

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2023

ΜΕΡΟΣ Α- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1. ΓΙΑΤΙ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ;	9
2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ	10
3. ΟΡΑΜΑ	11
4. ΣΚΟΠΟΣ	11
5. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	12
6. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	12
7. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ	13
8. SWOT ANALYSIS.....	14
9. ΠΟΙΟΥΣ ΑΦΟΡΑ	15
10. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	15
11. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	18
12. ΟΡΙΣΜΟΙ	22
13. STATE OF THE ART	26
13.1. Πρόσφατες πολιτικές και έρευνες για το περπάτημα στο διεθνές περιβάλλον	26
13.2. Πρόσφατες Ευρωπαϊκές πολιτικές για το περπάτημα.....	27
14. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	29
15. ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΘΕΜΑΤΙΚΑ ΠΕΔΙΑ & ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	30
16. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	34
17. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	34
18. ΟΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	35
19. ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	39
20. ΑΞΟΝΑΣ 1 - Ολοκληρωμένη στρατηγική για το περπάτημα.....	39
20.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 1.....	40
20.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 1 και Δείκτες παρακολούθησης	40
21. ΑΞΟΝΑΣ 2 – Χωροταξικός & Πολεοδομικός σχεδιασμός φιλικός στο περπάτημα.	42
1.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 2.....	43
1.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 2 και Δείκτες παρακολούθησης ...	43
2. ΑΞΟΝΑΣ 3 – Αστικός σχεδιασμός φιλικός προς το περπάτημα	45
2.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 3.....	46
2.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 3 και Δείκτες παρακολούθησης ...	46

3.	ΑΞΟΝΑΣ 4 – Ενίσχυση του περπατήματος στην πόλη	48
3.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 4.....	49
3.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 4 και Δείκτες παρακολούθησης ..	49
4.	ΑΞΟΝΑΣ 5 – Ενίσχυση του περπατήματος στην ύπαιθρο.....	51
4.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 5.....	52
4.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 5 και Δείκτες παρακολούθησης ...	53
5.	ΑΞΟΝΑΣ 6 – Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων.....	54
5.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 6.....	55
5.2.	Μέτρα για την επίτευξη του Ε.Σ. του Άξονα 6 και Δείκτες παρακολούθησης....	55
6.	ΑΞΟΝΑΣ 7 – Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους της πολιτικής για την υγεία ...	57
6.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 7.....	57
6.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 7 και Δείκτες παρακολούθησης ...	57
7.	ΑΞΟΝΑΣ 8 – Προώθηση του πεζοπορικού τουρισμού.....	59
8.	ΑΞΟΝΑΣ 9 – Προώθηση της αθλητικής πεζοπορίας	61
8.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 9.....	62
8.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 9 και Δείκτες παρακολούθησης ...	62
9.	ΑΞΟΝΑΣ 10 – Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση	63
9.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 10.....	64
9.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 10 και Δείκτες παρακολούθησης .	64
10.	ΑΞΟΝΑΣ 11 – Χρηματοδοτικά εργαλεία και κίνητρα	66
10.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 11.....	67
10.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 11 και Δείκτες παρακολούθησης 67	
11.	ΑΞΟΝΑΣ 12 – Παρακολούθηση & Αξιολόγηση	68
11.1.	Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 12.....	69
11.2.	Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 12 και Δείκτες παρακολούθησης 69	
12.	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΩΝ 4 ΠΥΛΩΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΤΗΣ ΕΣΠΕ	70
	ΜΕΡΟΣ Β - ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.....	91
13.	ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ	93
14.	ΣΥΣΤΗΜΙΚΗ ΔΡΑΣΗ	93
15.	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	93
16.	ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.....	94

ΜΕΡΟΣ Α- ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το περπάτημα ταυτίζεται με την ίδια τη ζωή της πόλης, γιατί πάνω από όλα καταγράφεται ως παρουσία στον δημόσιο χώρο, όμως «Από όλους τους τρόπους μεταφοράς, το περπάτημα είναι ίσως αυτό που σκεφτόμαστε λιγότερο. Πράγματι, το περπάτημα έχει κερδίσει ελάχιστη αναγνώριση από αυτή την άποψη, με ορισμένους να το αναφέρουν ως «αόρατο» μέσο μεταφοράς. Ως εκ τούτου, συχνά λησμονείται κατά τον σχεδιασμό και τον σχεδιασμό δικτύων μεταφορών, τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τις επενδυτικές αποφάσεις. Αυτό περιορίζει τα πιθανά οφέλη που μπορεί να έχει το περπάτημα για το περιβάλλον και την τήρηση των διεθνών δεσμεύσεων για τον περιορισμό των αλλαγών στο κλίμα μας, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπίζονται με συστηματικό και συστημικό τρόπο. Το περπάτημα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ο «κρίκος που λείπει» στον σχεδιασμό πολυτροπικών μεταφορών και στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας» (Towards a pan-European master plan on walking, UNECE 22 April 2022).

Πράγματι η έκταση του περπατήματος κατά κανόνα υποεκτιμάται. Οι απογραφές λαμβάνουν υπόψη μόνο εκείνο το περπάτημα που είναι μεγαλύτερο ενός ελάχιστου μήκους (συνήθως των 300 ή και 500 μ.) και εφόσον δεν είναι συμπληρωματικό της χρήσης κάποιων μηχανικών μέσων, όπως το αυτοκίνητο και η δημόσια συγκοινωνία. Δεν καταγράφεται επίσης και το περπάτημα των επισκεπτών, των οποίων η παρουσία στα κέντρα αρκετών πόλεων είναι πολύ σημαντική.

Εκτός από το παραπάνω περπάτημα που δεν λαμβάνεται υπόψη, υπάρχει και το εν δυνάμει περπάτημα που αν και είναι περίπου προφανές ότι θα επιλέγετο, αυτό δεν συμβαίνει διότι οι συνθήκες είναι εχθρικές και επικίνδυνες. Απόδειξη αυτού είναι ότι μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων είναι αποστάσεως που άνετα υπό άλλες συνθήκες θα καλυπτόταν με τα πόδια. Για παράδειγμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 1/3 των μετακινήσεων με μηχανικά μέσα είναι απόστασης μικρότερης των 2 χλμ. Επίσης σε πολλούς δήμους της Αθήνας οι μετακινήσεις οι μικρότερες των 3χλμ. αντιστοιχούν στο 46,4% ενώ στη Γαλλία στο 50%.

Το περπάτημα είναι ο πιο υγιεινός, φθηνός και φιλικός προς το περιβάλλον δεδομένος, αυτονόητος, απόλυτα ελεύθερος, φυσικός όπως η αναπνοή και ευχάριστος τρόπος μετακίνησης, διότι όταν δεν βιάζεσαι σε χαλαρώνει. Είναι για πολλές μετακινήσεις μικρού μήκους και ο πιο βολικός. Μαζί με την ποδηλασία συνιστούν την λεγόμενη «ενεργή κινητικότητα», απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία του μετασχηματισμού του τομέα των μεταφορών προς την επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ταυτόχρονα, η αύξηση του μεριδίου του περπατήματος για τις καθημερινές μετακινήσεις θα συμβάλλει στην αστική ανθεκτικότητα και στην αστική κλιματική ουδετερότητα. Τέλος, το περπάτημα είναι ζωτικής σημασίας για τη σωματική και ψυχική υγεία.

Η σημασία του περπατήματος έχει καταγραφεί στις πολιτικές πολλών χωρών, αρκετές εκ των οποίων έχουν συντάξει Εθνικές Στρατηγικές και Πολιτικές για την προώθησή του. Τα τελευταία χρόνια, κυρίως στις αστικές περιοχές, έχουν δρομολογηθεί πρωτοβουλίες σχεδιασμού και επανασχεδιασμού χώρων για την προώθηση του περπατήματος και της

ποδηλασίας. Δίκτυα πόλεων και οργανισμοί όπως το POLIS έχουν συμμετάσχει και υποστηρίζει αυτές τις εξελίξεις.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η ΓΓΧΣΑΠ του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, συνέταξε την ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ, ως το πλαίσιο βάσει του οποίου θα συντάσσεται και επικαιροποιείται η σχετική νομοθεσία που εξειδικεύει τους σχετικούς άξονες, τα επιλέξιμα μέτρα και τις επιμέρους λεπτομέρειες για την εφαρμογή τους. Την συντακτική ομάδα αποτέλεσαν οι: Βάση Αυγή (Τοπογράφος Μηχανικός (MSc), Διευθύντρια Γραφείου ΓΓΧΣΑΠ), Παπαδάκη Καλλιόπη, (Αρχιτέκτονας - Πολεοδόμος Μηχανικός (March), PhDc στην Αστική Αναζωογόνηση, Συνεργάτης Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος ΥΠΕΝ & στέλεχος της ΔΜΕΑΑ /ΥΠΕΝ), Σίτη Μαρία (Τοπογράφος Μηχανικός (MSc), εξωτερικός Συνεργάτης Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος), Καρολεμέας Χρήστος (Τοπογράφος Μηχανικός (MSc), εξωτερικός Συνεργάτης Γ.Γ. Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος), και Ιωάννης Παρασκευόπουλος (Τοπογράφος Μηχανικός (MSc), υποψήφιος διδάκτορας ΕΜΠ), με την συνδρομή του Θάνου Βλαστού (Τοπογράφος Μηχανικός, Καθηγητής ΕΜΠ). Την επιστημονική επιμέλεια είχε ο Γενικός Γραμματέας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος, Ευθύμιος Μπακογιάννης, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ.

Γενικότερος στόχος είναι, η Στρατηγική, εντός των προβλεπόμενων στο ευρύτερο Εθνικό και Ευρωπαϊκό πλαίσιο, να δημιουργήσει τη βάση για την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων, μέτρων και δράσεων που θα καταστήσουν «προσβάσιμα» και για όλους/ες το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, τις σχετικές υπηρεσίες, διαδικασίες και προμήθειες, θα ενεργοποιήσουν τον κοινωνικό έλεγχο, την ευαισθητοποίηση των πολιτών και την σχετική εκπαίδευση των εμπλεκόμενων με τον σχεδιασμό επιστημόνων καθώς και των νεότερων γενεών.

Επιπρόσθετα, οι προτάσεις της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ και ο προγραμματισμός για την υιοθέτηση και υλοποίησή τους, συνηγορούν στη δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου όπου κάθε παρέμβαση θα συμπληρώνει τον συνολικό σχεδιασμό, ώστε να μην υπάρχουν ανταγωνιστικές ή αντικρουόμενες παρεμβάσεις (σε νομικό, τεχνικό, κοινωνικό ή άλλο επίπεδο).

1. ΓΙΑΤΙ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ;

Την εποχή που το ζήτημα της κλιματικής κρίσης είναι στην κορυφή των προβλημάτων για την ανθρώπινη επιβίωση, σημειώνεται ότι π.χ. στην Ευρώπη, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για επιβλαβή επίπεδα ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου και για το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Τα σύγχρονα πολύπλοκα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, αποτελούν τεράστιες προκλήσεις σε τομείς όπως είναι η ενέργεια, οι μεταφορές, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και οι αστικές υποδομές. Ο μη προσεκτικός ή ο μη ολοκληρωμένος σχεδιασμός και εν τέλει η κακή ποιότητα κατασκευών και εγκαταστάσεων, οι ασυνέχειες στις υποδομές και τα δίκτυα και η κακή συντήρησή τους, το συχνά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και τα δημιουργούμενα προβλήματα λειτουργικότητας και ποικίλων εμποδίων στις μετακινήσεις, έχουν ως αποτέλεσμα ένα συχνά μη φιλικό, μη λειτουργικό και μη βιώσιμο αστικό περιβάλλον που επηρεάζει με τον ένα ή τον άλλο τρόπο τη λειτουργία των πόλεων και την ποιότητα ζωής κάθε πολίτη. Τα προβλήματα αυτά ασκούν μεγάλες πιέσεις στα υπάρχοντα μεταφορικά συστήματα και προκαλούν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, με κυριότερες την ατμοσφαιρική ρύπανση, το κυκλοφοριακό πρόβλημα και την ενίσχυση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Σε συνέχεια των παραπάνω, η σύνταξη της Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα θεωρείται απαραίτητη κατ' ελάχιστο για τους παρακάτω λόγους:

1. Έχει αναγνωριστεί ότι για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της χώρας και των σχετικών δεσμεύσεων της έως το 2030 και το 2050, η ενεργή μετακίνηση, δηλαδή το περπάτημα και το ποδήλατο, θα να πρέπει να αποτελέσουν μέρος της καθημερινότητας, και άμεσες και φυσικές επιλογές για τις μετακινήσεις των πολιτών προς το σχολείο, τη δουλειά, τους σταθμούς ΜΜΜ, για αναψυχή και άσκηση. Ως μέρος του στόχου για οικοδόμηση μιας κοινωνίας που θα λειτουργεί για όλους, είναι σκόπιμο όλο και περισσότεροι/ες να έχουν πρόσβαση σε ασφαλείς, και ελκυστικές διαδρομές για περπάτημα.
2. Το περπάτημα αποτελεί σκέλος της πολιτικής ενός συνολικού μετασχηματισμού των αστικών και περιαστικών περιοχών και προωθείται με στόχο την επίτευξη της κλιματικής τους ουδετερότητας μέχρι το 2050.
3. Το περπάτημα αναγνωρίζεται ως κορυφαία σωματική δραστηριότητα για τη διατήρηση της καλής σωματικής κατάστασης και τη βελτίωση της φυσικής και ψυχικής υγείας των πολιτών. Συγκεκριμένα, βοηθά στην πρόληψη και στη διαχείριση περισσότερων από 20 χρόνιων νόσων, όπως καρδιαγγειακών, εγκεφαλικών επεισοδίων, διαβήτη τύπου Β, άνοιας, παχυσαρκίας καθώς και μιας ποικιλίας μορφών καρκίνου. Συνδέεται επίσης με συνολικά οφέλη για την υγεία, όπως π.χ. με τη μείωση των κινδύνων τραυματισμού, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την αύξηση της παραγωγικότητας κ.λπ.
4. Η αύξηση του μεριδίου του περπατήματος ως καθημερινού τρόπου μετακίνησης, προϋποθέτει μακροπρόθεσμο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών, καθώς και ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης (κεντρική κυβέρνηση, περιφερειακή και τοπική αυτοδιοίκηση), των επιχειρήσεων, της κοινωνίας και των μεμονωμένων ατόμων.

5. Το περπάτημα πρέπει να αντιμετωπίζεται τόσο ως αυτόνομος τρόπος μετακίνησης όσο και ως αναπόσπαστο μέρος του συνολικού δικτύου μεταφορών, στη λογική των πολυτροπικών μετακινήσεων.

6. Μέσω της υλοποίησης της Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα, θα επιτευχθεί η μετάβαση από την αυτοκινητοκεντρική στην ανθρωποκεντρική κινητικότητα. Για να γίνει αυτό, απαιτείται η ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας βασισμένης σε μετρήσιμα στοιχεία (η συλλογή και αξιολόγηση των αποδεικτικών και μετρήσιμων δεδομένων είναι ένας από τους καλύτερους τρόπους για τη λήψη αποφάσεων και για την χάραξη πολιτικής, σε οποιοδήποτε πεδίο) που θα οδηγήσουν στην καθιέρωση μιας κοινής αναγνώρισης και καθιέρωσης «βαδίσιμου» αστικού και εξωστικού περιβάλλοντος.

2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ

Είναι γνωστό και αποδεκτό ότι, η μετατροπή των μετακινήσεων των πολιτών από «ανενεργές» σε «ενεργές» μπορεί να επιφέρει σημαντικά οφέλη για την υγεία και την οικονομία - και ο ευκολότερος τρόπος για να επιτευχθεί αυτό είναι να αυξηθούν περπάτημα και ποδήλατο. Ως προς το περπάτημα, για να συμβεί αυτό, θα πρέπει βελτιώνοντας υποδομές και κυκλοφοριακές συνθήκες το περπάτημα να είναι ευχάριστο, ασφαλές και όσο το δυνατόν πιο βολικό. Θα προκύψουν έτσι πολλά οφέλη στην καθημερινότητα, στην υγεία, στην ασφάλεια, στην πρόσβαση στις υπηρεσίες και στην κοινωνική επαφή, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης της αίσθησης της κοινότητας, σε αστικές και αγροτικές περιοχές.

Το περπάτημα, μαζί με το ποδήλατο, είναι τα πιο βιώσιμα μέσα για καθημερινές μετακινήσεις, το πρώτο για πιο μικρής κλίμακας και το δεύτερο για μεγαλύτερης. Ειδικότερα, τα έργα για το περπάτημα είναι τα πιο οικονομικά αλλά και το ίδιο το περπάτημα είναι ο πιο φτηνός τρόπος και προσιτός σε όλους/ες τρόπος, φιλικός προς το περιβάλλον, αθόρυβος και, καθαρός. Έχει μεγάλη σημασία ότι ο πεζός καταλαμβάνει ελάχιστο χώρο. Πράγματι, αποτελεί ένα μικρό κλάσμα του χώρου που αντιστοιχεί στον επιβάτη του αυτοκινήτου. Για μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις, το περπάτημα είναι ο πιο φιλικός «σύνδεσμος» από και προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Σύμφωνα με βιβλιογραφικές αναφορές με τα αποτελέσματα ποικίλων ερευνών ανά τον κόσμο, τα οφέλη από το περπάτημα ανήκουν στις παρακάτω κατηγορίες:

- **Κοινωνικά οφέλη:** υγεία και ευημερία, ασφάλεια, κοινωνική συνοχή, ισότητα κ.λπ.
- **Οικονομικά οφέλη:** τα οποία σχετίζονται με την ενίσχυση της αστικής ελκυστικότητας, της τοπικής οικονομίας, την προώθηση των αστικών αναπλάσεων και την εξοικονόμηση ενέργειας, αύξηση της χωρητικότητας των μέσων και υποδομών του τομέα των μεταφορών.
- **Περιβαλλοντικά οφέλη:** σχετικά με τη μείωση της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου, της τοπικής ρύπανσης, του θορύβου και με την αύξηση και προστασία των χώρων πρασίνου. Σημειώνεται επίσης ότι υψηλό ποσοστό των μετακινήσεων με περπάτημα γίνονται γιατί είναι

απαραίτητες για τα κατοικίδια σκυλιά, που ανήκουν στον πλούτο του ζωικού περιβάλλοντος της πόλης.

- **Πολιτικά οφέλη:** που συνδέονται με την κοινωνική συνοχή, την ισότητα και τον συμμετοχικό σχεδιασμό.

- **Οφέλη στη δημόσια υγεία:** χάρις στη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου, στην αύξηση του πρασίνου και στην άσκηση, στον περιορισμό του εγκλεισμού στο σπίτι και τη συνακόλουθη βελτίωση της ψυχολογίας.

3. ΟΡΑΜΑ

Το ποσοστό του περπατήματος θα αυξάνεται κυρίως όταν μεγαλώνει το μήκος και ο αριθμός των μετακινήσεων εκείνων που περπατούν και όταν όσοι/ες χρησιμοποιούν αυτοκίνητο αλλάξουν τις συνήθειες τους. Ο στόχος είναι το περπάτημα να γίνει περισσότερο επιθυμητό, διότι θα επικρατούν συνθήκες που θα το καθιστούν βιώσιμη, ασφαλή, ευχάριστη και πρακτική εναλλακτική λύση. Σύμφωνα με τα παραπάνω το ΟΡΑΜΑ της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ είναι :

Η ανάδειξη του περπατήματος ως καθημερινής, ασφαλούς, ευχάριστης, ελκυστικής και κορυφαίας επιλογής κυρίως για αυτόνομες κοντινές αποστάσεις ή ως μέρους συνδυασμένων μετακινήσεων.

Το όραμα αυτό εναρμονίζεται με :

- ο τους παγκόσμιους στόχους για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (SDGs),
- ο τις πολιτικές του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας,
- ο τις πρόσφατες κατευθύνσεις για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή της ΕΕ,
- ο τις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας,
- ο τις κατευθύνσεις των Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονούνται ή εκπονήθηκαν την τελευταία τριετία στις ελληνικές πόλεις,
- ο αρκετές από τις πολιτικές που ασκούνται τα τελευταία χρόνια από την Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού στη χώρα μας και
- ο τα λοιπά κατευθυντήρια εργαλεία στοχοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος, τη μείωση κατανάλωσης ενέργειας και για πιο ανθρώπινες μετακινήσεις.

4. ΣΚΟΠΟΣ

Βασικός σκοπός της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ είναι η διαμόρφωση μιας ισχυρής κουλτούρας που θα υποστηρίξει και προάγει σημαντικά την αύξηση του περπατήματος στην χώρα, θα καταστήσει τις ελληνικές πόλεις «βαδίσιμες» περιορίζοντας

την απόστασή τους από τις συνθήκες που επικρατούν για τον πεζό στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πόλεις και θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής.

Ειδικότεροι σκοποί της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ είναι :

α) να προσδιορίσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κατευθυντήριων γραμμών για το περπάτημα, που θα συνδυάζει τον χωροταξικό – πολεοδομικό – αστικό σχεδιασμό, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τον ενεργειακό σχεδιασμό για τη χώρα, λαμβάνοντας υπόψη θέματα Πολιτικής Προστασίας,

β) να καθορίσει ένα πλαίσιο σχεδιασμού με βάση το οποίο οποιαδήποτε επέμβαση στον αστικό και εξωαστικό χώρο να προσθέτει νέες, να διευρύνει τις υφιστάμενες υποδομές και να εμπλουτίζει τις υπηρεσίες για τη διευκόλυνση και προώθηση του περπατήματος ως βασικής επιλογής μετακίνησης των πολιτών,

γ) να αποτελέσει ένα εργαλείο χάραξης πολιτικής, λήψης και υποστήριξης αποφάσεων, προώθησης επενδύσεων και προετοιμασίας έργων, προσφέροντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο λύσεων και επιλογών για το περπάτημα,

δ) να καθορίσει τον ρόλο και τις ενέργειες που θα αναλαμβάνει η δημόσια διοίκηση, σε συνεργασία με τους δημόσιους και ιδιωτικούς εμπλεκόμενους φορείς για την προώθηση του περπατήματος,

ε) να καθορίσει ένα συγκεκριμένο Σχέδιο Δράσης με χρονοδιάγραμμα και αρμοδιότητες.

5. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το πεδίο εφαρμογής της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ αφορά στο σύνολο του εύρους του χωροταξικού – πολεοδομικού – αστικού σχεδιασμού, του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και του ενεργειακού σχεδιασμού για τη χώρα.

6. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Κύριες αρχές της παρούσας είναι οι ακόλουθες:

- Η άρση των εμποδίων πάσης φύσης που δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη του περπατήματος
- Η άρση των διακρίσεων και των αποκλεισμών, και η εξασφάλιση της δυνατότητας για περπάτημα όλων των πολιτών
- Η αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας», με έμφαση στη δημιουργία δικτύων για το περπάτημα χωρίς ασυνέχειες. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός των παρεμβάσεων και η συμβατότητά τους με τον συνολικό σχεδιασμό για τις μετακινήσεις

- Το ασφαλές περπάτημα και η διαφυγή του πληθυσμού σε συνθήκες πανικού λόγω έκτακτων συμβάντων.
- Η αποτελεσματικότητα υλοποίησης των στόχων μέσω του σχεδίου δράσης και των προτεινόμενων μέτρων
- Το εφικτό των οικονομικών και επιχειρησιακών παραμέτρων των έργων για το περπάτημα με σωστή αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων. Η ανάπτυξη δημιουργικών συνεργασιών και συμμετοχικών διαδικασιών με «εταίρους» φορείς που έχουν εύλογο ενδιαφέρον για την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων (π.χ. υπηρεσίες της κεντρικής / αποκεντρωμένης διοίκησης, υπηρεσίες των ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, εθελοντικές οργανώσεις, φορείς συλλογικής εκπροσώπησης της κοινότητας ΑμεΑ, περιβαλλοντικοί και περιπατητικοί σύλλογοι, κοινωνικοί εταίροι, ακαδημαϊκοί και ερευνητικοί φορείς, κ.λπ.), για τα θέματα της φυσικής προσβασιμότητας και της κλιματικής αλλαγής
- Η πρόβλεψη μηχανισμού αξιολόγησης και αναθεώρησης του Σχεδίου

7. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ εστιάζει στον αποτελεσματικό ανασχεδιασμό και στην ενίσχυση των παρεμβάσεων για το περπάτημα σύμφωνα με κατευθύνσεις και προτεραιότητες που έχουν τεθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ εξειδικεύει:

- τα αναγκαία μέτρα για την προώθηση του περπατήματος,
- τις αναγκαίες ρυθμίσεις για την εξασφάλιση της παρακολούθησης, αξιολόγησης και επανεξέτασης μέτρων και δράσεων. Η ανάλυση SWOT αναδεικνύει τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία καθώς και τις ευκαιρίες/προκλήσεις και απειλές,
- τις αναγκαίες ρυθμίσεις που θα διασφαλίσουν ότι ο σχεδιασμός, η εφαρμογή, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση των μέτρων είναι σε στενή συνεργασία με την κοινωνία των πολιτών και με τους εμπλεκόμενους φορείς σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ δίνει έμφαση σε στοχευμένες τομεακές και οριζόντιες παρεμβάσεις, σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες στρατηγικές και πολιτικές διαφόρων επιπέδων και θεματικών πεδίων, που σχετίζονται έμμεσα και άμεσα με το θέμα. Οι παραπάνω στρατηγικές και πολιτικές, όπως είναι η ευρύτερη πολιτική για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης, η πολιτική για την προσβασιμότητα, η εθνική αστική ατζέντα, οι πολιτικές για τη δημόσια υγεία, για την κοινωνική συνοχή κ.ά είναι τόσο αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, όσο και άλλων Υπουργείων.

Ταυτόχρονα η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ, λαμβάνει υπόψη της νέα δεδομένα των καιρών, όπως η πρόσφατη κοινωνικοοικονομική και υγειονομική κρίση, η οποία και ανέδειξε νέα προβλήματα, καθώς όμως και νέες λύσεις και προοπτικές για την άρση των εμποδίων κάθε μορφής κυρίως σε αστικές περιοχές. Οι προοπτικές αυτές αφορούν την αλλαγή κουλτούρας και καθημερινότητας των πολιτών, την ανθεκτικότητα του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος κ.λπ.

Επισημαίνεται επίσης ότι, η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ υπογραμμίζει την υποχρέωση της ελληνικής πολιτείας να σέβεται, να προστατεύει και να προωθεί τα ανθρώπινα και θεμελιώδη δικαιώματα, τα οποία διασφαλίζονται από τις διεθνείς συνθήκες και την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, με τις οποίες έχει εναρμονιστεί η ελληνική έννομη τάξη. Η ανάλυση SWOT που ακολουθεί, αναδεικνύει τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία καθώς και τις ευκαιρίες/προκλήσεις και απειλές της πρώτης Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα.

8. SWOT ANALYSIS

Οι προκλήσεις που σχετίζονται με την αύξηση του μεριδίου του περπατήματος στις μετακινήσεις σχετίζονται με πολλά ζητήματα σε διάφορα επίπεδα. Τα δυνατά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1

Δυνατά σημεία	Αδυναμίες
✓ Η ισχυρή πολιτική στήριξη για τη βελτίωση της πεζή μετακίνησης και των αντίστοιχων υποδομών ✓ Η ανάπτυξη νέων γραμμών και μέσων ΜΜΜ και οι αναπλάσεις του αστικού περιβάλλοντος που ενθαρρύνουν το περπάτημα και καθιστούν εφικτό τον συνδυασμό του με την ποδηλασία και τη δημόσια συγκοινωνία ✓ Η ισχυροποίηση του νομοθετικού πλαισίου και των προδιαγραφών των υποδομών για το περπάτημα ✓ Η ύπαρξη και αξιοποίηση εργαλείων χωρικού σχεδιασμού όπως τα ΣΟΑΠ, τα ΤΠΣ, τα ΕΠΣ, κ.α.	✓ Η καθυστερημένη επικαιροποίηση ή και συνεργασία υφιστάμενων χωρικών/πολεοδομικών σχεδίων και κυκλοφοριακών μελετών ✓ Η υφιστάμενη νοοτροπία ως προς το περπάτημα που είναι εξαρτημένη απολύτως από το αυτοκίνητο ✓ Το έντονο ανάγλυφο της χώρας που δυσκολεύει το περπάτημα ✓ Το πολύ στενό οδικό δίκτυο που αφήνει λίγα περιθώρια για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων των οποίων το πλάτος είναι κατά κανόνα πολύ μικρότερο του οριζόμενου από τις προδιαγραφές ✓ Η απουσία πεζοδρομίων σε πολλούς δρόμους των επαρχιακών πόλεων ✓ Η συμπεριφορά κάποιων οδηγών στη χώρα μας που σταθμεύουν επί των πεζοδρομίων ✓ Η έλλειψη διαβάσεων και η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από αυτοκίνητα και δίκυκλα σε στενούς δρόμους ✓ Ο μη συντονισμός των σχεδιασμών (π.χ. στο εσωτερικό των Δήμων, μεταξύ όμορων Δήμων, μεταξύ Δήμων και μεταξύ Περιφερειών) με αποτέλεσμα τη δημιουργία ασυνεχών δικτύων για περπάτημα με ιδιαίτερες επιπτώσεις για τους ηλικιωμένους, τους ανάπηρους και τα παιδιά. ✓ Οι κακοτεχνίες και η ελλιπής συντήρηση των υποδομών με αποτέλεσμα τη μη λειτουργικότητά τους μετά από ένα διάστημα ✓ Η με αραιή δόμηση και χωρίς όρια διάχυση των ελληνικών πόλεων που μετατρέπει πρώην κατοίκους των κέντρων, οι οποίοι περπατούσαν, σε κατοίκους των νέων προαστίων, εξαρτημένους από το αυτοκίνητο.

Ευκαιρίες	Απειλές
✓ Οι διατιθέμενοι σημαντικοί οικονομικοί πόροι, κυρίως Ευρωπαϊκοί ✓ Η χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ 160 Δήμων από το Πράσινο Ταμείο και η προώθηση μιας νέας προσέγγισης σχεδιασμού των μετακινήσεων με όρους βιωσιμότητας (προώθηση φιλικών μέσων μετακίνησης και περιορισμός των ΙΧ) ✓ Η επικαιροποίηση της νομοθεσίας για την προσβασιμότητα ✓ Η χρηματοδότηση αστικών αναπλάσεων με βιοκλιματικά κριτήρια από το Πράσινο Ταμείο ✓ Η αξιοποίηση νέων τεχνολογικών εργαλείων και “έξυπνων” υποδομών για βελτίωση της «ενεργής κινητικότητας» σε όλα τα επίπεδα	✓ Οι διαρκώς επιδεινούμενες επιπτώσεις της κλιματικής απορρύθμισης και παράλληλα η υποτίμηση από κάποιες πλευρές της σοβαρότητάς της στην Ελλάδα και στο εξωτερικό ✓ Η αβεβαιότητα για την εξέλιξη της πανδημίας και της παγκόσμιας οικονομίας ✓ Η αύξηση του κόστους των κατασκευαστικών υλικών και της ενέργειας λόγω πληθωρισμού, που στενεύει τα περιθώρια εκτέλεσης έργων για το περπάτημα. ✓ Η συνεχιζόμενη αύξηση των αυτοκινήτων και ο εντεινόμενος κορεσμός που επιδεινώνουν τις συνθήκες για το περπάτημα

9. ΠΟΙΟΥΣ ΑΦΟΡΑ

Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ αφορά το σύνολο των κατοίκων και των επισκεπτών της χώρας. Αφορά περισσότερο εκείνους που σήμερα περπατούν, όπως είναι οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας, οι οποίοι στην πλειονότητά τους κατευθύνονται με τα πόδια στις στάσεις και αποχωρούν με τον ίδιο τρόπο από αυτές. Αφορά επίσης εκείνους και εκείνες που δεν διαθέτουν όχημα, είτε λόγω ηλικίας (μαθητές και μαθήτριες) είτε λόγω χαμηλού εισοδήματος. Το περπάτημα ενδιαφέρει επίσης τις μαμάδες ή τους μπαμπάδες που βγάζουν βόλτα τα μωρά τους με το καροτσάκι, τους ανάπηρους που ο μοναδικός χώρος για να κινούνται με τα αμαξίδια τους είναι τα πεζοδρόμια και τους ηλικιωμένους που έχουν πια άνεση χρόνου και θα επιθυμούσαν να περπατούν. Εννοείται ότι αφορά και τους χρήστες μηχανοκίνητων μέσων που αν οι συνθήκες ήταν κατάλληλες, ενδεχομένως θα επέλεγαν να αρχίσουν να περπατούν.

10. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΩΝ

Οι πεζοί αποτελούν μία κατηγορία, η οποία περιλαμβάνει όλες τις πληθυσμιακές ομάδες ενώ παρουσιάζει υψηλό βαθμό διαφοροποίησης ως προς τις ιδιαιτερότητες του κάθε μετακινούμενου. Για τον λόγο αυτόν, προτείνονται αρκετοί ορισμοί που σχετίζονται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις φυσικές ικανότητες και την ηλικία (ιδιαίτερης σημασίας είναι η ομάδα που περιλαμβάνει τα «ευάλωτα άτομα», όπως τα άτομα με αναπηρία, τους ηλικιωμένους και τα παιδιά). Τα χαρακτηριστικά των διαφόρων ομάδων, ποικίλουν και επηρεάζουν την οδική τους συμπεριφορά και τις επιλογές μετακίνησης. Τα χαρακτηριστικά αυτά σχετίζονται με τη σωματική διάπλαση, τη φυσική και νοητική/γνωστική κατάσταση, την ηλικία κ.λπ. Σχηματικά τα ανωτέρω παρουσιάζονται στον Πίνακα 2:

Πίνακας 2

Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά του κάθε πεζού		Επιλογές και συμπεριφορά του πεζού ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τα δικά του και του οδικού περιβάλλοντος	
Ύψος		Ορατότητα / οπτικό πεδίο προς το πέριξ περιβάλλον	
Αντανεκλαστικά		Αμεσότητα της αντίδρασης σε επικίνδυνες καταστάσεις	
Αντοχή		Διανυόμενη απόσταση χωρίς στάση για ξεκούραση	
Οπτική αντίληψη - Όραση		Έλεγχος του περιβάλλοντος κίνησης Απαιτούμενος χρόνος για τη λήψη αποφάσεων Αποφυγή περπατήματος τη νύχτα	
Κινητική ικανότητα		Αποφυγή έντονων κλίσεων και σκαλοπατιών Φοβίες ως προς τη διάσχιση οδού	
Συγκέντρωση προσοχής & ικανότητα αντίληψης		Φοβίες ως προς την κίνησή του σε άγνωστα περιβάλλοντα Κατανόηση κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης Δυνατότητα διάσχισης οδού	
Ευαισθησία ως προς τις περιβαλλοντικές συνθήκες		Επιλογή διαδρομής ή και αποφυγή περπατήματος ανάλογα με τις συνθήκες	
Ισορροπία		Αποφυγή ανώμαλων εδαφών και μη συντηρημένων πεζοδρομίων	
Ευαισθησία ως προς τις συνθήκες ασφάλειας		Αποφυγή περπατήματος σε άγνωστο οδικό περιβάλλον και σε δρόμους υψηλής ταχύτητας	
Ταχύτητα περπατήματος		Ικανότητα ανάπτυξης ταχύτητας ανάλογα με τον σκοπό της μετακίνησης	
Αντίληψη της ταχύτητας και της απόστασης των διερχομένων οχημάτων		Επιλογή ήσυχων δρόμων από πλευράς οδικής κυκλοφορίας	
Ικανότητα εντοπισμού πηγών ήχου / θορύβου		Αποφυγή περπατήματος ή προτίμηση διαδρομών με μικρή παρουσία αυτοκινήτων	

Στην Αθήνα καταγράφηκε ότι η μέση ελεύθερη ταχύτητα, συνολικά για όλες τις κατηγορίες ηλικιών, είναι 5,3 χλμ/ώρα (για τις γυναίκες στο σύνολο των ηλικιών είναι 5,1 χλμ/ώρα και για τους άνδρες 5,5 χλμ/ώρα). Πρόκειται για ταχύτητες που ελάχιστα διαφέρουν από το όριο που το περπάτημα μετατρέπεται σε τρέξιμο - 7,6 χλμ/ώρα. Αντίθετα, προκειμένου για άτομα με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενα άτομα η ταχύτητα πέφτει στα 1,8 χλμ την ώρα (Οδηγίες Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους» 1988). Τα παραπάνω αποτελούν μέσους όρους. Από τεχνικής πλευράς ισχύουν οι παρακάτω ομαδοποιήσεις:

(α) πεζοί :

Στην ελληνική νομοθεσία η έννοια του πεζού αναφέρεται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ, άρθρο 38, άρθρο 45). Στους πεζούς συγκαταλέγονται όλα τα άτομα με μόνιμες ή προσωρινές αναπηρίες, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών αναπηρικών αμαξιδίων, και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (ηλικιωμένοι, παιδιά, έγκυοι) τα εμποδιζόμενα άτομα (ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές, μεταφορείς φορτίων κ.λπ.)

(β) άτομα με αναπηρία :

Ως άτομα με αναπηρία θεωρούνται τα άτομα με μακροχρόνιες σωματικές, νοητικές, ψυχικές ή αισθητηριακές διαταραχές, οι οποίες σε αλληλεπίδραση με διάφορα εμπόδια δύνανται να παρεμποδίσουν την πλήρη και αποτελεσματική συμμετοχή τους στην κοινωνία σε ίση βάση με τους άλλους πολίτες (Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία-N.4074/2012). Όσον αφορά στην κινητικότητα, οι αναπηρίες που βιώνουν τα άτομα αυτά σε συνδυασμό με τα περιβαλλοντικά εμπόδια καθιστούν δυσκολότερη έως αδύνατη την μετακίνησή τους στην πόλη. Τα παραπάνω αφορούν σε όλες τις κατηγορίες της αναπηρίας αλλά και σε χρόνιες παθήσεις ή προβλήματα υγείας που επηρεάζουν την ισορροπία και την αντοχή. Είναι αποδεδειγμένο από την έως τώρα εμπειρία, ότι όπου η συγκεκριμένη ομάδα, εξυπηρετείται με τον καλύτερο τρόπο, καλύπτεται και το σύνολο των αναγκών και απαιτήσεων των υπόλοιπων πεζών.

(γ) ηλικιωμένοι:

Η πλειονότητα των ηλικίας μεγαλύτερης των 75 και το 20% του συνολικού πληθυσμού έχουν κάποια αναπηρία: προβλήματα όρασης, ακοής (διάκρισης και εντοπισμού θορύβων), νόησης, μνήμης, αστάθειας και έλλειψης ισορροπίας, εξασθένησης της προσοχής, της αντοχής στις υψηλές ή χαμηλές θερμοκρασίες και την υγρασία, ικανότητας αξιολόγησης των κινδύνων και ετοιμότητας για την αποφυγή τους, υπερβολικής εμπιστοσύνης στην τήρηση των κανόνων από τους οδηγούς κ.λπ. Φυσικά σε περίπτωση οποιουδήποτε ατυχήματος οι συνέπειες για αυτούς είναι πολύ σοβαρότερες.

Δεν υπάρχει σαφής ηλικιακός ορισμός για το ποιοι θεωρούνται ηλικιωμένοι χρήστες του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς η διαδικασία της γήρανσης διαφέρει από άτομο σε άτομο, ωστόσο συνήθως σε αυτήν την κατηγορία νοούνται άτομα που βρίσκονται σε προχωρημένη ηλικία άνω των 75 ετών (10 περίπου χρόνια μετά την μέση ηλικία συνταξιοδότησης). Στις φυσιολογικές μεταβολές που επηρεάζουν την ικανότητα μετακίνησης των ατόμων αυτών συγκαταλέγονται η μεταβολή της αναλογίας βάρους / ύψους (το ύψος μειώνεται), οι μεταβολές στο μυοσκελετικό σύστημα και στις αρθρώσεις, η μείωση της μυϊκής δύναμης (αναφέρεται ενδεικτικά η «απαιτούμενη δύναμη στήριξης στις χειρολαβές»), η προοδευτική μείωση της λειτουργικότητας των οργανικών συστημάτων, η σταδιακή εξασθένηση των αντανακλαστικών, κ.ο.κ. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν προβλήματα ισορροπίας και αντοχής που προκαλούν μεταβολές στην κινητική ικανότητα των ηλικιωμένων. Το 2040, η ομάδα αυτή θα αποτελεί το 14,4% του συνολικού πληθυσμού, έναντι του 7,5% που ήταν το 2003, μια αύξηση, σχεδόν στο διπλάσιο¹. Περίπου το 45% των ατόμων ηλικίας 75 ετών κι άνω ανέφεραν ότι παρουσιάζουν προβλήματα στην καθημερινή τους ζωή, φυσικά ή νοητικά, εκ των οποίων το 27% ανέφερε πως είχε πολύ σοβαρού βαθμού αναπηρία. Η έντονη επιθυμία των ηλικιωμένων να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους και να ζήσουν στο δικό τους σπίτι σε συνδυασμό με τη βελτιωμένη υγειονομική περίθαλψη, την κοινωνική μέριμνα, τις εξελίξεις στην τεχνολογία, και σε ορισμένες περιπτώσεις την αυξανόμενη αγοραστική δύναμη, θα διασφαλίσει ότι θα μπορούν και θα συνεχίσουν να το κάνουν. Το γεγονός αυτό εντείνει την ανάγκη για ένα πιο προσβάσιμο δομημένο περιβάλλον διότι ενδεχομένως να ζουν μόνοι/ες τους και δεν θα τους βοηθά κάποιος για να βγαίνουν στον δρόμο.

¹ Eurostat

(δ) παιδιά:

Τα παιδιά είναι ιδιαίτερα ευπαθείς χρήστες της οδού. Σε ηλικία από 0-4 ετών (βρέφη και νήπια) μεταφέρονται κατά κανόνα με παιδικό αμαξίδιο μετά τον 1^ο χρόνο και με τα πόδια στη συνέχεια με τη βοήθεια συνοδού. Στα βρέφη και στα νήπια δημιουργείται συχνά αίσθημα ανασφάλειας από την ανάβαση / κατάβαση από το πεζοδρόμιο και από τυχόν εμπόδια και κακοτεχνίες. Τα νήπια που περπατούν χαρακτηρίζονται συχνά από αστάθεια βάδισης και μειωμένη αίσθηση κινδύνου και αντίληψης του ευρύτερου χώρου. Μέχρι την ηλικία των 9-10 ετών, θεωρούνται ως περισσότερο ευάλωτα λόγω της μειωμένης ικανότητας συγκέντρωσης της προσοχής στην οδική κυκλοφορία. Επιπλέον τα παιδιά έχοντας εμπιστοσύνη στους ενήλικες ότι τα προσέχουν, καθίστανται περισσότερο ευάλωτα. Παιδιά άνω των 12 ετών, αλλά όχι μικρότερα, θεωρείται ότι έχουν αποκτήσει συμπεριφορά ενηλίκων και άρα μπορούν να κινούνται με σχετική ασφάλεια στους δρόμους. Ωστόσο, μέχρι να ολοκληρωθεί η σωματική τους διάπλαση είναι δύσκολο να γίνουν αντιληπτά από τους οδηγούς, ιδίως όταν βρίσκονται ανάμεσα σε σταθμευμένα οχήματα ή όταν η στάθμευση φτάνει μέχρι και τη γωνία του δρόμου, μπροστά σε διαβάσεις. Δεν πρέπει να υποτιμάται ότι τα παιδιά όταν είναι με παρέα άλλων παιδιών εφευρίσκουν παιχνίδια στον δρόμο με το οτιδήποτε και αυτό τα καθιστά απρόσεκτα, καθώς πολλές φορές περπάτημα και τρέξιμο εναλλάσσονται. Τα παραπάνω σημαίνουν ότι οι οδηγοί, ειδικότερα σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, που όταν έχουν όριο ταχύτητας τα 20χλμ/ώρα είναι δρόμοι και για παιχνίδι, πρέπει όχι μόνο να το τηρούν αλλά να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή, ώστε να μην αιφνιδιάζονται από τα παιδιά.

(ε) άτομα με μειωμένη κινητικότητα (έγκυες γυναίκες, τραυματίες, ταξιδιώτες με βαριές αποσκευές κ.λπ.):

Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται άτομα που παρουσιάζουν, για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, μειωμένη ικανότητα μετακίνησης, είτε για φυσικούς λόγους είτε λόγω εξωτερικών εμποδίων. Η μετακίνηση των ατόμων αυτών διευκολύνεται ιδιαίτερα από την ύπαρξη μόνιμων υποδομών για υποστήριξη της μετακίνησης ατόμων με αναπηρίες.

11. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Ο σχεδιασμός δικτύων πεζών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει το περπάτημα σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους μετακίνησης και να στοχεύει στην αξιοποίηση κατά το δυνατόν των πλεονεκτημάτων του για τον μετακινούμενο και το αστικό περιβάλλον, ελαχιστοποιώντας την επίδραση των ανασταλτικών παραγόντων. Για να επιτυγχάνεται αυτό, ο σχεδιασμός πρέπει να εξυπηρετεί και να ικανοποιεί (α) τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ομάδων μετακινούμενων, (β) τον σκοπό των μετακινήσεων με τα πόδια και (γ) να συμβάλει στη γενικότερη ανάπτυξη του περιβάλλοντος των διαδρομών των δικτύων. Στο παραπάνω πλαίσιο, μπορούν συνοπτικά να αναφερθούν οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού των δικτύων πεζών:

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ για όλους (Accessibility)

Τα δίκτυα για τους πεζούς πρέπει να εξασφαλίζουν τη φυσική προσβασιμότητα, δηλαδή την αυτόνομη, απρόσκοπτη και ανεξάρτητη μετακίνηση όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Safety)

Ένα δίκτυο πεζή μετακίνησης πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια όλων των κατηγοριών πεζών, καθώς αποτελούν την πλέον ευάλωτη ομάδα χρηστών του οδικού χώρου, λόγω του σημερινού μικρού εύρους των πεζοδρομίων, της απουσίας διαβάσεων, καθώς και της παντελούς έλλειψης παθητικής ασφάλειας. Η ασφάλεια εξαρτάται επίσης από την ύπαρξη εμποδίων, τον επαρκή φωτισμό, την επαρκή σήμανση, τη συμπεριφορά των οδηγών, τη συντήρηση των οχημάτων, την αστυνόμευση, κ.ο.κ.

ΣΥΝΟΧΗ – ΣΥΝΕΧΕΙΑ (Coherence – Continuity)

Η συνοχή είναι η παράμετρος που αναφέρεται στη συγκρότηση και στα κοινά χαρακτηριστικά των διαδρομών του περπατήματος σε δίκτυο. Η συνέχεια είναι η παράμετρος που περιγράφει την αναγκαία φυσική συνέχεια των διαδρομών περπατήματος που είναι ελεύθερες από εμπόδια και ασυνέχειες. Συνεχείς διαδρομές σε συνεκτικό δίκτυο εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, είναι συνεπείς στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» η οποία αποκτάται μέσω μιας σειράς αλληλεξαρτώμενων και αλληλοσυμπληρούμενων παρεμβάσεων, που διασφαλίζουν τη συνεχή, αυτόνομη και χωρίς εμπόδια κίνηση όλων των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και γενικότερα των εμποδιζόμενων ατόμων).

ΣΥΝΤΟΜΙΑ / ΑΜΕΣΟΤΗΤΑ (Directness)

Η συντομία είναι η παράμετρος που εξασφαλίζει ότι η κίνηση του πεζού από το ένα σημείο στο άλλο ακολουθεί την πιο σύντομη διαδρομή σε μήκος και σε χρόνο. Η συντομία εξασφαλίζεται με παρεμβάσεις που αποτρέπουν τις άσκοπες ή/και επικίνδυνες παρακάμψεις, ασυνέχειες και εμπόδια και υλοποιείται με μέσω υψηλής πυκνότητας διαβάσεων (όχι μόνο στις διασταυρώσεις), μεγάλους χρόνους πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες πεζών, στοές που διαπερνούν τα οικοδομικά τετράγωνα, εξομάλυνση και άνετη μετακίνηση σε σημεία έντονων κλίσεων, ράμπες κ.λπ. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι πεζοί (εκείνοι/ες που μπορούν) όταν η υποδομή δεν προβλέπει τις διαδρομές που τους εξυπηρετούν την παρακάμπτουν αυθόρμητα (π.χ. περνώντας εμπόδια, περνώντας απέναντι εκτός διαβάσεων σε αρτηρίες κ.λπ.) διακινδυνεύοντας τη ζωή τους.

ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΑΝΕΣΗ (Attractiveness - Comfort)

Η ελκυστικότητα είναι η παράμετρος που σχετίζεται με την αισθητική και τη φιλική λειτουργία ενός δικτύου για τους πεζούς. Οι ελκυστικές διαδρομές χαρακτηρίζονται από ποικιλία χρήσεων γης, μικρά μήκη πλευρών οικοδομικών τετραγώνων, καλή αναλογία μεταξύ ύψους κτιρίων και πλάτους πεζοδρομίων και οδών, ενδιαφέρουσες για τον πεζό δραστηριότητες στα ισόγεια, αρχιτεκτονική ταυτότητα των παρόδιων κτιρίων, πόλους αναφοράς, αναγνωσιμότητα του ευρύτερου περιβάλλοντος, ανθρώπινη κλίμακα, ύπαρξη μικρών και μεγάλων χώρων πρασίνου, καλά σχεδιασμένο αστικό εξοπλισμό, εσωτερικούς διαδρόμους για μέσα μικροκινητικότητας, συμπληρωματικά του περπατήματος κ.λπ.). Η άνεση είναι η παράμετρος που σχετίζεται με το μικροκλίμα, τη θερμοκρασία, την οπτική και την ακουστική, τον καθαρό αέρα, την απουσία εμποδίων και υπερβολική πυκνότητα πεζών.

Υπογραμμίζεται επίσης ότι οι συνθήκες στο πεζοδρόμιο εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας στο οδόστρωμα. Οι υψηλές ταχύτητες και φόρτοι, τα υψηλά ποσοστά φορτηγών, οι επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις δεν είναι ότι ένας πεζός θα ήθελε να συμβαίνει δίπλα του.

ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ (Multimodality)

Πολυτροπικότητα είναι η χρήση διαφόρων μέσων μετακίνησης, συμπληρωματικών του περπατήματος. Το ζητούμενο είναι ο μετακινούμενος να χρησιμοποιεί κάθε φορά εκείνο το μέσο που υποκαθιστά το αυτοκίνητο και προσαρμόζεται πιο αρμονικά στα διαφορετικά περιβάλλοντα της συνολικής διαδρομής. Η δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο είναι οι βασικοί στυλοβάτες αυτών των μέσων που συγκροτούν τα πολυτροπικά συστήματα της βιώσιμης κινητικότητας.

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Αυτό που εκτιμά πολύ ο πεζός και ιδιαίτερα ο επισκέπτης είναι να αισθάνεται ότι η πολιτεία δεν τον έχει αφήσει στη τύχη του. Τον νοιάζει να ξέρει πού βρίσκεται και το πώς θα κατευθύνεται στον προορισμό του. Φυσικά ο σημερινός πεζός διαφέρει πολύ από τον πεζό του χτες. Τα 'έξυπνα' τηλέφωνα τον συντροφεύουν, όμως δεν είναι όλοι χρήστες τους. Ο εξοπλισμός του δρόμου πρέπει λοιπόν να περιλαμβάνει πλούσιο δίκτυο από κατευθυντήριες πινακίδες, πληροφοριακές πινακίδες, χάρτες ακόμη και μακέτες. Οι πινακίδες ενημέρωσης ως προς την ταυτότητα και την ιστορία του κτηρίου στο οποίοι βρίσκονται μπροστά ή ως προς γεγονότα τα οποία συνέβησαν γύρω από το συγκεκριμένο σημείο συμβάλουν πολύ στην ανάδειξη της ιστορίας της πόλης.

Επίσης ο εξοπλισμός πληροφόρησης (σε τρεις τουλάχιστον γλώσσες) για ενδιαφέρουσες χρήσεις και της απόστασής του με τα πόδια από αυτές είναι βασικό κριτήριο του πόσο φιλόξενη είναι μια πόλη. Ειδικά για τον επισκέπτη που επιθυμεί να γνωρίσει βαθύτερα την καθημερινότητά της είναι σημαντικό να παρέχεται πληροφόρηση εκτός από το δίκτυο περπατήματος και για τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας και ενοικιαζόμενων ποδηλάτων.

Στην ποιότητα εξυπηρέτησης περιλαμβάνονται όλες οι ελευθερίες κίνησης του πεζού που εγγυώνται υποδομές και συνθήκες που δεν βάζουν φραγμούς τόσο στο επίπεδο της πόλης, όπως είναι η επιλογή και προσπέλαση του μέσου και της γραμμής δημόσιας συγκοινωνίας που προτιμά (π.χ. άνεση και αμεσότητα προσπέλασης του προορισμού) όσο και στο επίπεδο του κάθε δρόμου και της κίνησης στα πεζοδρόμια (κίνηση χωρίς εμπλοκές και αλλαγές στην ταχύτητα βαδίσματος, κίνηση χωρίς προβλήματα όταν έχει βγάλει βόλτα ένα μωρό, κουβαλά ψώνια κ.λπ.). Η ελευθερία να περνά ο πεζός στο απέναντι πεζοδρόμιο όταν επιθυμεί να επισκέπτεται κάποια χρήση που τον ενδιαφέρει είναι επίσης πολύ σημαντική, για αυτό πρέπει η πλειονότητα των δρόμων που στο δίκτυο ιεράρχησης είναι απλοί δρόμοι κατοικίας (αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 70% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου) να λειτουργούν ως ήπιας κυκλοφορίας και να έχουν όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα. Σε αυτούς εσωτερικές διαβάσεις δεν χρειάζονται.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΦΙΚΤΕΣ

Η βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα δεν είναι έργο που σε συνθήκες κλιματικής κρίσης μπορεί να περιμένει. Είναι ένα έργο που πρέπει να απλωθεί γρήγορα στο σύνολο κάθε πόλης και επομένως να έχει χαμηλό κόστος. Δύο είναι οι αρχές σχεδιασμού:

- Μέγιστο αποτέλεσμα με ελάχιστο κόστος,
- Έργα ελαφρά ως υποδομή, γρήγορα στην κατασκευή και με χαμηλό κόστος.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η με νόμο μείωση στο οδικό δίκτυο του ορίου ταχύτητας από 50χλμ/ώρα στα 30χλμ/ώρα. Εννοείται ότι με ειδική κυκλοφοριακή μελέτη θα μπορεί το όριο αυτό να επιστρέφει στα 50χλμ/ώρα εφόσον τεκμηριώνεται στους ιεραρχημένους δρόμους. Η αντίστροφη διαδικασία ισχύει σήμερα. Χρειάζεται τεκμηρίωση για να μειωθεί το όριο ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα. Τεκμηρίωση του ορθού του στόχου να μειωθούν τα ατυχήματα. Με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα προφανώς οι πεζοί θα αποκτήσουν νέες ελευθερίες και μια πολύ διαφορετική θέση στον δρόμο. Το όλο έργο δεν έχει κόστος άλλο από την προμήθεια και τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης και φυσικά δια μιας θα αλλάξει τις συνθήκες σε όλη την Ελλάδα.

ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Η συμμετοχή των πολιτών στον σχεδιασμό, ειδικότερα για έργα βιώσιμης κινητικότητας και αστικών αναπλάσεων, αναγνωρίζεται πλέον ως βασική συνιστώσα της διαδικασίας σχεδιασμού, και επιτάσσεται από τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Οι κοινωνικοί φορείς μιας συντεταγμένης Πολιτείας, αλλά και κάθε κάτοικος, γνωρίζουν πολύ καλά τις ιδιαιτερότητες του τόπου τους, συνεπώς θα μπορούσε να είναι πολύτιμοι για την επιλογή των μέτρων που θα εφαρμοστούν. Οι αστικές αναπλάσεις γενικότερα, μέχρι σήμερα "περιορίζονται" σε σημειακές, αισθητικές ή αποσπασματικές παρεμβάσεις (αλλαγή υλικών, σημειακοί εξωραϊσμοί κ.λπ.), ενώ οι ανάγκες στην πλειονότητα των ελληνικών πόλεων είναι αρκετά πιο σύνθετες και σχετίζονται με νέες κοινωνικές διεργασίες, απαξίωση ή/και εγκατάλειψη χώρων και χρήσεων καθώς και πληθώρα ζητημάτων που μπορούν να αναδειχθούν μέσα από δομημένες συμμετοχικές διαδικασίες (βλ. κείμενη νομοθεσία : άρθρα 8-17 του ν.2508/1997). Βασική παράμετρος σχεδιασμού που υιοθετείται στην Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα, είναι η διασφάλιση δομημένων συμμετοχικών διαδικασιών με στόχο την εμπλοκή των ωφελούμενων χρηστών. Η συμμετοχική διαδικασία δύναται να περιληφθεί στο πλαίσιο μελέτης κοινωνικών επιπτώσεων (σύνταξη τεχνικής έκθεσης) που εντάσσεται οργανικά στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων, εφόσον απαιτείται, και υποβάλλεται στην προβλεπόμενη θεσμικά διαδικασία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ), αν απαιτείται.

ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ : ειδικότερα για το αστικό περιβάλλον, επιπρόσθετες παράμετροι σχεδιασμού που σχετίζονται με τις ασφάλεια, συνοχή, ελκυστικότητα, άνεση και ευκολία στη χρήση των αστικών υποδομών, καθορίζονται από τα εγκεκριμένα πολεοδομικά σταθερότυπα (ΦΕΚ 285 Δ'/2004) σύμφωνα με τα οποία:

- Υπάρχει νοηματική συσχέτιση μεταξύ χώρων πρασίνου και λειτουργιών εκπαίδευσης καθώς οι ακτίνες εξυπηρέτησης χώρων πρασίνου προσιδιάζουν σε αυτές των εκπαιδευτικών δομών

- Προσδιορίζεται η συνέχεια / ασυνέχεια του οδικού δικτύου και η κατάταξή του σε κατηγορίες (πρωτεύουσες, δευτερεύουσες, συλλεκτήριες αρτηρίες κ.λπ.)
- Δίνονται κατευθύνσεις για τη διαστασιολόγηση πεζοδρομίων, όπως και στον παρόντα οδηγό, και αυτή, συσχετίζεται με τη χωρική ενότητα στην οποία γίνεται η παρέμβαση

ΠΙΛΟΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ

Ενθαρρύνεται η εφαρμογή πιλοτικών εφαρμογών για καινοτόμες λύσεις και προτάσεις, κατάλληλα τεκμηριωμένες, με δοκιμαστικά προσωρινά μέτρα σε επιλεγμένα σημεία του αστικού ιστού, προκειμένου αυτές να αξιολογηθούν για την αποτελεσματικότητα και την ορθότητά τους και τα στοιχεία που θα προκύψουν να βοηθήσουν για τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου. Κάθε πιλοτική εφαρμογή πριν από την υλοποίησή της, θα πρέπει να λαμβάνει τη σύμφωνη γνώμη των συναρμόδιων Υπουργείων, και να ακολουθείται από υποβολή μελέτης «πριν-μετά» η οποία θα συντάσσεται υποχρεωτικά προκειμένου να υιοθετούνται και προωθούνται οι επιτυχημένες προσπάθειες και αντίστοιχα να ακυρώνονται οι αποτυχημένες.

12. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τις ανάγκες του παρόντος παρατίθενται χρήσιμοι ορισμοί με αλφαβητική σειρά:

ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ: Οι πάσης φύσεως μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις επί του πεζοδρομίου, ή οι συναρτημένες με αυτό, που αποβλέπουν στην ασφάλεια, πληροφόρηση, εξυπηρέτηση, στάση και υγιεινή όλων των χρηστών του. Σημειώνεται ότι βασικό χαρακτηριστικό του πεζού δεν είναι μόνο ότι περπατά αλλά και ότι στέκεται, διότι το έχει ανάγκη. Όπως λοιπόν τα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων περιλαμβάνουν, ανά μεγάλες αποστάσεις Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, έτσι και τα δίκτυα πεζών πρέπει να περιλαμβάνουν πολύ πιο πυκνά σημεία στάσης, αλλά και δημόσιες τουαλέτες. Στους πεζόδρομους ο συμβατικός εξοπλισμός στάσης είναι τα παγκάκια και άλλα καθιστικά. Συναντώνται παγκάκια και σε φαρδιά πεζοδρόμια αλλά σπανίως. Τα τελευταία χρόνια προστίθενται στον εξοπλισμό αυτόν και τα parklets που είναι εξοχές των πεζοδρομίων στο οδόστρωμα μήκους συνήθως 5-10μ. και πλάτους 2μ (αφαιρούνται από τη ζώνη στάθμευσης 1-2 θέσεις), όπου τοποθετούνται μερικά παγκάκια, στέγαστρα και ζαρντινιέρες για να συναντώνται οι γείτονες, αλλά και για να ξεκουράζονται όσοι περπατούν. Εκτός πεζοδρομίων, όμως πολύ κοντά τους, κατασκευάζονται τελευταία κερκίδες με αρκετές σειρές για να ξεκουράζονται οι πεζοί αλλά και για να μπορούν να κοιτούν ενδιαφέροντα σημεία της πόλης. Το μήνυμα της πολιτείας είναι «σταθείτε, καθήστε και κοιτάξτε την πόλη, το αξίζει»

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ: Ως «βαδισιμότητα» (walkability) ορίζεται ο βαθμός στον οποίο το δομημένο περιβάλλον υποστηρίζει και ενθαρρύνει το περπάτημα, παρέχοντας, (α) άνεση και ασφάλεια στους πεζούς όλων των κατηγοριών, ηλικιών και ικανοτήτων, (β) συνδέοντάς τους με ποικίλους προορισμούς σε εύλογο χρόνο και προσπάθεια, και (γ) εξασφαλίζοντας την ικανοποίηση των χρηστών κατά τη διάρκεια της μετακίνησης. Η αξιολόγηση της βαδισιμότητας, ειδικότερα στο αστικό περιβάλλον κατηγοριοποιείται σε 2 επίπεδα:

- Επίπεδο πόλης: η βαδισιμότητα, κρίνεται σε σχέση με την ύπαρξη επαρκών δικτύων πεζή μετακίνησης, την ποιότητά τους, και την ικανοποιητική πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις γης και τον αστικό εξοπλισμό.
- Επίπεδο γειτονιάς: η βαδισιμότητα, κρίνεται σε σχέση με την ύπαρξη πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους και λοιπών στοιχείων ποιότητας περιβάλλοντος, και με τη σύνδεση τους μέσω επαρκών διαβάσεων, καθώς επίσης και σε σχέση με τις επικρατούσες συνθήκες κυκλοφορίας που αναπτύσσονται δίπλα τους (ταχύτητες, θόρυβος, ρύπανση, πυκνότητα ροής, ποσοστό φορτηγών κ.λπ.).

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: Συνθήκες κινητικότητας με το ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα που δίνουν έμφαση στον κοινωνικό χαρακτήρα των πόλεων. Βασικοί πυλώνες της είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ: Το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, διαγράμμιση και ενδεχομένως φωτεινή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ: Πλέγμα υποδομών πεζή μετακίνησης μέσα στην πόλη (συμπεριλαμβάνονται πεζοδρόμια, πεζοδρομοί, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι μικτής χρήσης, πλατείες, πράσινοι χώροι, χώροι στάσης πεζών, διαβάσεις κ.α.).

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΟΝΟΠΑΤΙΩΝ: Μονοπάτια της υπαίθρου με πλάτος ακατάλληλο για οχήματα που συνιστούν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο για πεζοπορία.

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ: Εθνικό κείμενο στρατηγικής που καθορίζει τις αρχές σχεδιασμού και τις κατευθύνσεις που θα ακολουθηθούν κατά την περίοδο 2022-2030 και 2022-2050 για τις πολιτικές, τα έργα, και τις δράσεις, που στοχεύουν στην αύξηση του περπατήματος σε μετακινήσεις για δουλειά, σπουδές, ψώνια και αναψυχή στις ελληνικές πόλεις και στην ύπαιθρο, στο πλαίσιο της παγκόσμιας εκστρατείας μηδενισμού των αερίων του θερμοκηπίου και αναβάθμισης πόλεων και οικισμών σε τόπους πιο ανθρώπινους και συνεπείς στην ιστορία και την ταυτότητά τους.

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΠΕΖΩΝ: Το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της επιφάνειας του πεζοδρόμου/πεζοδρομίου, που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών.

ΕΜΠΟΔΙΑ: Ως μόνιμα εμπόδια ορίζονται οι πάσης φύσεως σταθερές κατασκευές και εγκαταστάσεις του πεζοδρομίου (π.χ. γραμματοκιβώτια, δοχεία απορριμμάτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, καθιστικά, δένδρα, πινακίδες σήμανσης, φωτιστικά κ.λπ.). Είναι δυνατόν να ελεγχθούν κατά το στάδιο του σχεδιασμού παρεμβάσεων και να περιοριστούν. Ως προσωρινά εμπόδια ορίζονται τα πάσης μορφής στοιχεία που καταλαμβάνουν για περιορισμένη χρονική διάρκεια το πεζοδρόμιο ή τμήμα του.

ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΑΤΑΛΗΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΖΟ: Η επιφάνεια που αντιστοιχεί στον μέσο πεζό, και εκφράζεται σε τ.μ./πεζό. Η επιφάνεια κατάληψης από τον πεζό είναι το αντίστροφο κλάσμα της πυκνότητας πεζών και αποτελεί μια πρακτική μονάδα για την ανάλυση της επάρκειας μιας διαθέσιμης υποδομής για την κυκλοφορία των πεζών.

ΚΑΘΟΛΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ Η ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ: Ο σχεδιασμός προϊόντων δομημένου περιβάλλοντος, που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους ανθρώπους, χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση.

ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ: Η απορρύθμιση του κλίματος, η οποία αποδίδεται άμεσα ή έμμεσα σε ανθρωπογενή δραστηριότητα που μεταβάλλει τη σύνθεση της ατμόσφαιρας του πλανήτη (λόγω των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου) και προστίθεται στις φυσικές κλιματικές διακυμάνσεις που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια συγκρίσιμων χρονικών περιόδων.

ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ: Όχημα το οποίο ενοικιάζεται για σύντομο χρονικό διάστημα για την πραγματοποίηση. Τα κοινής χρήσης οχήματα ήταν συμβατικής τεχνολογίας αλλά τα τελευταία χρόνια αντικαθίστανται από ηλεκτρικά. Ειδικά τα αυτοκίνητα αναμένεται στο μέλλον να είναι αυτόνομα, δηλαδή η κίνησή τους να προγραμματίζεται ηλεκτρονικά).

ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟ: Ενοικιαζόμενο ποδήλατο για μικρά χρονικά διαστήματα και για μικρού μήκους μετακινήσεις. Τα συμβατικά κοινής χρήσης ποδήλατα έχουν συγκεκριμένους χώρους στάθμευσης. Η τελευταία γενιά τους είναι ηλεκτρικά. Μια πιο καινοτόμος εκδοχή των κοινής χρήσης ποδηλάτων είναι χωρίς σταθμούς αλλά εντοπίζονται με GPS. Ο χρήστης τους τα αφήνει οπουδήποτε. Τα συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων επεκτείνουν την εμβέλεια των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και αποτελούν εφαλτήριο για την αύξηση γενικά της χρήσης ποδηλάτου.

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ: Οι κοινής χρήσης ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο.

ΛΩΡΙΔΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ: Η λωρίδα διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο του πεζοδρομίου και τον οδηγό όδευσης τυφλών, η οποία αποβλέπει στην προειδοποίηση των τυφλών για αλλαγή επιπέδου ή για την ύπαρξη εμποδίων ή κινδύνου μέσα στο ελεύθερο ύψος της ζώνης όδευσης πεζών.

ΜΕΣΟ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ: Δημόσιο μέσο μεταφοράς που επιτρέπει τη συλλογική μετακίνηση πολλών επιβατών από ένα σημείο προς ένα άλλο και συνήθως ακολουθεί καθορισμένη πορεία και έχει συγκεκριμένα δρομολόγια και στάσεις κατά μήκος της διαδρομής του. Νέες εκδοχές οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας αξιοποιούν τη σύγχρονη τεχνολογία για να αναζητούν αυτόν που τα καλεί ηλεκτρονικά εκτρεπόμενα της βασικής διαδρομής τους και οδηγώντας τον σε οποιοδήποτε σημείο ζητήσει. Σε περίπτωση πολλών επιβατών επεξεργάζονται ηλεκτρονικά τα αιτήματα για διάφορους προορισμούς και ακολουθούν διαδρομές που συνδέουν τα διάφορα αιτήματα με τον αμεσότερο τρόπο.

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ: Οποιοδήποτε μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιεί μηχανή εσωτερικής καύσης ή ηλεκτροκινητήρα συνεχούς ονομαστικής ισχύος άνω των 0,5 KW.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΠΕΖΩΝ: Ο αριθμός των πεζών που διέρχονται από μία εγκάρσια διατομή του άξονα κίνησης των πεζών στη μονάδα του χρόνου και εκφράζεται συνήθως σε αριθμό πεζών/15λεπτο ή σε αριθμό πεζών/λεπτό.

ΜΟΝΑΔΙΑΙΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ Η ΜΟΝΑΔΙΑΙΑ ΡΟΗ ΠΕΖΩΝ: Η μέση ροή πεζών ανά μονάδα πλάτους του πεζοδρομίου και εκφράζεται σε αριθμό (πεζών/λεπτό/μέτρο).

ΜΟΝΟΠΑΤΙ : Ως μονοπάτι χαρακτηρίζεται ο στενός μη αμαξιτός δρόμος ο οποίος προορίζεται για τη διέλευση κυρίως πεζών και ζώων. Η βασική διαφορά του από τον αμαξιτό δρόμο είναι ότι έχει μικρότερο και κυμαινόμενο πλάτος, μπορεί να έχει σημαντικές αυξομειώσεις στην κλίση του καθώς και σκαλοπάτια.

ΝΗΣΙΔΑ: Ως κεντρική νησίδα νοείται το πλάτος του καταστρώματος που ορίζεται ανάμεσα στις δεξιές οριογραμμές των δύο αντίθετων κατευθύνσεων των λωρίδων κυκλοφορίας. Οι κεντρικές νησίδες αποσκοπούν στον δομικό διαχωρισμό των αντιθέτων ρευμάτων κυκλοφορίας. Οι παράπλευρες διαχωριστικές νησίδες εξυπηρετούν το δομικό διαχωρισμό των οδοστρωμάτων της διερχόμενης κυκλοφορίας από τις παράπλευρες οδούς, τους ποδηλατοδρόμους και τους πεζόδρομους.

ΟΔΗΓΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ: Λωρίδα της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών, διαφορετικής υφής και χρώματος από το δάπεδο του πεζοδρομίου, που αποβλέπει στην καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση για την ασφαλή κίνησή τους.

ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ: Ο δρόμος με όριο ταχύτητας το πολύ 30χλμ/ώρα στον οποίο επιτρέπεται η διέλευση συγκεκριμένης κατηγορίας οχημάτων και η στάθμευση μόνο σε λίγες ορισμένες θέσεις.

ΟΔΟΣ ΜΙΚΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ: Πρόκειται για οδό όπου η κίνηση των ποδηλάτων είναι ομόρροπη με αυτήν της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Τα ποδήλατα έχουν προτεραιότητα έναντι των υπόλοιπων μέσων στα οποία δεν επιτρέπεται να τα προσπερνούν.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ: Όργανο του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας (ΥΠΕΝ) που δημιουργείται στο πλαίσιο της ΕΣΠ με στόχο την οργάνωση και παρακολούθηση της εφαρμογής της Εθνικής Στρατηγικής για το Ποδήλατο στη χώρα και των ζητημάτων των σχετικών με την προώθηση του περπατήματος.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ: Τα υπερυψωμένα ή άλλως διαχωριζόμενα τμήματα στις δύο πλευρές της οδού που προορίζονται για τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κίνηση και στάση των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων. Η υψομετρική διαφοροποίησή τους εξαρτάται από τον βαθμό επικινδυνότητας της κυκλοφορίας.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ: Ο δρόμος χωρίς πεζοδρόμια που εξυπηρετεί αποκλειστικά τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κίνηση και στάση πεζών και ΑμεΑ. Κατά κανόνα διαμορφώνεται ως κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος με πολύ πράσινο και καθιστικά. Πρέπει να διαθέτει διάδρομο διέλευσης οχημάτων έκτακτης ανάγκης, απορριμματοφόρων, κ.λπ. και οχημάτων που κατευθύνονται προς ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης. Στους πεζόδρομους δεν επιτρέπονται η στάση και η στάθμευση, ούτε η διέλευση και στάθμευση μηχανοκίνητων δίκυκλων. Στον κανονισμό λειτουργίας των πεζόδρομων ορίζεται το τι ισχύει για την κίνηση των ποδηλάτων.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ: Το μέγεθος της αρνητικής επίπτωσης στο περιβάλλον δραστηριότητας, πολιτικής, προγράμματος ή έργου. .

ΠΕΡΙΟΧΗ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ: Η περιοχή που αποτελείται μόνο από δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Αναφέρεται στον βαθμό ευκολίας/δυσκολίας πρόσβασης σε έναν κλειστό ή ανοιχτό χώρο, αυτόνομα, με ασφάλεια και άνεση, λόγω κατάλληλων διαμορφώσεων ή αντίθετα τεχνικών προβλημάτων. Αφορά, κάθε άτομο χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας και άλλων χαρακτηριστικών, όπως σωματική διάπλαση, δύναμη, αντίληψη, εθνικότητα.

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ: Ορίζεται ως ο μέσος αριθμός πεζών ανά μονάδα επιφάνειας και εκφράζεται σε αριθμό πεζών/τ.μ.

ΣΗΜΑΝΣΗ ΓΙΑ Πεζούς : Κάθε μέσον που παρουσιάζει φωτεινές ή απλές ενδείξεις σχετικές με ασφάλεια, και πληροφόρηση των πεζών.

ΣΥΜΠΑΓΗΣ ΠΟΛΗ: Πόλη υψηλής οικιστικής πυκνότητας και μικτών χρήσεων γης/δραστηριοτήτων. Οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων στη συμπαγή πόλη ενθαρρύνουν το περπάτημα, το ποδήλατο και τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας και επιτυγχάνεται χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας και μείωση της ρύπανσης από τις μετακινήσεις.

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ): Στρατηγική που χαράσσεται με σκοπό τη μείωση των αυτοκινήτων στις αστικές περιοχές και την αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος. Βασική στόχευση είναι ο μηδενισμός της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου μέχρι το 2050, με κύριο παράπλευρο όφελος τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ ΠΕΖΩΝ: μέση ταχύτητα βαδίσματος πεζών εκφράζεται συνήθως σε μέτρα/λεπτό. Η ταχύτητα βαδίσματος εξαρτάται από χαρακτηριστικά όπως ηλικία, αντιληπτική ικανότητα, μεταφορά βάρους κ.λπ., τον σκοπό της μετακίνησης (π.χ. οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία εμφανίζουν μεγαλύτερη ταχύτητα βαδίσματος από τις μετακινήσεις για άλλους σκοπούς, όπως αγορές και αναψυχή), καθώς και από τις παρακείμενες χρήσεις γης, (π.χ. καταστήματα), οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε χαμηλότερες ταχύτητες ή στάσεις των πεζών.

LIVING STREETS: Δρόμοι με έντονη κοινωνική ζωντάνια. Γίνονται εκδηλώσεις με κοινωνικές δραστηριότητες σχετικές με την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης (π.χ. περπάτημα, ποδήλατο) με στόχο μια πιο συνεκτική κοινωνικά και ανθρώπινη πόλη.

13. STATE OF THE ART

13.1. Πρόσφατες πολιτικές και έρευνες για το περπάτημα στο διεθνές περιβάλλον

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΦΥΣΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ Π.Ο.Υ.

Τον Ιούνιο του 2018, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) δημοσίευσε το νέο Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τη Φυσική Δραστηριότητα 2018-2030 με τίτλο «Περισσότερο ενεργοί άνθρωποι για έναν πιο υγιή κόσμο». Το Σχέδιο φιλοδοξεί να καθοδηγήσει και να υποστηρίξει

τις χώρες να κλιμακώσουν τις δράσεις πολιτικής για την προώθηση της φυσικής δραστηριότητας. Το Σχέδιο καθορίζει τέσσερις στόχους και συνιστά 20 δράσεις πολιτικής που μπορούν να ισχύσουν σε όλες τις χώρες για να αντιμετωπίσουν πολιτιστικούς, περιβαλλοντικούς και ατομικούς καθοριστικούς παράγοντες αδράνειας.

Το 56% των χωρών μελών του Π.Ο.Υ. εφαρμόζει πολιτικές για την αντιμετώπιση της έλλειψης Φυσικής Δραστηριότητας. Επιπλέον, οι χώρες μέλη του Π.Ο.Υ. συμφώνησαν να μειώσουν κατά 10% την έλλειψη Φυσικής Δραστηριότητας έως το 2025.

13.2. Πρόσφατες Ευρωπαϊκές πολιτικές για το περπάτημα

CIVITAS EUROPEAN COMMISSION

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ (Βρυξέλλες, 2008) - Εγκρίθηκε από την ομάδα εργασίας «Αθλητισμός και Υγεία» της ΕΕ στη συνεδρίαση της 25ης Σεπτεμβρίου 2008. Επιβεβαιώθηκε από τη σύνοδο των Υπουργών Αθλητισμού των κρατών μελών της ΕΕ στο Μπιαρίτζ στις 27-28 Νοεμβρίου 2008 : «Ο τομέας των μεταφορών προσφέρει καλές ευκαιρίες για σωματική άσκηση, αλλά μόνο εφόσον υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες που να επιτρέπουν την ενεργό μετακίνηση. Κατά την τελευταία δεκαετία υπήρξαν σωρευτικά αποδεικτικά στοιχεία ότι το περπάτημα και η ποδηλασία συνδέονται με ευεργετικά αποτελέσματα που αποτελούν αδιαμφισβήτητα οριστικά συμπεράσματα σε σχέση με τη θνησιμότητα από οποιαδήποτε αιτία, καρδιαγγειακή νόσο και σακχαρώδη διαβήτη τύπου 2. Η αύξηση του συνολικού μεγέθους της πεζοπορίας αποδείχθηκε ότι συνδέεται με μείωση των παραγόντων καρδιαγγειακής νόσου και του κινδύνου από διαβήτη τύπου 2. Ενώ η μετακίνηση με τα πόδια από μόνη της ενδέχεται να μειώνει τα ποσοστά θνησιμότητας, το όφελος φαίνεται ότι είναι μικρότερο σε σχέση με τα κέρδη από την ποδηλασία... Διάφορες μμελέτες υποστηρίζουν ότι η μετάβαση στην εργασία με τα πόδια ή με ποδήλατο είναι ευεργετική διότι μειώνει τον κίνδυνο υπέρτασης, εγκεφαλικού, υπερβολικού βάρους και παχυσαρκίας» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΗΣ ΒΙΕΝΝΗΣ

Η Διακήρυξη της Βιέννης υιοθετήθηκε στη διάρκεια της Πέμπτης Συνάντησης Υψηλού Επιπέδου για τις μεταφορές, την υγεία και το περιβάλλον που διεξήχθη διαδικτυακά με τη συμμετοχή Υπουργών και υψηλόβαθμων αξιωματούχων από τις κυβερνήσεις των 56 κρατών μελών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) και της ευρωπαϊκής περιφέρειας του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, καθώς και εκπροσώπους διεθνών, διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών, ακαδημαϊκών, της επιχειρηματικής κοινότητας και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων στους τομείς των μεταφορών, της υγείας και του περιβάλλοντος.

Οι συμμετέχοντες συζήτησαν για την επίδραση της πανδημίας στις αστικές μεταφορές καθώς και τις άμεσες και μακροπρόθεσμες δράσεις που πρέπει να αναλάβουν οι κυβερνήσεις σε διαφορετικά επίπεδα και σε διάφορους τομείς στη σχέση μεταξύ στέγασης, πολεοδομικού σχεδιασμού και μεταφορών και κινητικότητας, εργαζόμενοι για την επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης, την προστασία της υγείας και του πλανήτη και τη μείωση των ανισοτήτων στην υγεία.

Όπως αναφέρεται στην Κοινή Διακήρυξη της Βιέννης, το όραμα είναι η υιοθέτηση ενός φιλόδοξου σχεδίου για «καθαρή, ασφαλή, υγιή και χωρίς αποκλεισμούς κινητικότητα και μεταφορές και ευημερία για όλους». Στην Διακήρυξη καλούνται τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών, τοπικών αρχών, κοινοτήτων, εταιρειών και της κοινωνίας των πολιτών, ιδίως των νέων και των παιδιών, να συμμετάσχουν σε αυτήν τη μεταμόρφωση προς πράσινη και υγιή κινητικότητα και μεταφορές. Η εστίαση, αναφέρεται πρέπει να είναι στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των συστημάτων μεταφορών, στην κλιματική αλλαγή, τις πανδημίες και άλλες καταστροφές αλλά και σε πολιτικές υγείας και στόχους για συντονισμένο συγκοινωνιακό και χωροταξικό σχεδιασμό και σε ασφαλείς, χαμηλού θορύβου πόλεις, με την εφαρμογή πολιτικών και δράσεων για υγιή, ενεργό και ασφαλέστερη κινητικότητα.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

Με τη Διακήρυξη της Βιέννης, οι Υπουργοί ζητούν την ανάπτυξη ενός Πανευρωπαϊκού Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Ενεργή Κινητικότητα και ανέθεσαν στην Εταιρική Σύμπραξη PEP για την Ενεργή Κινητικότητα το καθήκον να τονίσει και να ενσωματώσει το περπάτημα.

Η κυβέρνηση της Ιρλανδίας και το TU DUBLIN φιλοξένησαν τον Σεπτέμβριο του 2022 το Διεθνές Συνέδριο του ιδρύματος Walk21, για το περπάτημα και τις βιώσιμες κοινότητες, στο Δουβλίνο. Επισημαίνεται ότι, το Ίδρυμα Walk21 έχει υποστηρίξει την ανάπτυξη και την εφαρμογή αποτελεσματικής πολιτικής για το περπάτημα στην Ευρώπη και διεθνώς για περισσότερα από 20 χρόνια οργανώνοντας ετήσια συνέδρια για το Περπάτημα στην Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο εναλλάξ. Μετά το Brexit, το ίδρυμα που αποτελεί μη κερδοσκοπικό οργανισμό με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο, στοχεύοντας να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στη βελτίωση της βατότητας στην Ευρώπη επισημαίνει την απαίτηση για ένα νέο σχετικό οργανισμό με έδρα την Ευρώπη. Στο συνέδριο συμμετείχαν οι εκπρόσωποι του Πανευρωπαϊκού Προγράμματος Μεταφορών, Υγείας και Περιβάλλοντος (THE PEP), οι οποίοι και ανακοίνωσαν την έναρξη των σχετικών εργασιών για τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για το Περπάτημα (Master Plan for Walking) μέχρι το 2025.

Το πρώτο πανευρωπαϊκό Master Plan for Walking μαζί με το Πανευρωπαϊκό Master Plan for Cycling για την Προώθηση της Ποδηλασίας θα αποτελέσουν την ζητούμενη στρατηγική «ομπρέλα», δηλαδή το Πανευρωπαϊκό Master Plan για την Ενεργή Κινητικότητα, με κύριο στόχο την προώθηση της ενεργής κινητικότητας στην Ευρώπη.

14. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ως κατευθύνσεις πολιτικής αναφέρονται κατά προτεραιότητα τα ακόλουθα:

1. Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ πρέπει να ενσωματωθεί στον Κυβερνητικό σχεδιασμό και στις τομεακές πολιτικές των Υπουργείων. Η επιτυχημένη μετάβαση προς ένα βαδίσιμο περιβάλλον ανθεκτικό στα φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής απαιτεί την παράλληλη εφαρμογή μέτρων και δράσεων σε όλα τα στάδια, σε όλα τα επίπεδα και σε όλα τα θεματικά πεδία.
2. Η ολιστική προσέγγιση του θέματος απαιτεί παράλληλα τρόπους συλλογικότερης λειτουργίας των βασικών παραγόντων (Διοίκηση, Αγορά, ΜΜΕ, Κοινωνία, ΟΤΑ, Πολίτες) αλλά και βελτιωμένο συντονισμό της Διοίκησης (Κυβέρνηση, Υπουργεία, Οργανισμοί, φορείς).
3. Οι βασικές κατευθύνσεις πολιτικής για την εξασφάλιση της βαδισιμότητας, και την αύξηση του περπατήματος στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον είναι:
 - Ο σχεδιασμός και η θέσπιση συνολικού ρυθμιστικού πλαισίου και κανονισμών και η αναστολή γραφειοκρατικών προβλημάτων και καθυστερήσεων
 - Η ανάπτυξη και υποστήριξη πιλοτικών - εμβληματικών έργων
 - Η βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός
 - Η σύνδεση της επιχειρηματικότητας, της κοινωνικής οικονομίας και της τεχνολογικής καινοτομίας με την προσβασιμότητα
4. Ειδικότερες κατευθύνσεις πολιτικής είναι η δημιουργία κινήτρων και η ευαισθητοποίηση του κοινού με στόχο την αλλαγή κουλτούρας, νοοτροπίας και συνηθειών. Ειδικότεροι, επιμέρους τομείς - ενδεικτικά και όχι περιοριστικά - όπου απαιτούνται ενέργειες της δημόσιας πολιτικής, μπορεί να είναι :
 - Σειρά παρεμβάσεων θεσμικού χαρακτήρα που θα ενισχύσουν, (α) το περπάτημα στο φυσικό και το δομημένο περιβάλλον, (β) τον αρθρωτό συνολικό και όχι αποσπασματικό σχεδιασμό και (γ) την αξιοποίηση της τεχνολογίας
 - Διευκόλυνση της συνεργασίας του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για την εφαρμογή παρεμβάσεων αύξησης του περπατήματος
 - Χρήση έξυπνων χρηματοδοτικών εργαλείων
 - Αξιοποίηση των δημόσιων επενδύσεων, του ΕΣΠΑ, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και Ανάπτυξης, των Ευρωπαϊκών Χρηματοδοτικών Εργαλείων και Πόρων, λοιπών Ταμείων και πόρων
 - Κίνητρα προς τους πολίτες, ενημέρωση και ευαισθητοποίηση

Ως προτεραιότητες πολιτικής αναφέρονται τα ακόλουθα:

1. Προώθηση και ενίσχυση του περπατήματος ως ασφαλούς, επιθυμητού και βιώσιμου τρόπου μετακίνησης,
2. Προώθηση επειγόντως διατομεακού συντονισμού μέσω μιας νέας ολιστικής προσέγγισης που θα περιλαμβάνει ολοκληρωμένες πολιτικές και αλλαγές συμπεριφοράς,
3. Δημιουργία ενός αποτελεσματικού νομικού πλαισίου για την επίτευξη των στόχων της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ, μέσω αξιοποίησης όλων των χωρικών, χρηματοδοτικών και άλλων εργαλείων.

4. Προώθηση εφαρμογής άμεσων, αποτελεσματικών και οικονομικά βιώσιμων λύσεων, βασισμένων σε καλές πρακτικές με ταυτόχρονη αποφυγή λαθών του παρελθόντος
5. Εστίαση της στρατηγικής σε συγκεκριμένες ομάδες – στόχους
6. Παρακολούθηση της εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων σε τοπικό και σε εθνικό επίπεδο
7. Ενεργοποίηση της κουλτούρας του περπατήματος σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο φάσμα πολιτών

15. ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ, ΘΕΜΑΤΙΚΑ ΠΕΔΙΑ & ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

Το περπάτημα συνδέεται με μια σειρά από άλλα πεδία πολιτικής, θεματικά πεδία και προτεραιότητες. Συγκεκριμένα το περπάτημα μπορεί να συμβάλει θετικά σε τομείς όπως ο αστικός προγραμματισμός, η αστική ανάπτυξη, η οικονομική ευημερία και ανάπτυξη, η ψυχική και σωματική υγεία και ευημερία, οι βιώσιμες μεταφορές, η κλιματική αλλαγή και η εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των πολιτών. Τα διαφορετικά αυτά πεδία αποτυπώνονται ως τομείς πολιτικής στον παρακάτω Πίνακα 3:

Πίνακας 3

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΕΞΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	ΑΝΑΨΥΧΗ	ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ							
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ	ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ	ΣΤΕΓΑΣΗ	ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΝΕΟΛΑΙΑΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Για όλα τα παραπάνω πεδία, η προώθηση του περπατήματος μπορεί να προσφέρει πολλά οφέλη και συνδυάζεται με επιμέρους στόχους και προοπτικές, όπως φαίνονται στον Πίνακα 4 που ακολουθεί:

Πίνακας 4

ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ
ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	➤ Η μορφή του δομημένου περιβάλλοντος (πυκνότητα, κ.λπ.) ενισχύει ή αποθαρρύνει το περπάτημα ➤ Η συμπεριφορά και οι επιλογές του πεζού επηρεάζονται από τις παρόδεις χρήσεις ➤ Ο χωρικός σχεδιασμός καθορίζει τις διαδρομές πεζοπορίας σε σχέση με τις λειτουργίες της πόλης

	➤ Μέσω του χωρικού σχεδιασμού αναβαθμίζονται και αυξάνουν οι δημόσιοι ανοιχτοί χώροι και αντιμετωπίζονται οι ασυνέχειες των διαδρομών ➤ Οι συμπαγείς πολεοδομικές μορφές καθώς και αυτές που χωροθετούν τις χρήσεις γης στην εμβέλεια των σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας ενισχύουν το περπάτημα
ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	➤ Το περπάτημα αποτελεί την αρχή και το τέλος κάθε μετακίνησης και αποτελεί βασικό σκέλος των πολυτροπικών μετακινήσεων ➤ Η πεζή μετακίνηση είναι συνδεδεμένη με τη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο και ενισχύεται από την προώθηση συνολικά της βιώσιμης κινητικότητας ➤ Η πεζή μετακίνηση αφορά όλους τους πολίτες γι' αυτό και ενισχύεται όταν τον περιβάλλον είναι προσβάσιμο ➤ Η φυσική προσβασιμότητα, δηλαδή η απρόσκοπτη, ανεξάρτητη και αυτόνομη μετακίνηση για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα αποτελεί αναφάιρο ανθρώπινο δικαίωμα και προωθεί την κοινωνική ισότητα ➤ Βελτίωση της προσπελασιμότητας συνεπάγεται ενίσχυση του περπατήματος καθώς καθίσταται το περιβάλλον πιο ασφαλές και φιλικό και
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	➤ Παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια ενθαρρύνουν τον πεζό να περπατά ➤ Βασικός στόχος της οδικής ασφάλειας είναι η μείωση των ταχυτήτων και αυτό καθιστά το περπάτημα πιο ανταγωνιστικό ➤ Με τις πολιτικές μείωσης της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων αποκτάται χώρος που μπορεί να αποδίδεται στον πεζό
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΕΞΙΑ	➤ Το περπάτημα μπορεί να γίνει μια καθημερινή άσκηση που ο βαθμός δυσκολίας της (ταχύτητα, κλίση εδάφους κ.λπ.) καθορίζεται ανάλογα με τις αντοχές του καθένα. Δεν χρειάζεται όργανα γυμναστικής, αντίθετα γυμναστήριο μπορεί να είναι ο κάθε δρόμος που χρησιμοποιείται έτσι και αλλιώς για τις καθημερινές υποχρεωτικές μετακινήσεις. Προφανώς η άσκηση αυτή βελτιώνει την υγεία και την ψυχολογία. ➤ Η έλλειψη φυσικής δραστηριότητας αποτελεί την τέταρτη κατά σειρά αιτία θνησιμότητας από χρόνιες ασθένειες, όπως καρδιακές παθήσεις, εγκεφαλικά επεισόδια, διαβήτη και καρκίνο και ευθύνεται για περισσότερο από τρία εκατομμύρια θανάτους ανά τον κόσμο ετησίως, που με λίγο περπάτημα θα είχαν αποτραπεί. ➤ Το περπάτημα βοηθά στην καταπολέμηση του άγχους και στην ενίσχυση του ανοσοποιητικού ➤ Το περπάτημα ενισχύει τη λειτουργία του εγκεφάλου και συμβάλλει στη δημιουργικότητα και την αποδοτικότητα ➤ Το περπάτημα είναι μια από τις καλύτερες ασκήσεις για τη διατήρηση ενός υγιούς κορμιού ενώ ταυτόχρονα ενεργοποιεί και ενισχύει τον μεταβολισμό
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	➤ Περισσότερο περπάτημα έναντι της χρήσης μηχανοκίνητων μέσων σημαίνει μείωση της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου ➤ Στα έργα ανάπτυξης δικτύων πεζή μετακινήσεων περιλαμβάνονται αναπλάσεις και επεκτάσεις πράσινων χώρων στο εσωτερικό των αστικών περιοχών ➤ Η κλιματική κρίση ανέδειξε τη σημασία του περπατήματος ως μέσου ανάδειξης και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	➤ Ο πεζοπορικός τουρισμός προβάλλει ως ο κορυφαίος θεματικός τουρισμός, διότι γυμνάζει, φέρνει κοντά τον επισκέπτη με τη φύση και

	με την κουλτούρα των τοπικών πληθυσμών, ενώ επιμηκύνει την τουριστική περίοδο ➤ Πόλεις που έχουν αποδώσει περισσότερο χώρο στην κίνηση των πεζών, γίνονται πιο φιλόξενες, ελκυστικότερες και φιλικότερες για τους επισκέπτες για όλη τη διάρκεια του χρόνου ➤ Με την εξασφάλιση προσβασιμότητας και βαδισιμότητας, προσελκύονται ειδικές κατηγορίες επισκεπτών , όπως η τρίτη ηλικία και τα άτομα με αναπηρία ➤ Η αποκατάσταση και προστασία των μονοπατιών συμβάλλει στην ανάδειξη των ιστορικών τόπων και των χώρων πολιτισμού και σε αυτό έχει μεγάλο πλεονέκτημα η χώρα μας
ΑΝΑΨΥΧΗ	➤ Το περπάτημα τόσο στο φυσικό περιβάλλον όσο και στις πόλεις αποτελεί την πιο φτηνή επιλογή αναψυχής ➤ Το περπάτημα είναι μια πνευματική άσκηση γιατί φέρνει τον περιηγητή σε άμεση επαφή με τον τόπο και τις λεπτομέρειες της διαδρομής. Με το περπάτημα επισκέπτης διεισδύει βαθιά στην ουσία ενός τόπου, μαθαίνει όλα εκείνα που ο επιβάτης του αυτοκινήτου παρακάμπτει γιατί δεν υποπτεύεται. Είναι λοιπόν το περπάτημα κορυφαία αγγολυτική σωματική και πνευματική δραστηριότητα ➤ Εκείνες οι αστικές περιοχές που ενθαρρύνουν το περπάτημα είναι αυτές που φιλοξενούν χώρους εστίασης, θέατρα, κινηματογράφους και μουσικές σκηνές. ➤ Οι πλατείες και οι χώροι πρασίνου, όπως άλση και πάρκα εξυπηρετούν μια διαφορετική της προηγούμενης κατηγορία αναψυχής, η οποία περιλαμβάνει επίσης αρκετό περπάτημα. ➤ Οι greenways και blueways που περιλαμβάνονται στις αστικές αναπλάσεις συνδέονται άμεσα με το περπάτημα ως αναψυχή και άσκηση σε συνδυασμό με στάση, ξεκούραση και απόλαυση του πρασίνου.
ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	➤ Η ενίσχυση του περπατήματος και η ανάπτυξη υποδομών για την υποστήριξή του ενισχύουν εμπορική κίνηση και αναψυχή, συνεπώς ισχυροποιούν την τοπική οικονομία. ➤ Στις εμπορικές περιοχές οι πεζοί είναι μεγαλύτεροι καταναλωτές από τους χρήστες αυτοκινήτου (ξοδεύουν έως και 65% περισσότερα), διότι προσπελαίνουν πιο εύκολα τις επιχειρήσεις. Ισχύει επίσης ότι ο πεζός έχει πιο άμεση οπτική επαφή και αποκτά πληρέστερη εικόνα της αγοράς από τους επιβάτες οχημάτων.
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	➤ Οι δημόσιοι χώροι που αποδίδονται στους πεζούς ευνοούν ταυτόχρονα τη στάση και την ξεκούραση, την αναψυχή, το παιδικό παιχνίδι κ.λπ., συνεπώς την ανάπτυξη κοινωνικών σχέσεων και επικοινωνίας ➤ Η ενσωμάτωση κοινωνικών δραστηριοτήτων στο περπάτημα προσφέρει σωματικά και ψυχικά οφέλη ➤ Οι ανοιχτοί χώροι της γειτονιάς αποτελούν τους κατ' εξοχήν πυρήνες κοινωνικοποίησης που περιλαμβάνουν κίνηση και στάση.
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΔΙΑ ΒΟΥ ΜΑΘΗΣΗ	➤ Το περπάτημα έχει μεγάλη ιστορία ως εκπαιδευτική δραστηριότητα (Περιπατητική Σχολή του Αριστοτέλη). Προστίθεται ότι αποτελεί την πιο ήπια μορφή θεραπευτικής εκπαίδευσης ➤ Ιδιαίτερο τομέα περπατήματος αποτελούν τα 'λεωφορεία περπατήματος' ('walking bus') το συλλογικό δηλαδή περπάτημα των μαθητών/τριών προς ή από το σχολείο με τη συνοδεία κάποιου εθελοντή γονέα
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	➤ Το περπάτημα είναι ο πιο αθώος τρόπος μετακίνησης όσον αφορά την παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου

	➤ Η αύξηση του πρασίνου στο οδικό δίκτυο και γενικότερα των ανοικτών δημόσιων χώρων στις πόλεις ενισχύουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα και την κλιματική ουδετερότητά τους ➤ Αύξηση του μεριδίου του περπατήματος στις συνολικές μετακινήσεις σημαίνει μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων την κίνηση οχημάτων και συνεπώς την παραγωγή CO₂. Σημειώνεται ότι οι αστικές μεταφορές ενέχονται ακόμη και για το 70% της παραγωγής αυτού του ρύπου
ΣΤΕΓΑΣΗ	➤ Η ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων και η μετατροπή των οδικών τμημάτων της νέας πολεοδομικής ενότητας σε εσωτερικές αυλές είναι ένα μεγάλο δώρο της πολεοδομίας στο περπάτημα ➤ Οι πεζοδρομήσεις και άλλες αναπλάσεις υπέρ του πεζού οδηγούν σε αύξηση των αξιών των ακινήτων
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	➤ Με ισχνή παρουσία πεζών στο οδικό περιβάλλον οι κίνδυνοι από την κυκλοφορία για αυτούς είναι μεγάλοι. Όσο όμως ενισχύεται η παρουσία τους γίνονται περισσότερο ορατοί και οι οδηγοί τους προσέχουν ➤ Ως προς την ασφάλεια των πεζών απέναντι σε εγκληματικές συμπεριφορές (μικροκλοπές κ.λπ.) όσο περισσότεροι περπατούν ή στέκονται στον δρόμο τόσο το όλο περιβάλλον γίνεται πιο ασφαλές. Σε αυτό συμβάλλει και το ότι ανοίγουν εμπορικά καταστήματα και επιχειρήσεις αναψυχής, ενισχύεται ο φωτισμός στον δρόμο κ.λπ. ➤ Με την αύξηση της παρουσίας πεζών ασκείται μεγαλύτερη πίεση στους αρμόδιους για μια πιο συστηματική συντήρηση του δαπέδου των πεζοδρομίων και μείωση των ατυχημάτων
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ	➤ Οι νέοι είναι αυτοί που περπατούν περισσότερο αν και σε προηγούμενες εποχές, πριν τα αυτοκίνητα κατακλύσουν τους δρόμους, περπατούσαν ακόμη πιο πολύ. Περπατούν γιατί δεν επιτρέπεται να οδηγούν ή γιατί δεν διαθέτουν όχημα. Τα μοναδικά που θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν είναι το ποδήλατο και το ηλεκτρικό πατίνι όμως οι συνθήκες που επικρατούν τους το έχουν αποκλείσει. ➤ Όλο και πιο συχνά συναντάται σε ευρωπαϊκές πόλεις η εφαρμογή πολιτικών αποκλεισμού της κυκλοφορίας σε τοπικούς δρόμους πόλεων, κάποια απογεύματα την εβδομάδα, για να μπορούν να παίζουν τα παιδιά. ➤ Θα ήταν σκόπιμο ως προορισμοί των τριήμερων σχολικών εκδρομών να είναι ορεινά πεζοπορικά μονοπάτια. Οι μαθητές/τριες θα μάθαιναν πολλά. Η προώθηση του πεζοπορικού τουρισμού στους νέους θα ήταν μια εξέλιξη εξαιρετικά σημαντική από πολλές πλευρές
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	➤ Το περπάτημα είναι η πιο φτηνή επιλογή για τις καθημερινές μετακινήσεις και συνδυάζεται με την επίσης φτηνή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ➤ Προφανώς η οικονομική ανάπτυξη είναι ένα ζητούμενο για κάθε πόλη και είναι βέβαιο ότι προς αυτήν την κατεύθυνση θα επιτύγχανε πολλά αν έδινε το βάρος που αξίζουν σε έργα διαπλατύνσεων των πεζοδρομίων και γενικότερων αναπλάσεων σε ανοιχτούς δημόσιους χώρους για τον πεζό. Είναι γνωστό ότι αποτελούν προϋπόθεση για την ανάπτυξη παρόδων επιχειρηματικών κ.ά. δραστηριοτήτων ➤ Οι υποδομές για πεζούς είναι έργα που απευθύνονται τόσο σε κατοίκους όσο και σε επισκέπτες, οι οποίοι για να μάθουν μια πόλη την περπατούν. Η πόλη με τέτοια έργα προσελκύει λοιπόν επισκέπτες και αυτό είναι ένα μεγάλο πλεονέκτημα για την οικονομία της.
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	➤ Το βάδην είναι ολυμπιακό αγώνισμα. Το περπάτημα θα μπορούσε και αυτό να είναι ένα αγώνισμα χωρίς αντιπάλους, ενταγμένο στην καθημερινότητα του κάτοικου. Είναι πολλοί σήμερα αυτοί που

εξοπλίζονται με ρολόγια - ηλεκτρονικούς μετρητές για να καταγράφουν τις επιδόσεις τους.

