύπανση, το θόρυβο και τη ροπή προς τα "ατυχήματα", και φυσικά τις επιπτώσεις που έχουν στους πεζούς βλ. ερ. 12).

* χώροι καταστρέφονται και υποβαθμίζονται για να κατασκευαστούν αυτοκινητόδρομοι που υποτίθεται ότι θα λύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο στην πραγματικότητα επιδεινώνουν ενισχύοντας παραπέρα τη χρήση ΙΧ οχημάτων (βλ. ερ. 6 και ερ. 10)

* Ισχυρίζονται ότι υποστηρίζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όμως εξακολουθούν να θεωρούν τα ΙΧ ως τον κυρίαρχο και φυσικό τρόπο μεταφοράς και δεν κάνουν τίποτε για να βελτιώσουν τις συνθήκες κίνησης των πεζών και την προσβασιμότητα των στάσεων.

Τέλος δεν πρέπει να ξεχνάμε το ρόλο της βίας στη διαμόρφωση της θέσης που κατέχουν σήμερα τα αυτοκίνητα και οι μοτοσικλέτες (βλ. ερ. 16).

Όταν όμως οι πολίτες ενημερώθηκαν σωστά ανταποκρίθηκαν κατάλληλα. Η εμπειρία των ολυμπιακών αγώνων είναι χαρακτηριστική. Όμως η ενημέρωση, τα συχνά και χρονικά εκτεταμένα δρομολόγια και ο προγραμματισμός εκείνων των ημερών έπαυσαν την επομένη της λήξης των αγώνων. Σε δημοσκοπήσεις επίσης βλέπουμε συχνά ότι η κοινή γνώμη εμφανίζεται να υποστηρίζει περιορισμούς προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής. Η μεγάλη πλειονότητα των πολιτών επομένως είναι έτοιμη να δεχθεί ακόμα και περιορισμούς στη χρήση του ΙΧ, αρκεί να πεισθεί ότι πρόκειται για μια σοβαρή προσπάθεια και όχι για το συνηθισμένο εμπαιγμό που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση διαφόρων συμφερόντων. Φαίνεται λοιπόν ότι κάποιοι προσπαθούν να μας προσβάλουν ως πολίτες, προσπαθώντας ίσως να κρύψουν την διαπλοκή και τη διαφθορά τους ή τουλάχιστον την ανεπάρκεια και την ανοησία τους.

19. *Όμως τα τελευταία χρόνια έχουν βελτιωθεί οι συγκοινωνίες, π.χ. έγινε το μετρό. Γιατί δεν βελτιώθηκε ο σεβασμός των δικαιωμάτων των πεζών;*

Είναι αλήθεια ότι τα τελευταία χρόνια βελτιώθηκαν οι συγκοινωνίες, όμως είναι επίσης αλήθεια ότι βελτιώθηκαν ακόμα περισσότερο οι εξυπηρετήσεις για τα ΙΧ αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες, πράγμα που εξηγεί και την κυρίαρχη θέση που έχει δοθεί, μέσω διοικητικών παρεμβάσεων,

σ' αυτούς τους τρόπους μεταφοράς. Για παράδειγμα με την ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 κατασκευάστηκε το τραμ και κάποιες γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου, αλλά κατασκευάστηκαν πολλοί περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι οι οποίοι μάλιστα ήδη έχουν αρχίσει να παρουσιάζουν κυκλοφοριακό κορεσμό λόγω της κίνησης που οι ίδιοι δημιούργησαν (induced traffic). Η μερίδα του λέοντος των δαπανών για χερσαίες μεταφορές κατευθύνονται προς τους αυτοκινητόδρομους, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει ένα από τα πιο καθυστερημένα στην Ευρώπη (μονή γραμμή στο μεγαλύτερο μέρος, ελλιπής κάλυψη της χώρας, υποτυπώδης ηλεκτροκίνηση).

