

ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΟΝΟΠΑΤΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Ι	2
Α. Το Διεθνές Περιβάλλον- Τάσεις και Εξελίξεις	2
Β. Ορισμοί και Προσδιορισμοί.....	6
1. Σε επίπεδο γεωγραφικό	7
Διεθνή Δίκτυα Μονοπατιών	7
Εθνικά Δίκτυα Μονοπατιών	7
Τοπικά Δίκτυα Μονοπατιών	7
2. Σε επίπεδο χωροταξικό	8
Αστικά/ Μητροπολιτικά	8
Προαστικά	8
Περιφερειακά/ Υπαίθρου.....	8
3. Σε επίπεδο θεματικό	8
Παραδοσιακά μονοπάτια υπαίθρου (Traditional Backcountry Trails)	9
Πράσινες διαδρομές αναψυχής (Recreational Greenways)	9
Μονοπάτια Αναψυχής πολλαπλών χρήσεων (Multi-Use Recreation Trails) ..	9
Σιδηροδρομικά Μονοπάτια (Rail Trails)	10
Άσκησης, ευεξίας, αθλητικής δραστηριότητας.....	10
Οικογενειακού χαρακτήρα	10
Ήπιας δυσκολίας	11
Γ. Επιπτώσεις, Επιδράσεις/ Οικονομικός αντίκτυπος.....	12
ΜΕΡΟΣ ΙΙ	15
Α. Η Ελληνική Πραγματικότητα	15
Β. Επισημάνσεις- Θέσεις Πολιτικής.....	18
Γ. Προτάσεις Πολιτικής.....	21
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	28
Α. Σχεδιασμός και Marketing Μονοπατιού: Επτά θεμελιώδεις αρχές.....	28
Β. Vias Verdes: Το παράδειγμα της Ισπανίας.....	29
Γ. Λονδίνο: Greenways για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.....	32
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	34
Α. Τα Ευρωπαϊκά μονοπάτια και οι χώρες που διασχίζουν	34
Β. Τα Εθνικά Μονοπάτια Μεγάλων Αποστάσεων στην Ελλάδα.....	46

ΜΕΡΟΣ Ι

A. Το Διεθνές Περιβάλλον- Τάσεις και Εξελίξεις

Βασική και θεμελιώδης συνθήκη της φιλοσοφίας περί αειφόρου ανάπτυξης, υπό το πρίσμα της σε οικουμενικό επίπεδο εντεινόμενης ευαισθησίας σε θέματα περιβάλλοντος, προσφάτως, κυρίως λόγω των καταγραφόμενων κλιματολογικών μεταβολών, αποτελεί η περιβαλλοντική και οικολογική διάσταση της τουριστικής δραστηριότητας. Η ανάγκη ή επιβολή της αξιοποίησης του τουρισμού ως μοχλού περιφερειακής ανάπτυξης, ανασυγκρότησης της υπαίθρου και προστασίας της πολιτισμικής και φυσικής κληρονομιάς, λαών και τόπων, δεν συνιστά πλέον σήμερα μία θεωρητική προσέγγιση που απαντάται σε πλέγματα γενικών προτάσεων υψηλής πολιτικής αλλά κύρια κατευθυντήριο γραμμή, υιοθετούμενη από ολοένα και περισσότερα διεθνή κέντρα λήψης αποφάσεων και εθνικούς κυβερνητικούς φορείς χάραξης και υλοποίησης πολιτικών και συνοδευόμενη εμπράκτως από δέσμες μέτρων και δράσεων.

Οι κυριαρχούσες σήμερα, εννοιολογικές πρωτίστως και εφαρμοζόμενες δευτερευόντως ακόμη, κατευθύνσεις των "πράσινων πρακτικών" (Green Policies), των "πράσινων υποδομών" (Green Infrastructure) και του οικοτουρισμού ή οικολογικού τουρισμού (Ecotourism), ορίζουν ακριβώς και την έννοια των φιλικότερων προς το περιβάλλον τουριστικών δραστηριοτήτων, οι οποίες προωθούνται και ενθαρρύνονται εντονότερα και προς την πλευρά της ζήτησης: μορφές τουρισμού ή δραστηριότητες των επισκεπτών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή των διακοπών τους, που πέραν της αναψυχής, της πνευματικής καλλιέργειας, της επαφής με το φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον μίας περιοχής και της άσκησης, συμβάλουν ουσιαστικά στην προστασία του περιβάλλοντος, όπως το περπάτημα, η ποδηλασία, η προσεκτική διαχείριση φυσικών πόρων, η συμμετοχή σε παραδοσιακές παραγωγικές διαδικασίες κ.ο.κ.

Ιδίως σε ότι αφορά στο περπάτημα και στην ποδηλασία, οι δύο αυτές δραστηριότητες συνιστώνται και ενθαρρύνονται συστηματικά στις περισσότερες χώρες του Δυτικού Κόσμου, σε κράτη δε της Ευρώπης, έχει από καιρού αρχίσει να διαμορφώνεται σχετική “κουλτούρα”, με αποτέλεσμα να εντάσσονται σταδιακά στον καθημερινό τρόπο ζωής των πολιτών. Από το 2002, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (World Health Organization, Transport: Environment & Health Report 2002) αντέτασσε τις δύο αυτές δραστηριότητες ως τις πλέον ενδεικνυόμενες επιλογές, για λόγους υγείας, βελτίωσης συνθηκών ζωής και προστασίας του περιβάλλοντος, έναντι κάθε άλλου μέσου μετακίνησης.

Η δημιουργία ποδηλατοδρόμων και διαδρομών πεζοπορίας αποτελεί πλέον κύρια προγραμματική κατεύθυνση κυβερνήσεων, φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλων δημόσιων αρχών, τόσο σε αστικό/ μητροπολιτικό όσο και σε προαστιακό επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι η φιλική προς το περιβάλλον και ωφέλιμη και για τον χρήστη της, “διαδρομή” - πεζοπορίας ή ποδηλάτου (ή άλλου μη μηχανοκίνητου μέσου)- από ιδεώδες προνόμιο και επιθυμητό “θεσμό”, μετεξελίσσεται γοργά σε βασική δημόσια υποδομή εξυπηρέτησης και καθημερινών αναγκών μετακίνησης των πολιτών, πέραν των επιλογών αναψυχής, κοινωνικότητας και άσκησης στις οποίες και περιοριζόταν μέχρι σήμερα. Εκτιμάται ότι στα περισσότερα κράτη της Ευρώπης, άνω του 25% του συνόλου των μετακινήσεων/ταξιδιών πραγματοποιείται πεζή ή με ποδήλατο. Σε ορισμένες χώρες, όπως η Δανία και η Ολλανδία υπολογίζεται ότι το αντίστοιχο ποσοστό, ήδη το 2000 ξεπερνούσε το 45% και σήμερα πλέον βρίσκεται άνω του 55% (J. Puscher & L. Dijkstra, Transportation Quarterly 2000/2005). Δημιουργείται δηλαδή μία πρωτογενής οικειότητα και προσαρμογή με την πεζοπορία και την ποδηλασία που τις ανάγει σε καθημερινή συνήθεια, προφανώς ασκούμενη και κατά τη διάρκεια διαμονής εκτός περιοχής κατοικίας, ανεξαρτήτως του λόγου πραγματοποίησης του ταξιδιού.

Αποτέλεσμα αυτής της κινητικότητας ήταν η εμφάνιση προ ετών και επέκταση προσφάτως σε πολλά κράτη των αποκαλούμενων “πράσινων οδών” (Greenways), που στην πλειονότητά τους αποτελούν διαδρομές αυτών των χαρακτηριστικών, διαμορφωμένες ή ανεπτυγμένες σε παλαιά

και εγκαταλελειμμένα σιδηροδρομικά δίκτυα, κατά μήκος ποταμών και καναλιών, ή περιμετρικά λιμνών φυσικών και τεχνητών, πάρκων, εθνικών δρυμών, ακτών και παραλιακών μετώπων, περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, περιοχών και τόπων ιδιαίτερου πολιτιστικού, πολιτισμικού και ιστορικού ή άλλου ενδιαφέροντος.

Οι Greenways, δεν αποτελούν απλώς ένα ακόμα τουριστικό "προϊόν" ή μία ακόμη "εναλλακτική" μορφή τουριστικής δραστηριότητας και πιθανή αντιμετώπισή τους σε αυτή τη βάση θα οδηγήσει σε πλήρως λανθασμένη κατεύθυνση. Οι Greenways είναι αναγνωρισμένη ειδική μορφή υποδομής, θεσμοθετημένη με ειδικά νομικά πλαίσια, διεθνείς διασκέψεις (π.χ. Διάσκεψη της Gijon, Ισπανία Οκτώβριος 2000) και αντικείμενο διεθνών φορέων (π.χ. European Greenways Observatory) αλλά και εξαιρετικά δημοφιλής τόσο σε εντοπίους όσο και σε επισκέπτες (Το παράδειγμα της Ισπανίας και των Vias Verdes, αναλύεται ακολούθως).

Κατά προέκταση, τα προαναφερθέντα, σημαίνουν αντιστοίχως ότι η έννοια του παραδοσιακού "μονοπατιού" (της "δημοσιάς", στην ελληνική λαϊκή παράδοση και καθημερινότητα) της "περιπατητικής/ πεζοπορικής διαδρομής υπαίθρου", σε ευρωπαϊκό κυρίως επίπεδο, έχει από καιρού διαφύγει του στενού πλαισίου μίας φθίνουσας υποδομής προς όφελος μίας δευτερευούσης ή τριτευούσης σημασίας τουριστικής δραστηριότητας. Και τουναντίον, αναδεικνύεται σε εξέχουσας κατηγορίας υποδομή, προτιμώμενη από ολοένα αυξανόμενο αριθμό ατόμων, όλων των ηλικιακών ομάδων και εισοδηματικών τάξεων, ανεξαρτήτως του που βρίσκονται και για ποιο λόγο.

Αξιόπιστη και ακριβής συνολική τάξη μεγέθους του πλήθους περιπατητών ή ποδηλατών, σε διεθνές επίπεδο, δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή. Ωστόσο, ενδεικτικά της πληθυσμιακής ομάδας που επιδίδεται σε αυτές τις δραστηριότητες είναι τα στοιχεία ότι, το 10,7 του πληθυσμού των ΗΠΑ ή 29,4 εκατ. άτομα (άνω των 6 ετών) συμμετείχε τουλάχιστον μία φορά, σε ημερήσια πεζοπορία (hiking) και το 30% ή 67 εκατ. άτομα σε κάποιας μορφής περίπατο (walking) κατά τη διάρκεια του 2006, το 1,6% (4,5 εκατ. άτομα) εξασκήθηκε τρέχοντας σε μονοπάτια και το 18,8% (46, 3

εκατ. άτομα) έκανε ποδηλασία (συμβατική, εκτός δρόμου, ορεινή κ.λπ.) ως υπαίθρια δραστηριότητα (Outdoor Industry Foundation, The Next Generation Of Outdoor Participants Report, 2006). Στον Καναδά, αναφέρεται ότι οι πλέον δημοφιλείς δραστηριότητες για τους Καναδούς πολίτες είναι το περπάτημα/ πεζοπορία κατά 84%, η ποδηλασία κατά 45% και το jogging κατά 25%. Το περπάτημα αναδεικνύεται σταθερά η δημοφιλέστερη δραστηριότητα για τους Καναδούς, όλων των ηλικιακών ομάδων και των δύο φύλλων από το 1981 (CFLRI Reports 1981, 1988, 1990, 1996, 2000- Go for Green Institute).