- Οι τοπικές αυτοδιοικήσεις οργανώνουν όλο και πιο συχνά Προγράμματα περιηγήσεων στις πόλεις που συνδυάζουν άσκηση και επίσκεψη ιστορικών σημείων ή άλλων εμβληματικών στοιχείων πολιτισμού.

16. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

Γενικοί στόχοι της στρατηγικής:

- ο η αύξηση του περπατήματος στις καθημερινές μετακινήσεις από και προς την εργασία, με ορόσημα το 2030 και το 2050 (όπως περιγράφεται αναλυτικά στους άξονες)
- ο η γενικότερη αύξηση των πεζή μετακινήσεων σε αστικό και εξωαστικό περιβάλλον,
- ο η αύξηση του συνδυασμένου περπατήματος με άλλα βιώσιμα μέσα,
- ο η ένταξη του περπατήματος και της υποδομής του στο μεταφορικό σύστημα των πόλεων,
- ο η δημιουργία της πόλης των 15', δηλαδή πολεοδομικών ενοτήτων πλούσιων σε βασικές δραστηριότητες, προσπελάσιμων με περπάτημα διάρκειας το πολύ 15'.
- ο η ενίσχυση του πεζοπορικού τουρισμού,
- ο η ανάδειξη του περπατήματος ως λειτουργικής και οικονομικής επιλογής για καθημερινές μετακινήσεις, για άσκηση, αναψυχή, σωματική και ψυχική υγεία
- ο η αναγνώριση του περπατήματος, μαζί με το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία ως πυλώνες για τη συγκράτηση της κλιματικής απορρύθμισης,
- ο η παροχή κινήτρων για την αύξηση της προσπέλασης των θέσεων εργασίας με περπάτημα στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα.
- ο Η σύνδεση του περπατήματος με πολιτικές ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής
- ο Ένταξη του περπατήματος στην εκστρατεία για βιώσιμες, ανθρώπινες, ελκυστικές και υγιείς πόλεις

Ειδικότεροι στόχοι της στρατηγικής παρουσιάζονται στους 15 επιμέρους Άξονες που την αποτελούν - οι οποίοι παρακολουθούνται, αξιολογούνται και επαναπροσδιορίζονται από το Παρατηρητήριο για το Περπάτημα.

17. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

Τα παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά της Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα ακολουθούν τα πρότυπα των Εθνικών Στρατηγικών για την προώθηση του περπατήματος πολλών άλλων χωρών που στόχευσαν και πέτυχαν την ενίσχυσή του.

Η Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα :

- ο Περιλαμβάνει θέματα που αφορούν στην ανάπτυξη σχετικών υποδομών, στη διαμόρφωση δράσεων και πολιτικών καθώς και στη συμπλήρωση και βελτίωση της σχετικής νομοθεσίας.
- ο Υιοθετεί ένα σύστημα τεσσάρων Πυλώνων
- ο Βασίζεται σε 15 άξονες που αφορούν επιμέρους παραμέτρους αύξησης του περπατήματος, κάθε ένας εκ των οποίων αναλύεται σε επίπεδο δράσεων και δεικτών που παρακολουθούν την υλοποίησή του
- ο Ο κάθε άξονας περιλαμβάνει ένα Σχέδιο Δράσης συμπεριλαμβανομένων χρονοδιαγράμματος και επισπεύδοντα φορέα

Με δεδομένο ότι, πρόκειται για την πρώτη Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα που θεσμοθετείται στην Ελλάδα, η παρούσα παρουσιάζει αναλυτικά επιπλέον ορισμούς, και καθορίζει μηχανισμούς και στοιχεία παρακολούθησης, αρμοδιότητες φορέων, προτάσεις μέσων υλοποίησης χρηματοδοτικά εργαλεία και προγράμματα για την επίτευξή τους.

Η Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα έχει ορίζοντες ανάπτυξης το 2030 και το 2050, θα παρακολουθείται σε ετήσια βάση και θα αναθεωρείται σε όσα σημεία χρειάζεται κάθε 5 έτη. Σε καμία περίπτωση, τα έργα και οι δράσεις που αναφέρονται στην παρούσα δεν είναι περιοριστικά αλλά είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα για την υλοποίηση μελετών, έργων και δράσεων ώστε το περπάτημα να καταστεί στη συνείδηση των πολιτών κυρίαρχος τρόπος μετακίνησης.

18. ΟΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

Το περπάτημα θεωρείται από τους βασικούς κρίκους των μεταφορικών συστημάτων για τους παρακάτω λόγους :

- ο Είναι παγκόσμιο. Όλοι περπατούν και όλες οι μετακινήσεις με οποιοδήποτε μέσο και αν εκτελούνται περιλαμβάνουν και τμήματα που διανύονται με τα πόδια (π./χ. για την προσπέλαση των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας ή του σταθμευμένου αυτοκινήτου).
- ο Είναι μια φυσική κινητική ανθρώπινη λειτουργία, η πρώτη που ο άνθρωπος όταν γεννιέται προσπαθεί να αποκτήσει και η τελευταία που αγωνίζεται να μην εγκαταλείψει.
- ο Είναι κοινά αποδεκτό, διότι οικονομικά, κοινωνικά και πρακτικά οι πολίτες βασίζονται στο περπάτημα για τις μετακινήσεις τους.
- ο Προσφέρει επιπλέον οφέλη, όπως ευχαρίστηση, σωματική και ψυχική υγεία και αναψυχή.

Η Εθνική Στρατηγική για το περπάτημα διερευνά επιλογές για την αύξηση του μεριδίου του περπατήματος μέσω 4 βασικών πυλώνων:

⇒ ΠΥΛΩΝΑΣ 1 : ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

⇒ ΠΥΛΩΝΑΣ 2 : ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΥΠΟΔΟΜΕΣ

⇒ ΠΥΛΩΝΑΣ 3 : ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

⇒ ΠΥΛΩΝΑΣ 4 : ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ & ΚΙΝΗΤΡΑ

Ειδικότερα:

ΠΥΛΩΝΑΣ 1 : ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

Ο Πυλώνας 1 – ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ εστιάζει στον ολοκληρωμένο προγραμματισμό και σχεδιασμό (συμπεριλαμβανομένων της διοικητικής διατομεακής συνεργασίας και της αξιοποίησης και επικαιροποίησης της νομοθεσίας) με σαφή ιεράρχηση για τον προσδιορισμό και τη δημιουργία κύριων διαδρομών πεζή μετακινήσεων, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και ευνοϊκών συνθηκών περπατήματος σε τοπικό επίπεδο. Εστιάζει λοιπόν και στην ενεργοποίηση σύντομων πεζή μετακινήσεων, στη βελτίωση της πρόσβασης σε βασικές/κεντρικές λειτουργίες και στις στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών, στην παροχή συνεπών προτύπων και κατευθυντήριων γραμμών, καθώς και στην παρακολούθηση, αξιολόγηση και ανάπτυξη συνεπών εθνικών διαδικασιών λήψης αποφάσεων.

ΠΥΛΩΝΑΣ 2 : ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο Πυλώνας 2 – ΥΠΟΔΟΜΕΣ εστιάζει στην κατασκευή κατάλληλων υποδομών για τις ανάγκες του περπατήματος μέσω της δημιουργίας ασφαλούς περιβάλλοντος, αποτελούμενου από διαχωρισμένες υποδομές, αποκλειστικούς διαδρόμους και χώρους κίνησης, οδών κοινής χρήσης για πεζούς και οχήματα καθώς και σε οικονομικές και προσιτές λύσεις έναντι των συμβατικών, ιδιαίτερα δαπανηρών κατασκευών.

ΠΥΛΩΝΑΣ 3 : ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

Ο Πυλώνας 3 – ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ εστιάζει στα κίνητρα και στις δράσεις για την ενημέρωση ως προς την κλιματική κρίση, την αλλαγή της νοοτροπίας ως προς το περπάτημα και της κουλτούρας των καθημερινών μετακινήσεων του μέσου πολίτη. Ζητούμενο είναι να επιλέγει το περπάτημα και τις πολυτροπικές μετακινήσεις έναντι της αποκλειστικής χρήσης αυτοκινήτου καθώς και να βελτιωθούν οι δεξιότητες και αντοχές στον ευρύτερο πληθυσμό.

ΠΥΛΩΝΑΣ 4 : ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ

Ο Πυλώνας 4 – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ εστιάζει στη μόχλευση χρηματοδοτικών εργαλείων, εθνικών και ευρωπαϊκών, στη δημιουργία εξειδικευμένων προγραμμάτων χρηματοδότησης μελετών, έργων και υπηρεσιών, καθώς και στα κίνητρα ενθάρρυνσης, συμμετοχικού σχεδιασμού και αναβάθμισης του δημόσιου χώρου για την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης.



Σχήμα 1 : Οι Πυλώνες της Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα

Οι τέσσερις Πυλώνες της ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ (ΕΣΠΕ) προωθούνται μέσω 12 Αξόνων που υλοποιούνται με μέτρα, τα οποία καλύπτουν τους κομβικούς τομείς παρέμβασης στο πλαίσιο της στρατηγικής στόχευσης. Τα μέτρα αναλύονται σε στοχευμένες δράσεις, συνθέτοντας το Σχέδιο Δράσης για την Εθνική Στρατηγική για το Περπάτημα.

Ο συσχετισμός των 4 Πυλώνων με τα σχετικά εμπόδια και τις αντίστοιχες ευκαιρίες για την ανάπτυξη και την προώθηση του περπατήματος αποτυπώνεται στον παρακάτω Πίνακα 5:

Πίνακας 5

ΕΜΠΟΔΙΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	
Έλλειψεις στη διακυβέρνηση - Μικρή ενσωμάτωση των κατευθύνσεων και κακός συντονισμός μεταξύ των σχετικών υπηρεσιών και φορέων - Έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού με συνδυασμό χρήσεων γης και υποδομές πεζή μετακίνησης - Αποτυχία υλοποίησης στόχων σχεδιασμού - Αποτυχία παρακολούθησης της απόδοσης και προσαρμογής των σχεδίων	Βελτιώσεις στη διακυβέρνηση - Βελτίωση της ενσωμάτωσης των κατευθύνσεων για όλα τα επίπεδα (σχεδιασμός, μεταφορές, υγεία, περιβάλλον) - Πολυενοποιητικός και αστικός σχεδιασμός και υλοποίηση έργων - Παρακολούθηση και βελτίωση για την επίτευξη βέλτιστων πρακτικών - Δημιουργία ειδικών γραφείων για το περπάτημα στους σχετικούς φορείς της Διοίκησης	ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΥΠΟΔΟΜΕΣ
Έλλειψη ελκυστικών και βολικών διαδρομών χωρίς ασυνέχειες - Οι διαδρομές κίνησης πεζών διακόπτονται από κενά και εμπόδια - Οι υποδομές για τον πεζό δεν εξασφαλίζουν άνετη και ασφαλή σύνδεση με σταθμούς ΜΜΜ και υποδομές ποδηλάτων (πολυτροπικότητα) Έλλειψη φυσικής ασφάλειας	Σχεδιασμός ολοκληρωμένων δικτύων - Ενσωμάτωση των σταθμών και στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας σε διαδρομές κίνησης πεζών - Σύνδεση του δικτύου πεζή μετακινήσεων με τα σημεία και τους πόλους έλξης πεζών Εξασφάλιση της συνέχειας στα δίκτυα Δημιουργία κατάλληλων υποδομών	

- Ακατάλληλη υποδομή με υψηλές ταχύτητες και φόρτους οχημάτων δίπλα στα πεζοδρόμια - Υψηλές ταχύτητες και όγκος κυκλοφορίας στους ελληνικούς αστικούς δρόμους - Μη προσβάσιμα πεζοδρόμια για - ΑμεΑ και εμποδιζόμενα άτομα - Κακώς σχεδιασμένα ή μη συντηρημένα πεζοδρόμια και Κ.Χ. Συναντώνται σε αυτά φυσικά εμπόδια και ανεπαρκή πλάτη	- Ασφαλείς και επαρκώς διαχωρισμένες υποδομές για πεζούς σε δρόμους με υψηλές ταχύτητες - Μείωση των κυκλοφορούντων οχημάτων και απόδοση προτεραιότητας στην κίνηση των πεζών στα αστικά κέντρα και τις οικιστικές γειτονιές - Εξασφάλιση επαρκών, καλά συντηρούμενων και προσβάσιμων χώρων για την κίνηση των πεζών - Συμμόρφωση με πρότυπα και αρχές σχεδιασμού με έμφαση στην προσβασιμότητα
Έλλειψη προσωπικής ασφάλειας και άνεσης - Ύπαρξη φυσικών εμποδίων - Ανασφάλεια λόγω εγκαταλελειμμένων παρόδιων χρήσεων - Έλλειψη φωτισμού, σήμανσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού - Ανεπαρκής σκιασμός και δροσισμός	Πρόβλεψη επαρκών εγκαταστάσεων φωτισμού, νερού, υγιεινής και στοιχείων αστικού εξοπλισμού - Φωτισμός, πινακίδες, καθιστικά, στοιχεία σκιασμού, βρύσες, τουαλέτες, πότισμα, κάδοι κ.λπ. - Σταθμοί ενοικιαζόμενων ποδηλάτων (πολυτροπικότητα)
Έλλειψη πληροφόρησης - Έλλειψη πληροφόρησης για το εύρος των επιλογών μετακίνησης - Οι πεζοί ενδέχεται να μη το γνωρίζουν συγκεκριμένους οδικούς κανόνες, ή οι κανόνες μπορεί να είναι ασαφείς	Πληροφόρηση - Ιστοσελίδες, χάρτες με διαδρομές προσπέλασης από τον πεζό διαφόρων πόλων ενδιαφέροντος - Πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας της περιοχής (π.χ. ώρες άφιξης λεωφορείων) - Μέσα κοινωνικής δικτύωσης
Έλλειψη δεξιοτήτων - Οι οδηγοί αδιαφορούν ή δεν προσέχουν τους ευάλωτους χρήστες του δρόμου και τους ποδηλάτες - Έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής	Εκπαίδευση δεξιοτήτων - Ευαισθητοποίηση των οδηγών όλων των οχημάτων μέσω κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης για την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του δρόμου - Εκπαίδευση σχετική με το περπάτημα (π.χ. σε παιδιά σχολικής ηλικίας, σε ηλικιωμένους/ες κ.λπ.)
Έλλειψη καθημερινού κινήτρου - Έλλειψη διαδρομών καλής ποιότητας που αποθαρρύνει το περπάτημα - Δυσπρόσιτο ή/και περίπλοκο δίκτυο ΜΜΜ - Εύκολες εναλλακτικές για σύντομα ταξίδια	Ενθάρρυνση περπατήματος - Βελτίωση υποδομών / συνθηκών για σύντομες διαδρομές (κάτω των 20') - Βελτίωση προσβασιμότητας στάσεων ΜΜΜ - Ευαισθητοποίηση σχετικά με τις επιλογές μέσου μετακίνησης

Έλλειψη χρηματοδοτήσεων & κινήτρων

- Έλλειψη ή άγνοια χρηματοδοτικών εργαλείων για την σύνταξη σχετικών μελετών και την υλοποίηση έργων
- Έλλειψη χρηματοδότησης προγραμμάτων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης
- Έλλειψη άλλων κινήτρων για την επιλογή του περπατήματος

Εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων και δημιουργία προγραμμάτων

- Δημιουργία νέων χρηματοδοτικών εργαλείων για τη σύνταξη σχετικών μελετών και την υλοποίηση έργων (εθνικών και συγχρηματοδοτούμενων)
- Συστηματική ενημέρωση της τοπικής αυτοδιοίκησης
- Προώθηση ανταποδοτικών κινήτρων για το κοινό και τις επιχειρήσεις
- Προώθηση προγραμμάτων ομαδικού και στοχευμένου περπατήματος (π.χ. μετακινήσεις με σχολικά οχήματα)

19. ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

Για την υλοποίηση της Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα προβλέφθηκαν 12 βασικοί Άξονες, οι επιμέρους στόχοι, μέτρα και δράσεις, προτεινόμενα πιλοτικά έργα καθώς και οι κατάλληλοι δείκτες παρακολούθησης για την υλοποίησή της με χρονικό ορίζοντα έως το 2030. **Σημειώνεται ότι στόχοι, δράσεις και δείκτες δύνανται να επικαλύπτονται σε διαφορετικούς άξονες της ΕΣΠΕ.** Επιπλέον, για κάθε Άξονα, τα παραπάνω συσχετίζονται με κάθε έναν από τους 4 Πυλώνες. Οι βασικοί άξονες για την υλοποίηση της στρατηγικής είναι:

ΑΞΟΝΑΣ 1	: Ολοκληρωμένη στρατηγική για το περπάτημα
ΑΞΟΝΑΣ 2	: Χωροταξικός – Πολεοδομικός σχεδιασμός φιλικός προς το περπάτημα
ΑΞΟΝΑΣ 3	: Αστικός σχεδιασμός φιλικός προς το περπάτημα
ΑΞΟΝΑΣ 4	: Ενίσχυση του περπατήματος στην πόλη
ΑΞΟΝΑΣ 5	: Ενίσχυση του περπατήματος στην ύπαιθρο
ΑΞΟΝΑΣ 6	: Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των πολυτροπικών μετακινήσεων
ΑΞΟΝΑΣ 7	: Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους της πολιτικής για την υγεία
ΑΞΟΝΑΣ 8	: Προώθηση του πεζοπορικού τουρισμού
ΑΞΟΝΑΣ 9	: Προώθηση της αθλητικής πεζοπορίας
ΑΞΟΝΑΣ 10	: Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση
ΑΞΟΝΑΣ 11	: Χρηματοδοτικά εργαλεία και κίνητρα
ΑΞΟΝΑΣ 12	: Παρακολούθηση & Αξιολόγηση

20. ΑΞΟΝΑΣ 1 - Ολοκληρωμένη στρατηγική για το περπάτημα

Για την επιτυχία της Στρατηγικής για το περπάτημα (ΕΣΠΕ) απαιτείται η υλοποίηση πολιτικών και δράσεων από ένα ευρύ φάσμα προτάσεων σχεδιασμού και συγκροτημένου προγραμματισμού. Οι πολιτικές και δράσεις που θα οδηγήσουν στην επιτυχία αυτή δεν είναι ίδιες για κάθε αστική και περιαστική περιοχή, ούτε για τα φυσικά περιβάλλοντα λόγω των ιδιοτεροτήτων που εμφανίζουν. Μια ολοκληρωμένη στρατηγική ωστόσο, έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα οποία εν προκειμένω καθορίζουν και τους στόχους του Άξονα 1.

Όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, το περπάτημα διασυνδέεται με πολλούς διαφορετικούς τομείς και πολιτικές και γι' αυτόν τον λόγο μια ολοκληρωμένη στρατηγική για το θέμα πρέπει να αξιοποιεί όλες τις σχετικές πτυχές και πολιτικές προτεραιότητες που έχουν καθοριστεί ή θεσμοθετηθεί, καθώς και τα σχετικά σχέδια δράσης. Συνεπώς, η ενσωμάτωση πολιτικών και δράσεων για την προώθηση και ενίσχυση του περπατήματος, για να έχει αποτέλεσμα πρέπει (α) να έχει διατομεακό χαρακτήρα και (β) να βασίζεται σε οριζόντιες κατευθύνσεις για όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, οι οποίες εν συνεχεία εξειδικεύονται ανά επίπεδο και περιοχή.

Απαιτείται αφενός διασύνδεση και ενσωμάτωση των σχετικών προτάσεων με άλλες εθνικές στρατηγικές και οριζόντιες νομοθετικές ρυθμίσεις και διορθώσεις για να καλύπτονται τα θέματα προτεραιότητας της ΕΣΠΕ και αφετέρου να δημιουργούνται εργαλεία και μηχανισμοί υλοποίησης. Τα παραπάνω μπορούν να αποτελέσουν έναυσμα και μοχλούς ενεργοποίησης της τοπικής αυτοδιοίκησης προς την υλοποίηση μελετών, έργων και δράσεων για την προώθηση του περπατήματος και την δημιουργία πόλεων φιλικότερων στον πεζό. Απαιτείται επιπλέον, συμμετοχική προσέγγιση: εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, υλοποίησης μέτρων και αξιολόγησης, δημιουργία τοπικών δυνατοτήτων για τη διαχείριση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού και διασφάλιση ισότητας φύλων.

20.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 1

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο Άξονας 1 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ εξειδικεύεται στους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Σύνταξη συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προώθηση του περπατήματος
- Διατομεακή αντιμετώπιση και προώθηση πολιτικών
- Ολιστική επιχειρησιακή διαχείριση των θεσμικών βελτιώσεων και των προτεινόμενων μέτρων
- Καθορισμός συγκεκριμένων ετήσιων στόχων βελτίωσης της βαδισιμότητας, στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον και παρακολούθησή τους (εκθέσεις προόδου)
- Δημιουργία «εργαλειοθήκης» βαδισιμότητας, άμεσα διαθέσιμης στους υποβάλλοντες προσφορές και στους αξιολογητές των μελετών και των έργων
- Επικαιροποίηση και κωδικοποίηση του συνόλου της νομοθεσίας που σχετίζεται με τον χώρο που αποδίδεται στους πεζούς στο φυσικό και στο δομημένο περιβάλλον
- Διασύνδεση των επιχειρησιακών / υπηρεσιακών μονάδων
- Προώθηση δημιουργίας ψηφιακών βάσεων δεδομένων
- Προώθηση συμμετοχικών διαδικασιών σχεδιασμού

20.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 1 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 1 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 1.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Εθνική Χωρική Στρατηγική του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 3 του Ν. 4759/2020 (ΦΕΚ 245/Α)	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ στο επίπεδο της Περιφερειακής στρατηγικής και των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων του άρθρου 6 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α)	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.6.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις κατευθύνσεις και τεχνικές προδιαγραφές των ΣΒΑΚ	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.7.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες οδηγίες, τεχνικές οδηγίες και κατευθύνσεις για αστικές αναπλάσεις, ανασχεδιασμό του υπαίθριου δημόσιου χώρου, αναμόρφωση του οικοδομικού κανονισμού, ανακατασκευή και ανακαίνιση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος κ.α.	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.8.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα της δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης σε συνδυασμό με μείωση της παρουσίας αυτοκινήτων στους δρόμους των αστικών περιοχών	(Ν/Ο) Αριθμός αστικών περιοχών % αύξησης σ.δ./οτα
Μέτρο 1.9.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων περπατήματος στο πλαίσιο των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.10.	Εκπόνηση Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.11.	Θεσμοθέτηση προστασίας των ιστορικών πυρήνων των πόλεων και των σύγχρονων τοπικών κέντρων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με παράλληλη δημιουργία υψηλής ποιότητας υποδομών κίνησης για τους πεζούς	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.12.	Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)	(Ν/Ο) % επικαιροποιημένων ΣΒΑΚ
Μέτρο 1.13.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες Οδηγίες, Τεχνικές Οδηγίες, ΟΜΟΕ κ.ά. και κατευθύνσεις έργων οδοποιίας, για εξασφάλιση της προσβασιμότητας	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.14.	Σύνταξη μεθοδολογίας για στοχοθεσία και παρακολούθηση του επιπέδου βαδισιμότητας, σε επίπεδο ΟΤΑ α' και β' βαθμού	(Ν/Ο)
Μέτρο 1.15.	Θεσμοθέτηση πρότυπης Έκθεσης Προόδου για την καταγραφή και παρουσίαση στατιστικών δεδομένων	(Ν/Ο)

Μέτρο 1.16.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, αστικές αναπλάσεις, αναπλάσεις οικισμών, βιοκλιματικές μελέτες, μελέτες κτηρίων που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ, και σε ιδιωτικά έργα	(N/O) % ανταπόκρισης/έτος
Μέτρο 1.17.	Κωδικοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας που αφορά ή σχετίζεται με υποδομές πεζή μετακίνησης	(N/O)
Μέτρο 1.18.	Θεσμοθέτηση ψηφιακών βάσεων δεδομένων για τη βαδισιμότητα	(N/O)
Μέτρο 1.19.	Σχεδιασμός και υλοποίηση γεωχωρικής βάσης δεδομένων από διαθέσιμα ή νέα επίπεδα πληροφορίας	(N/O)
Μέτρο 1.20.	Καταγραφή δυνατοτήτων διαλειτουργικότητας με άλλα πληροφορικά συστήματα (σε χρήση καθώς και μελλοντικών υπό ανάπτυξη)	(N/O)
Μέτρο 1.21.	Ενεργοποίηση του εργαλείου της Ηλεκτρονικής Ταυτότητας Δήμου με ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας και βαδισιμότητας, και ολοκλήρωση των σχετικών αρχείων σε βάθος 3ετίας	(N/O) Αριθμός δήμων/έτος
Μέτρο 1.22.	Επικαιροποίηση TOTEE και ATOEE	(N/O)
Μέτρο 1.23.	Σύνταξη πρότυπης μεθοδολογίας συμμετοχικού σχεδιασμού και προώθησή της σε εμπλεκόμενους φορείς	(N/O)

21. ΑΞΟΝΑΣ 2 – Χωροταξικός & Πολεοδομικός σχεδιασμός φιλικός στο περπάτημα

Η ενσωμάτωση πολιτικών για το περπάτημα στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό ανά περιοχή είναι απαραίτητη, όπως προκύπτει από παραδείγματα περιφερειών και πόλεων που τις έχουν κάνει πράξη.

Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός που εστιάζει στην ανάπτυξη και προώθηση του περπατήματος λαμβάνει υπόψη τα μέγιστα μήκη και τον βαθμό δυσκολίας των καθημερινών διαδρομών των πεζών, τόσο για κοντινές μετακινήσεις όσο και για συνδυασμένες μετακινήσεις περπατήματος και δημόσιας συγκοινωνίας. Για τον λόγο αυτόν μεγάλη σημασία έχει η γεωγραφική και ποσοτική διασπορά των χρήσεων γης οι οποίες όταν εγκαθίστανται στα προάστια προκαλούν μετακινήσεις μεγάλου μήκους με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Η μέριμνα για προσπελασιμότητα των χρήσεων γης συνακόλουθα, είναι θεμελιώδες κριτήριο για τη λήψη αποφάσεων κατά τη χωροθέτησή τους και επιδρά συνολικά στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Για την αύξηση του περπατήματος είναι συνεπώς σημαντική η αστική ανάπτυξη και ο αντίστοιχος προγραμματισμός που να συνδέεται με τη γεωγραφία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Η βέλτιστη χωροθέτηση των επιχειρήσεων και οργανισμών αντίστοιχα βάσει των αναγκών τους για μετακινήσεις, συνηγορεί προς την ίδια κατεύθυνση (τόσο για όσες χωροθετούνται μέσα στον αστικό ιστό, όσο όμως και για εκείνες που αναπτύσσονται στον άμεσο περιαστικό χώρο όπως π.χ. σε ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙ.Ο.ΠΕ.).

Φυσικά, η μορφή της συμπαγούς πόλης οδηγεί σε μείωση των αποστάσεων και βοηθά στην επιλογή του περπατήματος για καθημερινές μετακινήσεις. Για την ενίσχυση αυτής της μορφής και τη συγκέντρωση των λειτουργιών πρέπει να βρουν εφαρμογή όλα τα χρήσιμα πολεοδομικά εργαλεία, όπως π.χ. μεταφορά σ.δ., αποφυγή των πολεοδομικών πρακτικών αμιγούς κατοικίας και αντιθέτως ανάμιξη χρήσεων γης και δραστηριοτήτων με παράδειγμα τη λογική της «πόλης των 15'» (σε αυτές τις πολεοδομικές ενότητες ο κάτοικος μπορεί να βρίσκει σε απόσταση περπατήματος από την κατοικία του, αγορές και υπηρεσίες, με αποτέλεσμα να προτιμά να μετακινείται με ποδήλατο ή με τα πόδια από το να χρησιμοποιεί αυτοκίνητο). Ο χαρακτηρισμός και η υλοποίηση πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας, ο χαρακτηρισμός οικιστικών περιοχών ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (ακόμη και ο πλήρης αποκλεισμός διερχόμενων οχημάτων σε αυτές τις περιοχές), η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς με απομάκρυνση των οχημάτων από την περίμετρο εμβληματικών κτηρίων, η ενοποίηση γειτονικών οικοδομικών τετραγώνων κ.λπ. ανήκουν στο ευρύ φάσμα των έργων για τη συμπαγή πόλη.

