

# Προς πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα

Ευρωπαϊκά μανιφέστα, για ένα ανθρώπινο περιβάλλον

του Θάνου Βλαστού



Δημοσιεύονται στη συνέχεια τρεις Χάρτες οι οποίες αποτελούν επίσημα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που αξίζει να προσεχθούν διότι περιλαμβάνουν τις βασικές αρχές σχεδιασμού της πόλης και της κυκλοφορίας που ανταποκρίνονται στις σημερινές ευαισθησίες απέναντι στα μεγάλα προβλήματα του αστικού οδικού περιβάλλοντος. Οι δύο πρώτες, η «Χάρτα των Ελεύθερων από αυτοκίνητα Πόλεων» και η «Χάρτα για την κατά Προτεραιότητα ανάπτυξη των Συλλογικών μετακινήσεων προς και μέσα στην Ευρωπαϊκή Πόλη», υπογράφηκαν τα τελευταία δύο χρόνια από τους Δημάρχους δικτύου 55 πόλεων της Ευρώπης. Η τρίτη, η «Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού», εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1988.

Οι Χάρτες του δικτύου των «Ελεύθερων από αυτοκίνητα Πόλεων» σηματοδοτούν τη δέσμευση των

**Ο Θ. Βλαστός είναι αρχιτέκτων - συγκοινωνιολόγος, λέκτορας στο ΤΑΤΜ του ΕΜΠ.**

πόλεων μελών του δικτύου να πάρουν αποφασιστικά μέτρα για τον έλεγχο της κίνησης του αυτοκινήτου με παράλληλη ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας.

Η Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού, είναι ένα μήνυμα προς τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένα κάλεσμα, ώστε να αναλάβουν πρωτοβουλίες και να διεκδικήσουν το δικαίωμά τους να μπορούν να περπατούν και να ζουν στους δρόμους της πόλης με άνεση και ασφάλεια.

Είναι φανερό ότι ο κύριος στόχος όλων των Χαρτών είναι οι πολίτες που, είτε ως κάτοικοι είτε ως επιχειρηματίες, συνήθως αντιδρούν σε παρεμβάσεις που τους υποχρεώνουν να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές παραβλέποντας ότι το τελικό αποτέλεσμα θα ήταν θετικό για αυτούς και για όλους.

Υποτιμούν επίσης τους σοβαρούς κινδύνους που απειλούν τον πολιτισμό μας από τη συσσώρευση όλο και μεγαλύτερων αριθμών ανθρώπων και αυτοκινήτων, που χαρακτηρίζονται από όλο και πιο

έντονη κινητικότητα, σε πόλεις που φτιάχτηκαν για μικρότερα μεγέθη και για έναν άλλο τρόπο ζωής.

Εξωθούμαστε όλοι, απέναντι σε προβλήματα που η προφανής τους λύση είναι η συλλογική τους αντιμετώπιση με περισσότερη κοινωνική οργάνωση, με πειθαρχηση σε κάποιους κανόνες, με αλληλεγγύη, υπευθυνότητα και συναίνεση στην αναγνώριση των δικαιωμάτων όλων, να συμπεριφερόμαστε εγωϊστικά, αυθαίρετα, βίαια.

Πρόκειται για μια αδιέξοδη κατάσταση, που αν δεν υποσκάψει την ίδια την επιβίωση του πλανήτη, σίγουρα θα εξαφανίσει ποιότητες ζωής, αξίες, δομές, παραδόσεις συνυφασμένες με την ανθρώπινη κλίμακα και την ανθρωπιά.

Ο πληθυσμός του πλανήτη με πρωτοφανέρωτους ρυθμούς εγκαταλείπει το φυσικό του χώρο και συγκεντρώνεται στις πόλεις. Όμως, οι πολεοδομικοί σχηματισμοί που δημιουργούνται, δεν έχουν σχέση με το αστικό περιβάλλον που φιλοξενούσε τον κάτοικο μέχρι σήμερα. Το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα ζουν τα παιδιά μας θα διαφέρει δραματικά. Οι ελευθερίες που εμείς γνωρίσαμε δεν θα έχουν θέση.

Στο όνομα της διαφύλαξης της ανθρώπινης ελευθερίας έχουν συνταχθεί οι τρεις Χάρτες. Την ελευθερία του πολίτη προασπίζουν καλώντας τον να γίνει περισσότερο κοινωνικός, να συμπεριφέρεται συλλογικότερα, υπεύθυνα και πιο πειθαρχημένα.