Στη Μ. Βρετανία, υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο πραγματοποιούνται περί τα 900 εκατ. περιπατητικά ταξίδια, διαμορφώνοντας μία αγορά οικονομικής τάξης άνω των 2,5 δισ. στερλινών. Ανάλογα μεγέθη αναφέρονται και για τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ιταλία.

B. Ορισμοί και Προσδιορισμοί

Ακριβώς λόγω της ολοένα αυξανόμενης ζήτησης τα τελευταία έτη για τον τουρισμό υπαίθρου γενικότερα και για συγκεκριμένες υπαίθριες τουριστικές δραστηριότητες ειδικότερα, στον εν λόγω τομέα παρατηρείται και έντονη οριζόντια διεύρυνση καθώς και εξεζητημένη καθετοποίηση, υπηρεσιών, δραστηριοτήτων και προσφερόμενων επιλογών. Η κατηγοριοποίηση πλέον των δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα με το “μονοπάτι” ή την “πράσινη διαδρομή”, δηλαδή, “πεζοπορία/ περπάτημα”, “ποδηλασία” κ.λ.π. έχει καταστεί διαδικασία σύνθετη και διεξοδική. Απαιτεί εκ των πραγμάτων υψηλό επίπεδο οργάνωσης, συντονισμού, διαχείρισης και εξειδίκευσης, τόσο από πλευράς υποδομών και λειτουργίας αυτών (σχεδιασμός, χρηματοδότηση, δημιουργία, θεματικός χαρακτήρας, συντήρηση, κ.λπ.) όσο και από πλευράς βιωσιμότητας (marketing, προβολή, ενημέρωση, υποστήριξη). Είναι προφανές ότι δεν μπορεί να επιλεγεί και να εφαρμόζεται ένα μοντέλο ανάπτυξης για πάσης φύσεως μονοπάτια ή διαδρομές, ιδίως σε γεωπολιτιστικά περιβάλλοντα ιδιαίτερης ποικιλομορφίας όπως αυτό της Ελλάδας. Αντιστοίχως, ιδιαίτερα επιζήμια μπορεί να αποδειχθεί, η εν πολλοίς αυθαίρετη και άνευ κεντρικού σχεδιασμού ανάπτυξη μονοπατιών και διαδρομών, με αρνητικά αποτελέσματα τόσο ως προς τη λειτουργικότητά τους, αλλά και με σοβαρούς κινδύνους για το φυσικό περιβάλλον εντός του οποίου αναπτύσσονται και για τα φυσικά ή πολιτισμικά και ιστορικά μνημεία και αξιοθέατα την ανάδειξη των οποίων καλούνται να υπηρετήσουν.

Σε κάθε περίπτωση η γενική αρχή της φιλοσοφίας ανάπτυξης μονοπατιών, παραμένει ακριβώς η δυνατότητα αποτελεσματικότερης προστασίας των φυσικών ή άλλων μνημείων και αξιοθέατων, με άμεση και έμμεση διαχείριση και έλεγχο των επισκεπτών. Το μονοπάτι και οι περί αυτού συνοδευτικές υποδομές, λειτουργούν ως μέσο που αποτρέπει την αυθαίρετη και αυθόρμητη κίνηση και δραστηριότητα των περιηγητών, ιδίως σε φυσικά περιβάλλοντα ιδιαίτερου κάλλους και σε προστατευόμενες περιοχές και την κατευθύνουν εντός συγκεκριμένων ορίων και πεδίων, απορροφώντας την όποια επιβάρυνση της αυξημένης ανθρώπινης παρουσίας.

Τηρώντας τη διεθνή πρακτική, υπάρχουν τρία κύρια επίπεδα κατηγοριοποίησης των μονοπατιών/ διαδρομών:

1. Σε επίπεδο γεωγραφικό

- **Διεθνή Δίκτυα Μονοπατιών.** Πρόκειται για διαδρομές μεγάλων αποστάσεων που διασχίζουν Ηπείρους και πολυάριθμα κράτη, δημιουργώντας ένα συνεχές δίκτυο. Θεωρητικά ένας περιπατητής θα μπορούσε να διασχίσει πολλά κράτη, διανύοντας αποστάσεις έως και άνω των 10.000 χλμ, κινούμενος σε μία βασική διαδρομή. Στην Ευρώπη, τέτοιου είδους διαδρομές είναι τα μονοπάτια E4 και E6, εκτιμώμενου μήκους άνω των 10.500 χλμ. Τα μονοπάτια αυτά σχεδιάζονται και δημιουργούνται βάσει συγκεκριμένων προδιαγραφών και χαρακτηριστικών και οι διαχειριστές τους οφείλουν να τις τηρούν απαρέγκλιτα.
- **Εθνικά Δίκτυα Μονοπατιών.** Είναι δίκτυα διαδρομών μέσω αποστάσεων που στην πλειονότητά τους αναπτύσσονται ξεκινώντας από τα διεθνή δίκτυα και διακλαδώνονται προς διάφορες κατευθύνσεις και περιοχές. Καλύπτουν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές εντός της κάθε χώρας, ανάλογα με το φυσικό περιβάλλον και την γεωγραφική κατανομή τόπων ειδικού ενδιαφέροντος. Στην Ελλάδα έχουν δημιουργηθεί τουλάχιστον επτά τέτοια μονοπάτια, με την κωδική ονομασία "Ο", π.χ. Ο1, Ο3, Ο33.
- **Τοπικά Δίκτυα Μονοπατιών.** Πρόκειται για μονοπάτια και διαδρομές συνήθως μικρών αποστάσεων που αναπτύσσονται σε τοπικό επίπεδο, συνήθως στα διοικητικά όρια Νομαρχιών και Δημοτικών διαμερισμάτων ή στα γεωγραφικά όρια ορεινών όγκων, προστατευόμενων περιοχών, εθνικών δρυμών, νησιών κ.ο.κ. Δεν διασυνδέονται απαραίτητως με τα εθνικά ή διεθνή δίκτυα, αλλά η διασύνδεση αυτή, όπου υφίσταται, ευνοεί ιδιαίτερα την επισκεψιμότητά τους. Μολονότι έχουν τοπικό χαρακτήρα, ανάλογα

με τον θεματικό τους χαρακτήρα και τη δομή και οργάνωσή τους, μπορεί να αποτελούν πόλο έλξης διεθνούς εμβελείας.

2. Σε επίπεδο χωροταξικό

- **Αστικά/ Μητροπολιτικά.** Πρόκειται για διαδρομές που αναπτύσσονται εντός του πολεοδομικού ιστού πόλεων και μεγάλων αστικών κέντρων, με τρεις κυρίως στόχους. Πρώτον, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και τον περιορισμό των ρύπων. Δεύτερον, την αναψυχή, άσκηση και ασφαλέστερη διακίνηση κατοίκων και επισκεπτών. Τρίτον, την ανάδειξη περιοχών ειδικού ενδιαφέροντος, αξιοθέατων, μνημείων κ.λπ. σε συνδυασμό με ενίσχυση της εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας.
- **Προαστιακά.** Αναπτύσσονται σε περιοχές γειτνιάζουσες των αστικών κέντρων, συνήθως αξιοποιώντας υφιστάμενο φυσικό περιβάλλον και προσφέρουν επιλογές σύντομης “απόδρασης” για αναψυχή, άσκηση και κοινωνική ή πολιτιστική δραστηριότητα.
- **Περιφερειακά/ Υπαίθρου.** Αναπτύσσονται εντός η στα πέριξ οικισμών ή σε ελεύθερες περιοχές της υπαίθρου, αξιοποιούν και αναδεικνύουν το φυσικό περιβάλλον (εθνικοί δρυμοί, εθνικά πάρκα, ορεινοί όγκοι, δάση, υγροβιότοποι, λίμνες- ποτάμια, προστατευόμενες εκτάσεις, γεωλογικά μνημεία κ.ο.κ.) ή τόπους ειδικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικά και πολιτιστικά μνημεία, περιοχές ιστορικού και θρησκευτικού ενδιαφέροντος κ.λπ.).

3. Σε επίπεδο θεματικό

Οι υποκατηγορίες αυτής της μορφής κατάταξης είναι πολυάριθμες και διαρκώς διευρύνονται. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχουν συγκεκριμενοποιηθεί άνω των 25 θεματικών μορφών μονοπατιών (Bernand Lane, Rural Tourism Unit, University of Bristol UK- Journal of Sustainable Tourism), εμπλέκοντας τουρισμό/ αναψυχή, υπαίθριες δραστηριότητες, πολιτισμό, τέχνες, παραδοσιακά επαγγέλματα και

δεξιότητες, παραδοσιακές παραγωγικές διαδικασίες και προϊόντα, γαστρονομία, υγεία/ ευεξία, εκπαίδευση/ εκμάθηση, περιβαλλοντικές πολιτικές και πρακτικές/ οικολογία, επιστημονική παρατήρηση, φυσιολατρία, αθλητισμό/ προπόνηση, μέχρι και διακρατικές και διπλωματικές σχέσεις.

Στις ΗΠΑ, όπου ο θεσμός των οργανωμένων μονοπατιών/ διαδρομών, έχει μακρά ιστορία, θεσμική και λειτουργική (Ο πρώτος Νόμος για το Εθνικό Σύστημα Μονοπατιών ψηφίστηκε το 1968 ενώ το 1987, η Προεδρική Επιτροπή για την Αμερικανική Ύπαιθρο εισηγήθηκε επιτυχώς την ανάπτυξη ενός δικτύου μονοπατιών και "πράσινων διαδρομών" που θα έδενε το σύνολο της χώρας με "νήματα πρασίνου" προσφέροντας άμεση πρόσβαση στην Φύση για κάθε Αμερικανό πολίτη) ο βαθμός εξειδίκευσης έφθασε σε τέτοιο σημείο ώστε από επταετίας και πλέον, άρχισε μία τρόπον τινά αφαιρετική μέθοδος κατηγοριοποίησης. Στις ΗΠΑ, ο οργανισμός American Trails, κατατάσσει τα μονοπάτια και τις διαδρομές σε πέντε βασικές κατηγορίες:

- **Παραδοσιακά μονοπάτια υπαίθρου (Traditional Backcountry Trails).** Πρόκειται για μονοπάτια που βασίζονται σε διαμορφωμένες από φυσικά στοιχεία και ζώα διαδρομές, τα οποία έχουν προσεκτικά διαμορφωθεί και αναβαθμιστεί και απαντώνται κυρίως σε πολύ απομακρυσμένες περιοχές αλλά και εντός εθνικών πάρκων.
- **Πράσινες διαδρομές αναψυχής (Recreational Greenways).** Πρόκειται για τη βασική μορφή των Greenways, που αναπτύσσεται είτε κατά μήκος φυσικών διαδρομών (π.χ. όχθες ποταμών, πλαγιές, λαγκαδιές, φαράγγια κλπ.) είτε κατά μήκος τεχνητών διαδρομών που έχουν μετασκευαστεί (π.χ. παλαιά σιδηροδρομικά δίκτυα, κανάλια, αγροτικό οδικό δίκτυο).
- **Μονοπάτια Αναψυχής πολλαπλών χρήσεων (Multi-Use Recreation Trails).** Στην ουσία πρόκειται για διαδρομές με υψηλό επίπεδο υποδομής, πλάτους τουλάχιστον τριών μέτρων, με

οδόστρωμα από άσφαλτο ή τσιμέντο, που προσφέρονται για πολλές χρήσεις: περπάτημα, ποδηλασία, τρέξιμο, skating κ.λπ.