1.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 2

Κατόπιν των παραπάνω, ο Άξονας 2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΦΙΛΙΚΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ εστιάζεται στους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Δημιουργία πόλεων φιλικών στο περπάτημα και πολεοδομικών ενότητων των 15'
- Ενίσχυση της συμπαγούς μορφής της πόλης
- Αστική ανάπτυξη προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία
- Ανάσχεση της αστικής διάχυσης
- Αξιοποίηση όλων των σχετικών πολεοδομικών εργαλείων
- Δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών, σε κλίμακα δικτύων, για την κίνηση των πεζών λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους που επιδρούν σε αυτήν (ποιότητα περιβάλλοντος, πόλοι ενδιαφέροντος, συμβατότητα χρήσεων γης, παρουσία πρασίνου / σκίαση, κυκλοφοριακός φόρτος και ταχύτητες, κλίσεις εδάφους, επικρατούντες άνεμοι, ασυνέχειες του δικτύου)

1.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 2 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 2 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 2.1.	Εξειδικευμένες Οδηγίες κατά τη σύνταξη των τευχών εφαρμογής Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων για πόλεις φιλικές στο περπάτημα	(N/O)
Μέτρο 2.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ (πρόβλεψη σε ΒΑΑ, ΟΧΕ, ΤΑΠΤΟΚ)	
Μέτρο 2.3.	Εξειδικευμένες Οδηγίες για την προστασία των ιστορικών κέντρων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	(N/O)

		Αριθμός δήμων που εφαρμόζουν τα μέτρα/έτος
Μέτρο 2.4.	Προσδιορισμός οικιστικών περιοχών γύρω από τα αστικά κέντρα των πόλεων με γνώμονα την προσπελασιμότητα, με τα πόδια ή συνδυαστικά με ποδήλατο και με χρήση ΜΜΜ	(N/O) Αριθμός περιοχών % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 2.5.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης	(N/O)
Μέτρο 2.6.	Οριοθέτηση Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ)	% αναθέσεων σχετικών μελετών/έτος
Μέτρο 2.7.	Υποχρέωση αποτύπωσης της προτεινόμενης διαμόρφωσης για δίκτυα υποδομής πεζή μετακινήσεων στα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής	% ολοκλήρωσης ΤΠΣ και ΕΠΣ /έτος % ολοκλήρωσης Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής
Μέτρο 2.8.	Χαρακτηρισμός ευρέων οικιστικών περιοχών και αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στις πολεοδομικές μελέτες εφαρμογής	N/O) Αριθμός περιοχών % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 2.9.	Δημιουργία περιοχών προστατευμένων από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, σχολικοί δακτύλιοι κ.λπ.). Η οργάνωση της ιεράρχησης του συνόλου του οδικού δικτύου στη βάση δακτυλίων προστασίας από διαμπερείς ροές είναι κεφαλαιώδους σημασίας σε μελέτες εφαρμογής αστικών αναπλάσεων	N/O) Αριθμός περιοχών % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 2.10.	Υλοποίηση των ήδη χαρακτηρισμένων πεζόδρομων του ρυμοτομικού σχεδίου	N/O) Χλμ πεζοδρόμων % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 2.11.	Συμπλήρωση στις μεγάλες πόλεις των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας με δίκτυο τραμ, αξιοποιώντας το ως κορμό αστικών αναπλάσεων (π.χ. εμβληματικών πεζοδρομήσεων ιδίως στα κέντρα). Σημειώνεται ότι το εφικτό ένταξης του τραμ εξαρτάται από την επιτυχία των πολιτικών αύξησης της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας. Εννοείται ότι η συνεπής με τις επιδόσεις του ένταξή του στην πόλη θα συμβάλει εντυπωσιακά στην προσέλκυση πολλών νέων χρηστών.	(N/O) Χλμ μέσων σταθερής τροχιάς Αριθμός στάσεων
Μέτρο 2.12.	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργία λωρίδων προτεραιότητας για τα ΜΜΜ	(N/O) Χλμ διαδρομών ΜΜΜ /τ.χλμ πόλης Αριθμός στάσεων Αριθμός επιβατών/έτος
Μέτρο 2.13.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα θεσμοθετημένα ΣΒΑΚ και ενσωμάτωσή τους στα ΤΠΣ	(N/O)
Μέτρο 2.14.	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	(N/O) Αριθμός πόλεων που εφαρμόζουν το μέτρο

Σημείωση : όπου υπάρχει αναφορά στο ΡΣΕ το προτεινόμενο μέτρο προσαρμόζεται στην κατάλληλη κλίμακα.

2. ΑΞΟΝΑΣ 3 – Αστικός σχεδιασμός φιλικός προς το περπάτημα

Για τον πεζό έχει πολύ μεγάλη σημασία η αντίληψη της πόλης στο «επίπεδο του ματιού», δηλαδή σε όσα βλέπει κοντά του περπατώντας, ώστε να αλληλεπιδρά με αυτά. Ο πεζός πρέπει να έρχεται άμεσα και χωρίς εμπόδια σε επαφή με το ανθρωπογενές και το φυσικό περιβάλλον, να μπορεί να αντιλαμβάνεται τις λεπτομέρειές τους και να παίρνει ερεθίσματα από αυτά.

Γι' αυτόν τον λόγο, για τη δημιουργία φιλικών υποδομών για περπάτημα, είναι σημαντικό να λαμβάνονται σημαντικά υπόψη πολλοί παράγοντες, όπως: η μορφή της πόλης και οι συνθήκες στο οδικό δίκτυο, στον κοινόχρηστο και δημόσιο χώρο, οι ανάμιξη των διαφόρων δραστηριοτήτων (ιδιαίτερα των ισογείων) με την κατοικία, τα στοιχεία φωτισμού και αστικού εξοπλισμού, τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, η ορατότητα ώστε να νιώθει ασφαλής, η γενικότερη θέαση στη μικρή και μεγάλη κλίμακα (οι οπτικές φυγές) κ.λπ.

Αυτό που είναι το μεγάλο πρόβλημα για την κίνηση των πεζών είναι η ασυνέχεια των σχετικών υποδομών, λόγω εμποδίων και διακοπών ή μεγάλου φόρτου κυκλοφορίας οχημάτων και υψηλών ταχυτήτων. Σημειώνεται ότι στη μικρή κλίμακα η πρώτη δομική ασυνέχεια που συναντά ο πεζός είναι οι διασταυρώσεις που τον υποχρεώνουν να κατεβαίνει και να ανεβαίνει κράσπεδα. Είναι σοβαρό για άτομα μεγάλης ηλικίας, αναπήρους κ.λπ. Αυτός είναι ένας βασικός λόγος που οι αναπλάσεις περιλαμβάνουν συχνά υπερύψωση των διαβάσεων στη στάθμη των πεζοδρομίων ή κατάργηση της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ πεζοδρομίου και λωρίδων κυκλοφορίας. Στο ίδιο πλαίσιο πολιτικών περιορισμού της ασυνέχειας εντάσσονται τα λεωφορεία «χαμηλού δαπέδου». Δίνουν απάντηση στην ασυνέχεια μεταξύ περπατήματος και δημόσιας συγκοινωνίας.

Η έλλειψη σκίασης το καλοκαίρι, η κατά κανόνα απουσία πληροφοριακής σήμανσης για τους πεζούς, οι κακές συνθήκες προσπέλασης διαφόρων χρήσεων (ιδιαίτερως για άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα), η έλλειψη αστικού εξοπλισμού και φωτισμού, όπως και η έλλειψη εναλλακτικών λύσεων μετακίνησης (π.χ. αξιόπιστη δημόσια συγκοινωνία με αξιοπρεπείς συχνότητες, κοινής χρήσης ποδήλατα, εταιρικά λεωφορεία κ.λπ.) συμπληρώνουν το σύνολο των προβλημάτων που συχνά αντιμετωπίζει ο πεζός.

Επιπλέον, για τον πεζό έχει πολύ μεγάλη σημασία η ελκυστικότητα του περιβάλλοντος στο οποίο κινείται, η ύπαρξη φυσικών στοιχείων και πράσινων χώρων και φυσικά μια ισχυρή αίσθηση ασφάλειας. Γενικότερα πάντως, όσον αφορά σε αστικές περιοχές, η αυξημένη παρουσία πεζών στον δημόσιο χώρο και στο δρόμο αποτελεί απόδειξη και τους καθιστά φιλικούς, ελκυστικούς και ασφαλείς.

Σε κάθε περίπτωση, ένα δίκτυο για την πεζή μετακίνηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πεζών, πρέπει να οργανώνεται σωστά, ώστε να αποφεύγονται κάποιες άσκοπες πεζοδρομήσεις, που δεν είναι τόσο χρήσιμες όταν παραμένουν άδειες από πεζούς.. Όπου υπάρχουν διακοπές λόγω ύπαρξης οδών ή αρτηριών μεγάλης κυκλοφορίας, πρέπει να γίνονται όλες οι απαραίτητες διαμορφώσεις στις διασταυρώσεις ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια της κίνησης των πεζών με ασφάλεια. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η λύση της κατασκευής πεζογεφυρών ώστε να περνούν χωρίς χρονική διακοπή οι πεζοί δεν εξασφαλίζει τη συνέχεια της κίνησής τους αφού δεν είναι καθόλου ευχάριστο το ανέβασμα και κατέβασμα των κλιμάκων, ενώ συγχρόνως τα οχήματα περνούν με ακόμη μεγαλύτερες ταχύτητες όταν καταργείται η ισόπεδη διάβαση με φωτεινή σηματοδότηση. Η τελευταία είναι εκείνο το εργαλείο που καθορίζει τόσο τις ταχύτητες όσο και τους φόρτους και φυσικά έχει νόημα όταν οι χρόνοι πρασίνου για τους πεζούς δεν αποτελούν παγίδες αλλά έχουν υπολογιστεί να διαρκούν με κριτήριο την ταχύτητα των ηλικιωμένων και των αναπήρων.

2.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 3

Κατόπιν των παραπάνω, ο Άξονας 3 ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΦΙΛΙΚΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ εστιάζει στους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Αναζωογόνηση και ανάπλαση των αστικών περιοχών με έμφαση στο περπάτημα και στην κλιματική ουδετερότητα
- Σύνταξη τοπικών στρατηγικών για το περπάτημα (walking masterplan) οι οποίες θα προσδιορίζουν τον σχεδιασμό για το περπάτημα στην εκάστοτε αστική ενότητα
- Εξασφάλιση φυσικής προσβασιμότητας
- Δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση των πεζών, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους που επιδρούν σε αυτήν (ποιότητα περιβάλλοντος, πόλοι ενδιαφέροντος, συμβατότητα χρήσεων γης, παρουσία πρασίνου / σκίαση, κυκλοφοριακός φόρτος, ταχύτητες, κλίσεις εδάφους, επικρατούντες άνεμοι, ασυνέχειες του δικτύου)
- Διασφάλιση ότι τόσο το νέο οδικό δίκτυο (νέες διανοίξεις, νέες αναπλάσεις κ.α.), όσο και το υφιστάμενο, σε κάθε νέα ρύθμιση ή αναδιάταξή του, θα έχει ως στόχο την ασφαλή κίνηση όλων των ευάλωτων χρηστών και ιδίως των πεζών (συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και των εμποδιζόμενων ατόμων)

2.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 3 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 3 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 3.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)
Μέτρο 3.2.	Θεσμοθέτηση και τεχνικές προδιαγραφές για Τοπικά Σχέδια Περπατήματος (Local Walking Plans)	(N/O)
Μέτρο 3.3.	Τεχνικές προδιαγραφές μελετών αστικών αναπλάσεων για τον δημόσιο χώρο και το κτηριακό απόθεμα	(N/O)
Μέτρο 3.4.	Τεχνικές προδιαγραφές για οδικές αναπλάσεις, living/leavable/complete streets, urban boulevards, εμπορικούς πεζόδρομους, δρόμους μικτής χρήσης κ.λπ.	(N/O)
Μέτρο 3.5.	Τεχνικές προδιαγραφές βιοκλιματικού σχεδιασμού υπαίθριων δημόσιων χώρων	(N/O)
Μέτρο 3.6.	Αναθεώρηση των Τεχνικών Οδηγιών για Ποδηλατόδρομους της Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016-ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016	(N/O)
Μέτρο 3.7.	Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας σε οικιστικές περιοχές, σε τοπικής σημασίας δρόμους και σε εμπορικά/διοικητικά κέντρα στα 30 χλμ/ώρα	(N/O)
Μέτρο 3.8.	Υλοποίηση Επιχειρησιακών Σχεδίων για Εξασφάλιση Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων	(N/O)
Μέτρο 3.9.	Μελέτες εφαρμογής και υλοποίηση των προβλεπομένων στα ΣΑΠ	Αριθμός μελετών /έτος Αριθμός έργων /έτος
Μέτρο 3.10.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων για ασφαλείς και ποιοτικές υποδομές κίνησης των πεζών σε επίπεδο δήμου	Αριθμός μελετών /έτος Αριθμός έργων /έτος
Μέτρο 3.11.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων ανάπλασης ευρύτερων οικιστικών περιοχών ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	(N/O)
Μέτρο 3.12.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων ανάπλασης ευρύτερων αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.13.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων για συστηματική προστασία δακτυλίων και άλλων περιοχών από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, Σχολικοί Δακτύλιοι κ.λπ.)	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.14.	Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού	(N/O)
Μέτρο 3.15.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα θεσμοθετημένα ΣΒΑΚ σε μελέτες εφαρμογής και επόμενα έργα	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.16.	Μελέτες και έργα για πράσινες διαδρομές στην περίμετρο ή στο εσωτερικό πάρκων και κατά μήκος ποταμών, ρεμάτων, λιμνών, ακτών	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος Μήκος διαδρομών σε χλμ/έτος
Μέτρο 3.17.	Δημιουργία παρόδιων και διαμπερών στοών και υλοποίηση αρχικά των θεσμοθετημένων	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος

Μέτρο 3.18.	Τεχνικές προδιαγραφές για καινοτόμες και έξυπνες εφαρμογές σε έργα αστικών αναπλάσεων – Τεύχος Οδηγιών προς Δήμους	(N/O)
Μέτρο 3.19.	Μελέτες και έργα σήμανσης και πληροφόρησης για πεζούς, ΑμεΑ και επισκέπτες, για ιστορία, τουρισμό κ.λπ.	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.20.	Μελέτες και έργα για τη δημιουργία επαρκών δικτύων πεζή μετακίνησης από και προς σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και κόμβους μετεπιβίβασης	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.21.	Υλοποίηση μέτρων για την τήρηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας (π.χ. σαμαράκια, φανάρια, στενώσεις κ.λπ.)	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.22.	Μελέτες και έργα δημιουργίας σχολικών και άλλων δακτυλίων (περιοχών χωρίς διαμπερείς ροές, με χαμηλές ταχύτητες και με λίγα αυτοκίνητα)	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.23.	Τεχνικές προδιαγραφές για αναπλάσεις παραρεμάτιων περιοχών	(N/O)
Μέτρο 3.24.	Μελέτες και έργα για ανάπλαση πράσινων χώρων, πάρκων κ.λπ.	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.25.	Συστηματοποίηση των προεκτάσεων πεζοδρομίου στις στάσεις ΜΜΜ και επικαιροποίηση των διατάξεων για αυτές	(N/O)
Μέτρο 3.26.	Μελέτες αύξησης του αστικού πρασίνου σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.27.	Τεχνικές Οδηγίες για Σχεδιασμό Αστικών Οδών και υπαίθριων Δημόσιων Χώρων	(N/O)
Μέτρο 3.28.	Σχεδιασμός και υλοποίηση διαδρομών πεζοπορίας 15-20' για τις κύριες καθημερινές μετακινήσεις στα αστικά κέντρα και για την πρόσβαση στις στάσεις ΜΜΜ (προσβάσιμες διαδρομές 10-15')	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 3.29.	Συσχέτιση των περιορισμών στάθμευσης με την προσπελασιμότητα των χρήσεων γης	(N/O)
Μέτρο 3.30.	Δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση ποδηλάτων	(N/O) Χλμ ποδηλατικών υποδομών % εφαρμογής του μέτρου / έτος

3. ΑΞΟΝΑΣ 4 – Ενίσχυση του περπατήματος στην πόλη

Η ενίσχυση του περπατήματος στην πόλη, πέρα από τη συμπλήρωση και βελτίωση των σχετικών υποδομών μπορεί να επιτυγχάνεται με επιπλέον μέτρα, όπως καινοτόμες εφαρμογές και υπηρεσίες προς τους πολίτες, τους επισκέπτες και τις επιχειρήσεις καθώς και κίνητρα ή αντικίνητρα (τα τελευταία θα αφορούν αυτοκίνητα που διεισδύουν σε περιοχές περιβαλλοντικά ευαίσθητες ή προστατευόμενες για ιστορικούς ή άλλους λόγους). Επίσης, μπορεί να επιτυγχάνεται με δράσεις ενημέρωσης για τις παρεχόμενες υπηρεσίες και επιβράβευσης για υπεύθυνες στάσεις συμπεριφορές απέναντι στην κλιματική κρίση και στα προβλήματα της αστικής καθημερινότητας.

Γενικότερα, αύξηση του μεριδίου του περπατήματος στις καθημερινές μετακινήσεις καταγράφεται όταν αφενός υπάρχει φιλικό δίκτυο σχετικών υποδομών σε μία περιοχή και αφετέρου όταν η επιλογή της πεζή μετακίνησης προσφέρει ανταγωνιστικές επιδόσεις σε επίπεδο, ελκυστικότητας, ασφάλειας, και ευχαρίστησης έναντι των υπολοίπων μέσων μεταφοράς.

Η αύξηση του περπατήματος συνδέεται επίσης με πολιτικές ανάσχεσης της κίνησης των οχημάτων καθώς και με άλλες αύξησης της ποδηλατοκίνησης και της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν βασικές αρχές σχεδιασμού των ΣΒΑΚ και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον προγραμματισμό δράσεων από την τοπική αυτοδιοίκηση.

3.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 4

Ο Άξονας 4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ εστιάζει λοιπόν στους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Ποσοστιαία αύξηση του περπατήματος στο σύνολο των αστικών μετακινήσεων κατά σε ποσοστό 10% έως το 2025, και ακόμη 20% έως το 2030 στα αστικά κέντρα των μεγάλων πόλεων. Τα ποσοστά αυτά θα επιτρέψουν στις πόλεις, παράλληλα με την άσκηση και άλλων πολιτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα, να επιτύχουν, όπως έχει δεσμευτεί η χώρα μας, κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050. Εννοείται ότι για το έτος αυτό θα πρέπει να έχουν επιτευχθεί αυξήσεις σημαντικές όχι μόνο στα αστικά κέντρα των μεγάλων πόλεων αλλά και στο σύνολο των αστικών επιφανειών κάθε μεγέθους.
- Μείωση έως και αποκλεισμός των διερχομένων αυτοκινήτων από τα κέντρα των πόλεων και από κάθε περιοχή προστασίας όπως οι δακτύλιοι
- Πολύ μεγάλη αύξηση του ποσοστού των μετακινούμενων ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων δεδομένου ότι σήμερα η αφετηρία στην Ελλάδα είναι κοντά στο μηδέν
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και ενεργοποίηση όλων των κοινωνικών ομάδων για να επιλέγουν το περπάτημα στις καθημερινές μετακινήσεις τους
- Διαμόρφωση, με πολιτικές ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, «κουλτούρας περπατήματος» και αλλαγή συνηθειών των πολιτών
- Ενεργοποίηση των επιχειρήσεων για τη δημιουργία πακέτων περπατήματος με κίνητρα και αντικίνητρα για τους εργαζομένους τους

3.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 4 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 4 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 4.1.	Ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς με δράσεις που σχετίζονται με συνδυασμένα δρομολόγια, ενιαίο εισιτήριο, χρήση ποδηλάτου κ.α.	(N/O)
Μέτρο 4.2.	Ενεργοποίηση δημοτικών σχολικών τροχονόμων και σχολικών συνοδών	(N/O)
Μέτρο 4.3.	Ανάπτυξη της υπηρεσίας «λεωφορείων περπατήματος» (ομαδικού περπατήματος για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες - κυρίως για μαθητές/τριες)	(N/O) Αριθμός επεμβάσεων
Μέτρο 4.4.	Εγκατάσταση συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων (με έμφαση στα ηλεκτρικά) ιδίως σε πόλεις με ανηφόρες	(N/O)
Μέτρο 4.5.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες (π.χ. για να παίζουν τα παιδιά)	(N/O) Αριθμός περιοχών % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 4.6.	Ενίσχυση δημοτικής και δημόσιας συγκοινωνίας	(N/O) Αριθμός επιβατών/έτος
Μέτρο 4.7.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές προτεινόμενων αστικών διαδρομών για περπάτημα, συσχετισμένων με πόλους έλξης και άλλα τοπόσημα	(N/O)
Μέτρο 4.8.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος	(N/O) Αριθμός επισκεπτών της εφαρμογής / έτος
Μέτρο 4.9.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις	(N/O) Αριθμός εξυπηρετούμενων πολιτών
Μέτρο 4.10.	Σήμανση σε όλο το δίκτυο περπατήματος (συμβατική και σε γραφή Braille)	(N/O)
Μέτρο 4.11.	Συμπλήρωση των διαβάσεων στις διασταυρώσεις του συνόλου του οδικού δικτύου (με ή χωρίς πεζοφάναρα)	Αριθμός διαβάσεων
Μέτρο 4.12.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς	Αριθμός διαβάσεων
Μέτρο 4.13.	Τεχνικές προδιαγραφές και έργα για καθιστικά, Parklets, χώρους στάσης και ξεκούρασης. Σημειώνεται ότι αύξηση του περπατήματος θα σημαίνει και αύξηση του μήκους του περπατήματος η οποία έχει ως προϋπόθεση ο πεζός να συναντά σε ενδιάμεσα σημεία της διαδρομής εξοπλισμό για να στέκεται	(N/O) Χλμ πεζοδρόμων με τις νέες υποδομές % εφαρμογής του μέτρου / έτος Αριθμός νέων καθιστικών / έτος
Μέτρο 4.14.	Εφαρμογές δράσεων ενίσχυσης της ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση, σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις	(N/O) Αριθμός συμμετεχόντων
Μέτρο 4.15.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 4.16.	Μελέτες και έργα για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος Αριθμός κτηρίων/έτος
Μέτρο 4.17.	Προγράμματα ζωγραφικής τυφλών όψεων κτηρίων	(N/O)

		Αριθμός μελετών και έργων / έτος Αριθμός κτηρίων/έτος
Μέτρο 4.18.	Συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης σε πυκνοδομημένα αστικά περιβάλλοντα	(N/O)
Μέτρο 4.19.	Χάρτης με όλους τους Δήμους που διαθέτουν σύστημα μικροκινητικότητας αλλά και τους σταθμούς και τα ποδήλατα που βρίσκονται σε λειτουργία, ως εφαρμογή σε κινητά τηλέφωνα	(N/O) Αριθμός δήμων που συμμετέχουν στο πρόγραμμα Αριθμός επισκέψεων κοινού στην εφαρμογή / έτος

Σημείωση: τα Μέτρα 2.10, 3.8 και 4.5 είναι κατάλληλα και για τον Άξονα 4

4. ΑΞΟΝΑΣ 5 – Ενίσχυση του περπατήματος στην ύπαιθρο

Μέχρι να εφευρεθεί το αυτοκίνητο οι άνθρωποι για να πηγαίνουν από το ένα χωριό στο άλλο και στα χωράφια, καθώς και για να μεταφέρουν προϊόντα και αγαθά μετακινούνταν με τα πόδια και με τα ζώα τους. . Για τον σκοπό αυτόν δημιουργήθηκαν μονοπάτια στην ύπαιθρο, φυσικά ή λιθόστρωτα, που περιλάμβαναν και μικρά τεχνικά, π.χ. γεφύρια και αναβαθμούς. Οι παραπάνω διαδρομές αποτελούν τα σημερινά πεζοπορικά μονοπάτια. Πολλά από αυτά δεν επέζησαν στον πολιτισμό μας γιατί διαπλατύνθηκαν και τμήματά τους μετατράπηκαν σε αγροτικούς και ασφαλτοστρωμένους δρόμους. Άλλα ενσωματώθηκαν σε παρακείμενες καλλιέργειες και άλλα καλύφθηκαν από βλάστηση. Σήμερα η αρχαιολογία των μονοπατιών, που έχει ως αντικείμενο την αποκάλυψη, διάσωση και προστασία τους, αποτελεί διακύβευμα το ίδιο σοβαρό όπως και η διάσωση κάθε ίχνους της ιστορίας αυτού του τόπου.

Αν το περπάτημα στις πόλεις έχει ως υποδομή σχετικά σύγχρονους σχεδιασμούς με εξαίρεση το εσωτερικό δίκτυο ορεινών χωριών ιστορίας το πολύ μερικών αιώνων, το περπάτημα σε ορεινά τοπία φιλοξενείται μερικές φορές σε αρχαίες και βυζαντινές χαράξεις. Στις πεδιάδες στην πλειονότητά τους τα μονοπάτια καταστράφηκαν γιατί ήταν εύκολο να αναπτυχθούν πάνω τους χαράξεις οδοποιίας. Στους δρόμους αυτούς της υπαίθρου που σχεδιάστηκαν για το αυτοκίνητο, αγροτικούς, επαρχιακούς, δημοτικούς, εθνικούς προφανώς πεζοδρόμια δεν υπάρχουν και σπάνια κάποιοι εκεί περπατούν.

Η Ελλάδα είναι τόσο πλούσια σε ορεινά μονοπάτια που θα ήταν αδιανόητο να στραφεί προς την κατασκευή νέων. Στον τόπο μας έχουμε μια μεγάλη εκκρεμότητα και ευθύνη, που είναι να διασώσουμε τα παλιά εντάσσοντάς τα σε πεζοπορικές διαδρομές. Είναι εύλογο να ενδιαφέρονται για αυτές κυρίως οι κάτοικοι της πόλης γιατί είναι αυτοί που εκεί όπου ζουν δεν περπατούν και έτσι έχουν ανάγκη να επιστρέφουν στη φύση, να περπατούν στην ύπαιθρο. Οι εκδρομές σε χώρους πρασίνου και ειδικά στα δάση και σε ορεινά τοπία βοηθούν σημαντικά στην καταπολέμηση του εργασιακού τους στρες και στη βελτίωση της φυσικής κατάστασής τους. Η πεζοπορία στο βουνό που κατά κανόνα είναι μια συλλογική εμπειρία.

Πρόκειται για μια απλή δραστηριότητα που δεν χρειάζεται ειδικό και ακριβό εξοπλισμό, αλλά θα μπορούσε να γίνει μια καλή συνήθεια για τη βελτίωση της ψυχικής υγείας και τη διαχείριση του αναπότρεπτου άγχους.

Είναι σημαντικό να υπάρχουν κατάλληλες και ασφαλείς υποδομές για περπάτημα στην ύπαιθρο, ειδικότερα αν επρόκειτο για αγροτικούς δρόμους και μάλιστα κοντά σε πόλεις ώστε να είναι εύκολα προσπελάσιμες και να αποτελούν ευκαιρίες για βόλτα έστω και για λίγες ώρες κατά τις αργίες ακόμη και απογεύματα. Θα πρέπει όμως να είναι σημασμένες και να συντηρούνται συστηματικά.

Ως προς το τουριστικό ενδιαφέρον των μονοπατιών εκδηλώνεται τα τελευταία χρόνια μια κάποια κινητοποίηση στην Ελλάδα. Χάρης κυρίως σε εθελοντές, με καθαρισμούς και άλλα έργα αναβιώνουν παλιά μονοπάτια, οργανώνονται πεζοπορίες, ετήσιες Συναντήσεις του κόσμου των μονοπατιών και ήδη πιστοποιήθηκαν τα πρώτα μονοπάτια από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Πεζοπόρων (European Ramblers Association – ERA). Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θέτει έχουν μήκος μεγαλύτερο των 70χλμ. Από τουριστικής πλευράς τα μονοπάτια τρέχουν πιο γρήγορα από τους υπεραστικούς ποδηλατόδρομους. Σε αυτούς η Ελλάδα είναι πολύ πίσω διότι δεν υπάρχουν προφανώς ιστορικές ποδηλατικές διαδρομές για να αξιοποιήσει και μάλιστα θωρακισμένες απέναντι στο αυτοκίνητο, χάρις στο μικρό τους πλάτος. Ωστόσο τα μονοπάτια μειονεκτούν σε σχέση με τους ποδηλατόδρομους στο ότι δεν μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς να συνοδεύονται από εγκαταστάσεις εστίασης και καταλύματα κάτι που δεν είναι προφανές στα βουνά. Αντίθετα οι ποδηλατόδρομοι περνούν κοντά από χωριά και πόλεις, το ζήτημα του του πού θα φάνε και θα κοιμηθούν οι αναβάτες τους είναι λυμένο. Πεζοπορικές διαδρομές σημαίνει λοιπόν ένα ολοκληρωμένο σύστημα καταλυμάτων, εγκαταστάσεων εστίασης και φυσικά ιστορικών διαδρομών καθώς και υπηρεσιών από ξεναγούς βουνού και σωστικά συνεργεία που θα πρέπει να είναι σε επιφυλακή.

Οι χιλιάδες πεζοπόρων που επισκέπτονται κάθε χρόνο την Ελλάδα επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο. Το οικονομικό ενδιαφέρον για τον πεζοπορικό τουρισμό, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, είναι λοιπόν μεγάλο. Για τον πολιτισμό επίσης το ενδιαφέρον είναι σημαντικό: χάρις στα μονοπάτια, η συνάντηση της τόσο διαφορετικής κουλτούρας που αντιπροσωπεύουν οι χιλιάδες πεζοπόροι, με την κουλτούρα τόπων που είχαν μάθει να ζουν απομονωμένα, θα είναι μια ένεση πολιτισμού και για τις δυο πλευρές που την χρειάζεται τόσο η χώρα μας όσο και η υπόλοιπη Ευρώπη.

4.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 5

Κατόπιν όλων αυτών, ο Άξονας 5 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΥΠΑΙΘΡΟ εξειδικεύει τους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Ποσοστιαία αύξηση της πεζοπορικών εκδρομών στην ύπαιθρο (σε ποσοστό 8% έως το 2025, και 20% έως 2030)
- Αύξηση του ποσοστού των μετακινούμενων ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων σε οικισμούς και χωριά της υπαίθρου (εννοείται ότι η αύξησή τους θα έχει μηδαμινή συμβολή στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου, όμως για τη χώρα μας είναι μια ευθύνη ηθικής και πολιτισμού).

- Αποκάλυψη, διάσωση και προστασία των παλιών μονοπατιών. Εξασφάλιση της προσπέλασής τους στην αφετηρία τους με δημόσια συγκοινωνία ή ιδιωτικά οχήματα. Κίνητρα για εγκατάσταση υποστηρικτικών δραστηριοτήτων για ύπνο και φαγητό. Μικρά έργα για τη σύνδεση αποσπασματικών πεζοπορικών μονοπατιών ώστε να σχηματιστούν διαδημοτικά, διαπεριφερειακά και εθνικά δίκτυα μεγάλου μήκους. Συντήρηση των και δημιουργία σχετικών δικτύων
- Εκστρατεία ενημέρωσης των πεζοπορικών συλλόγων και ομοσπονδιών του εξωτερικού για τα ελληνικά μονοπάτια. Προσέλκυση επισκεπτών ορεινών όγκων από την Ελλάδα και το εξωτερικό.
Κινητοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης για εγκατάσταση οδηγών βουνού και σωστικών συνεργείων. Μικρές αναπλάσεις σε χωριά και οικισμούς για τη βελτίωση της γενικότερης εικόνας της ποιότητας ζωής των κατοίκων της υπαίθρου.

4.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 5 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 5 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 5.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για το περπάτημα στην ύπαιθρο στις νέες στρατηγικές όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ. (και σε άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια)	(N/O)
Μέτρο 5.2.	Ενσωμάτωση νέων δράσεων της ΕΣΠΕ στις εθνικές πολιτικές για την ορεινότητα και τη νησιωτικότητα	(N/O)
Μέτρο 5.3.	Ενσωμάτωση των νέων δράσεων της ΕΣΠΕ στα περιφερειακά χωρικά πλαίσια και επιχειρησιακούς σχεδιασμούς	(N/O)
Μέτρο 5.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)
Μέτρο 5.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)
Μέτρο 5.6.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για το σχεδιασμό περιαστικών υποδομών φιλικών προς το περπάτημα χαμηλού και μέσου κόστους	(N/O)
Μέτρο 5.7.	Χρηματοδότηση μελετών ανά περιφερειακή ενότητα για έργα που θα εντάξουν οικισμούς και πόλους ενδιαφέροντος σε διαδρομές μονοπατιών	(N/O) Προϋπολογισμός μελετών και έργων/έτος
Μέτρο 5.8.	Μελέτες και έργα εγκατάστασης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης τόσο για την ασφάλεια όσο και για την πληροφόρηση των πεζών, καθώς και οδηγών ποδηλάτων και των άλλων οχημάτων σχετικά με τους κανόνες ασφαλούς	(N/O) Προϋπολογισμός μελετών και έργων/έτος

	συνύπαρξής τους στο περιαστικό δίκτυο και στους δρόμους της υπαίθρου	
Μέτρο 5.9.	Οδηγίες και καταγραφή πεζοπορικών μονοπατιών	(N/O) Μήκος μονοπατιών
Μέτρο 5.10.	Δημιουργία του Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	(N/O) Μήκος μονοπατιών
Μέτρο 5.11.	Πινακίδες σήμανσης και εφαρμογές ηλεκτρονικών εφαρμογών προτεινόμενων υπεραστικών πεζοπορικών διαδρομών προς ανάδειξη πόλων έλξης και των τοποσήμων	(N/O) Πινακίδες σήμανσης που τοποθετήθηκαν
Μέτρο 5.12.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος στην ύπαιθρο	(N/O) Αριθμός επισκεπτών των εφαρμογών / έτος
Μέτρο 5.13.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο και την ύπαιθρο από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων	(N/O) Ύψος χρηματοδοτήσεων Αριθμός μελετών και έργων / έτος

5. ΑΞΟΝΑΣ 6 – Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων

Το περπάτημα σε κάθε περίπτωση αποτελεί την αρχή και το τέλος κάθε μετακίνησης με άλλο μέσο όπως και τον ενδιάμεσο ή τους ενδιάμεσους κρίκους. Η πολυτροπικότητα αποτελεί βασικό στοιχείο για την επίτευξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μια επιτυχημένη περιοχή πολυτροπικών μετακινήσεων πρέπει σε κάθε περίπτωση να έχει ποιοτικές υποδομές για το περπάτημα. Είναι σημαντικό στις πολυτροπικές μετακινήσεις το άθροισμα των ποσοστών περπατήματος, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας να είναι όσο γίνεται πιο υψηλό κυρίως εις βάρος του ποσοστού του αυτοκινήτου.

Από τη διεθνή εμπειρία προκύπτει ότι οι παράγοντες πρωτίστως καθορίζουν την ελκυστικότητα ενός μέσου μεταφοράς είναι οι παρακάτω: άνεση, ιδιωτικότητα, ευκολία, δυνατότητες – ευκαιρίες – εμπειρίες, αξιοπιστία, ασφάλεια, διάρκεια μετακίνησης, κόστος και χωρική κάλυψη. Κλειδί για τις συνδυασμένες μετακινήσεις αποτελούν οι μετεπιβιβάσεις. Για τη ριζική βελτίωσή τους ως προς την απώλεια χρόνου που προκαλούν πρέπει να ασκούνται αποφασιστικές πολιτικές ώστε να δίνεται στους πεζούς η δυνατότητα να προσφεύγουν σε άλλους τρόπους όταν αισθάνονται: ανασφάλεια, κούραση, ότι καθυστερούν ή και ότι δεν είναι καλά εξοπλισμένοι απέναντι σε καιρικές συνθήκες που χειροτερεύουν (π.χ. βροχή, αέρας ...).