Οι πολιτικές ενάντια στο αυτοκίνητο δεν αφορούν αυτή την πανέμορφη και χρησιμότητα πολλές φορές εφεύρεση. Το αφορούν όταν γίνεται εργαλείο για επίδειξη δύναμης, αυθαιρεσίας και υποτίμησης της ελευθερίας μας να ζούμε ανθρώπινα.

## «Πόλεις ελεύθερες από αυτοκίνητα»

### ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

(Υιοθετήθηκε κατά την Γενική Συνέλευση των μελών του δικτύου των πόλεων, που έγινε στο Άμστερνταμ στις 24/25 Μαρτίου 1994.)

Εμείς που υπογράφουμε, Δήμαρχοι, εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ευθύνη στα θέματα κυκλοφορίας και μεταφορών, υπεύθυνοι των πόλεων.

Έχοντας υπόψη

- τα όρια που καθόρισε η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας και αποδέχτηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή

- τις θέσεις της Agenda 21 και ιδίως τα άρθρα 7 (ανθρώπινες συνθήκες), 9 (προστασία της ατμόσφαιρας) και 28 (δίκτυα),

- την συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικότερα το άρθρο 2 (η οικονομική ανάπτυξη πρέπει να είναι βιώσιμη και να σέβεται το περιβάλλον), το άρθρο 130R2 «οι απαιτήσεις ως προς την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή κάθε πολιτικής της Κοινότητας», το άρθρο 3β «η Κοινότητα πρέπει να δρα σεβόμενη την αρχή της επικουρικότητας» και το άρθρο Α «οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται με όσο γίνεται μεγαλύτερη συμμετοχή των πολιτών»,

- το 5ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον του οποίου ένας από τους κυριότερους στόχους είναι η προώθηση μιας βιώσιμης ανάπτυξης και η επίλυση των προβλημάτων μέσω της κατανομής αρμοδιοτήτων και της συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλομένων.

### ΣΥΜΦΩΝΟΥΜΕ ΟΤΙ ΜΕ ΣΚΟΠΟ:

- να αποκτηθεί ένα υγιέστερο αστικό περιβάλλον ως προς την ποιότητα του αέρα και την βιώσιμη



κινητικότητα,

- να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια,

- να γίνει μια αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της ενέργειας και να μειωθούν οι εκπομπές από την κυκλοφορία (από τις οποίες το όζον συμβάλλει ιδιαίτερα στο φαινόμενο του θερμοκηπίου), σε ένα κοινωνικά βιώσιμο και οικονομικά υγιές αστικό περιβάλλον,

### ΟΦΕΙΛΟΥΜΕ

- να ενθαρρύνουμε τον περιορισμό της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου,

- να ενισχύουμε τους φιλικούς ως προς την πόλη τρόπους μεταφοράς, ανθρώπων και εμπορευμάτων

### ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΜΑΣ ΕΙΝΑΙ

- να ξαναβρεί ο κάτοικος την πόλη του,

- να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής,

- να βελτιωθεί η προσπελασιμότητα της πόλης.

### ΟΙ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΣΤΟΧΟΙ ΜΠΟΡΟΥΝ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΙΤΕΥΧΘΟΥΝ ΜΕΣΩ:

- της προώθησης των φιλικών ως προς το αστικό περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, περιλαμβανομένων της δημόσιας και συλλογικής μεταφοράς, του ποδηλάτου, του περπα-

τήματος, της ομαδικής χρησιμοποίησης του μικρού αυτοκινήτου,

- από τους χρήστες, μέσω κατάλληλης εκπαίδευσης,

- από την πόλη, με τη δημιουργία δικτύων για την εξυπηρέτηση αυτών των τρόπων μεταφοράς τα οποία θα τους εξασφαλίζουν προτεραιότητα,

- από τη βιομηχανία που θα εξυπηρετεί τη ζήτηση για αυτά τα προϊόντα,

- από τους εργοδότες, προσφέροντάς τους υγιείς λύσεις για οικονομικότερους τρόπους μεταφοράς,

- από τους υπόλοιπους χρήστες της πόλης παρέχοντάς τους κίνητρα για να αλλάξουν τις συνήθειές τους ως προς τις μετακινήσεις τους,

- της προώθησης συμβατής ως προς το αστικό περιβάλλον διαχείρισης της τροφοδοσίας των αγορών,

- του διαλόγου ανάμεσα στους διάφορους τοπικούς παράγοντες,

- του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού της πόλης με τη δημιουργία νέας μορφής χώρων κατοικίας και εργασίας.