- **Σιδηροδρομικά Μονοπάτια (Rail Trails).** Πρόκειται για μονοπάτια και διαδρομές που αναπτύσσονται αξιοποιώντας το σιδηροδρομικό δίκτυο που καταργείται ή έχει εγκαταλειφθεί τις τελευταίες δεκαετίες. Η ανάπτυξη αυτών των διαδρομών ακολουθεί τη χάραξη του δικτύου, με μετασκευή των σιδηροτροχιών σε βαθιά επιφάνεια από χαλίκι, πέτρα ή τσιμέντο. Είναι μία από τις πιο δημοφιλείς μορφές διαδρομών, καθώς καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις και βρίσκονται κοντά σε αστικά κέντρα. Είναι δε ραγδαία αναπτυσσόμενες, καθώς αφενός μεν πρόκειται για υποδομή έτοιμη στο σημαντικότερο μέρος της, αφετέρου δε, κάθε χρόνο καταργείται ολοένα και μεγαλύτερο μέρος σιδηροδρομικού δικτύου. Υπολογίζεται ότι σήμερα υπάρχουν περί τα 700 rail trails στις ΗΠΑ, συνολικού μήκους 16.000 χλμ.
- **Υδάτινες διαδρομές (Water Trails).** Πρόκειται πολύ απλά για αξιοποίηση υδάτινων όγκων, είτε ποταμιών και καναλιών είτε συνδεδεμένων λιμνών, για δραστηριότητες που αφορούν στον διάπλου τους.

Ειδικά, πάντως, σε ότι αφορά στα μονοπάτια, η γενική κατηγοριοποίηση στην οποία έχουν καταλήξει οι φορείς των ΗΠΑ είναι εξόχως απλή και βασίζεται στις χρήσεις τους. Ούτως, τα μονοπάτια, κατηγοριοποιούνται σε:

- **Άσκησης, ευεξίας, αθλητικής δραστηριότητας.** Περιλαμβάνονται όλα τα μονοπάτια που προσφέρονται για έντονη σωματική δραστηριότητα και για ειδικές μορφές αθλητικής δραστηριότητας και ακολουθούν ειδική διαβάθμιση ως προς το επίπεδο δυσκολίας τους.
- **Οικογενειακού χαρακτήρα.** Περιλαμβάνονται τα μονοπάτια που προσφέρονται για οικογενειακή αναψυχή και γενικά δραστηριότητες

που μπορούν να γίνονται από όλα τα μέλη μίας οικογένειας (πεζοπορία, ποδηλασία, περιήγηση κ.ο.κ.)

- **Ήπια δυσκολίας.** Περιλαμβάνει μονοπάτια, φυσικά ή τεχνητά που εμφανίζουν μικρό βαθμό δυσκολίας και καταπόνησης και προσφέρονται για ήπια σωματική άσκηση και απλή αθλητική δραστηριότητα.

Είναι σαφές ότι το μοντέλο κατηγοριοποίησης μονοπατιών και διαδρομών διαφέρει ποικιλοτρόπως από χώρα σε χώρα, ακόμα και από περιοχή σε περιοχή, εντός κρατών με μεγάλη επικράτεια, όπου παρατηρούνται διαφορετικά φυσικά και αστικά/ πολυεδομικά περιβάλλοντα. Εντούτοις, οι καταγεγραμμένες ως άνω κατηγοριοποιήσεις αποτελούν κατευθυντήριο βάση σε διεθνές επίπεδο.

Γ. Επιπτώσεις, Επιδράσεις/ Οικονομικός αντίκτυπος

Σε πολλές περιπτώσεις τις τελευταίες δεκαετίες και με ποικίλες αφορμές, οι συζητήσεις για περαιτέρω ανάπτυξη και εδραίωση πράσινων διαδρομών και δικτύων μονοπατιών, δημιούργησαν την ανάγκη παραγωγής επιχειρηματολογίας για την τεκμηρίωση των ωφελημάτων που προκύπτουν από τη δημιουργία και χρήση “πράσινων υποδομών”. Μέσω αυτής της διαδικασίας πλάστηκαν νέες θεωρίες, πολιτικού και οικονομικού χαρακτήρα που με τη σειρά τους οδήγησαν στη δημιουργία σημαντικών τάσεων σε τομείς όπως η χωροταξία και η πολεοδομία, η διαχείριση φυσικών πόρων, η προστασία του περιβάλλοντος, η οικολογική πολιτική, η υγεία, η εκπαίδευση καθώς και στην ενεργοποίηση ορισμένων κινήματων, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το Smart Growth (Ευφυής Ανάπτυξη) που επικράτησε στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας στις ΗΠΑ. Η κλιμάκωση επήλθε το 2002 με την ανακήρυξή του ως έτους Οικοτουρισμού και τη διοργάνωση διεθνών διασκέψεων και συνεδρίων με αυτό το αντικείμενο, τόσο από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, όσο και από άλλους διεθνείς φορείς.

Κοινή συνισταμένη όλων αυτών, είναι ένα πλέγμα κεντρικών επισημάνσεων/ διαπιστώσεων, σχετικά με τις ευεργετικές επιδράσεις και επιπτώσεις των πράσινων υποδομών, ιδίως των δικτύων μονοπατιών και διαδρομών, το οποίο λειτουργεί στην ουσία και ως “λευκή βίβλος” για κυβερνητικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.

Συνοπτικά οι βασικές κατευθύνσεις ως προς τα οφέλη από τη δημιουργία δικτύων μονοπατιών και πράσινων διαδρομών, είναι ότι:

- **Συμβάλλουν στη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη της υπαίθρου, της πολιτισμικής κληρονομιάς και παράδοσης.**
- **Συμβάλλουν στην αποτελεσματικότερη προστασία και διαχείριση περιοχών εξαιρετικού φυσικού κάλλους και ευαίσθητων οικοσυστημάτων, με άγρια ζωή.**

- **Προάγουν την υγεία και καλή φυσική κατάσταση των πολιτών και επισκεπτών.**
- **Συνδέουν τόπους ειδικού ενδιαφέροντος και φυσικά, ιστορικά, πολιτιστικά ή άλλα μνημεία και αξιοθέατα.**
- **Συνδράμουν στην ευημερία και ανάπτυξη τοπικών κοινωνιών και οικονομιών, προσφέροντας πρόσθετα έσοδα, δημιουργώντας απασχόληση, ενισχύοντας την παραγωγή τοπικών προϊόντων.**
- **Προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες και δυνατότητες για εκπαίδευση και εκμάθηση.**
- **Προσθέτουν στην αξία γης και γειτονικών εκτάσεων.**
- **Υποβοηθούν τις προσπάθειες πρόληψης και αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών (πλημμύρες, πυρκαγιές κ.λπ.).**
- **Προσφέρουν οάσεις πρασίνου και αναψυχής σε αστικά περιβάλλοντα και συνδράμουν στην αποσυμφόρηση, στον περιορισμό των ρύπων και στην αντιμετώπιση άλλων προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σε πόλεις (ηχορύπανση, έλλειψη ελεύθερων χώρων κ.λπ.).**

Ως προς την οικονομική διάσταση, τα δίκτυα μονοπατιών και διαδρομών, είτε βρίσκονται στο στάδιο υλοποίησης είτε στο στάδιο λειτουργίας απαιτούν πόρους για το σχεδιασμό και τη δημιουργία τους σε πρώτη φάση και σε δεύτερη φάση για τη συντήρηση και διαχείρισή τους.

Στις περιπτώσεις διαχείρισης από φορείς του δημοσίου, κυβερνητικούς ή της τοπικής αυτοδιοίκησης, η προέλευση των πόρων συνήθως αναζητείται σε διεθνή (κοινοτικά για την περίπτωση της Ε.Ε.) ή εθνικά προγράμματα ενισχύσεων ενώ ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στην προσέλκυση δωρεών,

χορηγιών και εθελοντικής εργασίας. Υπάρχουν βεβαίως και περιπτώσεις που τα μονοπάτια και οι διαδρομές εντάσσονται σε εθνικά πάρκα, δρυμούς και προστατευόμενες περιοχές, όπου η είσοδος επισκεπτών γίνεται με κάποιας μορφής αντίτιμο (εισιτήριο).

Στις περιπτώσεις που τη διαχείριση των πράσινων υποδομών έχει εταιρικό σχήμα, μικτό ή αμιγώς ιδιωτικό, τα έσοδα προέρχονται από διάφορες πηγές, μεταξύ των οποίων εισιτήρια, εκμετάλλευση συνοδευτικών εγκαταστάσεων (π.χ. εστίασης, σίτισης, αναψυχής) από χορηγίες κ.λπ.

Ο άμεσος και έμμεσος οικονομικός αντίκτυπος για μία περιοχή όπου έχουν δημιουργηθεί τέτοιες υποδομές, μπορεί να είναι σημαντικός και βασίζεται φυσικά στον αριθμό των επισκεπτών που διακινούνται. Συνήθως ένα μονοπάτι ή μία διαδρομή αποτελούν μέρος του τουριστικού προϊόντος μίας περιοχής και σπανιότερα τον κύριο πόλο έλξης. Σε κάθε περίπτωση, συνεισφέρουν στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Α. Η Ελληνική Πραγματικότητα

Σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, στην Ελλάδα ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου άρχισε να συστηματοποιείται και να εντείνεται μόλις από τη δεκαετία του '70. Μέχρι και τις τελευταίες δύο δεκαετίες και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμα σήμερα, οι απομακρυσμένες περιοχές της ελληνικής υπαίθρου, εξακολουθούν να εξυπηρετούνται από οδικό δίκτυο που εν πολλοίς έχει βασιστεί στη χάραξη διαδρομών και μονοπατιών των αρχαίων χρόνων. Η μαζική ασφαλτόστρωση υφιστάμενων οδικών δικτύων και η χάραξη νέων δρόμων των τελευταίων ετών, είτε απορρόφησε μεγάλο μέρος των παλαιών διαδρομών είτε διέκοψε τη συνέχειά τους, προκαλώντας μία έμμεση κατάργηση. Πολλά χιλιόμετρα μονοπατιών, «δημοσιάς» και διαδρομών χάθηκαν, απαλλοτριώθηκαν ή εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους, τουτέστιν, εξαφάνιση από τη βλάστηση, τις κατολισθήσεις, τις επιχωματώσεις ή τη διάβρωση του εδάφους. Ωστόσο, σημαντικό μέρος έχει διασωθεί και από αυτό, ικανό μερίδιο έχει τύχει κάποιας μορφής αποκατάστασης, αξιοποίησης και ανάδειξης.