Σε μετακινήσεις, π.χ. από την περιφέρεια προς το κέντρο, που αρχίζουν με σύντομο περπάτημα από το σπίτι μέχρι το σημείο στάθμευσης του αυτοκινήτου, συνεχίζουν με αυτοκίνητο και καταλήγουν στον τελικό προορισμό στο κέντρο με πτυσσόμενο ποδήλατο που μεταφέρεται με το αυτοκίνητο είναι μια λύση που βολεύει για τα κέντρα στα οποία κατά κανόνα ασκούνται περιοριστικές πολιτικές. Η σειρά της συνδυασμένης μετακίνησης θα μπορούσε να είναι διαφορετική: σύντομο περπάτημα μέχρι το αυτοκίνητο, στη συνέχεια αυτοκίνητο μέχρι τη στάση της δημόσιας συγκοινωνίας και τέλος ενοικιαζόμενο ποδήλατο κοινής χρήσης από τη στάση αποβίβασης μέχρι τον προορισμό. Αν η απόσταση από τη στάση

μέχρι τον προορισμό ήταν μικρή το περπάτημα θα αντικαθιστούσε το ποδήλατο. Για πόλεις που όλο και επεκτείνονται και η μέση απόσταση της κατοικίας από το κέντρο μεγαλώνει, η βασική διαδρομή, σαφώς πολύ μεγαλύτερου μήκους, εκτελείται με αυτοκίνητο ή δημόσια συγκοινωνία. Το ποδήλατο και το περπάτημα ανταγωνίζονται σε αυτό που ορίζεται σχηματικά ως το «τελευταίο μίλι» τόσο για το πρώτο σκέλος της μετακίνησης, όσο και για το τελευταίο.

Πολεοδομικές και άλλες ρυθμίσεις διευκολύνουν τη στάθμευση των αυτοκινήτων στην περίμετρο των κέντρων και στη συνέχεια τη διείσδυση σε αυτά πεζή ή με ποδήλατο, μέσω ακτινικών διαδρομών. Όπως γίνεται φανερό, χωρίς να αποκλείεται ότι ένα πολύ μικρό ποσοστό της καθημερινής μετακίνησης σπίτι (στην περιφέρεια) δουλειά (στο κέντρο) γίνεται με αυτόνομο περπάτημα (προφανώς το ποσοστό αυτό καθορίζεται από την απόσταση των δύο πόλων) η μεγάλη πλειονότητα των παραπάνω μετακινήσεων αφήνει περιθώριο σε περπάτημα και ποδήλατο μόνο στα δύο άκρα. Το περπάτημα δεν μπορεί να ανταγωνιστεί το αυτοκίνητο και τη δημόσια συγκοινωνία. Το κάνει μόνον τότε που η πολιτεία παρεμβαίνει και ασκεί πολιτικές προστασίας κάποιων περιοχών, οι οποίες προφανώς αφορούν το αυτοκίνητο. Η δημόσια συγκοινωνία ήταν ευάλωτη απέναντι στο περπάτημα πριν από αρκετές δεκαετίες λόγω κόστους. Τώρα μπορεί να είναι ευάλωτη λόγω μη αξιόπιστων δρομολογίων ή κακών συχνοτήτων διελεύσεων των οχημάτων από τη στάση. Κάποιοι προτιμούν να περπατούν αντί να περιμένουν στη στάση. Ενθαρρύνονται ως προς αυτό όταν η ποιότητα της διαδρομής υπόσχεται ένα ασφαλές και ευχάριστο περπάτημα.

5.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 6

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ο Άξονας 6 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΩΣ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ εστιάζει στον παρακάτω Επιχειρησιακό Στόχο:

- Ενίσχυση όλων των δυνατοτήτων επιλογής του περπατήματος συνδυασμένα με οποιοδήποτε άλλο μέσο μετακίνησης (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα, ΜΜΜ, ποδήλατο). Το περπάτημα ή το ποδήλατο εκ των πραγμάτων θα υποκαταστήσουν μέρος της διαδρομής του αυτοκινήτου ή της δημόσιας συγκοινωνίας και θα ανταγωνιστούν για αυτό.

5.2. Μέτρα για την επίτευξη του Ε.Σ. του Άξονα 6 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη του Ε.Σ. του Άξονα 6 προσδιορίζονται τα παρακάτω μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 6.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για την ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	(N/O)

Μέτρο 6.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)	(N/O)
Μέτρο 6.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠΕΣΠΚΑ)	(N/O)
Μέτρο 6.4.	Μελέτες και έργα υλοποίησης των επεμβάσεων που καθορίζονται στα ΣΑΠ των δήμων	(N/O) Προϋπολογισμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 6.5.	Δημιουργία και εγκατάσταση συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων εκ των οποίων σημαντικό ποσοστό θα είναι ηλεκτρικά	(N/O) Εγκατάσταση νέων συστημάτων ανά έτος. Ποσοστό ηλεκτρικών επί του συνόλου ανά έτος
Μέτρο 6.6.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες	(N/O) 1. Αριθμός εφαρμογών ανά έτος 2. Συνολικός αριθμός ημερών εφαρμογής ανά έτος
Μέτρο 6.7.	Ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας	(N/O) Αριθμός επιβατών/έτος
Μέτρο 6.8.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές για υποστήριξη συνδυασμένων μετακινήσεων	(N/O) Προϋπολογισμός έργων ανά έτος
Μέτρο 6.9.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις	(N/O) Αριθμός επισκεπτών της εφαρμογής / έτος
Μέτρο 6.10.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις	(N/O) Αριθμός εξυπηρετούμενων πολιτών
Μέτρο 6.11.	Αύξηση των πεζοδιαβάσεων με ή χωρίς πεζοφάναρα	Αριθμός διαβάσεων
Μέτρο 6.12.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς	Αριθμός διαβάσεων
Μέτρο 6.13.	Αποκλεισμός της στάθμευσης σε μεγάλες αστικές περιοχές και δημιουργία περιφερειακών σταθμών στάθμευσης (Park and Drive) εξοπλισμός τους με σταθμούς κοινής χρήσης ποδηλάτων και σύνδεσής τους με τα κέντρα με υποδομές ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών Park and Drive Αριθμός νέων καταργούμενων θέσεων ανά έτος
Μέτρο 6.14.	Εφαρμογή ενεργούς κινητικότητας συμπεριλαμβανομένου του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις με βραβεύσεις σε συνεργασία με τους φορείς μεταφορικού έργου	(N/O) Αριθμός συμμετεχόντων
Μέτρο 6.15.	Χρηματοδότηση έργων και δράσεων για πολυτροπικές μετακινήσεις από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις αρμόδιων φορέων	(N/O) Ύψος χρηματοδοτήσεων / έτος
Μέτρο 6.16.	Μελέτες και έργα για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των σταθμών μετεπιβίβασης	(N/O) Προϋπολογισμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 6.17.	Ανάπτυξη εφαρμογών τηλεματικής για ενίσχυση και υποστήριξη των συνδυασμένων μετακινήσεων από δήμους, περιφέρειες και φορείς μεταφορικού έργου	(N/O) Προϋπολογισμός εφαρμογών ανά πόλη/έτος

Σημείωση: τα Μέτρα 4.6, 4.14, 4.9 και 4.26 είναι κατάλληλα και για τον Άξονα 6

Σημείωση: το Μέτρο 2.13 είναι κατάλληλο και για τον Άξονα 6

6. ΑΞΟΝΑΣ 7 – Ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους της πολιτικής για την υγεία

Ακόμη και μια σχετικά μικρή αύξηση στο μερίδιο των ενεργών μετακινήσεων μπορεί να οδηγήσει σε θετικά αποτελέσματα για τους τομείς του περιβάλλοντος, των μεταφορών, της υγείας και της βιωσιμότητας. Το περπάτημα είναι μία πραγματική αερόβια άσκηση με πολλαπλά οφέλη για την υγεία και την ευεξία. Τα οφέλη του περπατήματος στη σωματική και ψυχική υγεία είναι πολύ συγκεκριμένα και ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν η βελτίωση της φυσικής κατάστασης, η ενεργοποίηση του μεταβολισμού, η καταπολέμηση του στρες, η ενίσχυση του ανοσοποιητικού, η αποφυγή καρδιαγγειακών και άλλων νοσημάτων κ.λπ. Επιπλέον, το περπάτημα αυξάνει τη δημιουργικότητα και την αποδοτικότητα σε όλες τις δραστηριότητες, σωματικές και διανοητικές. Το περπάτημα απελευθερώνει ενδορφίνες (χημική ουσία ευεξίας στο σώμα που προάγει μια κατάσταση ευχαρίστησης, με γέλιο και αγάπη). Οι ενδορφίνες αλληλεπιδρούν με τους υποδοχείς στον εγκέφαλο και προκαλούν αισθήματα ευεξίας, αυξημένη αυτοεκτίμηση, αυξημένη ανοχή στον πόνο, αίσθηση ευφορίας.

Έχει διαπιστωθεί σε όλο τον κόσμο ότι οι πρακτικές που ενισχύουν το περπάτημα, έχουν άμεσο όφελος στους πολίτες και κατ' επέκταση στο εθνικό σύστημα υγείας και κοινωνικών ασφαλίσεων.

6.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 7

Κατόπιν των παραπάνω, ο Άξονας 7 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΩΣ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ εστιάζεται στους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Ποσοστιαία αύξηση του περπατήματος σε πόλεις και υπαίθρο σε ποσοστό 10% έως το 2025, και 20% έως το 2030 στις αστικές περιοχές
- Αύξηση του ποσοστού των μετακινούμενων ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων στην υπαίθρο και στις πόλεις
- Αύξηση της συμμετοχής των πολιτών σε προγράμματα περπατήματος και αναψυχής
- Ενεργοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης και των φορέων παροχής υγείας στην προώθηση του περπατήματος

6.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 7 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 7 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 7.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Υγεία και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Υγεία 2021-2025	(N/O)
Μέτρο 7.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)
Μέτρο 7.3.	Προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τις ωφέλειες του περπατήματος	(N/O) Αριθμός και προϋπολογισμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.4.	Πρώθηση ηλεκτρονικών εφαρμογών μέτρησης βημάτων – Θέσπιση βραβείου «ενεργού πολίτη» σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.5.	Δημοτικά προγράμματα θεραπευτικού περπατήματος	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.6.	Εξειδικευμένα παιχνίδια ενεργούς κινητικότητας για το μαθητικό κοινό	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος/σχολείο Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.7.	Δημοτικά προγράμματα συνοδών περπατήματος για ευάλωτες ομάδες	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.8.	Δημοτικά προγράμματα ομαδικής πεζοπορίας	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.9.	Δημιουργία δημόσιων εγκαταστάσεων φυσικής αναψυχής και άσκησης σε πάρκα, πλατείες και άλση	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 7.10.	Οργάνωση πεζοπορικών διαδρομών επιπέδου οικογένειας	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.11.	Συμμετοχικά προγράμματα δήμων και τοπικών μονάδων πρωτοβάθμιας υγείας σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)

		Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.12.	Οργάνωση ομάδων περπατήματος σε χώρους εργασίας	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 7.13.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για δημιουργία προγραμμάτων περπατήματος	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος

7. ΑΞΟΝΑΣ 8 – Προώθηση του πεζοπορικού τουρισμού

Ο πεζοπορικός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού που πλέον μπορεί να συμβάλει πολύ στον στόχο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης της υπαίθρου, κυρίως ορεινών περιοχών. Η πεζοπορία είναι δημοφιλής στους ταξιδιώτες, έστω και τους μη έμπειρους από μεγάλες διαδρομές. Σε όλους αρέσει να περπατήσουν, έστω και για λίγο διότι όλοι ενδιαφέρονται για τη φύση, για την αρχιτεκτονική των κατασκευών που συνοδεύουν τα μονοπάτια, για τις αγροτικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες και γενικότερα για τον πολιτισμό και τη ζωή της υπαίθρου.

Δεδομένου ότι αυτή η μορφή τουρισμού έχει χαμηλό κόστος, αν αναπτυχθεί και διαχειριστεί σωστά, μπορεί να συμβάλει στη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη των προορισμών, και με αυτόν τον τρόπο να προσελκύσει περισσότερους επισκέπτες ή να επεκτείνει τη διάρκεια παραμονής τους. Έτσι δημιουργούνται νέες θέσεις απασχόλησης και πρόσθετο εισόδημα σε κλάδους σχετικούς με την τοπική παραγωγή και παράδοση και στην τοπική κοινωνία γενικότερα. Η ανάπτυξη δικτύων πεζοπορικών διαδρομών πρακτικά αποτελεί μια οριζόντια μορφή χρήσιμη και σε άλλες μορφές τουρισμού

Η χώρα μας αποτελεί τουριστικό προορισμό διεθνούς φήμης, με εμβληματικούς τόπους όπως η Ακρόπολη, το Ιερό του Ποσειδώνα στο Σούνιο, οι Δελφοί, τα Μετέωρα, η Αρχαία Ολυμπία, το Δίον, οι Μυκήνες, το Άγιο Όρος, η Κνωσός κ.α., ωστόσο ελάχιστα έχουν αξιοποιηθεί από τον πεζοπορικό τουρισμό.

7.1 Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 8 Σύμφωνα με τα παραπάνω ο Άξονας 8, ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΖΟΠΟΡΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ εστιάζεται στους εξής Επιχειρησιακούς στόχους:

- Προώθηση και ανάδειξη του πεζοπορικού τουρισμού στην ύπαιθρο και παράλληλα τόνωση της τοπικής οικονομίας.
- Αύξηση του αριθμού των επισκεπτών και επίτευξη μια πιο ισορροπής κατανομής τους στη χώρα.
- Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

- Ενίσχυση της κουλτούρας των απομακρυσμένων τόπων που πολλοί από αυτούς είχαν εγκαταληφθεί.

7.2 Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 8 και Δείκτες παρακολούθησης
Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 8 προσδιορίζονται τα κάτωθι μέτρα με τους σχετικούς τους δείκτες

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 8.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού	(N/O)
Μέτρο 8.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ σε επίπεδο περιφερειακής πολιτικής στο πλαίσιο των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων	(N/O)
Μέτρο 8.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τον Τουρισμό και το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ για το 2022 του Υπουργείου Τουρισμού	(N/O)
Μέτρο 8.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην εθνική πολιτική για την ορεινότητα και την εθνική πολιτική για την νησιωτικότητα	(N/O)
Μέτρο 8.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε ΣΒΑΚ που εκπονείται σε επίπεδο ΟΤΑ ή συμπλέγματος ΟΤΑ, με έμφαση σε ΟΤΑ που εμφανίζουν έντονες εποχιακές διαφορές, επηρεάζοντας τις μετακινήσεις εντός των ορίων τους	(N/O)
Μέτρο 8.6.	Χρηματοδότηση και δημιουργία νέων πεζοπορικών δικτύων	(N/O)
Μέτρο 8.7.	Δημιουργία ψηφιακού Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	(N/O) Αριθμός καταγραφών % εφαρμογής του μέτρου / έτος
Μέτρο 8.8.	Δημιουργία και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού δικτύου μονοπατιών, διαδρομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στις περιοχές Natura, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας και βελτίωσης των χώρων αναψυχής	(N/O)
Μέτρο 8.9.	Προσκλήσεις Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος από το Πράσινο Ταμείο για μελέτες ολοκληρωμένων δικτύων μονοπατιών από την τοπική Αυτοδιοίκηση	(N/O)
Μέτρο 8.10.	Επαγγελματικό περίγραμμα «ξεναγού μονοπατιών»	(N/O)
Μέτρο 8.11.	Μεταπτυχιακό πρόγραμμα εξειδίκευσης «ξεναγού μονοπατιών»	(N/O)
Μέτρο 8.12.	Σεμιναριακό πρόγραμμα εξειδίκευσης	(N/O)
Μέτρο 8.13.	Πιστοποίηση και άδεια εργασίας ξεναγών μονοπατιών	(N/O)
Μέτρο 8.14.	Εθνική Πιστοποίηση μονοπατιών	(N/O) Αριθμός πιστοποιημένων δικτύων / έτος

Μέτρο 8.15.	Χρηματοδότηση μελετών και υπηρεσιών που ενσωματώνουν την πεζοπορία στους σχεδιασμούς κάθε περιφερειακής ενότητας με αντικείμενο τη σύνδεση των μονοπατιών με καταλύματα και σημεία ενδιαφέροντος (τεχνικά και επιχειρησιακά)	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 8.16.	Σχεδιασμός συνδυασμένων δικτύων πεζοπορίας και ποδηλασίας	N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 8.17.	Θεσμοθέτηση κινήτρων για επιχειρήσεις (εστίασης, φιλοξενίας κ.λπ.) για τη σύνδεσή τους με τον πεζοπορικό τουρισμό	(N/O) Αριθμός επιχειρήσεων / έτος
Μέτρο 8.18.	Θεσμοθέτηση κινήτρων προς ιδιωτικούς φορείς θαλάσσιων μεταφορών για τη συνεργασία τους με αρμόδιους φορείς σχετικούς με τον πεζοπορικό τουρισμό	(N/O)

8. ΑΞΟΝΑΣ 9 – Προώθηση της αθλητικής πεζοπορίας

Η πεζοπορία αποτελεί την ασφαλέστερη δραστηριότητα υπαίθριας άσκησης και αναψυχής, αφού αφορά απλό περπάτημα. Πεζοπορίες μπορούν να γίνονται σε οποιοδήποτε περιβάλλον (ακόμα και σε αστικό), ωστόσο είναι συνδεδεμένη με την ύπαιθρο. Ως μορφή αναψυχής ενδείκνυται για όλους, από μικρά παιδιά και ηλικιωμένους έως έμπειρους αθλητές. Οι διαδρομές πεζοπορίας διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό δυσκολίας.

Το περπάτημα θεωρείται ένα από τα πλέον βιώσιμα μέσα για άθληση, αναψυχή και τουρισμό. Το περπάτημα ως άθλημα έλκει μεγάλο αριθμό νέων καθώς και μεγαλύτερες ηλικίες καθώς είναι η πιο ήπια μορφή άσκησης. Στην πεζοπορία ως άθλημα συγκαταλέγονται το nordic walking, το tracking και το hiking, καθώς και η ομαδική πεζοπορία βουνού. Ο κύριος στόχος του αθλήματος του αθλητικού πεζοπορικού τουρισμού είναι η ομάδα που συμμετέχει να ξεπεράσει το μήκος μιας συγκεκριμένης διαδρομής σε οποιαδήποτε περιοχή. Τα ταξίδια πεζοπορίας χωρίζονται στους ακόλουθους τύπους: πεζοπορίες Σαββατοκύριακου (για τουρίστες και ερασιτέχνες), πεζοπορίες 1^{ου}-6^{ου} βαθμού δυσκολίας. Οι τρεις πρώτοι βαθμοί είναι για νεαρές ηλικίες. Ηλικίες.

- πρώτος βαθμός δυσκολίας : το μήκος της διαδρομής είναι τουλάχιστον 30 χλμ και διαρκεί τουλάχιστον 3 – 4 ημέρες,
- δεύτερος βαθμός δυσκολίας : το μήκος της διαδρομής είναι τουλάχιστον 50χλμ και διαρκεί τουλάχιστον 5 – 6 ημέρες,
- πεζοπορίες από τον 3^ο – 6^ο βαθμό δυσκολίας: το μήκος αυξάνεται σταδιακά από τα 100 μέχρι τα 250 χλμ και η διάρκεια της πεζοπορίας αντίστοιχα από 6 έως 20 ημέρες.

Το περπάτημα που στην καθημερινή ζωή γίνεται αυτόματα, στην αθλητική πεζοπορία πρέπει να γίνει συνειδητά - ο πεζοπόρος πρέπει να ελέγχει τα πόδια και τα χέρια.

Η προώθηση της αθλητικής πεζοπορίας μπορεί να επιτευχθεί με διάφορες πολιτικές, όπως:

- διοργάνωση συναφών αθλητικών γεγονότων,
- ενίσχυση συλλόγων και ομοσπονδιών,

- κατασκευή υποδομών για πεζοπορία και αθλητική πεζοπορία, συμπληρωματικών ή όχι των εξωαστικών δικτύων ποδηλάτου ή των δικτύων ποδηλατικού τουρισμού.

Η αναβάθμιση των ενεργών σωματείων και η ταύτιση της Ελλάδας ως μιας χώρας σημαντικής στον τομέα της αθλητικής πεζοπορίας θα ενισχύσει γενικότερα τον περιπατητικό τουρισμό προβάλλοντας τα πλεονεκτήματα και τα οφέλη του στην υγεία των ατόμων και στην προστασία του περιβάλλοντος.

8.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 9

Ο Άξονας 9 ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΘΛΗΤΙΚΗΣ ΠΕΖΟΠΟΡΙΑΣ έχει λοιπόν τους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Ανάδειξη της αθλητικής πεζοπορίας ως στοιχείο βιώσιμης ανάπτυξης
- Διασύνδεση της αθλητικής πεζοπορίας με τον πεζοπορικό τουρισμό
- Διασύνδεση της αθλητικής πεζοπορίας με την καθημερινή ζωή των πολιτών
- Ανάδειξη της Ελλάδας ως ιδανικού προορισμού για αθλητική πεζοπορία

8.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 9 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 9 προσδιορίζονται τα παρακάτω μέτρα με τους σχετικούς δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 9.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Αθλητική Πολιτική της Ελλάδας	(N/O)
Μέτρο 9.2.	Ενσωμάτωση δράσεων ΕΣΠΕ στα επιχειρησιακά σχέδια και στα προγράμματα αγωνιστικών / αθλητικών εκδηλώσεων πεζοπορίας	(N/O)
Μέτρο 9.3.	Διοργάνωση εθνικών, ευρωπαϊκών και διεθνών εκδηλώσεων πεζοπορίας και αθλητικής πεζοπορίας	(N/O) Αριθμός εκδηλώσεων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 9.4.	Δημιουργία πακέτων πεζοπορικού τουρισμού σε καταλύματα που βρίσκονται κοντά σε περιοχές αθλητικών εκδηλώσεων	(N/O)
Μέτρο 9.8.	Ένταξη «αναγνωρίσιμων διαδρομών προπόνησης» γνωστών αθλητών σε πακέτα πεζοπορικού τουρισμού	(N/O) Αριθμός διαδρομών
Μέτρο 9.9.	Ενίσχυση χρηματοδότησης σχετικών μελετών και υπηρεσιών σε κάθε περιφερειακή ενότητα	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων/έτος
Μέτρο 9.10.	Διοργάνωση σχολικών αγώνων πεζοπορίας	(N/O) Αριθμός διοργανώσεων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος

Σημείωση: τα Μέτρα 2.13 και 5.14 είναι κατάλληλα και για τον Άξονα 9

9. ΑΞΟΝΑΣ 10 – Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση

Μεγάλης σημασίας για την ένταξη του περπατήματος στην καθημερινότητα των Ελλήνων θα είναι η αποδοχή του από το σύνολο της κοινωνίας ως μια σύγχρονη και ωφέλιμη επιλογή μέσου μετακίνησης με πολλά πλεονεκτήματα για όλους. Η αλλαγή από το πρότυπο μετακίνησης με αυτοκίνητο στο πρότυπο ενεργούς μετακίνησης δεν είναι μία εύκολη υπόθεση. Η αλλαγή των κοινωνικών προτύπων επιτυγχάνεται μέσω καλών παραδειγμάτων και θετικών εμπειριών. Μια ολιστική προσέγγιση πληροφόρησης για τα οφέλη που αποκόμισαν οι πόλεις και οι άνθρωποι τους όταν εφάρμοσαν όρους βιώσιμης κινητικότητας αναπτύσσοντας το περπάτημα, με εικόνες και αριθμητικά στοιχεία, μπορεί να αποτελέσει την κινητήρια δύναμη για την αύξηση του περπατήματος.

Η σύνταξη ενός συμβουλευτικού φακέλου με εικόνες και αριθμητικά στοιχεία χρήσιμου για τα σχολεία, τις αρμόδιες αρχές των Υπουργείων, τις δημοτικές αρχές και τις αναθέτουσες αρχές, τους διαφημιστές, τους ενδιαφερόμενους φορείς και κάθε πολίτη, πρέπει να αποτελέσει το βασικό εργαλείο της Στρατηγικής.

Σε κοινωνικό επίπεδο, ο δημόσιος τομέας πρέπει να καταβάλει προσπάθεια να αλλάξει τα πρότυπα για το περπάτημα και να αναπτύξει κοινωνική στήριξη για δραστηριότητες πεζοπορίας που βελτιώνουν την υγεία σε επίπεδο κοινοτήτων και γενικού πληθυσμού. Στον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσης, ο δημόσιος τομέας κατέχει ηγετικό ρόλο όσον αφορά την εκπαίδευση επαγγελματιών που εργάζονται σε τομείς σχετικούς με τη σωματική άσκηση γενικότερα. Οι επαγγελματίες του τομέα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης για παράδειγμα, (ιατροί, νοσηλευτές, φυσιοθεραπευτές, διατροφολόγοι) που εργάζονται με άτομα και κοινότητες (π.χ. σχολεία) μπορούν να παρέχουν συμβουλές σε σχέση με περπάτημα ως παράγοντα που βελτιώνει την υγεία. Για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας και για την αποφυγή ανταγωνισμού με άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών, οι δημόσιοι φορείς μπορούν να συνεργάζονται με ιδιωτικούς φορείς προγραμμάτων σωματικής άσκησης, όπως μη κυβερνητικές αθλητικές οργανώσεις (ΜΚΟ), αθλητικά σωματεία, γυμναστήρια κ.λπ.

Για την αλλαγή κουλτούρας οι πολιτικές θα πρέπει να εστιάσουν στη ευαισθητοποίηση της νέας γενιάς. Σε επίπεδο οικογένειας είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος των γονέων στην εκπαίδευση της επόμενης γενιάς. Οι γονείς και οι κηδεμόνες μπορούν να παίξουν πολύ σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη προγραμμάτων συλλογικής μετακίνησης μαθητών προς και από το σχολείο πεζή συνοδεύοντας εθελοντικά εκ περιτροπής τα παιδιά. Αυτά τα προγράμματα είναι ιδιαίτερα δημοφιλή στην Ευρώπη, στη Βόρεια και Νότιο Αμερική και αποσκοπούν αφενός στη μείωση της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας, ιδίως γύρω από τα σχολεία (λόγω των αυτοκινήτων των γονέων που μεταφέρουν τα παιδιά στο σχολείο) κατά τις ώρες αιχμής έναρξης και λήξης του σχολικού προγράμματος, και αφετέρου στην

προετοιμασία των νεαρών μαθητών/τριών, ώστε μεγαλώνοντας, να επιλέγουν το περπάτημα για τις καθημερινές μετακινήσεις τους σε συνδυασμό με τα ΜΜΜ και με το ποδήλατο.

Επιπρόσθετα, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η αλλαγή κουλτούρας αφορά σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, δηλαδή και τους οδηγούς οχημάτων και τους ποδηλάτες. Η συμπεριφορά όλων με γνώμονα την προστασία των πιο ευάλωτων ομάδων είναι κορυφαίο στοιχείο της οδικής ασφάλειας και θα οδηγήσει στην αύξηση των πεζών. Για τον λόγο αυτόν είναι πολύ σημαντική η αλλαγή της εκπαίδευσης των οδηγών οχημάτων σε εκπαίδευση προς μια νέα κουλτούρα κινητικότητας, προς ένα ολοκληρωμένο δίπλωμα κινητικότητας με κοινωνικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους. Το δίπλωμα αυτό θα αντανακλά την επιθυμία της πολιτείας ο κάθε μετακινούμενος να μην είναι δέσμιος του αυτοκινήτου, να το χρησιμοποιεί μόνο εκεί όπου η πόλη έχει τις αναγκαίες αντοχές, και να γνωρίζει και να χρησιμοποιεί αποτελεσματικά κάθε μέσο μετακίνησης, δίνοντας προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, στο περπάτημα και φυσικά στο ποδήλατο

9.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 10

Ο Άξονας 10 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ έχει λοιπόν τους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Συνεχή και πλήρη ενημέρωση του κοινού και του επιχειρηματικού κόσμου για τη σημασία του περπατήματος
- Αύξηση του ποσοστού πεζών από όλες τις κοινωνικές ομάδες, που περπατούν καθημερινά
- Καθιέρωση εκδηλώσεων, στο πλαίσιο επετείων και ευρωπαϊκών αντίστοιχων διοργανώσεων
- Εκπαίδευση όλων των σχετικών ομάδων, φορέων και εμπλεκομένων
- Σταδιακή αλλαγή κουλτούρας στις μετακινήσεις και ειδικότερα για το περπάτημα
- Αλλαγή οδικής συμπεριφοράς όλων των χρηστών του οδικού δικτύου

9.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 10 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 10 προσδιορίζονται τα παρακάτω μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 10.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις νέες στρατηγικές (και άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια) όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ.	(N/O)
Μέτρο 10.2.	Ενσωμάτωση νέων δράσεων ΕΣΠΕ στις εθνικές πολιτικές για την ορεινότητα και την νησιωτικότητα	(N/O)

Μέτρο 10.3.	Πρωώθηση ειδικών οδηγιών, και προτάσεων για προγράμματα ενημέρωσης σε τακτά διαστήματα και με συγκεκριμένες ομάδες – στόχους	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων/έτος
Μέτρο 10.4.	Διευρυμένο δίπλωμα οδήγησης Δίπλωμα Κινητικότητας. Οδηγίες	(N/O)
Μέτρο 10.5.	Ανάπτυξη ειδικών κινήτρων για την ευαισθητοποίηση του κοινού ώστε να επιλέγει το περπάτημα σε συνδυασμό με ΜΜΜ και ποδήλατο	(N/O) Ύψος οικονομικών κινήτρων/έτος % αύξησης των επιβατών στα ΜΜΜ/έτος
Μέτρο 10.6.	Κυκλοφοριακή αγωγή στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση	(N/O) Ώρες διδασκαλίας
Μέτρο 10.7.	Υποστήριξη της οργάνωσης προγραμμάτων συλλογικής μετακίνησης με τα πόδια μαθητών/τριών προς τα σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης με τη συνεργασία των συλλόγων γονέων	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων/έτος Αριθμός σχολείων/έτος
Μέτρο 10.8.	Θεσμοθέτηση Σχεδίων Κινητικότητας για σχολικές μονάδες (υποχρεωτικά με επιβράβευση επιτυχίας στόχων) καθώς και για τον ιδιωτικό τομέα (προαιρετικά με επιβράβευση επιχειρήσεων)	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων/έτος Αριθμός σχολείων/έτος Αριθμός επιχειρήσεων/έτος
Μέτρο 10.9.	Πρόβλεψη κονδυλίου ανά Περιφέρεια για προβολή της ενεργούς μετακίνησης για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών, σε ιστοσελίδες υψηλής επισκεψιμότητας και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης	(N/O) Μέγεθος κονδυλίων ανά Περιφέρεια
Μέτρο 10.10.	Χαρακτηρισμός πόλεων ως «Πρότυπες Βαδίσιμες Πόλεις» (θεσμοθέτηση οδηγιών, κριτηρίων και βραβείου)	(N/O)
Μέτρο 10.11.	Δημιουργία Δικτύου Βαδίσιμων Πόλεων και υποστήριξη της επικοινωνίας και ανταλλαγής στοιχείων, βέλτιστων πρακτικών, και δεδομένων από τα στελέχη των Τεχνικών Υπηρεσιών τους σε στελέχη άλλων ΟΤΑ που εργάζονται σε συναφές αντικείμενο	(N/O) % καταγραφής δεδομένων / έτος
Μέτρο 10.12.	Εισαγωγή στην Κ.Υ.Α. Α.Π. 1686/1/1.6.2018 (ΦΕΚ Β'/2037/5.6.2018) «Δωρεάν μετάδοση μηνυμάτων κοινωνικού περιεχομένου από τους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς», σχετικής πρόβλεψης ώστε να προβάλλονται μηνύματα προς το κοινό, που σχετίζονται με την ασφαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών του δρόμου, με τη σημασία του περπατήματος και γενικότερα της βιώσιμης κινητικότητας	(N/O)
Μέτρο 10.13.	Τροποποίηση του νόμου 4599/2019 για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων ώστε στο πλαίσιο της λήψης διπλώματος κινητικότητας για οδήγηση για οποιοδήποτε όχημα να ενταχθεί η υποχρεωτική εξέταση για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πεζών και την κουλτούρα της ενεργούς μετακίνησης	(N/O)

Μέτρο 10.14.	Ενεργοποίηση του Δικτύου των Τοπικών Συντονιστών Βιώσιμης Κινητικότητας και ενίσχυσή του με ανθρώπους κλειδιά απ' όλους τους δήμους	(N/O) Αριθμός δήμων που συμμετέχουν στο δίκτυο
Μέτρο 10.15.	Ενίσχυση της συμμετοχής των ελληνικών δήμων σε όλες τις ευρωπαϊκές εκστρατείες που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα και το βάδισμα	(N/O) Αριθμός δήμων που συμμετέχουν στο δίκτυο
Μέτρο 10.16.	Εφαρμογές ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση, σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις	(N/O) Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 10.17.	Χρηματοδότηση δράσεων επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο	(N/O) Αριθμός δράσεων / έτος
Μέτρο 10.18.	Εκπαιδευτικά προγράμματα για στελέχη της δημόσιας διοίκησης με θέμα το περπάτημα, τη σχετική νομοθεσία και την εφαρμογή της, τα χρηματοδοτικά εργαλεία κ.λπ. μέσω του ΙΝΕΠ/ΕΚΔΑΑ	(N/O) Αριθμός δράσεων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων/έτος
Μέτρο 10.19.	Οδηγίες για μελέτες προς το προσωπικό των ΟΤΑ και των φορέων της Κεντρικής Διοίκησης σχετικά με την ενσωμάτωση πολιτικών για την ενίσχυση του περπατήματος στον χωρικό σχεδιασμό	(N/O) Αριθμός δράσεων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων/έτος

10. ΑΞΟΝΑΣ 11 – Χρηματοδοτικά εργαλεία και κίνητρα

Για την υλοποίηση των δράσεων της ΕΣΠΕ απαιτούνται αυξημένοι οικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι, καθώς και δημιουργία πακέτου κινήτρων τόσο προς το κοινό όσο και προς τις επιχειρήσεις. Είναι σαφές ότι ως προς τη μελέτη και κατασκευή εξειδικευμένων υποδομών για περπάτημα οι δημόσιοι φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν όλα τα εν ισχύ εθνικά και συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα που σχετίζονται με την ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού, τις αστικές αναπλάσεις, τη βιώσιμη κινητικότητα, την εξασφάλιση προσβασιμότητας, τον βιοκλιματικό σχεδιασμό κ.ο.κ. Πέραν των υφιστάμενων χρηματοδοτικών εργαλείων η ΕΣΠΕ προτείνει αξιοποίηση των δυνατοτήτων του Πράσινου Ταμείου και συγκεκριμένα μέτρα που παρουσιάζονται στη συνέχεια. Πέραν αυτών, μέσω της ΕΣΠΕ θεσμοθετούνται τα κάτωθι:

1. Θεσπίζεται «Τέλος Αντιμετώπισης της Κλιματικής Απορρύθμισης» ύψους 500 € ετησίως, του οποίου είναι υπόχρεες καταβολής όλες οι επιχειρήσεις πλην των πολύ μικρών επιχειρήσεων (με αριθμό εργαζομένων <10) και των επιχειρήσεων που εφαρμόζουν «Πολιτικές Κινητικότητας Εργαζομένων». Οι πολιτικές αυτές προτείνουν εναλλακτικούς τρόπους για τις μετακινήσεις των εργαζομένων με έμφαση στο περπάτημα, είτε αποκλειστικά, είτε συνδυαστικά με δημόσια συγκοινωνία και ποδήλατο, προβλέπουν ολικές μετακινήσεις (με εταιρικό λεωφορείο), χρησιμοποιούν ψηφιακές πλατφόρμες για ομαδικές μετακινήσεις (μετακινήσεις οχημάτων κοινής χρήσης) κ.λπ.
2. Στο Πράσινο Ταμείο ιδρύεται ειδικός Λογαριασμός με την ονομασία «Ταμείο για το Περπάτημα». Η ΑΑΔΕ αποδίδει στο «Ταμείο για το Περπάτημα» (α) τα έσοδα από το Τέλος Αντιμετώπισης της Κλιματικής Αλλαγής και (β) το 5% των εσόδων από το ΦΠΑ όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με μηχανοκίνητη μετακίνηση, δηλαδή των

δραστηριοτήτων με ΚΑΔ που ξεκινούν από 45, από 46.71.12, από 47.30.81, από 49, 51, 52 και 53. Το «Ταμείο για το Περπάτημα» ενισχύεται με έκτακτες χρηματοδοτήσεις για υλοποίηση υποδομών και προγραμμάτων που προβλέπονται στην ΕΣΠΕ.