### ΔΕΣΜΕΥΟΜΑΣΤΕ

Να εγκαταστήσουμε ένα διεθνές δίκτυο ανταλλαγής ιδεών και εμπειριών για το σχεδιασμό έργων, που οι αρχές τους θα βρίσκουν παράλληλη εφαρμογή σε περισσότερες από μία χώρες, καθώς και για τη διάδοση της καλύτερης τεχνολογίας ως προς τις τεχνολογίες και τη διαχείριση.

### ΘΑ ΠΑΡΕΜΒΟΥΜΕ

Προς την κατεύθυνση της σταδιακής μείωσης της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου στις πόλεις, και στο μέτρο του δυνατού, για την πλήρη απελευθέρωσή της, με εξαίρεση τα οχήματα εξυπηρέτησης ειδικών οικονομικών λειτουργιών κατά τις εργάσιμες ώρες.

## ΧΑΡΤΑ

### Για την κατά προτεραιότητα ανάπτυξη των συλλογικών μετακινήσεων προς και μέσα στην ευρωπαϊκή πόλη

Εμείς, οι Δήμαρχοι και Εκπρόσωποι της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Αυτοδιοίκησης, υπεύθυνοι του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, που υπογράφουμε αυτή τη Χάρτα

Έχοντας υπόψη:

- τις αποφάσεις της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη, που έγινε στο Ρίο τον Ιούνιο του 1992 καθώς και τους όρους που έγιναν δεκτοί από την Agenda 21 και ιδίως τα άρθρα 7 (ανθρώπινες συνθήκες), 9 (προστασία της ατμόσφαιρας) και 28 (δίκτυα),

- την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές και ιδίως τα άρθρα 163 (ενεργειακή οικονομία), 174 (κορεσμός των πόλεων), 175 (έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία), 178 (αποθάρρυνση της ιδιωτικής μετακίνησης στην πόλη)

- τη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση

- το 5ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον

- τα όρια που καθόρισε η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας

Ορίζοντας ως στόχο:

- να εξασφαλίσουμε σε κάθε πολίτη το δικαίωμα να μετακινείται στην πόλη με σεβασμό στο περιβάλλον
- να βελτιώσουμε την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος
- να ενισχύσουμε την ασφάλεια του πολίτη κατά τη μετακίνησή του στην πόλη
- να διαμορφώσουμε την πόλη σε ένα οικονομικό παράγοντα που θα είναι συγχρόνως αποδοτικός, θα σέβεται και θα εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο συνθηκών περιβάλλοντος στους εργασιακούς χώρους
- να βοηθήσουμε για την ορθολογικότερη χρήση της ενέργειας και την ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας του αέρα
- να ξανακάνουμε τον οδικό χώρο περιβάλλον κοινωνικής επαφής

Δεσμευόμαστε να προλαμβάνουμε μέσω αναλυτικών εκ των προτέρων εκτιμήσεων τις επιπτώσεις ρυθμίσεων και έργων στον τομέα του περιβάλλοντος και των μεταφορών και να παρεμβαίνουμε με νόμους, διατάγματα, αποφάσεις, κατάλληλο σχεδιασμό, διαχείριση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση του κόσμου.

#### ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

- να αναγνωρίσουμε την προτεραιότητα που αξίζουν οι συλλογικές και δημόσιες μετακινήσεις, αφού αυτές είναι συμβατές με το περιβάλλον και να πάρουμε μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση, κυρίως περιορίζοντας τις πιέσεις που ασκεί στον αστικό χώρο το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

#### ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- να κάνουμε τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας πιο προσαρμόσιμα στις αλλαγές της πόλης και πιο άνετα (π.χ. ως προς τα ωράρια και το διαθέσιμο χώρο ανά επιβάτη)
- να αυξήσουμε τη συχνότητα
- να βάλουμε σε κυκλοφορία τα λιγότερο θορυβώδη και ρυπογόνα οχήματα και για το σκοπό αυτό
- να εντείνουμε τη συνεργασία μεταξύ των κατασκευαστών και των διαιριστών των δικτύων
- να συμβάλουμε κατά το δυνατόν στην αγορά μεγάλων ποσοτήτων καυσίμων προδιαγραφών αυστηρότερων από τις ισχύουσες
- να βελτιώσουμε τη λειτουργία των δικτύων και τη διαχείριση των ροών με τηλεματικές μεθόδους
- να βελτιώσουμε την άνεση και την ασφάλεια των επιβατών ως προς τις κλοπές και επιθέσεις
- να δώσουμε μεγαλύτερη προσοχή στα άτομα «μειωμένης κινητικότητας» (παιδιά, ηλικιωμένους, ανάπηρους)
- να εγκαταστήσουμε όπου απαιτείται, υποκατάστατα συστήμα-



τα (π.χ. ταξί με εισιτήριο για τις νυχτερινές ώρες)

- να συντονίσουμε μεταξύ τους τα διάφορα μεταφορικά μέσα (άρθρωση με άλλες μορφές μετακίνησης όπως και με τις πεζοδρομημένες περιοχές και τις λωρίδες ποδηλάτων)
- να δημιουργήσουμε δίκτυα πληροφόρησης σε όλους τους δημόσιους χώρους και στο σπίτι δωρεάν, μέσω της τηλεματικής, για πληροφορίες σχετικές με τα προσφερόμενα δρομολόγια, τις θέσεις των στάσεων, τα ωράρια, το κόστος, τις εναλλακτικές δυνατότητες
- να συστήσουμε συμβουλευτικές επιτροπές ανοιχτές στους κατοίκους και στις οργανώσεις τους
- να διαπραγματευτούμε ειδικές συμφωνίες με τις επιχειρήσεις (ωράρια, τιμές...)
- να ενισχύσουμε τη συνεργασία με τους διαχειριστές του αστικού χώρου: αστυνομία, δημόσιες υπηρεσίες, στη βάση ενός πρωτοκόλλου συνεργασίας
- να εκπαιδεύσουμε τους νέους να χρησιμοποιούν σωστά τη δημόσια συγκοινωνία, με προγράμματα στα σχολεία, με αφίσες στα οχήματα, με μηνύματα στα μέσα ενημέρωσης
- να δώσουμε κίνητρα για τη χρησιμοποίηση της δημόσιας συγκοινωνίας για μετακινήσεις σχετικές με την εργασία και με τις άλλες δραστηριότητες της πόλης
- να βελτιώσουμε την εικόνα των

συλλογικών μετακινήσεων, για παράδειγμα ενθαρρύνοντας πολιτικούς και καλλιτέχνες να τα χρησιμοποιούν, ώστε να γίνουν τόποι κοινωνικής επαφής και να κερδίσουν την εμπιστοσύνη του κόσμου

- να δώσουμε κίνητρα στους οδηγούς των λεωφορείων, ώστε να γίνουν φιλικότεροι στους επιβάτες και με τη συμπεριφορά τους να προσελκύουν το κοινό

### ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

- να οδηγηθούμε προς μια πιο πυκνή και πολυλειτουργική οργάνωση των κτιρίων, των οικοδομικών τετραγώνων και των γειτονιών, ώστε οι δραστηριότητες της πόλης να βρεθούν πιο κοντά στα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας και να τα καταστήσουν πιο οικονομικά. Παράλληλα, η οργάνωση αυτή θα επιτρέψει στο περπάτημα και στο ποδήλατο να γίνουν οι κυρίαρχοι τρόποι μετακίνησης για μικρές αποστάσεις.
- να επιτύχουμε μέσω του φυσικού σχεδιασμού των δρόμων, των λεωφόρων και των πλατειών, την απόδοση προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία (αποκλειστικές ή μικτές λωρίδες για τη δημόσια συγκοινωνία, τον ποδηλάτη και τον πεζό), την εξασφάλιση της δυνατότητας πολλαπλής χρησιμοποίησης του οδικού χώρου, τη βελτίωση της αισθητικής του και τη δη-