Τα τελευταία χρόνια, με διάφορες χρηματοδοτήσεις και από ποικίλους φορείς (δήμους ορειβατικούς συλλόγους, ιδιώτες κ.α.) συντηρήθηκαν, αναβίωσαν και σηματοδοτήθηκαν μεγάλα τμήματα μονοπατιών και διαδρομών σε όλη την Ελλάδα, δημιουργώντας ένα ευρύ δίκτυο συνολικού μήκους, περίπου, 3.500 χλμ. Το κυριότερο τμήμα τους βεβαίως καταλαμβάνουν οι επεκτάσεις των Ευρωπαϊκών Μονοπατιών Μεγάλων Διαδρομών E4, E6 και κατηγορίας O (συνολικά μήκους περίπου 3.000 χλμ.), ενώ εκτός από αυτά έχουν διαμορφωθεί ακόμα 500-600 χλμ. μικρότερων μονοπατιών, που παρουσιάζουν εφάμιλλο ενδιαφέρον.

Συστηματική και συνολική καταγραφή των τοπικού χαρακτήρα μονοπατιών και διαδρομών στην Ελλάδα, πέραν δηλαδή των ευρωπαϊκών και εθνικών, δεν υπάρχει. Οι περισσότερες σχετικές εργασίες έχουν τοπικό χαρακτήρα, σπανίως ευρύτερο ενός δημοτικού ή νομαρχιακού διαμερίσματος και

προέρχονται από ιδιώτες ή από ιδιωτικούς φορείς και εθελοντές. Η πλέον συστηματική καταγραφή, ανάλυση και περιγραφή των τελευταίων ετών έγινε για λογαριασμό της «Αγροτουριστικής Α.Ε.», προ τριών ετών και επικεντρώνεται σε 30 πεζοπορικές διαδρομές ανά την Ελλάδα, βασιζόμενες ως επί το πλείστον στα ευρωπαϊκά και στα εθνικά μονοπάτια.

Ακόμα όμως και η χάραξη και δημιουργία των ευρωπαϊκών και εθνικών μονοπατιών, υλοποιήθηκε με τρόπο τέτοιο, που έχει δημιουργήσει σήμερα μία μάλλον συγκεχυμένη εικόνα και αμφιλεγόμενη κατάσταση, με γηγενείς δυσκολίες ως προς την αποκατάστασή της.

Τα προβλήματα που χαρακτηρίζουν, π.χ. τη δημιουργία του Ε4, πηγάζουν από ελλείψεις και αδυναμίες τόσο ως προς τον σχεδιασμό αλλά και στα προβλήματα που ανέκυψαν μετά την ολοκλήρωση κατασκευής του.

Κύριος λόγος, το γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν υπήρχαν μονοπάτια και μάλιστα σηματοδοτημένα. Αποτέλεσμα ήταν, κατά τη διάρκεια χάραξης και δημιουργίας του Ε4 να μην καταστεί δυνατόν λόγω κόστους αλλά και χρονοδιαγραμμάτων να αξιοποιηθούν μόνο μονοπάτια, από τα οποία πάρα πολλά ήταν αδιάβατα, αλλά αναγκαστικά χρησιμοποιήθηκαν και χωματόδρομοι και άσφαλτοι. Ενδεικτικά στο τμήμα της Πελοποννήσου το Ε4 σε σύνολο 306χλμ. το 36% είναι σε μονοπάτια, 34% σε χωματόδρομους και 30% σε ασφάλτους.

Η σημαντική ένταξη δρόμων σε ένα τέτοιο έργο αποδυνάμωσε το σύνολο του και παρέσυρε σε μια αρνητική εικόνα το σύνολο της προσπάθειας. Στη συνέχεια, η αρχική σήμανση που τοποθετήθηκε δεν ήταν επαρκής, ούτε προστατευμένη, ενώ ελάχιστες ενέργειες υπήρξαν για προβολή και ενημέρωση γύρω από το έργο, μολονότι η σχετική χρηματοδότηση ήταν γενναία.

Τα επόμενα της δημιουργίας του Ε4 χρόνια, υπήρξαν ακόμα περισσότερο καταστροφικά για τα μονοπάτια αυτά.

Τη δεκαετία του 1990, κυρίως με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ανοίχθηκαν χιλιάδες χιλιομέτρων χωματόδρομων σε όλους τους ορεινούς όγκους δημιουργώντας σοβαρές αλλοιώσεις στο φυσικό περιβάλλον, ενώ συγχρόνως προκάλεσαν εκτεταμένες καταστροφές σε πολλά σημεία, στη σηματοδότηση αλλά και στα ίδια τα μονοπάτια.

Επιβαρυντικό ρόλο διαδραμάτισε σε μεγάλο βαθμό και ο παράγων εντοπιότητας. Ως γνωστόν, η σηματοδότηση των μονοπατιών γίνεται με χρώματα και με μικρές πινακίδες, που αναρτώνται σε εμφανή σημεία καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής, επί ξύλινων στύλων, δέντρων και βράχων. Η σηματοδότηση των ευρωπαϊκών μονοπατιών γίνεται με χρώμα κίτρινο και μαύρο και των εθνικών μονοπατιών με κόκκινο και άσπρο. Όπως απεδείχθη, οι πινακίδες και τα σήματα αυτά, αποτέλεσαν εξαιρετικούς στόχους εξάσκησης διαφόρων ατόμων, ντόπιων κυρίως, στην σκοποβολή με πυροβόλα όπλα και πέτρες, συχνά δε, εξαιτίας της ανεξέλεγκτης υλοτομίας, κατέληγαν σε τζάκια και σόμπες.

Τα εθνικά μονοπάτια είχαν την ίδια μοίρα με τα ευρωπαϊκά καθώς για τη συντήρησή τους, στις περισσότερες περιπτώσεις, είτε δεν έχει προβλεφθεί καμία χρηματική επιχορήγηση με αποτέλεσμα να γίνονται μόνο αποσπασματικές ενέργειες σε μικρά τμήματα τους και σταδιακά να καταστρέφονται οριστικά, είτε μολονότι εγκρίθηκαν κονδύλια, δεν συνοδεύτηκαν από ορθή και χρηστή διαχείριση, ιδίως στις περιπτώσεις στις οποίες φορείς διαχείρισης ήταν φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

B. Επισημάνσεις- Θέσεις Πολιτικής

Ανεξαρτήτως του τι συμβαίνει σε επίπεδο περιφερειακό και τοπικό και ασχέτως του αν αναδεικνύονται περιπτώσεις υποδειγματικής δραστηριότητας και διαχείρισης από φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικούς φορείς ή το απολύτως αντίθετο, η βασική διαπίστωση είναι μία και εντόνως λυπηρή: Δεν υπάρχει εθνική στρατηγική, πόσο μάλλον συντονισμένη κεντρική δράση για την ανάπτυξη – σχεδιασμό, δημιουργία και συντήρηση- μονοπατιών, πράσινων διαδρομών και δικτύων αυτών στην Ελλάδα. Μία στρατηγική που θα μπορούσε να αναδείξει αυτόν τον τεράστιο πλούτο σε:

- Εργαλείο αποτελεσματικότερης προστασίας καθώς και ανάδειξης του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτισμικής κληρονομιάς και παράδοσης.
- Μοχλό ανάπτυξης, ενίσχυσης και ευημερίας τοπικών κοινωνιών, διατήρησης και ενίσχυσης παραδοσιακών παραγωγικών διαδικασιών και τεχνών.
- Πόλο έλξης τουριστικής δραστηριότητας, ποιοτικών χαρακτηριστικών και διευρυμένης εποχικότητας.
- Τρόπο διασύνδεσης, γνωριμίας και επαφής τόπων, κοινοτήτων και πληθυσμιακών ομάδων.
- Μέσο ανάπτυξης περιβαλλοντικής και πολιτιστικής ευαισθησίας και οικολογικής συνείδησης, επαφής με τη φύση, μάθησης παράδοσης και ιστορίας για επιλεγμένες κοινωνικές ομάδες.

Ένας λόγος που συμβαίνει τούτο, είναι η πλήρης και σε μεγάλο βαθμό αυθαίρετη απορρόφηση της ανάπτυξης μονοπατιών και πράσινων διαδρομών υπό την ευρύτερη εννοιολογική σκέπη του Οικοτουρισμού. Ο οποίος ως μορφή τουρισμού, μολονότι ενδιαφέρει αμέσως ή εμμέσως πολλές ομάδες – το κοινό ως τουρίστες/ επισκέπτες/ καταναλωτές, την

τουριστική βιομηχανία, τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, τον κρατικό τομέα, την τοπική κοινωνία- στερείται ακόμα θεσμικού πλαισίου και κανονιστικών κατευθύνσεων, επιπροσθέτως δε, συγχέεται ή εμπλέκεται, εξίσου αυθαίρετα, με τον εναλλακτικό τουρισμό, τον αγροτουρισμό και προσφάτως και με τον τουρισμό υπαίθρου. Η πραγματική διάσταση του οικοτουρισμού είναι ότι αποτελεί και αυτός μορφή εναλλακτικού τουρισμού, όπως ο φυσιολατρικός, ο πολιτιστικός, ο αθλητικός, ο ορειβατικός, ο τουρισμός περιπέτειας κ.α. (Roodney Carter, *Cultural Change and Tourism*, 2000, University of Queensland). Ο εναλλακτικός τουρισμός βασίζεται στην αξιοποίηση και ανάδειξη των πολιτιστικών στοιχείων μίας περιοχής, αντιστοιχεί σε μικρής κλίμακας τουριστική ανάπτυξη καθώς δίνει ιδιαίτερη σημασία στο περιβάλλον και σέβεται την φέρουσα ικανότητα των συστημάτων και προϋποθέτει ενεργό συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού. Θεωρείται το αντίθετο του μαζικού, ποιοτικός, ελεγχόμενος και τοπικά σχεδιαζόμενος και ενσωματώνει αξίες.

Υπό αυτό το πρίσμα, η ανάπτυξη μονοπατιών μπορεί να εκλαμβάνεται εύκολα εννοιολογικά ως μέρος του οικοτουρισμού, αλλά θεματολογικά και πρακτικά αποτελεί μία οριζόντια μορφή υποδομής που μπορεί να εξυπηρετεί κάθε άλλη μορφή τουρισμού, ακόμη και τον μαζικό τουρισμό και κάθε κατηγορία ή είδος επισκέπτη. Η πρόσβαση σε ένα μονοπάτι μπορεί να ενδιαφέρει εξίσου έναν τουρίστα που κάνει διακοπές "ήλιου και θάλασσας" ή κάποιον που συμμετέχει σε κάποιο συνέδριο, με έναν επισκέπτη φυσιολατρικού τουρισμού ή οικοτουρισμού. Μπορεί βεβαίως να μην αποτελεί για τους πρώτους, βασικό κίνητρο ή κριτήριο επιλογής για να επισκεφθούν έναν προορισμό, όσο ενδεχομένως για τον δεύτερο, αλλά συμβάλει στη διαμόρφωση της "θετικής εμπειρίας" που αποκομίζει ο επισκέπτης, η οποία εμπειρία είναι και το βασικό ζητούμενο πλέον στην παγκόσμια τουριστική κοινότητα.