3. Το Πράσινο Ταμείο εκπονεί Προγράμματα αξιοποίησης του «Ταμείου για το Περπάτημα» που έχουν ως στόχο (α) τη συλλογή στοιχείων για την πορεία της Εθνικής Στρατηγικής για το Ποδήλατο, (β) τη δημιουργία υποδομών πεζή μετακίνησης (γ) τη δημιουργία άλλων προγραμμάτων με σκοπό την προώθηση του περπατήματος. Ενδεικτικά τα προγράμματα που θα διαμορφώνονται στο πλαίσιο των εργασιών του Ταμείου για το Περπάτημα συμπεριλαμβάνονται στα Μέτρα του Άξονα αυτού.

10.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 11

Σύμφωνα με τα παραπάνω ο Άξονας 11 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ & ΚΙΝΗΤΡΑ εξειδικεύει τους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων χρηματοδότησης (από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους) για την επίτευξη των στόχων της ΕΣΠΕ
- Σχεδιασμός και προώθηση επιπλέον προγραμμάτων χρηματοδότησης
- Δημιουργία δέσμης κινήτρων για κοινό και επιχειρήσεις

10.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 11 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 11 προσδιορίζονται τα παρακάτω μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 11.1.	Εξειδίκευση προτάσεων χρηματοδοτήσεων στο ΕΣΠΑ 2021-2027 που να ενισχύουν μελέτες και έργα που σχετίζονται με το περπάτημα	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων Αριθμός επιτυχών υποβολών / έτος
Μέτρο 11.2.	Ολοκλήρωση του Προγράμματος των Αστικών Αναπλάσεων που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης	(N/O) Αριθμός δήμων που εντάχθηκαν στο πρόγραμμα
Μέτρο 11.3.	Προγράμματα αστικών αναπλάσεων μέσω του Πράσινου Ταμείου	(N/O) Αριθμός δήμων που εντάχθηκαν στο πρόγραμμα
Μέτρο 11.4.	Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ των ΟΤΑ	(N/O) Αριθμός δήμων / έτος
Μέτρο 11.5.	Θεσμοθέτηση του «Τέλους Αντιμετώπισης της Κλιματικής Απορρύθμισης»	(N/O)
Μέτρο 11.6.	Ίδρυση Ταμείου για το Περπάτημα (ΤΠ)	(N/O)
Μέτρο 11.7.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης ερευνών στα νοικοκυριά σχετικά με δείκτες που σχετίζονται με προέλευση και	(N/O) Αριθμός ερευνών / έτος

	προορισμό μετακινήσεων και λοιπούς δείκτες που ορίζονται ανά άξονα στρατηγικής από πόρους του	% νοικοκυριών που συμμετείχαν / έτος
Μέτρο 11.8.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης από πόρους του ΤΠ	(N/O)
Μέτρο 11.9.	Χρηματοδότηση εμβληματικών δικτύων πεζή μετακίνησης σε μεγάλους δήμους (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Πάτρα)	(N/O)
Μέτρο 11.10.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης στο περιαστικό, επαρχιακό και εθνικό δίκτυο	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 11.11.	Χρηματοδότηση δικτύων πεζοπορικών μονοπατιών	(N/O) Χλμ δικτύων / περιφέρεια
Μέτρο 11.12.	Χρηματοδότηση επιχειρήσεων για την εκπόνηση Σχεδίων Μετακίνησης Εργαζομένων	(N/O) Αριθμός επιχειρήσεων / έτος
Μέτρο 11.13.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία υποδομών για πεζούς στα κέντρα των γειτονιών και για σχολικούς δακτυλίους με χαμηλό κόστος από πόρους του ΤΠ	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 11.14.	Χρηματοδότηση ενίσχυσης του αστικού εξοπλισμού Κ.Χ για τη στάση και την ξεκούραση των πεζών, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την εξασφάλιση της θερμικής και ηχητικής άνεσης και την κοινωνικοποίηση των πολιτών από πόρους του	(N/O) Αριθμός μελετών και έργων / έτος
Μέτρο 11.15.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων, εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ειδικών εκδόσεων για το περπάτημα	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος
Μέτρο 11.16.	Χρηματοδότηση δημιουργίας ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού	(N/O)
Μέτρο 11.17.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων αθλητικής πεζοπορίας / αθλητικών οργανώσεων	(N/O) Αριθμός εκδηλώσεων / έτος Αριθμός εκδηλώσεων / περιφέρεια
Μέτρο 11.18.	Ειδικές φοροαπαλλαγές σε επιχειρήσεις που προάγουν την πράσινη κινητικότητα άμεσα μέσω των προϊόντων τους (ηλεκτροκίνηση, οχήματα και υπηρεσίες διαμοιρασμού, ηλεκτρικά ποδήλατα, εφαρμογές ΤΠΕ για βιώσιμη κινητικότητα κ.α.)	(N/O) % επιχειρήσεων που εφάρμοσαν το μέτρο / έτος
Μέτρο 11.19.	Διαμόρφωση Τεύχους Οδηγιών προς ΟΤΑ για αξιοποίηση κινήτρων, παραγωγή κινήτρων, απορρόφηση ειδικών κονδυλίων	(N/O)

11. ΑΞΟΝΑΣ 12 – Παρακολούθηση & Αξιολόγηση

Η παρακολούθηση αποτελεί κρίσιμο μέρος της Στρατηγικής και των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών θετικών αποτελεσμάτων της από την προώθηση του περπατήματος. Προσδιορίζονται οι ακόλουθοι τομείς προτεραιότητας: παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης σχετικών υποδομών, προσδιορισμός του ποσοστού πεζών στο σύνολο των αστικών μετακινήσεων, του ποσοστού βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με τη μείωση

ατυχημάτων και τραυματισμών, του ποσοστού αύξησης της προσβασιμότητας, της βελτίωσης της πεζοπορικής κουλτούρας, της αύξησης του πεζοπορικού τουρισμού.

Για την επίτευξη των παραπάνω και την αξιολόγηση των στοιχείων, η ΕΣΠΕ προωθεί την συλλογή και επεξεργασία δεδομένων και την ψηφιακή τους καταχώρηση. Προς τούτο μπορούν να χρησιμοποιούνται όλα τα υφιστάμενα θεσμοθετημένα πλαίσια και να αξιοποιούνται οι αρμοδιότητες των υπηρεσιών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας που υπάγονται στη Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού & Αστικού Περιβάλλοντος.

Επιπλέον η ΕΣΠΕ προωθεί την καταγραφή και αξιολόγηση βέλτιστων πρακτικών, προτύπων και εφαρμογών από άλλες χώρες.

11.1. Επιχειρησιακοί Στόχοι (Ε.Σ.) του Άξονα 12

Ο Άξονας 12 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ προβάλλει τους παρακάτω Επιχειρησιακούς Στόχους:

- Δημιουργία Παρατηρητηρίου για το Περπάτημα
- Παρακολούθηση και συγκέντρωση δεδομένων
- Αξιολόγηση και εξαγωγή συμπερασμάτων

11.2. Μέτρα για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 12 και Δείκτες παρακολούθησης

Για την επίτευξη των Ε.Σ. του Άξονα 12 προσδιορίζονται τα παρακάτω μέτρα και οι σχετικοί δείκτες.

ΜΕΤΡΑ		ΔΕΙΚΤΕΣ
Μέτρο 12.1.	Θέσπιση Εθνικού Συστήματος δεικτών παρακολούθησης	(N/O)
Μέτρο 12.2.	Νέα πρότυπα ΕΛΟΤ για τη βαδισιμότητα- Οδηγίες σύνταξης προτύπων ΕΛΟΤ	(N/O)
Μέτρο 12.3.	Δημιουργία ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ σε δομή του ΥΠΕΝ	(N/O)
Μέτρο 12.4.	Οδηγίες υποβολής στατιστικών στοιχείων και εκθέσεων προόδου από ΟΤΑ στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	(N/O) Αριθμός δεδομένων / έτος
Μέτρο 12.5.	Εισαγωγή των στοιχείων βαδισιμότητας, ΟΤΑ στον Ενιαίο ψηφιακό χάρτη	(N/O) Αριθμός δεδομένων / έτος
Μέτρο 12.6.	Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών	(N/O)
Μέτρο 12.7.	Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης βαδισιμότητας	(N/O) Αριθμός επισκέψεων / έτος

		Αριθμός εισαγόμενων στοιχείων/ έτος
Μέτρο 12.8.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες	(N/O) Αριθμός σχολίων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 12.9.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας Σχεδίων Βαδισιμότητας	(N/O) Αριθμός Σχεδίων / έτος Αριθμός δήμων/ έτος
Μέτρο 12.10.	Δημοσιοποίηση των ωφελειών και των σχετικών δεδομένων για τη δημόσια υγεία, τη βελτίωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος και την κοινωνικοποίηση των πολιτών, που καταγράφηκαν σε πόλεις που έχουν υλοποιήσει σημαντικές υποδομές για το περπάτημα	(N/O) Αριθμός δημοσιεύσεων / είδος / έτος
Μέτρο 12.11.	Διακυβερνητική συνεργασία μεταξύ ΥΠΕΝ και ΟΤΑ – Δημιουργία υποστηρικτικού Help desk	(N/O)
Μέτρο 12.12.	Δημιουργία Τοπικών Παρατηρητηρίων για το Περπάτημα σε επίπεδο ΟΤΑ	(N/O)
Μέτρο 12.13.	Καταγραφή ομάδων περπατήματος στους χώρους εργασίας	(N/O) Αριθμός προγραμμάτων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 12.14.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για συλλογή δεδομένων και αποστολή στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	(N/O) Αριθμός δεδομένων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος
Μέτρο 12.15.	Δημιουργία ειδικής ιστοσελίδας στον ιστότοπο του ΥΠΕΝ	(N/O)
Μέτρο 12.16.	Οι επιχειρήσεις που έχουν εκπονήσει ή εκπονούν Σχέδιο Μετακινήσεων Εργαζομένων θα τηρούν και πιστοποιούν στοιχεία που συγκεντρώνουν για τις καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων τους από και προς την εργασία ή για μετακινήσεις στο πλαίσιο της εργασίας τους και θα αποστέλλουν αυτά τα στοιχεία στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	(N/O) Αριθμός δεδομένων / έτος Αριθμός συμμετεχόντων / έτος

12. ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΩΝ 4 ΠΥΛΩΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΤΗΣ ΕΣΠΕ

Οι 12 Άξονες της ΕΣΠΕ εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα Μέτρα όπως παρουσιάστηκαν παραπάνω, τα οποία συσχετίζονται με τους 4 Πυλώνες της ΕΣΠΕ. Ο συσχετισμός αυτός αποτυπώνεται στον Πίνακα 6 .

		ΠΥΛΩΝΑΣ 1 ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	ΠΥΛΩΝΑΣ 2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΠΥΛΩΝΑΣ 3 ΕΥΑΙΣΘ/ΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ	ΠΥΛΩΝΑΣ 4 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΙΝΗΤΡΑ
Μέτρο 1.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Εθνική Χωρική Στρατηγική του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 3 του Ν. 4759/2020 (ΦΕΚ 245/Α)	✓			
Μέτρο 1.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ στο επίπεδο της Περιφερειακής στρατηγικής και των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων του άρθρου 6 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α)	✓			
Μέτρο 1.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	✓			
Μέτρο 1.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών	✓			
Μέτρο 1.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	✓			
Μέτρο 1.6.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις τεχνικές προδιαγραφές για τα ΣΒΑΚ	✓	✓		
Μέτρο 1.7.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες οδηγίες, τεχνικές οδηγίες και κατευθύνσεις για αστικές αναπλάσεις, ανασχεδιασμό του υπαίθριου δημόσιου χώρου, αναμόρφωση του οικοδομικού κανονισμού, ανακατασκευή και ανακαίνιση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος κ.α.	✓	✓		
Μέτρο 1.8.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα της δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης σε συνδυασμό με μείωση της παρουσίας αυτοκινήτων στους δρόμους των αστικών περιοχών	✓	✓		
Μέτρο 1.9.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων περπατήματος στο πλαίσιο των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016	✓	✓		
Μέτρο 1.10.	Εκπόνηση Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	✓	✓		

Μέτρο 1.11.	Θεσμοθέτηση προστασίας των ιστορικών πυρήνων των πόλεων και των σύγχρονων τοπικών κέντρων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με παράλληλη δημιουργία υψηλής ποιότητας υποδομών κίνησης για τους πεζούς	✓			
Μέτρο 1.12.	Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτών (ΣΒΑΚ)	✓	✓		
Μέτρο 1.13.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες Οδηγίες, Τεχνικές Οδηγίες, ΟΜΟΕ κ.α και κατευθύνσεις έργων οδοποιίας, για εξασφάλιση της προσβασιμότητας	✓	✓		
Μέτρο 1.14.	Σύνταξη μεθοδολογίας για στοχοθεσία και παρακολούθηση του επιπέδου βαδισιμότητας σε επίπεδο ΟΤΑ α' και β' βαθμού	✓		✓	
Μέτρο 1.15.	Σύνταξη πρότυπης Έκθεσης Προόδου και παρουσίαση στατιστικών δεδομένων	✓		✓	
Μέτρο 1.16.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, αστικές αναπλάσεις, αναπλάσεις οικισμών, βιοκλιματικές μελέτες, μελέτες κτηρίων που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ, και σε ιδιωτικά έργα	✓	✓		
Μέτρο 1.17.	Κωδικοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας που αφορά ή σχετίζεται με υποδομές πεζή μετακίνησης	✓			
Μέτρο 1.18.	Θεσμοθέτηση ψηφιακών βάσεων δεδομένων για τη βαδισιμότητα	✓		✓	
Μέτρο 1.19.	Καταγραφή όλων των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων	✓		✓	
Μέτρο 1.20.	Δια σύνδεση των υφιστάμενων ψηφιακών βάσεων δεδομένων και του ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	✓			
Μέτρο 1.21.	Ενεργοποίηση του εργαλείου της Ηλεκτρονικής Ταυτότητας Δήμου με ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας και βαδισιμότητας και ολοκλήρωση των σχετικών αρχείων σε βάθος 3ετίας	✓			
Μέτρο 1.22.	Επικαιροποίηση TOTEE και ΑΤΟΕΕ	✓	✓		
Μέτρο 1.23.	Σύνταξη πρότυπης Μεθοδολογίας συμμετοχικού σχεδιασμού και προώθησή της σε εμπλεκόμενους φορείς	✓		✓	

Μέτρο 2.1.	Εξειδικευμένες Οδηγίες κατά τη σύνταξη των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Ειδικών Τοπικών Σχεδίων για πόλεις φιλικές στο περπάτημα	✓			
Μέτρο 2.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ (πρόβλεψη σε ΒΑΑ, ΟΧΕ, ΤΑΠΤΟΚ)	✓	✓		
Μέτρο 2.3.	Εξειδικευμένες Οδηγίες για την προστασία των ιστορικών κέντρων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	✓			
Μέτρο 2.4.	Οριοθέτηση οικιστικών περιοχών γύρω από τα αστικά κέντρα των πόλεων με γνώμονα την προσπελασιμότητα, με τα πόδια ή συνδυαστικά με ποδήλατο και με χρήση ΜΜΜ	✓	✓		
Μέτρο 2.5.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης	✓			✓
Μέτρο 2.6.	Οριοθέτηση Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ)	✓			✓
Μέτρο 2.7.	Υποχρέωση αποτύπωσης της προτεινόμενης διαμόρφωσης για δίκτυα υποδομής πεζή μετακινήσεων στα Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής	✓	✓		
Μέτρο 2.8.	Χαρακτηρισμός ευρέων οικιστικών περιοχών και αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	✓			✓
Μέτρο 2.9.	Δημιουργία περιοχών προστατευμένων από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, σχολικοί δακτύλιοι κ.λπ.). Η οργάνωση της ιεράρχησης του συνόλου του οδικού δικτύου στη βάση δακτυλίων προστασίας από διαμπερείς ροές είναι κεφαλαιώδους σημασίας	✓	✓	✓	✓
Μέτρο 2.10.	Υλοποίηση των ήδη χαρακτηρισμένων πεζόδρομων		✓		
Μέτρο 2.11.	Συμπλήρωση στις μεγάλες πόλεις των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας με δίκτυο τραμ, αξιοποιώντας το ως κορμό αστικών αναπλάσεων (π.χ. εμβληματικών πεζοδρομήσεων ιδίως στα κέντρα). Σημειώνεται ότι το εφικτό ένταξης του τραμ εξαρτάται από την επιτυχία των πολιτικών αύξησης της χρήσης		✓		

	της δημόσιας συγκοινωνίας. Εννοείται ότι η συνεπής με τις επιδόσεις του ένταξή του στην πόλη θα συμβάλει εντυπωσιακά στην προσέλκυση πολλών νέων χρηστών.				
Μέτρο 2.12.	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργία λωρίδων προτεραιότητας για τα ΜΜΜ		✓		
Μέτρο 2.13.	Συσχέτιση των περιορισμών στάθμευσης με την προσπελασιμότητα των χρήσεων γης	✓			
Μέτρο 2.14.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα ΣΒΑΚ και ενσωμάτωσή τους στα ΤΠΣ		✓	✓	✓
Μέτρο 2.15.	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	✓			
Μέτρο 2.16.	Δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση ποδηλάτων, τα οποία είναι σύμμαχοι του περπατήματος διότι η παρουσία τους είναι διεκδίκηση μιας πιο ανθρώπινης πόλης με λιγότερα αυτοκίνητα, κάτι που είναι προς το συμφέρον και του πεζού		✓		
Μέτρο 2.17.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016	✓	✓		
Μέτρο 3.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	✓	✓		
Μέτρο 3.2.	Θεσμοθέτηση και τεχνικές προδιαγραφές για Τοπικά Σχέδια Περπατήματος (Local Walking Plans)	✓		✓	✓
Μέτρο 3.3.	Τεχνικές προδιαγραφές μελετών αστικών αναπλάσεων για τον δημόσιο χώρο και το κτηριακό απόθεμα	✓	✓		
Μέτρο 3.4.	Τεχνικές προδιαγραφές για οδικές αναπλάσεις, living/leavable/completestreets, urban boulevards, εμπορικούς πεζόδρομους, δρόμους μικτής χρήσης κ.λπ.	✓	✓		
Μέτρο 3.5.	Τεχνικές προδιαγραφές βιοκλιματικού σχεδιασμού υπαίθριων δημόσιων χώρων	✓	✓		
Μέτρο 3.6.	Αναθεώρηση των Τεχνικών Οδηγιών για Ποδηλατόδρομους της Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016-ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016	✓	✓		

Μέτρο 3.7.	Οριοθέτηση οικιστικών περιοχών γύρω από τα αστικά κέντρα των πόλεων με γνώμονα την προσπελασιμότητα πεζή ή συνδυασμένα με ποδήλατο ή δημόσια συγκοινωνία	✓			
Μέτρο 3.8.	Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας σε οικιστικές περιοχές, σε τοπικής σημασίας δρόμους και σε εμπορικά/διοικητικά κέντρα στα 30 χλμ/ώρα	✓		✓	
Μέτρο 3.9.	Υλοποίηση Επιχειρησιακών Σχεδίων για εξασφάλιση Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων	✓	✓		
Μέτρο 3.10.	Υλοποίηση των ήδη χαρακτηρισμένων και μη υλοποιημένων πεζόδρομων σε επίπεδο δήμου		✓		
Μέτρο 3.11.	Μελέτες εφαρμογής και υλοποίηση των προβλεπομένων στα ΣΑΠ		✓		
Μέτρο 3.12.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων για ασφαλείς και ποιοτικές υποδομές κίνησης των πεζών σε επίπεδο δήμου		✓		
Μέτρο 3.13.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων ανάπλασης ευρύτερων οικιστικών περιοχών ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας		✓		
Μέτρο 3.14.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων ανάπλασης ευρύτερων αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας		✓		
Μέτρο 3.15.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων για συστηματική προστασία δακτυλίων και άλλων περιοχών από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, Σχολικοί Δακτύλιοι κ.λπ.)		✓		
Μέτρο 3.16.	Υλοποίηση των ήδη χαρακτηρισμένων πεζόδρομων		✓		
Μέτρο 3.17.	Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού	✓			✓
Μέτρο 3.18.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα ΣΒΑΚ σε μελέτες εφαρμογής και επόμενα έργα		✓		
Μέτρο 3.19.	Μελέτες και έργα για πράσινες διαδρομές στην περίμετρο ή στο εσωτερικό πάρκων και κατά μήκος ποταμών, ρεμάτων, λιμνών, ακτών		✓		✓
Μέτρο 3.20.	Δημιουργία παρόδιων και διαμπερών στοών και υλοποίηση αρχικά των θεσμοθετημένων		✓		

Μέτρο 3.21.	Τεχνικές προδιαγραφές για καινοτόμες και έξυπνες εφαρμογές σε έργα αστικών αναπλάσεων – Τεύχος Οδηγιών προς Δήμους	✓			
Μέτρο 3.22.	Μελέτες και έργα σήμανσης και πληροφόρησης για πεζούς, ΑΜΕΑ και επισκέπτες, για ιστορία, τουρισμό κ.λπ.		✓		✓
Μέτρο 3.23.	Μελέτες και έργα για τη δημιουργία επαρκών δικτύων πεζή μετακίνησης από και προς σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και κόμβους μετεπιβίβασης		✓		✓
Μέτρο 3.24.	Υλοποίηση μέτρων για την τήρηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας (π.χ. σαμαράκια, φανάρια, στενώσεις κ.λπ.)		✓		✓
Μέτρο 3.25.	Μελέτες και έργα δημιουργίας σχολικών δακτυλίων (περιοχών χωρίς ή με ελάχιστα αυτοκίνητα)		✓		✓
Μέτρο 3.26.	Τεχνικές προδιαγραφές για αναπλάσεις παραρεμάτων περιοχών	✓	✓		
Μέτρο 3.27.	Μελέτες και έργα για ανάπλαση πράσινων χώρων, πάρκων κ.λπ.		✓		✓
Μέτρο 3.28.	Συστηματοποίηση των προεκτάσεων πεζοδρομίου στις στάσεις ΜΜΜ και επικαιροποίηση των διατάξεων για αυτές	✓			
Μέτρο 3.29.	Μελέτες αύξησης του αστικού πρασίνου σε επίπεδο ΟΤΑ		✓		✓
Μέτρο 3.30.	Τεχνικές Οδηγίες για Σχεδιασμό Αστικών Οδών και υπαίθριων Δημόσιων Χώρων	✓			
Μέτρο 3.31.	Σχεδιασμός και υλοποίηση διαδρομών πεζοπορίας 15-20' για τις κύριες καθημερινές μετακινήσεις στα αστικά κέντρα και για την πρόσβαση στις στάσεις ΜΜΜ (προσβάσιμες διαδρομές 10-15')		✓		
Μέτρο 4.1.	Ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς με δράσεις που σχετίζονται με συνδυασμένα δρομολόγια, ενιαίο εισιτήριο, χρήση ποδηλάτου κ.α.			✓	
Μέτρο 4.2.	Ενεργοποίηση δημοτικών σχολικών τροχονόμων και σχολικών συνοδών	✓		✓	
Μέτρο 4.3.	Υπηρεσία «λεωφορείων περπατήματος» (ομαδικού περπατήματος για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, π.χ. μαθητές, ηλικιωμένους κ.λπ.)			✓	
Μέτρο 4.4.	Δημιουργία και εγκατάσταση συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων	✓	✓		✓

Μέτρο 4.5.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες	√			
Μέτρο 4.6.	Ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας	√	√		√
Μέτρο 4.7.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές προτεινόμενων αστικών πεζοπορικών διαδρομών προς ανάδειξη των πόλων έλξης και των τοποσήμων της πόλης		√		√
Μέτρο 4.8.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος		√		√
Μέτρο 4.9.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις			√	√
Μέτρο 4.10.	Σήμανση σε όλο το δίκτυο πεζή μετακίνησης συμβατική και σε γραφή Braille	√	√		√
Μέτρο 4.11.	Συμπλήρωση των διαβάσεων στις διασταυρώσεις του συνόλου του οδικού δικτύου (με ή χωρίς πεζοφάναρα)		√		√
Μέτρο 4.12.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς		√		√
Μέτρο 4.13.	Τεχνικές προδιαγραφές και έργα για καθιστικά, Parklets, χώρους στάσης και ξεκούρασης. Σημειώνεται ότι αύξηση του περπατήματος θα σημαίνει και αύξηση του μήκους του περπατήματος η οποία έχει ως προϋπόθεση ο πεζός να συναντά σε ενδιάμεσα σημεία της διαδρομής εξοπλισμό για να στέκεται	√	√		
Μέτρο 4.14.	Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού	√			
Μέτρο 4.15.	Εφαρμογές δράσεων ενίσχυσης της ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση, σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις			√	√
Μέτρο 4.16.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων	√	√		√
Μέτρο 4.17.	Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση πεζών με πολύ χαμηλό κόστος	√	√		
Μέτρο 4.18.	Μελέτες και έργα για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς		√		√
Μέτρο 4.19.	Προγράμματα ζωγραφικής τυφλών όψεων κτιρίων	√	√		√

Μέτρο 4.20.	Συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης σε πυκνοδομημένα αστικά περιβάλλοντα	✓	✓		✓
Μέτρο 4.21.	Χάρτης με όλους τους Δήμους που διαθέτουν σύστημα μικροκινητικότητας αλλά και τους σταθμούς και τα ποδήλατα που βρίσκονται σε λειτουργία, ως εφαρμογή σε κινητά τηλέφωνα		✓		✓
Μέτρο 5.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για το περπάτημα στην ύπαιθρο στις νέες στρατηγικές όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ. (και σε άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια)	✓			
Μέτρο 5.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)	✓			
Μέτρο 5.3.	Ενσωμάτωση των νέων δράσεων της ΕΣΠΕ στα περιφερειακά χωρικά πλαίσια και επιχειρησιακούς σχεδιασμούς	✓			
Μέτρο 5.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	✓	✓		
Μέτρο 5.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	✓	✓		
Μέτρο 5.6.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για το σχεδιασμό περιαστικών υποδομών φιλικών προς το περπάτημα χαμηλού και μέσου κόστους	✓	✓		
Μέτρο 5.7.	Χρηματοδότηση μελετών ανά περιφερειακή ενότητα για έργα που θα εντάξουν οικισμούς και πόλους ενδιαφέροντος σε κόμβους του δικτύου υποδομών κίνησης πεζών				✓
Μέτρο 5.8.	Μελέτες και έργα εγκατάστασης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης τόσο για την ασφάλεια όσο και για την πληροφόρηση των πεζών, καθώς και οδηγών ποδηλάτων και των άλλων	✓	✓		✓

	οχημάτων σχετικά με τους κανόνες ασφαλούς συνύπαρξής τους στο περιαστικό δίκτυο και στους δρόμους της υπαίθρου				
Μέτρο 5.9.	Οδηγίες και καταγραφή πεζοπορικών μονοπατιών στο Εθνικό Κτηματολόγιο	✓			
Μέτρο 5.10.	Δημιουργία του Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	✓	✓		
Μέτρο 5.11.	Πινακίδες σήμανσης και εφαρμογές ηλεκτρονικών εφαρμογών προτεινόμενων υπεραστικών πεζοπορικών διαδρομών προς ανάδειξη πόλων έλξης και των τοποσήμων		✓		
Μέτρο 5.12.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος στην ύπαιθρο		✓	✓	
Μέτρο 5.13.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο και την ύπαιθρο από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων			✓	✓
Μέτρο 6.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για την ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	✓			
Μέτρο 6.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)	✓			
Μέτρο 6.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	✓			
Μέτρο 6.4.	Μελέτες και έργα υλοποίησης των επεμβάσεων που καθορίζονται στα ΣΑΠ των δήμων		✓		✓
Μέτρο 6.5.	Δημιουργία και εγκατάσταση συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων εκ των οποίων σημαντικό ποσοστό θα είναι ηλεκτρικά		✓		✓
Μέτρο 6.6.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες	✓		✓	
Μέτρο 6.7.	Ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας				✓

Μέτρο 6.8.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές app ενδεδειγμένων αστικών πεζοπορικών διαδρομών προς τις στάσεις ΜΜΜ και τους κόμβους μετεπιβίβασης		✓		✓
Μέτρο 6.9.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις		✓	✓	✓
Μέτρο 6.13.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις			✓	✓
Μέτρο 6.14.	Αύξηση των πεζοδιαβάσεων με ή χωρίς πεζοφάναρα		✓		✓
Μέτρο 6.15.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς		✓		✓
Μέτρο 6.16.	Τεχνικές Οδηγίες για τη δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση πεζών πολύ χαμηλού κόστους	✓			
Μέτρο 6.17.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για την ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	✓			
Μέτρο 6.18.	Αποκλεισμός της στάθμευσης σε μεγάλες αστικές περιοχές και δημιουργία περιφερειακών σταθμών στάθμευσης (Park and Drive) εξοπλισμός τους με σταθμούς κοινής χρήσης ποδηλάτων και σύνδεσής τους με τα κέντρα με υποδομές ποδηλάτων	✓			
Μέτρο 6.19.	Εφαρμογές ενεργούς κινητικότητας περιλαμβανομένου του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις με βραβεύσεις σε συνεργασία με τους φορείς μεταφορικού έργου			✓	✓
Μέτρο 6.20.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων				✓
Μέτρο 6.21.	Μελέτες και έργα για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των σταθμών μετεπιβίβασης		✓		✓
Μέτρο 6.22.	Ανάπτυξη εφαρμογών τηλεματικής για ενίσχυση και υποστήριξη των συνδυασμένων μετακινήσεων από δήμους, περιφέρειες και φορείς μεταφορικού έργου		✓		✓
Μέτρο 7.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Υγεία και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Υγεία 2021-2025	✓			