Κάποιοι μάλιστα έχουν την άποψη οτι, ακόμα και αυτή η μικρή βελτίωση που έχει σημειωθεί τα τελευταία χρόνια στις αστικές συγκοινωνίες, δεν σηματοδοτεί (μερικώς έστω) στροφή προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης, αλλά στόχο έχει, και πάλι, την καλύτερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Γιατί τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι ωφέλιμα μόνο για τους πεζούς, αλλά και για τα αυτοκίνητα, γιατί απορροφούν μέρος της κίνησης που αλλιώς θα κινούνταν με ΙΧ αυτοκίνητα ή ταξί και έτσι επιτρέπουν στα αυτοκίνητα που απομένουν να κυκλοφορούν πιο άνετα. Αυτό έχει ήδη καταστεί απόλυτα αναγκαίο, γιατί όλες οι αρτηρίες στην Αθήνα και στις περισσότερες ελληνικές πόλεις είναι πλέον κορεσμένες. Άλλωστε, τα στοιχεία δείχνουν ότι και το μετρό απορρόφησε μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου, όχι μόνο των αυτοκινήτων, αλλά και των λεωφορείων, η κίνηση των οποίων παρουσιάζει στασιμότητα ή και μικρή μείωση (παρά την συνολική αύξηση των μέσων μαζικής μεταφοράς). Έτσι το μετρό απελευθερώνει χώρο στη επιφάνεια που διατίθεται και πάλι για την κίνηση των αυτοκινήτων. Ανεξάρτητα από το ποια άποψη βρίσκεται πιο κοντά στην πραγματικότητα, τα μέσα συλλογικής μεταφοράς θα πρέπει να ενισχυθούν ακόμα περισσότερο, τόσο σε ποσοτικούς (σε πολλές περιπτώσεις τα λεωφορεία είναι υπερπλήρη και έτσι, εκτός των άλλων, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα με καρότσια), όσο και σε ποιοτικούς όρους (συχνότερα δρομολόγια, επέκταση ωρών λειτουργίας τις νυκτερινές ώρες και τις αργίες, καλύτερη ενημέρωση επιβατών κλπ).

20. Εντάξει, έχω πεισθεί ότι θα πρέπει να κυκλοφορούμε στην πόλη με τα πόδια, με ποδήλατο ή, σε μεγαλύτερες αποστάσεις, με μέσα συλλογικής μεταφοράς. Όμως οι συγκοινωνίες σήμερα δεν είναι σωστά οργανωμένες. Τι να κάνω;

Είναι αλήθεια ότι σε πολλές περιπτώσεις, η αμέλεια ή η σκόπιμη πολιτική των αρχών να δημιουργήσουν σωστές συγκοινωνίες, αναγκάζει τους πολίτες να χρησιμοποιούν ΙΧ μέσα μεταφοράς. Όμως αυτό δεν δικαιολογεί σε καμιά περίπτωση τη χρήση τους με τρόπο που να καταπατά αυτούς τους ελάχιστους χώρους που έχουν απομείνει για τους πεζούς. Κάτι τέτοιο σημαίνει ότι λύνει κάποιος το πρόβλημά του μεταβιβάζοντάς το, μέσω της επιβολής βίας, στους άλλους. Είναι λ.χ. σαν κάποιος που έχει πέσει θύμα κλοπής, να κλέψει και αυτός με τη σειρά του κάποιον άλλο. Γιατί το να καταλαμβάνει χώρο πεζών είναι πράγματι σαν να τον κλέβει από τους νόμιμους χρήστες του. Αυτό λοιπόν που θα πρέπει να κάνει είναι να απαιτήσει από αυτούς που καταπατούν τα δικαιώματά του να τα σεβαστούν. Γιατί...

ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΑΣ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ

(αρθρ. 1 & 2 του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών)

ΕΙΝΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΑΣ ΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΣΩΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

(αρθρ. 6β & 7α του χάρτη των δικαιωμάτων των πεζών)

21. Τι μπορώ να κάνω για να βοηθήσω να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα των πεζών;

Πρώτα απ όλα φροντίστε να ενημερωθείτε σωστά, ώστε να μην μπορούν να σας χρησιμοποιούν για να προωθούν πολιτικές που οδηγούν στην καταπάτηση των δικαιωμάτων των πεζών, με πρόφαση την προστασία τους (βλ. ερ. 18).

Ύστερα διαδώστε τα στους φίλους, τους γνωστούς σας, στους συλλογικούς φορείς που συμμετέχετε και γενικότερα σε όσους μπορείτε να επηρεάσετε, και προσπαθήστε να τους ευαισθητοποιήσετε.

Τέλος εκφράστε με κάθε πρόσφορο τρόπο τη διαμαρτυρία σας, είτε ατομικά, είτε και συλλογικά μέσα από τους φορείς (συλλόγους, κινήσεις πολιτών κλπ) που συμπολίτες σας δημιούργησαν για να αντιδράσουν στην αναλγησία των αρχών απέναντι στα προβλήματα των πεζών και στην καταπάτηση των ανθρώπινων δικαιωμάτων κινητικότητάς τους.