Η ορθή θέση πολιτικής για την ανάπτυξη των μονοπατιών, οφείλει να τα διαχωρίσει από το οροθετημένο πλαίσιο του οικοτουρισμού, χωρίς φυσικά να τα αποσπάσει ή να τα απομονώσει από αυτό και να τα αντιμετωπίσει όχι ως μέρος ενός τουριστικού προϊόντος, τοπικού ή περιφερειακού αλλά ως μία από τις βασικές υποδομές του εθνικού τουριστικού προϊόντος.

Το μονοπάτι και η πράσινη διαδρομή ως γενική τουριστική υποδομή:

- δημιουργεί εντελώς διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης,
- διευκολύνει τον κεντρικό σχεδιασμό και τον συντονισμό των εμπλεκόμενων πλευρών και φορέων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο,
- διευρύνει τις δυνατότητες χρηματοδότησης και μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότερη διαχείριση και αξιοποίηση των κονδυλίων που μπορούν να αντληθούν από την πληθώρα κοινοτικών και εθνικών προγραμμάτων (ΕΣΠΑ, ΕΠΑΝ, INTERREG, LEADER, LIFE, EQUAL κ.λπ.),
- ευνοεί τη δικτύωση και τη θεματολογική διαμόρφωση των δικτύων,
- ενισχύει τις δράσεις προβολής, ενημέρωσης και πληροφόρησης, εντός και εκτός Ελλάδας.

Αντίστοιχο πλην διαφορετικό, λόγω τεχνικών χαρακτηριστικών και προδιαγραφών, πλαίσιο θα πρέπει να διαμορφωθεί και για τις πράσινες διαδρομές- Greenways, οι οποίες, στην περίπτωση της Ελλάδας, έχουν μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης κυρίως στα αστικά κέντρα και γενικότερα στα πολεοδομικά συγκροτήματα. Η πρόσφατη πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης για τη δημιουργία διαδρομής περιπάτου και ποδηλασίας στον παραλιακό άξονα των Αθηνών, μήκους 35χλμ, εντάσσεται ακριβώς στην φιλοσοφία των Greenways και μπορεί να αποτελέσει ένα εξαιρετικό υπόδειγμα-μοντέλο και για τις υπόλοιπες περιοχές του λεκανοπεδίου Αττικής αλλά και για τις άλλες πόλεις/κωμοπόλεις της χώρας.

Γ. Προτάσεις Πολιτικής

Η σημερινή κατάσταση και το γενικότερο καθεστώς που διέπει την ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση μονοπατιών στην Ελλάδα, χαρακτηρίζεται από πανσπερμία αρμοδιοτήτων, χαώδεις συνθήκες, δαιδαλώδεις διαδικασίες και σημαντικότερες ελλείψεις τόσο από πλευράς σχεδιασμού και συντονισμού, όσο και από πλευράς παρεμβάσεων, δράσεων και προβολής. Ακόμα και η θεσμοθέτηση διαδρομών ειδικού χαρακτήρα και ενδιαφέροντος π.χ. Δρόμοι του Κρασιού, Δρόμοι της Ελιάς, Βήματα του Αποστόλου Παύλου κ.ο.κ., μόλις τελευταία πέρασαν σε φάση ωρίμανσης και συστηματικής οργάνωσης και προβολής και έτυχαν προσοχής σε επίπεδο κεντρικού σχεδιασμού, συντονισμού και υποστήριξης.

Αυτή η κατάσταση έχει ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων:

- ανισόρροπη ανάπτυξη και αξιοποίηση μονοπατιών,
- αποσπασματικές ή σπασμωδικές ενέργειες από την πλευρά του δημοσίου αλλά και φορέων του ιδιωτικού τομέα,
- εγκατάλειψη και απαξίωση μονοπατιών και διαδρομών ιδιαίτερης σημασίας, δημιουργία «μονοπατιών» και διαδρομών αμφιβόλου χρησιμότητας και ήσσονος ενδιαφέροντος
- ακαλαισθησία και ανεξέλεγκτη δραστηριότητα επιχειρηματικών ή άλλων συμφερόντων
- κατασπατάληση δημοσίων πόρων και κονδυλίων
- αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων αλλά και αδυναμία απόδοσης ευθυνών
- αποσπασματική, ασύνδετη και σε μεγάλο βαθμό αντικρουόμενη με την πραγματικότητα προβολή και διαφήμιση, εντός και εκτός Ελλάδας,
- τρομερές ελλείψεις σε ενημέρωση και πληροφόρηση κάθε

ενδιαφερόμενου, είτε αυτός βρίσκεται εκτός Ελλάδας ή μακριά από έναν προορισμό, είτε βρίσκεται επιτόπου, ακόμα και στο ίδιο το μονοπάτι που τον ενδιαφέρει.

Είναι χαρακτηριστικό ότι αρμοδιότητες για τα μονοπάτια, διανέμονται σήμερα μεταξύ διαφόρων Υπουργείων- ΠΕΧΩΔΕ, Αγροτικής Ανάπτυξης, Πολιτισμού/ Αθλητισμού, Τουριστικής Ανάπτυξης- φορέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Περιφέρειες, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, Δήμοι- φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ιδιοκτητών γης και εκτάσεων από τις οποίες διέρχονται μονοπάτια – Εκκλησία, Κτηματική Εταιρία Δημοσίου, ΕΤΑ κ.α.- ενώ κρίσιμες επιμέρους αρμοδιότητες, όπως π.χ. η σήμανση και η ανάρτηση ενημερωτικών πινακίδων, υπήρξε κατά καιρούς ευθύνη ακόμα και αθλητικών ομοσπονδιών (π.χ. Ομοσπονδία Ορειβασίας και Αναρρίχησης).

Είναι επίσης χαρακτηριστικό, ότι σημαντικό μέρος των εργασιών συντήρησης και αποκατάστασης μονοπατιών, εκτελείται με πρωτοβουλία ιδιωτικών φορέων, μη κερδοσκοπικών οργανώσεων και εθελοντών. Οι οποίοι, διασώζουν σε ικανό βαθμό τα προσχήματα σε ό,τι αφορά την πληροφόρηση του κοινού και των επισκεπτών, με οδηγούς, χάρτες και άλλες μορφές έντυπης και ηλεκτρονικής ενημέρωσης.

Υπό αυτές τις συνθήκες, ανακύπτουν πέντε βασικές κατευθύνσεις πολιτικής που θα πρέπει να αναληφθούν σε πρώτη φάση:

1. Η δημιουργία και ανάδειξη πολιτικού «οράματος» και υψηλών στόχων για την υπόθεση των Ελληνικών Μονοπατιών. Τα μονοπάτια είναι εθνικός πλούτος, «αρτηρίες» του φυσικού μας περιβάλλοντος, κεφάλαιο πολιτισμικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, μέσο για να διατηρηθεί ή να αναβιώσει η παράδοση.
2. Η καλλιέργεια και προβολή της θέσης ότι τα μονοπάτια αποτελούν στην ουσία «δρόμους» φυσιολατρίας, αναψυχής και πολιτισμού, που συνδέουν τόπους, ανθρώπους και κοινωνίες. Το

πλέον φιλικό προς το περιβάλλον μέσο επαφής με τη φύση, γνωριμίας με τοπικές κοινωνίες, τις παραδόσεις και την ιστορία τους, εξοικείωσης με την ζωή της υπαίθρου.

3. Ο χαρακτηρισμός των μονοπατιών ως βασική τουριστική υποδομή ειδικής μορφής και η ένταξή τους στους γενικότερους σχεδιασμούς δημόσιων υποδομών, με ή χωρίς συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.
4. Ο συντονισμός όλων των εμπλεκόμενων φορέων και πλευρών, δημόσιου και ιδιωτικού τομέα προς την κατεύθυνση χάραξης εθνικής στρατηγικής για τα μονοπάτια και εθνικού συστήματος διαχείρισής τους, με έμφαση στο σχεδιασμό και στη συντήρηση. Αντιστοίχως, συντονιστική παρέμβαση προς την κατεύθυνση ενιαίας προβολής και διαφήμισης των ελληνικών μονοπατιών, της «Ελλάδας που περπατιέται» και παρεμβάσεις για τη δημιουργία και προώθηση έντυπου και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού.
5. Αναζήτηση συνεργιών και ευρείας πολιτικής και κοινωνικής υποστήριξης. Μία εθνική εκστρατεία για τα Ελληνικά Μονοπάτια, θα μπορούσε να συγκεντρώσει δυναμική από τον πολιτικό, καλλιτεχνικό και επιχειρηματικό κόσμο. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί από συνέδρια, ημερίδες, εκδηλώσεις, διαγωνισμούς, ειδικές εκδόσεις, προβολές, χορηγίες κ.λπ.

Προτεινόμενες δράσεις σε αυτό το πλαίσιο:

1. Ανάθεση Μελέτης/ Μελετών με αντικείμενα: Πρώτον, την καταγραφή και αποτύπωση των μονοπατιών ανά την επικράτεια και ανά περιφέρεια (τοποθεσίες, αριθμός, αποστάσεις, ειδικά χαρακτηριστικά, τρέχουσα κατάσταση, ελλείψεις, φορείς διαχείρισης, επισκεψιμότητα, οφέλη και επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες). Δεύτερον, ανάγκες και δυνατότητες αναβάθμισης, επέκτασης και αποτελεσματικότερης αξιοποίησης. Τρίτον, προτάσεις για χάραξη και δημιουργία νέων μονοπατιών, με τεκμηριωμένη

σκοπιμότητα και βιωσιμότητα. Τέταρτον, καταγραφή και ανάλυση των τάσεων διεθνώς, έρευνες αγοράς, μελέτη μοντέλων ανάπτυξης και αξιοποίησης μονοπατιών άλλων χωρών, πρωτίστως Ευρωπαϊκών. Πέμπτον, marketing plan για την αποτελεσματική προβολή και προώθηση των μονοπατιών ως νέου τουριστικού προϊόντος.

