

# Τα ελληνικά μονοπάτια αποκτούν για πρώτη φορά κανόνες

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



*Ολόκληρη η Ελλάδα είναι γεμάτη υπέροχα μονοπάτια. Ωστόσο, κάποιες φορές έχουν γίνει υπερβολικές επεμβάσεις για την αποκατάστασή τους, όπως σε μονοπάτι στην Κάρυστο (δεξιά).*

Λένε πως, αν δεν περπατήσεις έναν τόπο, δεν μπορείς να τον νιώσεις. Η ελληνική ύπαιθρος, από την Ηπειρο και τη Θράκη μέχρι το μικρότερο νησί του Αιγαίου, είναι γεμάτη μονοπάτια που προσφέρουν μοναδική εμπειρία σε όσους αποφασίσουν να τα ακολουθήσουν. Ο πεζοπορικός τουρισμός είναι ανερχόμενος και στη χώρα μας –με μεγάλη καθυστέρηση, βέβαια, και συνήθως χάρη στις μεμονωμένες προσπάθειες ιδιωτών– και το υπουργείο Περιβάλλοντος κάνει μια πρώτη προσπάθεια να οργανώσει, από τεχνικής άποψης, το δίκτυο των μονοπατιών. Η ρύθμιση, που έχει τεθεί σε δημόσια διαβούλευση, έχει γίνει αντικείμενο έντονης συζήτησης στον χώρο των πεζοπόρων και των επαγγελματιών του τουρισμού.

Το σχέδιο της υπουργικής απόφασης, την οποία θα υπογράψει ο αναπλ. υπουργός Περιβάλλοντος Γιάννης Τσιρώνης, έχει αναρτηθεί από τις 22 Ιουλίου και για ένα

μήνα στον ιστότοπο της ανοιχτής διακυβέρνησης (OpenGov.gr), προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι να καταθέσουν τις απόψεις τους. Οι συμμετέχοντες είναι μάλλον λιγοστοί, ενδεχομένως και λόγω θέρους, ωστόσο οι απόψεις τους υποδεικνύουν τα βασικά προβλήματα στη διαχείριση των μονοπατιών στη χώρα μας.

Ο Χρήστος Λάμπρου, οδηγός βουνού εδώ και 30 χρόνια με βάση την Ηπειρο, ήταν ένας από εκείνους που κατέθεσαν την άποψή τους. «Το πρόβλημα είναι διαχρονικό. Πολλοί δήμοι δεν ενδιαφέρονται να συντηρήσουν τα μονοπάτια, αλλά να κάνουν έργα που τα ονομάζουν “αναπτυξιακά”, που να κοστίζουν αρκετά ώστε να μπορούν κατόπιν να ισχυριστούν ότι έφεραν χρήματα στον δήμο τους», λέει στην «Κ». «Παραδείγματα υπάρχουν πολλά. Έχουμε δει απaráδεκτες παρεμβάσεις σε μονοπάτια: να γίνονται εκτεταμένες πλακοστρώσεις, οι οποίες δεν βολεύουν αλλά κουράζουν τους περπατητές, να αποκαθίστανται ζημιές με τσιμέντα, να χρησιμοποιούνται ακατάλληλα υλικά. Στο μονοπάτι των Καλαρρυτών, στα Τζουμέρκα, για απόσταση 1.600 μέτρων είχε γίνει μελέτη 400.000 ευρώ, όταν με 2.000 ευρώ θα μπορούσε να έχει συντηρηθεί επαρκώς. Κατά τη γνώμη μου, είναι πολύ βασικό κατ’ αρχάς να διατηρήσουμε αναλλοίωτα όσα μονοπάτια υπάρχουν, να τα συντηρήσουμε χρησιμοποιώντας τις τεχνικές με τις οποίες φτιάχτηκαν και να μη χρησιμοποιήσουμε πουθενά μηχανοκίνητα μέσα».

Η Ελληνική Ομοσπονδία Ορειβάσις-Αναρρίχησης (ΕΟΟΑ) συμμετείχε στην κατάρτιση του νομοσχεδίου και κατέθεσε και αυτή τις παρατηρήσεις της. «Η δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τα μονοπάτια ήταν απαραίτητη, γιατί σήμερα ο καθένας κάνει ό,τι θέλει», λέει στην «Κ» ο πρόεδρος της Δημήτρης Γεωργούλης. «Υπάρχουν πολλοί απατεώνες στον χώρο αυτό. Συχνά έρχονται εταιρείες από το εξωτερικό, κάνουν μελέτες για να πιστοποιηθεί ένα μονοπάτι, παίρνουν τα λεφτά και φεύγουν, χωρίς να έχουν προσφέρει τίποτα ουσιαστικό. Η απουσία πλαισίου ή η υπερβολική απλοποίησή του ευνοεί την ασυδοσία».