Δράστε τώρα! Μην περιμένετε το πρόβλημα να φτάσει στη γειτονιά σας ή μπροστά από την πόρτα του σπιτιού σας. Τότε θα είναι αργά για να έχουν άμεσο αποτέλεσμα οι ενέργειές σας. Μην περιμένετε να βρεθείτε και εσείς σε κατάσταση αδυναμίας (από ατύχημα, γεράματα, γέννηση παιδιού κλπ) και να βιώσετε σε όλη την έκταση τη στέρηση των δικαιωμάτων αυτόνομης κινητικότητας, για να εκφράσετε την αγανάκτησή σας. Δράστε τοπικά, αλλά προσπαθήστε να αναδείξετε το γενικότερο πρόβλημα.

ΔΕΝ ΦΤΑΝΕΙ Η ΤΟΠΙΚΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ, ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Αριθ. C 290/53

Τετάρτη, 12 Οκτωβρίου 1988
6. Προστασια των πεζών
-έγγρ. A2-154/88

ΨΗΦΙΣΜΑ

σχετικά με την προστασία των πεζών και τον ευρωπαϊκό χάρτη δικαιωμάτων του πεζού.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,
-έχοντας υπόψη την πρόταση ψηφίσματος του κ. Ulburghs για την προστασία των πεζών (έγγρ. B2-859/86),

-έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 18.2.1986 για τη λήψη κοινών μέτρων με στόχο τον περιορισμό των οδικών ατυχημάτων (1),

-έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 13.3.1987 για το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς (2).

-έχοντας υπόψη τα αποτελέσματα των πρωτοβουλιών που ανελήφθησαν επ' ευκαιρία του Ευρωπαϊκού Έτους Οδικής Ασφάλειας,

-έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος Δημοσίας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών (έγγρ. A2-154/88),

Α. λαμβάνοντας υπόψη ότι το τέταρτο πρόγραμμα δράσης της Κοινότητας σε θέματα περιβάλλοντος δίνει όλο και μεγαλύτερη προτεραιότητα στα προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος και ότι, στο πλαίσιο αυτό, η προστασία της κυκλοφορίας των πεζών μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην ευημερία των πολιτών, την αναβάθμιση των συλλογικών χώρων και την προστασία των ιστορικο-πολεοδομικών και περιβαλλοντικών αξιών,

Β. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε άνθρωπος, σε κάποια εποχή της ζωής του, κυκλοφορεί πεζός· ότι, στις αστικές περιοχές, οι μετακινήσεις με τα πόδια αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό της κυκλοφορίας (25 έως 45%) και ότι αφορά κυρίως τις ασθενέστερες κοινωνικές ομάδες (παιδιά, ηλικιωμένους),

Γ. έχοντας υπόψη ότι το ένα τρίτο περίπου των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων αφορά πεζούς και ότι το ήμισυ σχεδόν των θανάτων παιδιών αποδίδεται σε παρόμοια ατυχήματα,

Δ. λαμβάνοντας υπόψη, ότι η αιτία πολλών οδικών ατυχημάτων, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, πρέπει να αναζητηθεί στην κινούμενη με μεγάλη ταχύτητα κυκλοφορία αυτοκινήτων,

Ε. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η κοινωνική ιδεολογία του **"**προτεραιότητα στην οδική κυκλοφορία σε κάθε περίπτωση**"**, η οργάνωση των πόλεων, η κατάσταση του οδικού δικτύου και η εισβολή των ιδιωτικών αυτοκινήτων περιορίζουν τις δυνατότητες μετακίνησης των πεζών και αποκλείουν από τους δημόσιους χώρους τις ασθενέστερες κατηγορίες και ιδίως τους ανάπηρους και τα μειονεκτούντα άτομα που αποτελούν σημαντικό ποσοστό του ευρωπαϊκού πληθυσμού,

ΣΤ. έχοντας υπόψη ότι η προϊούσα γήρανση του πληθυσμού καθιστά οξύτερο το πρόβλημα της προστασίας των πεζών τόσο από ποιοτική όσο και από ποσοτική άποψη, .

Ζ. έχοντας υπόψη ότι στις πόλεις και ιδίως στα ιστορικά κέντρα και τις βιομηχανικές ζώνες οι συνθήκες μετακίνησης των πεζών είναι απαράδεκτες, εξαιτίας του υψηλού ποσοστού ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και ότι τα παιδιά είναι η πιο εκτεθειμένη ομάδα πεζών στα καυσαέρια (στα οποία συγκαταλέγεται ο μόλυβδος) και στις βλάβες του ακουστικού και νευροφυτικού συστήματος, λόγω του αναστήματός τους και του ευαίσθητου οργανισμού τους