2. Σύσταση συντονιστικού οργάνου/φορέα, για την ανάπτυξη και διαχείριση των μονοπατιών, στα πρότυπα των ευρωπαϊκών και άλλων οργανισμών. Κύριοι τομείς ευθύνης θα πρέπει να είναι: η επιμελής συντήρηση των υφιστάμενων μονοπατιών και η πλήρης σήμανσή τους. Η επίβλεψη και ο συντονισμός ενημέρωσης και πληροφόρησης επισκεπτών (έντυπο και ηλεκτρονικό υλικό, προβολή, υποδοχή και αξιολόγηση παρατηρήσεων και επισημάνσεων κ.ο.κ.) καθώς και η μελέτη. Ο σχεδιασμός επέκτασης υφιστάμενων ή δημιουργίας νέων μονοπατιών. Η συνεργασία με τους φορείς διαχείρισης και κάθε αρμόδιο φορέα του δημοσίου. Η συνεργασία με τους φορείς του ιδιωτικού τομέα, τους ενασχολούμενους με το αντικείμενο συλλόγους, συνδέσμους και σωματεία και ο συντονισμός εθελοντικών οργανώσεων. Στο εν λόγω όργανο/ φορέα θα μπορούσαν να συμμετέχουν και οι αναγνωρισμένες μη κερδοσκοπικές οργανώσεις (π.χ. WWF) και διακεκριμένοι επιστήμονες ή πανεπιστημιακοί του συγκεκριμένου πεδίου. Διερεύνηση της δυνατότητας θεσμοθέτησης του συγκεκριμένου οργάνου εντός του υπό προώθηση θεσμικού πλαισίου για τον Τουρισμό Υπαίθρου.
3. Αναθεώρηση και επανασχεδιασμός της πολιτικής χρηματοδοτήσεων από τα κοινοτικά και εθνικά προγράμματα για όλες τις δράσεις που αφορούν σε μονοπάτια (δημιουργία, συντήρηση, σήμανση, υποστηρικτικές/ συνοδευτικές υποδομές κ.ο.κ) ούτως ώστε να υπάρχει κεντρική κατεύθυνση προς τους φορείς διαχείρισης. Οριστικοποίηση σχεδιασμού και ολοκλήρωση παρεμβάσεων για την ένταξη στην 4^η Προγραμματική Περίοδο-ΕΣΠΑ, δικτύων μονοπατιών και των προταθέντων από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης θεματικών διαδρομών. Οι σχετικές δράσεις θα πρέπει ενδεχομένως

να ενταχθούν υπό τη στέγη γενικότερα διατυπωμένης δράσης, ούτως ώστε να υπάρχει περιθώριο προσθήκης νέων διαδρομών/ δικτύων.

4. Διοργάνωση 1^{ου} διεθνούς ή εθνικού συνεδρίου με θέμα «Τα Ελληνικά Μονοπάτια- Προοπτικές Ανάπτυξης» με προτεινόμενες θεματικές ενότητες για την ανάπτυξη-δημιουργία και διαχείριση, τη θέση και τον ρόλο τους στην προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, τη διασύνδεση με τον τουρισμό, την πολιτισμική αξία.
5. Οργάνωση και παραγωγή έντυπου και ηλεκτρονικού ενημερωτικού υλικού για τα ελληνικά μονοπάτια. Στην έντυπη μορφή θα μπορούσε να έχει τη μορφή οδηγού/ οδηγών για την επικράτεια και ανά περιφέρεια. Στην ηλεκτρονική θα μπορούσε να έχει την μορφή διαδραστικού CD. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, απαιτείται η μετάφραση σε τουλάχιστον επτά γλώσσες (Αγγλικά, Γερμανικά, Γαλλικά, Ισπανικά, Ρωσικά, Ιταλικά, Ιαπωνικά) και η προώθησή τους στις αγορές ενδιαφέροντος. Καθοριστικής και θεμελιώδους σημασίας στον τομέα του ενημερωτικού υλικού, είναι οι χάρτες και οι λεπτομερείς πληροφορίες που θα πρέπει να συνοδεύουν την παρουσίαση κάθε μονοπατιού. Στην περίπτωση των θεματικών διαδρομών (π.χ. Δρόμοι Ελιάς, Δρόμοι Κρασιού κ.ο.κ) είναι διακριτή αυτή τη στιγμή, η έλλειψη ενός γενικού ενημερωτικού οδηγού.
6. Συνεργασία με την ΕΡΤ και την εκπομπή «Μένουμε Ελλάδα» για τη δημιουργία σειράς τηλεοπτικών αφιερωμάτων ή και οδηγών με τη μορφή ντοκιμαντέρ με θέμα «Μονοπάτια στην Ελλάδα».
7. Εμπλουτισμός και ενημέρωση, σε πρώτη φάση, του διαδικτυακού τόπου του ΕΟΤ σχετικά με τα ελληνικά μονοπάτια αλλά και για τις δραστηριότητες που συνδέονται με αυτά, π.χ. περπάτημα (walking), πεζοπορία (hiking), ποδηλασία (cycling) κ.λπ. Σήμερα, όποιος αναζητήσει hiking in Greece ή walking in Greece, ή trails in Greece, βρίσκεται ενώπιον μακράς λίστας ιδιωτικών ιστοσελίδων,

τουριστικών γραφείων, επιχειρήσεων ή συλλόγων και πολύ αργότερα συναντά ιστοσελίδα κρατικού φορέα. Σε πολλές περιπτώσεις προηγείται δε η σχετική παραπομπή στην Ελλάδα του *visiteurope*, η οποία αναπαράγει το πτωχό αντίστοιχο κείμενο της σχετικής κατηγορίας στο site του EOT, χωρίς μάλιστα κανέναν άλλο σύνδεσμο! Σε δεύτερη φάση, ενδεχομένως εντός του νέου portal του Ελληνικού Τουρισμού να αφιερωθεί ειδική κατηγορία για τα μονοπάτια και να διατίθενται σύνδεσμοι με ορισμένα ιδιαίτερα αξιόλογα sites ελληνικών φορέων (π.χ. *pezororia.gr*).

8. Διοργάνωση ημερίδων και υποστήριξη εκδηλώσεων διεθνούς κατά προτίμηση εμβελείας που έχουν ως επίκεντρο κάποιο μονοπάτι ή διαδρομή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο Μαραθώνιος Ολύμπου (επί της αρχαίας λατρευτικής διαδρομής) που διοργανώθηκε τον Ιούνιο του 2007 και έτυχε εκτεταμένης δημοσιότητας σε ελληνικά αλλά και ξένα ΜΜΕ.
9. Πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξοικείωσης επιλεγμένων ξένων τουριστικών οργανισμών και διοργανωτών ταξιδιών που ειδικεύονται στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, στις διαδρομές και στα μονοπάτια της Ελλάδας. Διερεύνηση δυνατοτήτων στενότερης συνεργασίας και ειδικών συμφωνιών.
10. Προσκλήσεις δημοσιογράφων ειδικών εντύπων και τηλεοπτικών σταθμών του χώρου και προσωπικοτήτων που δηλώνουν φανατικοί λάτρες αυτής της τουριστικής δραστηριότητας. Παρακίνηση και προτροπή για δημοσιεύσεις αφιερωμάτων στα ελληνικά μονοπάτια. Μέριμνα να περιλαμβάνονται στους κορυφαίους διεθνείς οδηγούς του είδους, αναφορές και αφιερώματα σε ελληνικά μονοπάτια και διαδρομές.
11. Δεδομένου ότι μία ξεχωριστή διαφημιστική εκστρατεία για το θέμα είναι μάλλον υπερβολή με τα σημερινά δεδομένα, θα μπορούσαν να ενταχθούν σχετικές εικόνες στα τηλεοπτικά σποτ των τακτικών εκστρατειών ή να δημιουργηθεί μία αφίσα με σχετικό θέμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

A. Σχεδιασμός και Marketing Μονοπατιού: Επτά θεμελιώδεις αρχές

Σύμφωνα με έρευνα μεταξύ στελεχών φορέων διαχείρισης μονοπατιών, εκπροσώπων CVB's και ειδικών, που διενεργήθηκε στο περιθώριο του διεθνούς συνεδρίου Smart Growth, τον Απρίλιο του 2001 στις ΗΠΑ, υπάρχουν επτά θεμελιώδεις αρχές που θα πρέπει να διέπουν τον σχεδιασμό και το marketing ενός μονοπατιού.

Οι αρχές αυτές είναι:

1. Ο αρχικός σχεδιασμός ενός μονοπατιού είναι εργασία κεφαλαιώδους σημασίας και σήμερα, απαιτεί υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και εμπειρίας. Σχεδιασμός αυτού του επιπέδου θα πρέπει να υπάρχει σε κάθε περίπτωση, είτε για τη χάραξη και δημιουργία νέου μονοπατιού, είτε για τη διαμόρφωση και την αναβάθμιση υφιστάμενου.
2. Υπάρχουν τρεις κύριες παράμετροι που πρέπει απαραίτητως να λαμβάνονται υπόψη: πρώτον, το φυσικό περιβάλλον επί του οποίου αναπτύσσεται το μονοπάτι, η φέρουσα ικανότητά του και το επίπεδο LAC (Limits of Acceptable Change). Δεύτερον, οι μετεωρολογικές και κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και η πρόβλεψη για κάθε πιθανό καιρικό φαινόμενο, σύνηθες ή ακραίο. Τρίτον, η διαχείριση των επισκεπτών και οι υποδομές ή υπηρεσίες που θα πρέπει να υποστηρίζουν την διακίνηση τους, χωρίς παράλληλα να επιβαρύνουν το χώρο (καταλύματα, αν πρέπει να υπάρχουν, χώροι αναψυχής, τουαλέτες, άλλες εμπορικές χρήσεις).
3. Η διαμόρφωση διακριτού χαρακτήρα σκοπού και χρήσης του μονοπατιού, δηλαδή, η θεματική του διάσταση (φυσικό κάλλος, πολιτιστικό, ιστορικό, θρησκευτικό ή άλλο ενδιαφέρον, αναψυχή, παραδοσιακές δραστηριότητες κ.ο.κ.).

4. Η δημιουργία “ταυτότητας”. Ξεκινάει από το σχεδιασμό κάποιου λογότυπου, κάποιας εικαστικής ταυτότητας και φθάνει μέχρι το περιεχόμενο του ενημερωτικού υλικού που το αφορά και του τρόπου προώθησής του, π.χ. το τρίπτυχο έντυπο-ιστοσελίδα-infostand ή περίπτερο.
5. Προσδιορισμός του κοινού χρηστών στο οποίο απευθύνεται και διερεύνηση τρόπων μεμονωμένης ή συνδυαζόμενης προσέγγισής τους (marketing plan).
6. Παραγωγή άμεσης ή έμμεσης δημοσιότητας σε ΜΜΕ, οδηγούς και άλλες μορφές έντυπης και ηλεκτρονικής ενημέρωσης.
7. Διοργάνωση εκδηλώσεων ή συμμετοχή στη διοργάνωση εκδηλώσεων, που προσφέρουν διευρυμένη δυνατότητα προβολής. Αναλόγως οργάνωση fam trips ή ένταξη σε προγράμματα fam trips για τουριστικούς πράκτορες, δημοσιογράφους κλπ.

B. Vías Verdes: Το παράδειγμα της Ισπανίας

Το 1993, υποβλήθηκε στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Περιβάλλοντος μίας ενδιαφέρουσα πρόταση να αξιοποιηθεί το εγκαταλελειμμένο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, συνολικού μήκος τότε περίπου 7.600 χλμ. Για τη δημιουργία ειδικά κατασκευασμένων διαδρομών, οι οποίες θα προορίζονταν για χρήση αποκλειστικά από πεζούς, ποδηλάτες και χρήστες άλλων μη μηχανοκίνητων μέσων. Το υπουργείο σε συνεργασία με πέντε εταιρίες σιδηροδρόμων της χώρας ανέθεσαν στο Ίδρυμα Σιδηροδρόμων Ισπανίας (FFE), με έναν προϋπολογισμό της τάξης μόλις 60.000 ευρώ, τη συγκρότηση Εθνικού Χαρτοφυλακίου καταργημένων σιδηροδρομικών γραμμών. Οι αρμόδιοι του έργου ήρθαν σε επαφή με περίπου 1.000 φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και κατέγραψαν 98 σιδηροδρομικές γραμμές που δεν χρησιμοποιούνταν, συνολικού μήκους 5.800 χιλιομέτρων, στις οποίες περιλαμβάνονταν και 954 σταθμοί. Επιπρόσθετα, κατεγράφησαν άλλες 89 σιδηροδρομικές γραμμές που

εξυπηρετούσαν μεταλλεία, ορυχεία και ιδιωτικές βιομηχανίες που προσέθεσαν άλλα περίπου 2.000 χλμ. στο χαρτοφυλάκιο.