Η Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, που έχει μεγάλη εμπειρία μέσα από το πρόγραμμα «Μονοπάτια Πολιτισμού», εκφράζει και αυτή ορισμένες ενστάσεις. Όπως αναφέρει στη διαβούλευση, η χάραξη νέων μονοπατιών θα πρέπει να εξεταστεί μετά την ολοκλήρωση της καταγραφής των υφισταμένων, για να διαπιστωθεί αν πράγματι υπάρχει ανάγκη. Και ζητάει να μην προκύψει μέσω της ρύθμισης «μια αυστηρά γραφειοκρατική δομή που θα αποθαρρύνει την κοινωνία των πολιτών από το να ασχοληθεί με τα μονοπάτια και να τα εντάξει στην καθημερινή της δραστηριότητα».

Η ρύθμιση του υπουργείου Περιβάλλοντος ασχολείται με τρία βασικά θέματα: τον ορισμό των μονοπατιών και την κατηγοριοποίησή τους, τη σήμανση και τον τρόπο πραγματοποίησης έργων. Η κατηγοριοποίηση που προτείνει είναι αρκετά σύνθετη:

μεγάλων και μικρών διαδρομών, ευρωπαϊκά ή εθνικά, μονοπάτια αναψυχής, εκπαιδευτικά, αθλητικά, διαβίωσης, προσβάσιμα με ΑμεΑ, πρωτεύοντα ή δευτερεύοντα, εύκολα, μέτρια ή δύσκολα.

## **Χωροθέτηση**

Όπως ορίζει, η χωροθέτηση ενός μονοπατιού πρέπει να εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχέδιο διαχείρισης του χώρου (λ.χ. σε ειδική μελέτη για το συνολικό δίκτυο μονοπατιών μιας περιοχής) και να μην είναι αποσπασματική. Πάντως, δεν περιορίζει σαφώς τη χάραξη νέων μονοπατιών: «Πρέπει να προηγείται η αξιοποίηση των υπάρχοντων μονοπατιών, των διαπιστωμένων τάσεων του κοινού να πορεύεται στον χώρο και να αποφεύγονται οι πολλές νέες χαράξεις», αναφέρει. Όσο για τα νέα μονοπάτια, «η χάραξη πρέπει να στηρίζεται σε μελέτη διάνοιξης μονοπατιών, η οποία θα εκπονείται από ειδικό επιστήμονα».

Για την καταγραφή των μονοπατιών της χώρας υπεύθυνη είναι η κάθε αποκεντρωμένη διοίκηση και αρμόδια η διεύθυνση Δασών του κάθε νομού. Ορίζεται, μάλιστα, ότι η καταγραφή πρέπει να ολοκληρωθεί σε ένα έτος, προθεσμία εξωπραγματική σύμφωνα με όσους δραστηριοποιούνται στον χώρο του περιπατητικού αθλητισμού ή τουρισμού, ενώ οι διευθύνσεις Δασών πρέπει κάθε δεύτερη άνοιξη να ελέγχουν την κατάστασή τους. Τέλος, για την κατασκευή και συντήρηση ορειβατικών-πεζοπορικών μονοπατιών υπεύθυνοι είναι οι ΟΤΑ, οι φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών, η ΕΟΟΑ, τα κατά τόπους σωματεία και ο ΕΟΤ.

«Τα ελληνικά μονοπάτια είναι γενικά σε πολύ καλή κατάσταση», λέει ο κ. Γεωργούλης. «Εκείνο που μας λείπει είναι να σεβόμαστε τη φύση, να μην καταστρέφουμε τις πινακίδες, να μην αφήνουμε σκουπίδια. Πρόσφατα τοποθετήσαμε στον Ολυμπο νέα παγκάκια σε υψόμετρο 1.500 μέτρων και σε λίγες ημέρες... τα είχαν “γράψει”. Μας λείπει λοιπόν η παιδεία».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΙΑΛΙΟΣ

**Πηγή:** [kathimerini.gr](http://kathimerini.gr)