Η. έχοντας υπόψη ότι ως χώροι για τους πεζούς τις περισσότερες φορές θεωρούνται όσοι έχουν απομείνει από τους χώρους που προορίζονται για την οικοδόμηση και τις ανάγκες της κυκλοφορίας των οχημάτων

Θ. έχοντας υπόψη ότι, στις περισσότερες χώρες, τα μέτρα που αποβλέπουν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας (διαφημιστικές εκστρατείες, νομοθετικά μέτρα, συντήρηση και βελτίωση των οδικών υποδομών) ευνοούν κυρίως τους αυτοκινητιστές και ότι στα εκπαιδευτικά προγράμματα καθώς και σε εκείνα για την απόκτηση άδειας οδηγήσεως αυτοκινήτου, ελάχιστη προσοχή δίδεται σε προσαρμοσμένη προς τους πεζούς συμπεριφορά

Ι. έχοντας υπόψη ότι όλο και περισσότερες ομάδες του πληθυσμού θεωρούν ως επιτακτική ανάγκη τη στροφή προς μία αξιοπρεπή και φιλική προς το περιβάλλον εξέλιξη στον τομέα της οδικής κυκλοφορίας.

1. Θεωρεί ότι η πολιτική υπέρ των πεζών οφείλει να είναι το κεντρικό στοιχείο δράσης που θα αποβλέπει στη δημιουργία μιας νέας και περισσότερο ανθρώπινης πολεοδομικής αντίληψης και επομένως οφείλει να καταστεί ουσιαστικός παράγοντας της πολιτικής των κρατών μελών στον τομέα των μεταφορών, της πολεοδομίας και των οικοδομικών κατασκευών.

2. Για το σκοπό αυτό εγκρίνει τον ακόλουθο Ευρωπαϊκό Χάρτη των δικαιωμάτων του πεζού:

"I. ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιές περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους μέσα σε κατάλληλες συνθήκες που θα εξασφαλίζουν τη σωματική και ψυχική του υγεία.

II. ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε αστικά κέντρα ή χωριά οργανωμένα για την εξυπηρέτηση του ανθρώπου και όχι του αυτοκινήτου, τα οποία να διαθέτουν υποδομή προσιτή στους πεζούς και στους ποδηλάτες.

III. τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα μειονεκτούντα άτομα δικαιούνται μία πόλη που να αποτελεί χώρο κοινωνικοποίησής τους και όχι χώρο επιδείνωσης της κατάστασης αδυναμίας τους.

IV. Τα μειονεκτούντα άτομα δικαιούνται ειδικών μέτρων τα οποία θα τους εγγυώνται την όσο το δυνατό μεγαλύτερη ανεξαρτησία κινητικότητας μέσω προσαρμογής του δημόσιου χώρου, τεχνικών συστημάτων κυκλοφορίας και δημοσίων μέσων μεταφοράς (διαχωριστικές γραμμές, προειδοποιητικές ενδείξεις, ακουστική σήμανση, πρόσβαση με ευκολία σε λεωφορεία, τράμ και τραίνα),

V. Ο πεζός δικαιούται να έχει στην αποκλειστική του χρήση αφενός μεν αστικές ζώνες, κατά το δυνατόν εκτεταμένες, οι οποίες δεν θα αποτελούν απλώς **"**νησίδες πεζών**"** αλλά θα εντάσσονται αρμονικά στη γενική συγκρότηση της πόλης, αφετέρου δε διασυνδεόμενες σύντομες, λογικές και ασφαλείς διαδρομές.

VI. Συγκεκριμένα, ο πεζός έχει δικαίωμα:

α) στην τήρηση των προδιαγραφών που θεωρούνται αποδεκτές από επιστημονική άποψη και αφορούν τις εκπομπές θορύβου και χημικών ουσιών από τα αυτοκίνητα,

β) στη γενικευμένη χρήση, στα δημόσια μεταφορικά μέσα, αυτοκινήτων που δεν αποτελούν πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή ηχορύπανσης,

γ) στη δημιουργία πνευμόνων πράσινου, μεταξύ άλλων, μέσω της δενδροφύτευσης αστικών περιοχών,

δ) στον καθορισμό ορίων ταχύτητας και στην επανευθέτιση των οδών και των διασταυρώσεων ώστε να υπάρχουν πραγματικές εγγυήσεις για την κυκλοφορία των πεζών και των ποδηλατών,

ε) στην απαγόρευση των διαφημίσεων που προβάλλουν την επικίνδυνη και αντικανονική χρήση του αυτοκινήτου,

στ) σε αποτελεσματικά συστήματα σήμανσης που να εξυπηρετούν και όσους στερούνται όρασης ή ακοής,