μιουργία συνθηκών ασφάλειας

- να χωροθετήσουμε τις στάσεις των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας σε θέσεις ασφαλείς για τους πεζούς
- να μειώσουμε τις θέσεις στάθμευσης στους δημόσιους χώρους, στα νέα και αναπαλαιούμενα κτίρια
- να ξεκινήσουμε προσπάθειες πληροφόρησης και εκπαίδευσης προς το σύνολο των οικονομικών παραγόντων (Εμπορικά Επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεις, συνδικαλιστικές οργανώσεις), προς τα σχολεία (εκπαίδευση των νέων στη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας), προς τους πολιτιστικούς συλλόγους...εξηγώντας την έννοια και τις θετικές συνολικά επιπτώσεις της απόδοσης προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία
- να θεσπίσουμε σε κάθε πόλη, μια φορά το χρόνο, τη «μέρα χωρίς αυτοκίνητο».

Όσοι υπογράφουν αυτή τη Χάρτα δεσμεύονται να συντάξουν ένα πενταετές πρόγραμμα δράσης άμεσης και μέσης εμβέλειας. Το πρόγραμμα αυτό θα ορίσει τους στόχους, τα μέσα (οικονομικά, διοικητικά, θεσμικά), τα μέτρα και τις φάσεις υλοποίησης. Οι υπογράφωντες καλούν επίσης την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να τους βοηθήσει να υλοποιήσουν τους στόχους της Χάρτας. Μια φορά το χρόνο θα κάνουν τον απολογισμό των ενεργειών τους, επισημαίνοντας τα επιτεύγματα αλλά και τα εμπόδια που συνάντησαν.

## ΧΑΡΤΑ

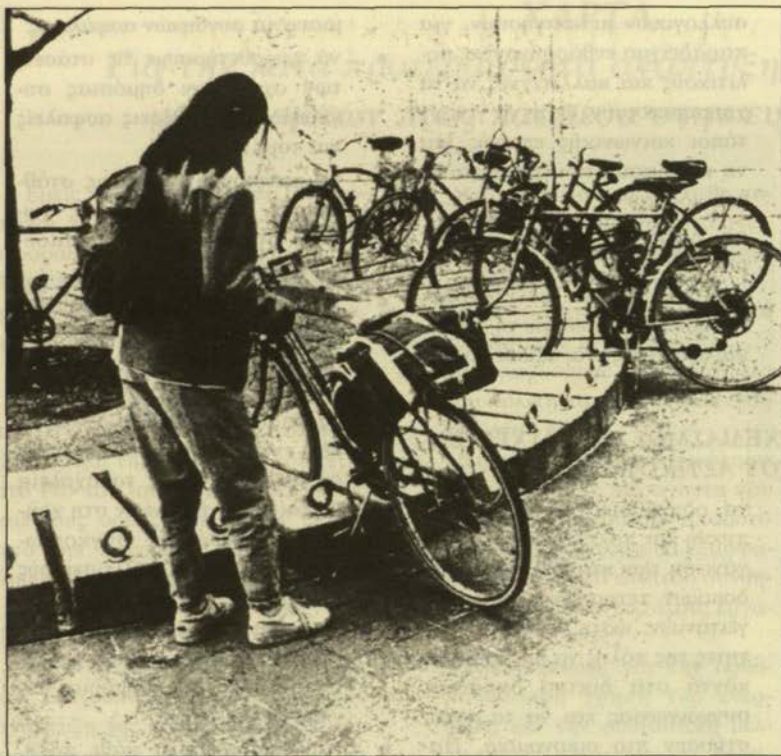
### Για τα δικαιώματα του πεζού

I. Ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιές περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα όλα όσα προσφέρουν οι δημόσιοι χώροι κάτω από συνθήκες που επαρκώς διαφυλάσσουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση.

II. Ο κάτοικος έχει το δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων ή των χωριών, έστω και όταν αυτά έχουν σχεδιαστεί για τις ανάγκες του αυτοκινήτου, και να μπορεί να επισκέπτεται τα σημαντικότερα σημεία τους είτε περπατώντας είτε με

το ποδήλατο.

III. Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, έχουν το δικαίωμα, η πόλη τους να είναι τόπος που διευκολύνει την κοινωνική επαφή και όχι τόπος που επιβαρύνει τις αστικές τους αδυναμίες.