Αποτέλεσμα ήταν να ξεκινήσουν οι βασικές μελέτες και να αρχίσει σταδιακά η μετατροπή των σιδηροδρόμων σε "διαδρομές πρασίνου"- Vias Verdes, ακολουθώντας τον διεθνή όρο που είχε αρχίσει στα τέλη της δεκαετίας του '90 να συζητείται στη Β. Αμερική και στην Ευρώπη. Στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένα δίκτυο διαδρομών που, στα μεν αστικά και μητροπολιτικά κέντρα θα προσέφερε μία υποδομή για εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, άσκησης και αναψυχής, στις δε περιφερειακές περιοχές, μία διαφορετική πρόταση για τουριστικές δραστηριότητες, αναψυχή, άσκηση και γνωριμίας των επισκεπτών με την ισπανική φύση και πολιτισμική κληρονομιά. Στη δεύτερη περίπτωση, οι περισσότερες διαδρομές, πέραν του ότι ακολουθούν ακριβώς τη σιδηροδρομική χάραξη- περνούν δηλαδή μέσα από τούνελ και χρησιμοποιούν γέφυρες και σταθμούς- διακλαδώνονται με το δίκτυο μονοπατιών της χώρας, τόσο με τα ευρωπαϊκά (E4 και E7) όσο και με τα εθνικά.

Το σχετικό πρόγραμμα ήταν σύμπραξη του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Περιβάλλοντος, το οποίο δεσμεύτηκε να διαθέτει περίπου 6 εκατ. ευρώ ετησίως, των σιδηροδρομικών εταιριών που ήταν οι ιδιοκτήτες των σιδηροδρομικών δικτύων και του FFE, το οποίο ανέλαβε τον συντονισμό, την προώθησή του καθώς και την προβολή του σε εθνικό και στη συνέχεια σε διεθνές επίπεδο. Στην πορεία υλοποίησης του προγράμματος, εντάχθηκαν και πολλοί φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι περισσότεροι εκ των οποίων είχαν και οικονομική συμμετοχή στα έργα ή στη διαχείριση ορισμένων διαδρομών.

Η ανταπόκριση του κοινού ήταν τόσο μεγάλη που το 2001, το ισπανικό Κοινοβούλιο ομόφωνα εξουσιοδότησε την κυβέρνηση να δημιουργήσει το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο και να διασφαλίσει τους πόρους για την πλήρη μετατροπή όλου του εν αχρηστία σιδηροδρομικού δικτύου σε Vias Verdes.

VÍAS VERDES EN ESPAÑA

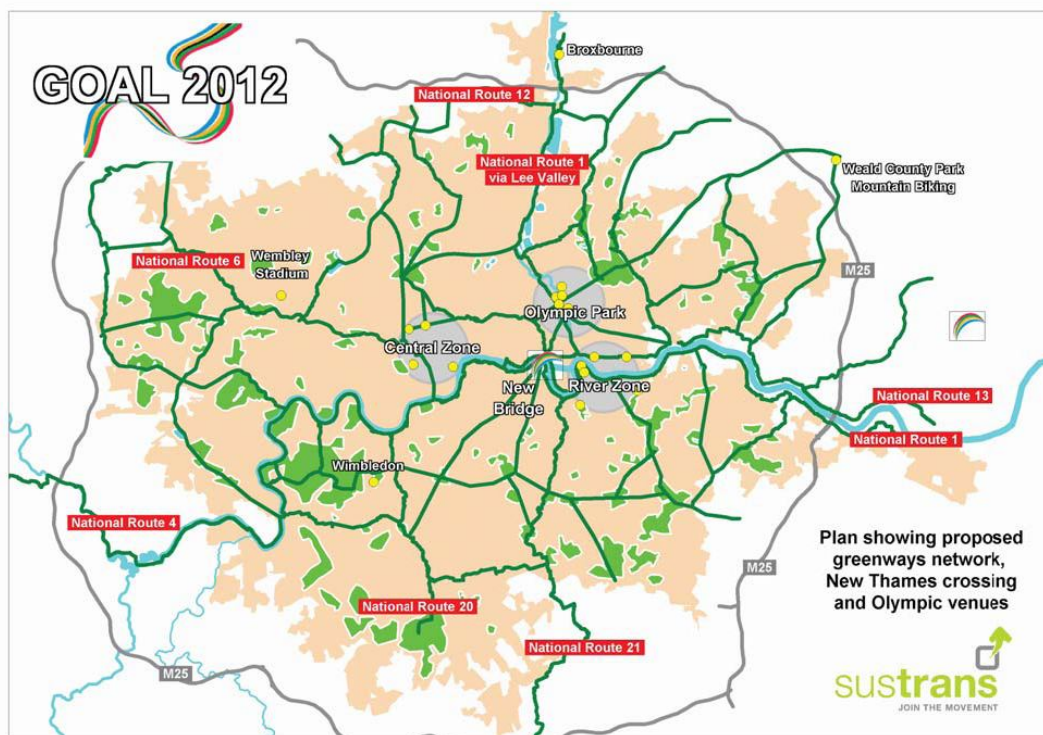


Greenways in Spain (2004). Source: Spanish Railway Foundation

Αποτέλεσμα όλης αυτής της προσπάθειας είναι, σήμερα, να έχουν δημιουργηθεί στην Ισπανία 77 vias verdes, συνολικού μήκους 1.800 χλμ., ενώ έχουν ολοκληρωθεί οι τεχνικές μελέτες για άλλα 350 χλμ. δικτύου. Μέχρι σήμερα, έχουν δαπανηθεί περίπου 60 εκατ. ευρώ για τις μετασκευές και την ολοκλήρωση των έργων. Επίσης, κατά τη διάρκεια μετασκευών των δικτύων αλλά και μετατροπής των σταθμών σε εγκαταστάσεις τουριστικών υπηρεσιών, δημιουργήθηκαν χιλιάδες θέσεις εργασίας, ενώ σημαντικός αριθμός νέων επιχειρήσεων έχει αναπτυχθεί γύρω από τις διαδρομές αυτές, ακολουθώντας βεβαίως τον αρχικό σχεδιασμό και τους περιορισμούς που έχουν θεσπιστεί για κάθε διαδρομή.

Γ. Λονδίνο: Greenways για τους Ολυμπιακούς Αγώνες

Στο Λονδίνο, με αφορμή την επικείμενη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2012, έχει ξεκινήσει κυρίως με πρωτοβουλία του οργανισμού Sustrans, η υλοποίηση του προγράμματος GOAL- Greenways for Olympics And London.



Αφορά στη δημιουργία ενός πυκνού δικτύου διαδρομών πεζοπορίας, ποδηλάτου και άλλων περιβαλλοντικά φιλικών μέσων και τρόπων μετακίνησης, με βασικούς στόχους, τη δημιουργία ενός δικτύου εναλλακτικών μέσων μεταφοράς από και προς τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις, την αποσυμφόρηση γενικότερα στους δρόμους της βρετανικής πρωτεύουσας, την περαιτέρω αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της πόλης και τη μεταξύ τους διασύνδεση και την σημαντική αύξηση του συνολικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

Σύμφωνα με στοιχεία του Sustrans, το 61% των Λονδρέζων, απαιτεί περισσότερους και καλύτερους πεζοδρόμους και το 67% θέλει περισσότερους ποδηλατόδρομους. Στο Λονδίνο καταγράφεται αύξηση

100% μεταξύ του 2000 και του 2005 ενώ υπολογίζεται ότι κάθε μέρα πραγματοποιούνται περίπου 7 εκατομμύρια μετακινήσεις με ποδήλατο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Α. Τα Ευρωπαϊκά μονοπάτια και οι χώρες που διασχίζουν

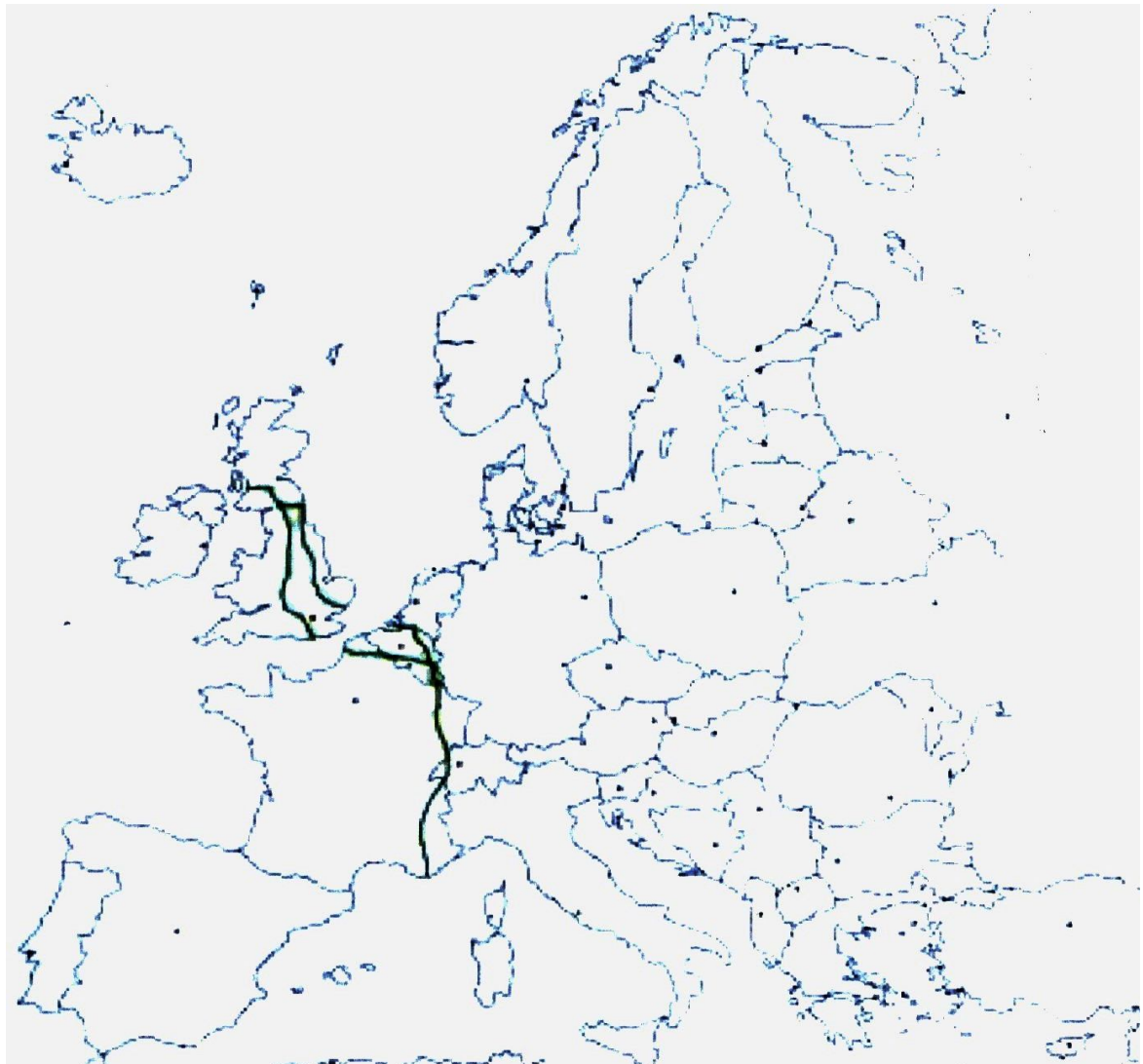
Ε1



Νορβηγία – Σουηδία – Δανία – Γερμανία – Ελβετία – Ιταλία

Μήκος (χλμ.): 5.000

E2



Ολλανδία – Βέλγιο – Λουξεμβούργο – Γαλλία

Μήκος (χλμ.): 2.800

E3



Βουλγαρία – Ουγγαρία – Σλοβακία – Πολωνία – Τσεχία – Γερμανία –
Λουξεμβούργο – Βέλγιο – Γαλλία – Ισπανία