ζ) σε ειδικά μέτρα που θα επιτρέπουν τη στάση, την πρόσβαση και τη διάβαση οδών και πεζοδρομίων,

η) στην προσαρμογή του οχήματος και εξοπλισμού των αυτοκινήτων κατά τρόπο ώστε να αμβλυνθούν τα πιο αιχμηρά μέρη τους και να καταστούν αποτελεσματικότερα τα συστήματα προειδοποιητικών φωτεινών σημάτων,

θ) στην καθιέρωση ενός συστήματος ευθύνης περί του κινδύνου ούτως ώστε εκείνοι που δημιουργούν τον κίνδυνο να υφίστανται και τις οικονομικές συνέπειες (όπως π.χ. στη Γαλλία από το 1985),

ι) σε εκπαίδευση οδηγών αυτοκινήτων που θα αποβλέπει σε προσαρμοσμένη οδική συμπεριφορά ως προς τους πεζούς και όσους κυκλοφορούν με μικρή ταχύτητα.

VII. Ο πεζός έχει δικαίωμα για απόλυτη και πλήρη ελευθερία μετακίνησης, η οποία είναι δυνατή με τη χρησιμοποίηση όλων των μέσων μεταφοράς. Συγκεκριμένα, έχει δικαίωμα:

α) σε φιλικό για το περιβάλλον πλήρες δίκτυο δημοσίων μεταφορικών μέσων κατάλληλο για την ικανοποίηση των αναγκών όλων των πολιτών, μειονεκτούντων ή μη,

β) σε διευκολύνσεις για τα ποδήλατα που θα καλύπτουν ολόκληρη την πόλη,

γ) στη διαμόρφωση χώρων στάθμευσης κατά τέτοιο τρόπο που δεν παρεμποδίζουν την κινητικότητα των πεζών και θα τους επιτρέπουν να επωφελούνται από τα αρχιτεκτονικά πλεονεκτήματα.

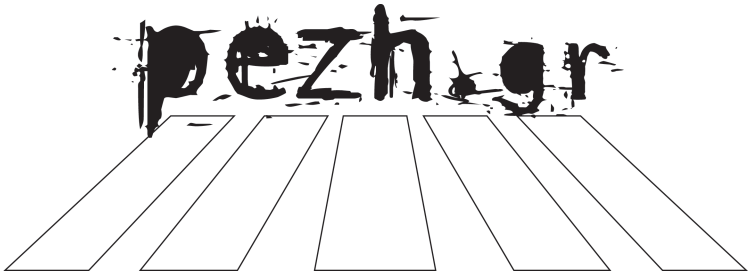
VIII. Κάθε κράτος πρέπει να εξασφαλίζει την πλήρη ενημέρωση των πεζών ως προς τα δικαιώματά τους καθώς και ως προς τις εναλλακτικές δυνατότητες κυκλοφορίας που είναι φιλικές τόσο για τα άτομα όσο και για το περιβάλλον, μέσω των καταλληλότερων διαύλων και ήδη από τις πρώτες βαθμίδες της σχολικής εκπαίδευσης.**"**

3. Καλεί την Επιτροπή να καθιερώσει Ευρωπαϊκή Ημέρα των Δικαιωμάτων των Πεζών, να γνωστοποιήσει το περιεχόμενο του παρόντος Χάρτη και να υποβάλει σχετική πρόταση οδηγίας.

4. Ζητεί από τα κράτη μέλη να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση του Χάρτη αυτού, δηλαδή άσκηση προσεκτικού ελέγχου για την ουσιαστική εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας περί προστασίας των πεζών, και ιδίως των κοινοτικών οδηγιών που αναφέρονται στη ρύπανση από τα αυτοκίνητα και στην απαγόρευση της βενζίνης με μόλυβδο, και να προβλέψουν επιτέλους αυστηρές κυρώσεις για τους παραβάτες.

5. θεωρεί σκόπιμο να συσταθεί στο πλαίσιο της Επιτροπής ομάδα μελέτης επιφορτισμένη με τη χαρτογράφηση των πιο επικίνδυνων και πιο υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και την εξεύρεση , των ενδεδειγμένων λύσεων σε κάθε περίπτωση.

6. Αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, την Επιτροπή, τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις.



Για σχόλια, παρατηρήσεις ή πληροφορίες επικοινωνήστε μαζί μας στη διεύθυνση:

pezh@pezh.gr

Τηλέφωνα:
210 92.23.905, 210 68.26.890, 6978516219

Fax:
210 88.27.087

Ταχυδρομικώς:
Τ.Θ. 3188, Αθήνα, 10210