IV. Για τα άτομα με ειδικές ανάγκες πρέπει να προβλεφθούν ρυθμίσεις που θα μεγιστοποιούν την ανεξαρτησία των μετακινήσεών τους, περιλαμβανομένων και ειδικών διαμορφώσεων στους δημόσιους χώρους, στα συστήματα μεταφοράς και στη δημόσια συγκοινωνία (λωρίδες καθοδήγησης, σήμανση κινδύνου, ακουστικά σήματα, λεωφορεία, τραμ και τραίνα χωρίς σκαλοπάτια κ.λπ.)

V. Ο πεζός δικαιούται ασιακών κέντρων που θα σχεδιάζονται αποκλειστικά γι' αυτόν, θα είναι εκτεταμένα όσο γίνεται περισσότερο και δεν θα περιλαμβάνουν απλά κάποιους αποσπασματικούς πεζοδρόμους, αλλά θα είναι αρμονικά συνδεδεμένα με τη γενικότερη οργάνωση της πόλης. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών δικτύων κίνησης, σύντομων, λογικών, ασφαλών.

VI. Ο πεζός μπορεί να διεκδικεί:

α. Τη συμμόρφωση των οχημά-

των στα ανεκτά κατά την επιστήμη όρια εκπομπής θορύβου και ρύπων.

β. Τη χρησιμοποίηση από όλα τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας οχημάτων που δεν θα είναι πηγές ρύπων και θορύβου.

γ. Τη δημιουργία «πνευμών πρασίνου» στο εσωτερικό των πόλεων.

δ. Τη θέσπιση ορίων ταχύτητας και την τροποποίηση των χαράξεων δρόμων και διασταυρώσεων, έτσι ώστε, να προφυλαχθεί αποτελεσματικά η κίνηση πεζών και ποδηλάτων.

ε. Την απαγόρευση διαφημίσεων που ενθαρρύνουν την αυθαίρετη και επικίνδυνη χρήση του αυτοκινήτου.

ζ. Ένα αποτελεσματικό σύστημα οδικής σήμανσης του οποίου ο σχεδιασμός θα παίρνει υπόψη του και τις ανάγκες των αναπήρων.

η. Την αποδοχή ειδικών ρυθμίσεων που θα εξασφαλίζουν στις αναπηρικές καρέκλες και στα παιδικά

καροτσάκια ευκολία προσπέλασης, ελευθερία κίνησης στους δρόμους και στάσης στα πεζοδρόμια.

θ. Προσαρμογές στη μορφή και τον εξοπλισμό των οχημάτων, ώστε να εξομαλυνθούν όσα τμήματά τους εξέχουν και να γίνουν αποτελεσματικότερα τα συστήματα προειδοποίησης που διαθέτουν.

ι. Την τροποποίηση της νομοθεσίας, ώστε κατά τα ατυχήματα μεταξύ πεζού και αυτοκινήτου ο οδηγός να υφίσταται τις οικονομικές συνέπειες, έστω κι αν το ατύχημα οφείλεται σε λάθος του πεζού (όπως προβλέπεται στη Γαλλία, για παράδειγμα, με νόμο του 1985).

κ. Ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδηγών, σχεδιασμένο για να ενθαρρύνει τη διακριτική οδήγηση απέναντι στους πεζούς και τους άλλους αργούς χρήστες του δρόμου.

VII. Ο πεζός, πρέπει να μετακινείται ανεμπόδιστα, κάτι που πρέπει να εξασφαλίζεται με την ολοκληρωμένη χρήση των συλλογικών μέσων μεταφοράς. Ο πεζός δικαιούται επίσης:

α. Ένα οικολογικά υγιές, εκτεταμένο και καλά εξοπλισμένο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των πολιτών.

β. Την ύπαρξη εξυπηρετήσεων για το ποδήλατο στο σύνολο των ασιακών περιοχών.

γ. Την προσφορά θέσεων στάθμευσης για το αυτοκίνητο μόνο εκεί που αυτό δεν θα περιορίζει την κίνηση του πεζού και δεν θα προσβάλει την αισθητική περιοχών ξεχωριστής αρχιτεκτονικής ποιότητας.

VIII. Κάθε κράτος μέλος, οφείλει να παρέχει πλήρη και κατανοητή πληροφόρηση ως προς τα δικαιώματα του πεζού και ως προς τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές της μετακίνησης προς κάθε κατεύθυνση και ιδιαίτερα προς τα παιδιά ήδη από τα πρώτα τους βήματα στο σχολείο.