Μήκος (χλμ.): 7.200

E4



Ισπανία – Γαλλία – Ελβετία – Αυστρία – Γερμανία – Ουγγαρία – Βουλγαρία
– **Ελλάδα**

Μήκος (χλμ.): 6.300

E5



Γαλλία – Ελβετία – Γερμανία – Αυστρία – Ιταλία

Μήκος (χλμ.): 3.000

E6



Σουηδία – Δανία – Γερμανία – Αυστρία – Σλοβενία – **Ελλάδα**

Μήκος (χλμ.): 5.200

E7



Ισπανία – Ανδόρα – Γαλλία – Ιταλία – Σλοβενία – Ρουμανία
Μήκος (χλμ.): 4.800

E8



Βρετανία – Ολλανδία – Γερμανία – Αυστρία – Σλοβακία – Πολωνία –
Βουλγαρία

Μήκος (χλμ.): 3.200

E9



Γαλλία – Βέλγιο – Ολλανδία – Γερμανία – Πολωνία

Μήκος (χλμ.): 4.600

E10

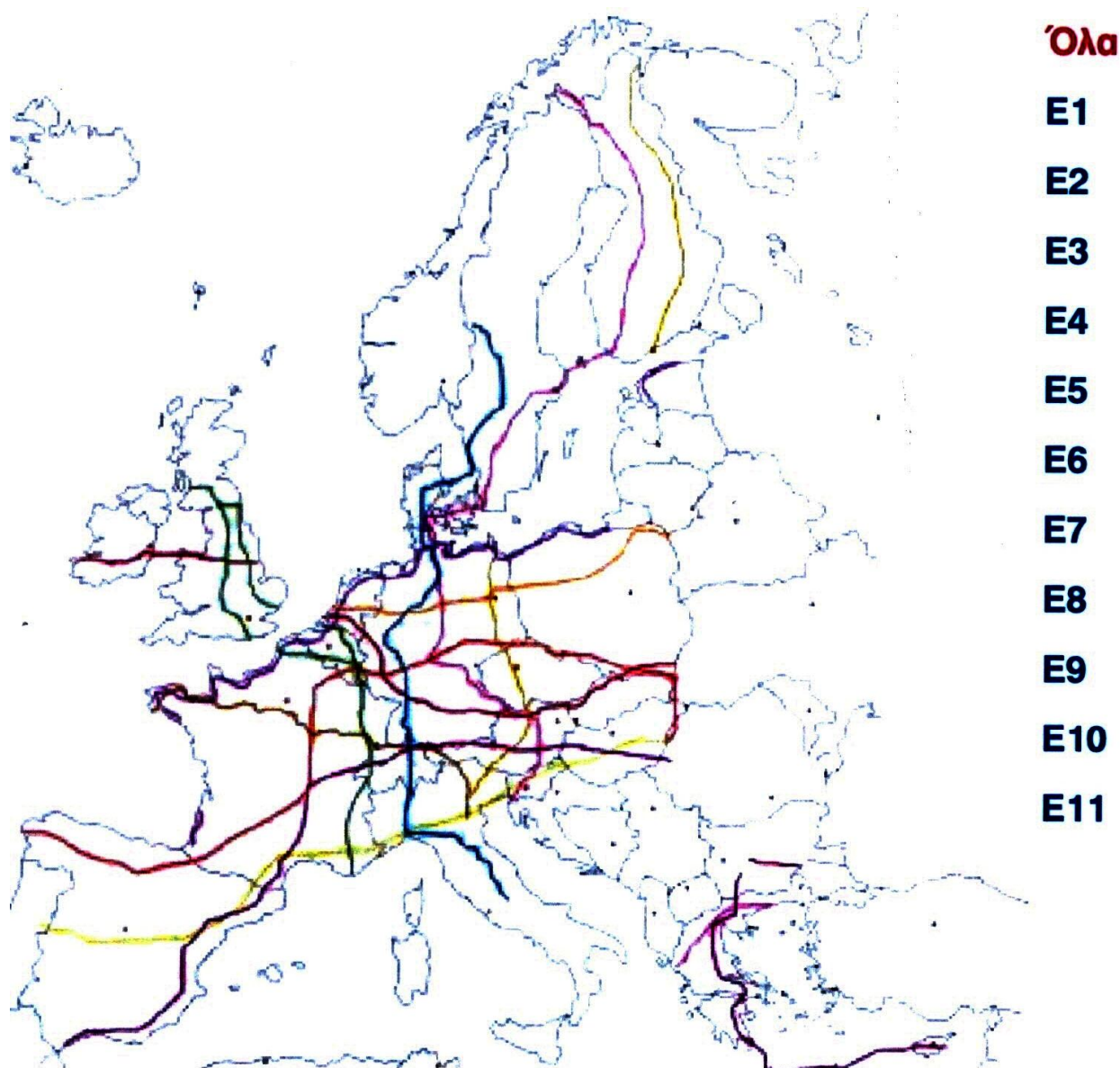


Γερμανία – Τσεχία – Αυστρία – Ιταλία
Μήκος (χλμ.): 2.400

E11



Γερμανία - Πολωνία
Μήκος (χλμ.): 2.100



Σύνολο Ευρωπαϊκών Μονοπατιών (σε χλμ.): 46.600

(Πηγή: visiteurope.com)

Β. Τα Εθνικά Μονοπάτια Μεγάλων Αποστάσεων στην Ελλάδα



(Πηγή: pezporia.gr)

Τα Εθνικά μονοπάτια μεγάλων αποστάσεων σχεδιάσθηκαν παράλληλα με τα Ευρωπαϊκά μονοπάτια και σκοπός τους ήταν να αποτελέσουν παρακάμψεις και νέα διαδρομές στο Ευρωπαϊκά E4 και E6. Εκτός από το 31 της Πελοποννήσου όλα τα υπόλοιπα συνδέονται με τα ευρωπαϊκά.

Τα Εθνικά μονοπάτια είναι διαδρομές μήκους από 40 μέχρι 150 χλμ. και τα 8 εθνικά μονοπάτια (το 8^ο δεν έχει ολοκληρωθεί) έχουν μήκος 700 χλμ. περίπου. Τα χρώματα σήμανσης των εθνικών μονοπατιών είναι κόκκινο και άσπρο.

⇒ Στη βόρεια Ελλάδα και Θεσσαλία η αρίθμηση ξεκινά από το 0

01 - Από το βουνό **Περιστέρι** όπου περνά το Ε6 στο χωριό **Γαρδίκι Τρικάλων**. Μήκος διαδρομής 40χλμ. Το μικρό σε μήκος αυτό μονοπάτι διασχίζει τον επιβλητικό ορεινό όγκο των Τζουμέρκων.

02 - Από τις κορυφές του **Ολύμπου** όπου περνά το Ε4 στο χωριό **Ζαγορά Πηλίου**. Μήκος διαδρομής 130 χλμ. Το 02 διασχίζει τους ορεινούς όγκους του Κάτω Ολύμπου του Κίσαβου του Μαυροβουνίου και μέρος του Πηλίου.

03 - Από το **Νεστόριο Καστοριάς** όπου περνά το Ε4 στα **Ιωάννινα**. Μήκος διαδρομής 140 χλμ. περίπου. Ένα από τα πιο όμορφα εθνικά μονοπάτια καθώς μεγάλο τμήμα του διασχίζει του ορεινούς όγκους Μιτσικέλι, Γκαμήλα και Σμόλικα.

04 - Από το **Χορτιάτη Θεσ/νίκης** στους **Τοξότες της Δράμας** (δεν έχει ολοκληρωθεί)

⇒ Στη Στερεά Ελλάδα η αρίθμηση ξεκινά από το 20

22 - Από την **Πάρνηθα** στο χωριό **Επτάλοφο του Παρνασσού** όπου συναντά το Ε4. (Δεν έχει ολοκληρωθεί). Μήκος 180χλμ. περίπου. Στη διαδρομή του το 22 περνά από του ορεινούς όγκους του Κιθαιρώνα, του Ελικώνα και της Κίρφης

⇒ Στην Πελοπόννησο η αρίθμηση ξεκινά από το 30

31 - Από την **Πάτρα** στην **αρχαία Ολυμπία**. Μήκος διαδρομής 100 χλμ. Μία πολύ ωραία διαδρομή που διασχίζει τον Ερύμανθο, το βουνό της

Λάμπειας και το βουνό της Φολόης καταλήγοντας στην αρχ. Ολυμπία. Μια διαδρομή με πολλές απρόσμενες και ενδιαφέρουσες εναλλαγές.

32 - Από τη **Βυτίνα Αρκαδίας** όπου περνά το Ε4 στην **Καρδαμύλη Μεσσηνίας**. Μήκος διαδρομής 150 χλμ. Το 32 αφού περάσει το Μαίναλο και το φαράγγι του Λούσιου φτάνει στον Ταΰγετο που τον διασχίζει κατά μήκος. Αφού συναντήσει το Ε4 στο καταφύγιο του Ταΰγέτου το αφήνει και διασχίζοντας τη χαράδρα του Βυρού καταλήγει στην Καρδαμύλη. Τα τμήματα του στον Ταΰγετο χάρις στις προσπάθειες του Ε.Ο.Σ. Σπάρτης διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση.

33 - Από τον **Αγ. Πέτρο Κυνουρίας** όπου περνά το Ε4 στη **Μονεμβασία** και από εκεί στο ακρωτήριο (φάρος) του **Μαλέα**. Μήκος διαδρομής 120 χλμ. περίπου. Το 33 περνά από τον Πάρωνα και φτάνει στην Μονεμβασία. Το τμήμα μετά την Μονεμβασία ακολουθούσε ασφαλτοστρωμένους δρόμους αλλά σύντομα πρόκειται να επαναχαραχθεί και συνδεδεόμενο με ένα τοπικό δίκτυο μονοπατιών να φτάσει στο φάρο του Μαλέα.