Μέτρο 7.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	✓			
Μέτρο 7.3.	Προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τις ωφέλειες του περπατήματος			✓	
Μέτρο 7.4.	Πρώιμη ηλεκτρονικών εφαρμογών μέτρησης βημάτων – Θέσπιση βραβείου «ενεργού πολίτη» σε επίπεδο ΟΤΑ			✓	
Μέτρο 7.5.	Δημοτικά προγράμματα θεραπευτικού περπατήματος			✓	
Μέτρο 7.6.	Εξειδικευμένα παιχνίδια ενεργούς κινητικότητας για το μαθητικό κοινό			✓	
Μέτρο 7.7.	Δημοτικά προγράμματα συνοδών περπατήματος για ευάλωτες ομάδες			✓	
Μέτρο 7.8.	Δημοτικά προγράμματα ομαδικής πεζοπορίας			✓	
Μέτρο 7.9.	Δημιουργία δημόσιων εγκαταστάσεων φυσικής αναψυχής και άσκησης σε πάρκα, πλατείες και άλση		✓		
Μέτρο 7.10.	Οργάνωση πεζοπορικών διαδρομών επιπέδου οικογένειας		✓	✓	✓
Μέτρο 7.11.	Συμμετοχικά προγράμματα δήμων και τοπικών μονάδων πρωτοβάθμιας υγείας σε επίπεδο ΟΤΑ			✓	✓
Μέτρο 7.12.	Οργάνωση ομάδων περπατήματος σε χώρους εργασίας			✓	
Μέτρο 7.13.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για δημιουργία προγραμμάτων περπατήματος			✓	
Μέτρο 8.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού	✓			
Μέτρο 8.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ σε επίπεδο περιφερειακής πολιτικής στο πλαίσιο των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων	✓			
Μέτρο 8.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τον Τουρισμό και το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ για το 2022 του Υπουργείου Τουρισμού	✓			
Μέτρο 8.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην εθνική πολιτική για την ορεινότητα και την εθνική πολιτική για την νησιωτικότητα	✓			

Μέτρο 8.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε ΣΒΑΚ που εκπονείται σε επίπεδο ΟΤΑ ή συμπλέγματος ΟΤΑ, με έμφαση σε ΟΤΑ που εμφανίζουν έντονες εποχιακές διαφορές, επηρεάζοντας τις μετακινήσεις εντός των ορίων τους	✓			
Μέτρο 8.6.	Χρηματοδότηση και δημιουργία νέων πεζοπορικών δικτύων	✓			
Μέτρο 8.7.	Καταγραφή των πεζοπορικών μονοπατιών στο Κτηματολόγιο	✓			
Μέτρο 8.8.	Δημιουργία ψηφιακού Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	✓			
Μέτρο 8.9.	Δημιουργία και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού δικτύου μονοπατιών, διαδρομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στις περιοχές Natura, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας και βελτίωσης των χώρων αναψυχής		✓		
Μέτρο 8.10.	Προσκλήσεις Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος από το Πράσινο Ταμείο για μελέτες ολοκληρωμένων δικτύων μονοπατιών από την τοπική Αυτοδιοίκηση	✓			
Μέτρο 8.11.	Επαγγελματικό περίγραμμα «ξεναγού μονοπατιών»	✓			
Μέτρο 8.12.	Μεταπτυχιακό πρόγραμμα εξειδίκευσης «ξεναγού μονοπατιών»			✓	
Μέτρο 8.13.	Σεμιναριακό πρόγραμμα εξειδίκευσης			✓	
Μέτρο 8.14.	Πιστοποίηση και άδεια εργασίας ξεναγών μονοπατιών			✓	
Μέτρο 8.15.	Εθνική Πιστοποίηση μονοπατιών			✓	
Μέτρο 8.16.	Χρηματοδότηση μελετών και υπηρεσιών που ενσωματώνουν την πεζοπορία στους σχεδιασμούς τους σε κάθε περιφερειακή ενότητα για δημιουργία ασφαλών πεζοπορικών διαδρομών που συνδέουν βασικά σημεία κατάλυσης επισκεπτών με χώρους ενδιαφέροντος (τεχνικά και επιχειρησιακά)				✓
Μέτρο 8.17.	Σχεδιασμός συνδυασμένων δικτύων πεζοπορίας και ποδηλασίας		✓		✓
Μέτρο 8.18.	Θεσμοθέτηση κινήτρων για επιχειρήσεις (εστίασης, φιλοξενίας κ.λπ.) για τη σύνδεσή τους με τον πεζοπορικό τουρισμό				✓
Μέτρο 8.19.	Θεσμοθέτηση κινήτρων προς ιδιωτικούς φορείς θαλάσσιων μεταφορών για τη συνεργασία τους με αρμόδιους φορείς σχετικούς με τον πεζοπορικό τουρισμό				✓
Μέτρο 9.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Αθλητική Πολιτική της Ελλάδας	✓			

Μέτρο 9.2.	Ενσωμάτωση δράσεων ΕΣΠΕ στα επιχειρησιακά σχέδια και στα προγράμματα αγωνιστικών / αθλητικών εκδηλώσεων πεζοπορίας				✓
Μέτρο 9.4.	Διοργάνωση εθνικών, ευρωπαϊκών και διεθνών εκδηλώσεων πεζοπορίας και αθλητικής πεζοπορίας			✓	✓
Μέτρο 9.5.	Δημιουργία πακέτων πεζοπορικού τουρισμού σε καταλύματα που βρίσκονται κοντά σε περιοχές αθλητικών εκδηλώσεων			✓	✓
Μέτρο 9.6.	Ένταξη «αναγνωρίσιμων διαδρομών προπόνησης» γνωστών αθλητών σε πακέτα πεζοπορικού τουρισμού			✓	✓
Μέτρο 9.7.	Ενίσχυση χρηματοδότησης σχετικών μελετών και υπηρεσιών σε κάθε περιφερειακή ενότητα				✓
Μέτρο 9.8.	Διοργάνωση σχολικών αγώνων πεζοπορίας			✓	✓
Μέτρο 10.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις νέες στρατηγικές (και άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια) όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ.	✓			
Μέτρο 10.2.	Ενσωμάτωση νέων δράσεων ΕΣΠΕ στις εθνικές πολιτικές για την ορεινότητα και την νησιωτικότητα	✓			
Μέτρο 10.3.	Πρωώθηση ειδικών οδηγιών, και προτάσεων για προγράμματα ενημέρωσης σε τακτά διαστήματα και με συγκεκριμένες ομάδες – στόχους	✓		✓	
Μέτρο 10.4.	Διευρυμένο δίπλωμα οδήγησης – Δίπλωμα Κινητικότητας. Οδηγίες	✓		✓	
Μέτρο 10.5.	Ανάπτυξη ειδικών κινήτρων για την ευαισθητοποίηση του κοινού ώστε να επιλέγει το περπάτημα σε συνδυασμό με ΜΜΜ και ποδήλατο			✓	
Μέτρο 10.6.	Κυκλοφοριακή αγωγή στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση			✓	
Μέτρο 10.7.	Υποστήριξη της οργάνωσης προγραμμάτων συλλογικής μετακίνησης με τα πόδια μαθητών/τριών προς τα σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης με τη συνεργασία των συλλόγων γονέων			✓	
Μέτρο 10.8.	Θεσμοθέτηση Σχεδίων Κινητικότητας για σχολικές μονάδες (υποχρεωτικά με επιβράβευση επιτυχίας στόχων) καθώς και	✓			

	για τον ιδιωτικό τομέα (προαιρετικά με επιβράβευση επιχειρήσεων)				
Μέτρο 10.9.	Πρόβλεψη κονδυλίου ανά Περιφέρεια για προβολή της ενεργούς μετακίνησης για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών, σε ιστοσελίδες υψηλής επισκεψιμότητας και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης	√			√
Μέτρο 10.10.	Χαρακτηρισμός πόλεων ως «Πρότυπες Βαδήσιμες Πόλεις» (θεσμοθέτηση οδηγιών, κριτηρίων και βραβείου)	√			
Μέτρο 10.11.	Δημιουργία Δικτύου Βαδίσιμων Πόλεων και υποστήριξη της επικοινωνίας και ανταλλαγής στοιχείων, βέλτιστων πρακτικών, και δεδομένων από τα στελέχη των Τεχνικών Υπηρεσιών τους σε στελέχη άλλων ΟΤΑ που εργάζονται σε συναφές αντικείμενο	√			
Μέτρο 10.12.	Εισαγωγή στην Κ.Υ.Α. Α.Π. 1686/1/1.6.2018 (ΦΕΚ Β΄/2037/5.6.2018) «Δωρεάν μετάδοση μηνυμάτων κοινωνικού περιεχομένου από τους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς», σχετικής πρόβλεψης ώστε να προβάλλονται μηνύματα προς το κοινό, που σχετίζονται με την ασφαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών του δρόμου, με τη σημασία του περπατήματος και γενικότερα της βιώσιμης κινητικότητας	√			
Μέτρο 10.13.	Τροποποίηση του νόμου 4599/2019 για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων ώστε στο πλαίσιο της λήψης διπλώματος κινητικότητας για οδήγηση για οποιοδήποτε όχημα να ενταχθεί η υποχρεωτικά εξέταση για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πεζών και την κουλτούρα της ενεργούς μετακίνησης	√			
Μέτρο 10.14.	Ενεργοποίηση του Δικτύου των Τοπικών Συντονιστών Βιώσιμης Κινητικότητας και ενίσχυσή του με ανθρώπους κλειδιά απ' όλους τους δήμους	√			
Μέτρο 10.15.	Ενίσχυση της συμμετοχής των ελληνικών δήμων σε όλες τις ευρωπαϊκές εκστρατείες που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα και το βάδισμα			√	√
Μέτρο 10.16.	Εφαρμογές ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις			√	√
Μέτρο 10.17.	Χρηματοδότηση δράσεων επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων			√	√

	που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο				
Μέτρο 10.18.	Εκπαιδευτικά προγράμματα για στελέχη της δημόσιας διοίκησης με θέμα το περπάτημα, τη σχετική νομοθεσία και την εφαρμογή της, τα χρηματοδοτικά εργαλεία κ.λπ. μέσω του ΙΝΕΠ/ΕΚΔΑΑ			√	√
Μέτρο 10.19.	Οδηγίες για μελέτες προς το προσωπικό των ΟΤΑ και των φορέων της Κεντρικής Διοίκησης σχετικά με την ενσωμάτωση πολιτικών για την ενίσχυση του περπατήματος στον χωρικό σχεδιασμό	√			
Μέτρο 10.20.	Οργάνωση ημερίδων με συμμετοχή φορέων και συλλόγων για ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού			√	√
Μέτρο 10.21.	Εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με το περπάτημα και τη βιώσιμη κινητικότητα για ιδιώτες μηχανικούς και κατασκευαστές σε συνεργασία με το ΤΕΕ και την ΠΕΔΜΕΔΕ			√	√
Μέτρο 10.22.	Θεσμοθέτηση «Πολιτικών για την Κινητικότητα των εργαζομένων» στις μεγάλες επιχειρήσεις	√			
Μέτρο 10.23.	Μεταπτυχιακό πρόγραμμα εξειδίκευσης «ξεναγού μονοπατιών»			√	
Μέτρο 10.24.	Σεμιναριακό πρόγραμμα εξειδίκευσης «ξεναγού μονοπατιών»			√	
Μέτρο 11.1.	Εξειδίκευση προτάσεων χρηματοδοτήσεων στο ΕΣΠΑ 2021-2027 που ενισχύουν μελέτες και έργα που να σχετίζονται με το περπάτημα				√
Μέτρο 11.2.	Ολοκλήρωση του Προγράμματος των Αστικών Αναπλάσεων που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης				√
Μέτρο 11.3.	Προγράμματα αστικών αναπλάσεων μέσω του Πράσινου Ταμείου				√
Μέτρο 11.4.	Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ των ΟΤΑ				√
Μέτρο 11.5.	Θεσμοθέτηση του «Τέλους Αντιμετώπισης της Κλιματικής Απορρύθμισης»	√			
Μέτρο 11.6.	Ίδρυση Ταμείου για το Περπάτημα (ΤΠ)	√			
Μέτρο 11.7.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης ερευνών στα νοικοκυριά σχετικά με δείκτες που σχετίζονται με προέλευση και			√	√

	προορισμό μετακινήσεων και λοιπούς δείκτες που ορίζονται ανά άξονα στρατηγικής από πόρους του				
Μέτρο 11.8.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης από πόρους του ΤΠ			✓	✓
Μέτρο 11.9.	Χρηματοδότηση εμβληματικών δικτύων πεζή μετακίνησης σε μεγάλους δήμους (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Πάτρα)				✓
Μέτρο 11.10.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης στο περιαστικό, επαρχιακό και εθνικό δίκτυο				✓
Μέτρο 11.11.	Χρηματοδότηση δικτύων πεζοπορικών μονοπατιών				✓
Μέτρο 11.12.	Χρηματοδότηση επιχειρήσεων για την εκπόνηση Σχεδίων Μετακίνησης Εργαζομένων				✓
Μέτρο 11.13.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία υποδομών για πεζούς στα κέντρα των γειτονιών και για σχολικούς δακτυλίους με χαμηλό κόστος από πόρους του ΤΠ				✓
Μέτρο 11.14.	Χρηματοδότηση ενίσχυσης του αστικού εξοπλισμού Κ.Χ για τη στάση και την ξεκούραση των πεζών, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την εξασφάλιση της θερμικής και ηχητικής άνεσης και την κοινωνικοποίηση των πολιτών από πόρους του				✓
Μέτρο 11.15.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων, εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ειδικών εκδόσεων για το περπάτημα				✓
Μέτρο 11.16.	Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτών (ΣΒΑΚ)	✓			
Μέτρο 11.17.	Χρηματοδότηση δημιουργίας ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού				✓
Μέτρο 11.18.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων αθλητικής πεζοπορίας / αθλητικών οργανώσεων				✓
Μέτρο 11.19.	Ειδικές φοροαπαλλαγές σε επιχειρήσεις που προάγουν την πράσινη κινητικότητα άμεσα μέσω των προϊόντων τους (ηλεκτροκίνηση, οχήματα και υπηρεσίες διαμοιρασμού, ηλεκτρικά ποδήλατα, εφαρμογές ΤΠΕ για βιώσιμη κινητικότητα κ.α.)				✓

Μέτρο 11.20.	Διαμόρφωση Τεύχους Οδηγιών προς ΟΤΑ για αξιοποίηση κινήτρων, παραγωγή κινήτρων, απορρόφηση ειδικών κονδυλίων	✓			
Μέτρο 12.1.	Θέσπιση Εθνικού Συστήματος δεικτών παρακολούθησης	✓			
Μέτρο 12.2.	Νέα πρότυπα ΕΛΟΤ για την βαδισιμότητα- Οδηγίες σύνταξης προτύπων ΕΛΟΤ	✓			
Μέτρο 12.3.	Δημιουργία ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ σε δομή του ΥΠΕΝ	✓			
Μέτρο 12.4.	Οδηγίες υποβολής στατιστικών στοιχείων και εκθέσεων προόδου από ΟΤΑ στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	✓			
Μέτρο 12.5.	Εισαγωγή των στοιχείων βαδισιμότητας ΟΤΑ στον Ενιαίο ψηφιακό χάρτη	✓			
Μέτρο 12.6.	Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών	✓			
Μέτρο 12.7.	Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης βαδισιμότητας	✓			
Μέτρο 12.8.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες	✓			
Μέτρο 12.9.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας Σχεδίων Βαδισιμότητας	✓			
Μέτρο 12.10.	Δημοσιοποίηση των ωφελειών και των σχετικών δεδομένων για τη δημόσια υγεία, τη βελτίωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος και την κοινωνικοποίηση των πολιτών, που καταγράφηκαν σε πόλεις που έχουν υλοποιήσει σημαντικές υποδομές για το περπάτημα			✓	
Μέτρο 12.11.	Διακυβερνητική συνεργασία μεταξύ ΥΠΕΝ και ΟΤΑ – Δημιουργία υποστηρικτικού Help desk	✓			
Μέτρο 12.12.	Δημιουργία Τοπικών Παρατηρητηρίων για το Περπάτημα σε επίπεδο ΟΤΑ	✓			
Μέτρο 12.13.	Καταγραφή ομάδων περπατήματος στους χώρους εργασίας			✓	
Μέτρο 12.14.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για συλλογή δεδομένων και αποστολή στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα			✓	
Μέτρο 12.15.	Δημιουργία ειδικής ιστοσελίδας στον ιστότοπο του ΥΠΕΝ	✓			
Μέτρο 12.16.	Οι επιχειρήσεις που έχουν εκπονήσει ή εκπονούν Σχέδιο Μετακινήσεων Εργαζομένων θα τηρούν και πιστοποιούν	✓	✓	✓	✓

	στοιχεία που συγκεντρώνουν για τις καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων τους από και προς την εργασία ή για μετακινήσεις στο πλαίσιο της εργασίας τους και θα αποστέλλουν τα στοιχεία στο Παρατηρητήριο για το Περιπάτημα				
--	---	--	--	--	--

ΜΕΡΟΣ Β – ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

13. ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

Τα βασικά χαρακτηριστικά του Σχεδίου Δράσης της ΕΣΠΕ είναι τα παρακάτω:

- Το Σχέδιο Δράσης αφορά όλους τους φορείς της δημόσιας διοίκησης και όλους τους πολίτες
- Το Σχέδιο Δράσης στοχεύει στην υλοποίηση των βασικών προτεραιοτήτων για το περπάτημα της ελληνικής πολιτείας για τα επόμενα χρόνια
- Το Σχέδιο Δράσης επικεντρώνεται στην ορθολογική ανάπτυξη ενός πλέγματος δράσεων / παρεμβάσεων / μέτρων, προκειμένου να καλύψει τους 12 ΑΞΟΝΕΣ και τους ειδικούς στόχους τους και να δώσει κατευθύνσεις για όλα τα θεματικά πεδία
- Το Σχέδιο Δράσης ιεραρχεί την υλοποίηση των δράσεων με γνώμονα (α) έναν βραχυπρόθεσμο ορίζοντα 7ετίας (έως το 2030) και (β) ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα έως το 2050
- Στο Σχέδιο Δράσης τίθενται διακριτοί επιχειρησιακοί στόχοι ανά Άξονα και τομέα παρέμβασης, οι οποίοι επιδιώκεται να επιτευχθούν μέσω επιλεγμένων μέτρων, και συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος
- Η διαμόρφωση του πλαισίου του Σχεδίου Δράσης αποτέλεσε μία σύνθετη και συμμετοχική διαδικασία, όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγηση του νομοθετικού πλαισίου και τη διαβούλευση με φορείς, συλλόγους και την κοινωνία των πολιτών

14. ΣΥΣΤΗΜΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος έχει ήδη σχεδιάσει και υλοποιεί την καταγραφή του οδικού δικτύου ανά Δημοτική Ενότητα, στις περιοχές εκτός σχεδίου, εκτός των ορίων οικισμών προ του 1923 και των οικισμών μέχρι 2000 κατοίκους, βάσει των Τεχνικών Προδιαγραφών της ΥΑ υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΟΛΣ/53355/1219 (ΦΕΚ Β 2671/2022). Σκοπός των μελετών καταγραφής του οδικού δικτύου ανά Δημοτική Ενότητα είναι η κατηγοριοποίηση των οδών, με βάση τον χαρακτήρα τους, τα επιμέρους γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους και τον ρόλο που επιτελούν στο συνολικό οδικό δίκτυο της, ώστε να αποτελέσουν τη βάση δεδομένων για την περαιτέρω ιεράρχησή τους και τον καθορισμό του κοινόχρηστου οδικού δικτύου με βάση τις ειδικότερες προϋποθέσεις και τα κριτήρια του προεδρικού διατάγματος της περιπτώσεως γ' της παραγράφου 15 του άρθρου 20 του ν.3937/2011.

Σε συνέχεια αυτής της δράσης σύμφωνα με την ΕΣΠΕ θα γίνει η καταγραφή των πεζοπορικών μονοπατιών της χώρας, ανά Περιφέρεια.

15. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Οι βασικοί επιχειρησιακοί βραχίονες του Σχεδίου Δράσης της ΕΣΠΕ διαρθρώνονται σε δύο επίπεδα, κεντρικό και τοπικό τα οποία αναλύονται ως εξής:

Σε κεντρικό επίπεδο συστήνεται στην ΓΓΧΣΑΠ το «Παρατηρητήριο για το Περπάτημα» στη Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας. Σκοπός του Παρατηρητηρίου είναι η παρακολούθηση της εφαρμογής της «Εθνικής Στρατηγικής για το Περπάτημα» και η

εν γένει παρακολούθηση των ζητημάτων σχετικά με το περπάτημα σε αστικό και εξωαστικό περιβάλλον, με τη σύνταξη ετήσιων εκθέσεων και με επικαιροποίηση των δεικτών που τίθενται στην παρούσα, οι οποίοι θα αξιολογούν την εξέλιξή του στην Ελλάδα και θα προτείνουν τροποποιήσεις της ΕΣΠ στο ΥΠΕΝ και τους συναρμόδιους φορείς. Για τον σκοπό αυτό, το «Παρατηρητήριο για το Περπάτημα» θα οργανώνει επιστημονικές συναντήσεις, ημερίδες ή συνέδρια και θα διαβουλεύεται μεμονωμένα με κοινωνικούς και επιστημονικούς φορείς, με Υπηρεσίες των ΟΤΑ, επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων και επιμελητήρια.

Στο «Παρατηρητήριο για το Περπάτημα» θα τηρείται ψηφιακό αρχείο με όλες τις υποδομές ή διαδρομές τις σχετικές με αυτό στο αστικό και εξωαστικό περιβάλλον, το μήκος και τα άλλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τους, καθώς και στοιχεία χρήσης τους. Τα στοιχεία θα συγκεντρώνονται από τις Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων και των Περιφερειών ή τους σχετικούς φορείς που είναι αρμόδιοι για τα συναφή ζητήματα.

Σε τοπικό επίπεδο, οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού θα συγκεντρώνουν τα ανωτέρω στοιχεία καθώς και άλλα στατιστικά δεδομένα που σχετίζονται με την πεζή μετακίνηση (πληθυσμιακά, ηλικιακά, υπηρεσιών, κ.λπ.) και θα τα στέλνουν στο Παρατηρητήριο. Επιπλέον θα συμπληρώνουν την Ηλεκτρονική Ταυτότητα Δήμου με τα σχετικά χωρικά δεδομένα. Σε κάθε Δήμο και Περιφέρεια υπάλληλος της τεχνικής υπηρεσίας, ορίζεται ως αρμόδιος για την επικοινωνία με το κεντρικό «Παρατηρητήριο για το Περπάτημα», άλλως τον ρόλο αυτόν αναλαμβάνει ο τοπικός συντονιστής για τη βιώσιμη κινητικότητα εφόσον έχει ορισθεί.

Κάθε φορέας, δημόσιος ή ιδιωτικός, που εκτελεί κάποιο έργο που έχει ως αντικείμενο το περπάτημα οφείλει, μετά την ολοκλήρωσή του, να αποστέλλει τα σχετικά στοιχεία στο «Παρατηρητήριο για το Περπάτημα».

Οι επιχειρήσεις που έχουν εκπονήσει ή εκπονούν Σχέδιο Διαχείρισης Κινητικότητας Εργαζομένων υποχρεώνονται στην τήρηση και πιστοποίηση των στοιχείων που συγκεντρώνουν για τις καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων τους από και προς την εργασία ή για μετακινήσεις με περπάτημα στο πλαίσιο της εργασίας τους, σε συνδυασμό ή μη με δημόσια συγκοινωνία ή ποδήλατο και στην ενημέρωση του Παρατηρητηρίου. Τα στοιχεία αυτά θα αξιοποιούνται από το Παρατηρητήριο για το Περπάτημα. Της υποχρέωσης αυτής εξαιρούνται οι πολύ μικρές επιχειρήσεις με αριθμό εργαζομένων <5.

Το Παρατηρητήριο για το Περπάτημα δημοσιεύει κάθε στοιχείο που διαθέτει (με εξαίρεση τα προσωπικά δεδομένα) σε ειδική ιστοσελίδα που δημιουργείται για αυτόν τον σκοπό και εντάσσεται στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΝ.

16. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Στο Σχέδιο Δράσης της ΕΣΠΕ παρατίθενται τα Μέτρα κάθε Άξονα, η πηγή χρηματοδότησης, ο υπεύθυνος φορέας και η περίοδος υλοποίησης.

#Επισημαίνεται ότι : (α) υπάρχουν μέτρα που επαναλαμβάνονται σε παραπάνω από ένα Άξονα, (β) η περίοδος υλοποίησης είναι ενδεικτική και μπορεί να παρατείνεται με βάση τις προκύπτουσες ανάγκες

ΑΞΟΝΑΣ 1

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 1.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Εθνική Χωρική Στρατηγική του άρθρου 3 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 3 του Ν. 4759/2020 (ΦΕΚ 245/Α)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2023
Μέτρο 1.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ στο επίπεδο της Περιφερειακής στρατηγικής και των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων του άρθρου 6 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 1.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2023
Μέτρο 1.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών	Δεν απαιτείται	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	Έως 31.12.2023
Μέτρο 1.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.6.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις κατευθύνσεις και τεχνικές προδιαγραφές των ΣΒΑΚ	Δεν απαιτείται	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	2023
Μέτρο 1.7.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες οδηγίες, τεχνικές οδηγίες και κατευθύνσεις για αστικές αναπλάσεις, ανασχεδιασμό του υπαίθριου δημόσιου χώρου, αναμόρφωση του οικοδομικού κανονισμού, ανακατασκευή και ανακαίνιση του υφιστάμενου κτηριακού αποθέματος κ.α.	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 1.8.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα της δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης σε συνδυασμό	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2023

	με μείωση της παρουσίας αυτοκινήτων στους δρόμους των αστικών περιοχών			
Μέτρο 1.9.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων περπατήματος στο πλαίσιο των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.10.	Εκπόνηση Περιφερειακών Σχεδίων για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΠΕΣΠΚΑ)	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.11.	Θεσμοθέτηση προστασίας των ιστορικών πυρήνων των πόλεων και των σύγχρονων τοπικών κέντρων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, με παράλληλη δημιουργία υψηλής ποιότητας υποδομών κίνησης για τους πεζούς	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2023
Μέτρο 1.12.	Ενσωμάτωση των προτάσεων των Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) των Δήμων στα εκπονημένα ή υπό εξέλιξη Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αυτών (ΣΒΑΚ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ Γενική Γραμματεία Μεταφορών	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.13.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε όλες τις νέες Οδηγίες, Τεχνικές Οδηγίες, ΟΜΟΕ κ.α και κατευθύνσεις έργων οδοποιίας, για εξασφάλιση της προσβασιμότητας	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ Γενική Γραμματεία Υποδομών	Έως 31.12.2025
Μέτρο 1.14.	Σύνταξη μεθοδολογίας για στοχοθεσία και παρακολούθηση του επιπέδου βαδισιμότητας σε επίπεδο ΟΤΑ α' και β' βαθμού	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΚΕΔΕ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.15.	Θεσμοθέτηση πρότυπης Έκθεσης Προόδου και παρουσίαση στατιστικών δεδομένων	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΚΕΔΕ	2023
Μέτρο 1.16.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, αστικές αναπλάσεις, αναπλάσεις οικισμών, βιοκλιματικές μελέτες, μελέτες κτηρίων που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ, και σε ιδιωτικά έργα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.17.	Κωδικοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας που αφορά ή σχετίζεται με υποδομές πεζή μετακίνησης	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.18.	Θεσμοθέτηση ψηφιακών βάσεων δεδομένων για την βαδισιμότητα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 1.19.	Σχεδιασμός και υλοποίηση γεωχωρικής βάσης δεδομένων από διαθέσιμα ή νέα επίπεδα πληροφορίας	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024

Μέτρο 1.20.	Καταγραφή δυνατοτήτων διαλειτουργικότητας με άλλα πληροφοριακά συστήματα (σε χρήση καθώς και μελλοντικά υπό ανάπτυξη)	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 30.03.2025
Μέτρο 1.21.	Ενεργοποίηση του εργαλείου της Ηλεκτρονικής Ταυτότητας Δήμου με ενσωμάτωση στοιχείων προσβασιμότητας και βαδισιμότητας και ολοκλήρωση των σχετικών αρχείων σε βάθος 3ετίας	Έχει ενταχθεί (ΥΜΕΠΕΡΑΑ)	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Εν εξελίξει
Μέτρο 1.22.	Επικαιροποίηση TOTEE και ΑΤΟΕΕ	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΤΕΕ Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων	Έως 30.03.2025
Μέτρο 1.23.	Σύνταξη πρότυπης Μεθοδολογίας συμμετοχικού σχεδιασμού και προώθησή της σε εμπλεκόμενους φορείς	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2024

ΑΞΟΝΑΣ 2

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 2.1.	Εξειδικευμένες Οδηγίες κατά τη σύνταξη των τευχών εφαρμογής Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων για πόλεις φιλικές στο περπάτημα	Έχει ενταχθεί (ΤΑΑ)	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ (πρόβλεψη σε ΒΑΑ, ΟΧΕ, ΤΑΠΤΟΚ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 30.03.2024
Μέτρο 2.3.	Εξειδικευμένες Οδηγίες για προστασία των ιστορικών κέντρων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 30.03.2024
Μέτρο 2.4.	Προσδιορισμός οικιστικών περιοχών γύρω από τα αστικά κέντρα των πόλεων με γνώμονα την προσπελασιμότητα, με τα πόδια ή συνδυαστικά με ποδήλατο και με χρήση ΜΜΜ στα ΡΣΕ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.5.	Αναθεώρηση των μέγιστων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης που ορίζονται στο άρθρο 9 του Ν. 4447/2016 (ΦΕΚ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025

	241/A), ώστε να αυξηθεί η πυκνότητα δόμησης και να επιτυγχάνεται ο στόχος της συμπαγούς πόλης στα ΡΣΕ			
Μέτρο 2.6.	Οριοθέτηση Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ)	Έχει ενταχθεί (ΤΑΑ)	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.7.	Υποχρέωση αποτύπωσης της προτεινόμενης διαμόρφωσης για δίκτυα υποδομής πεζή μετακινήσεων στα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 30.03.2024
Μέτρο 2.8.	Χαρακτηρισμός ευρέων οικιστικών περιοχών και αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 30.03.2024
Μέτρο 2.9.	Δημιουργία περιοχών προστατευμένων από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, σχολικοί δακτύλιοι κ.λπ.) – οργάνωση της ιεράρχησης του συνόλου του οδικού δικτύου στη βάση δακτυλίων προστασίας από διαμπερείς ροές, μέσω μελετών αστικών αναπλάσεων	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ 2021-2027	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.10.	Υλοποίηση των ήδη χαρακτηρισμένων πεζόδρομων του ρυμοτομικού σχεδίου	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ 2021-2027	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.11.	Συμπλήρωση στις μεγάλες πόλεις των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας με δίκτυο τραμ, αξιοποιώντας το ως κορμό αστικών αναπλάσεων (π.χ. εμβληματικών πεζοδρομήσεων ιδίως στα κέντρα). Σημειώνεται ότι το εφικτό ένταξης του τραμ εξαρτάται από την επιτυχία των πολιτικών αύξησης της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας. Εννοείται ότι η συνεπής με τις επιδόσεις του ένταξή του στην πόλη θα συμβάλει εντυπωσιακά στην προσέλκυση πολλών νέων χρηστών.	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	ΟΤΑ ΥΠΟΜΕ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 2.12.	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργία λωρίδων προτεραιότητας για τα ΜΜΜ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 2.13.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα ΣΒΑΚ και ενσωμάτωσή τους στα ΤΠΣ	Έχει ενταχθεί στις προδιαγραφές (ΤΑΑ)	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 2.14.	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	Έχει ενταχθεί στις προδιαγραφές των ΤΠΣ (ΤΑΑ)	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025

Μέτρο 2.17.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για τον σχεδιασμό δικτύων πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο των Ρυμοτομικών Σχεδίων Εφαρμογής του άρθρου 10 του Ν.4447/2016	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
ΑΞΟΝΑΣ 3				
ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 3.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.03.2024
Μέτρο 3.2.	Θεσμοθέτηση και τεχνικές προδιαγραφές για Τοπικά Σχέδια Περπατήματος (Local Walking Plans)	Δεν απαιτείται Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.03.2024
Μέτρο 3.3.	Τεχνικές προδιαγραφές μελετών αστικών αναπλάσεων για τον δημόσιο χώρο και το κτηριακό απόθεμα	Δεν απαιτείται ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.4.	Τεχνικές προδιαγραφές για οδικές αναπλάσεις, living/leivable/completestreets, urban boulevards, εμπορικούς πεζόδρομους, δρόμους μικτής χρήσης κ.λπ.	Δεν απαιτείται ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.5.	Τεχνικές προδιαγραφές βιοκλιματικού σχεδιασμού υπαίθριων δημόσιων χώρων	Εν εξελίξει ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.6.	Αναθεώρηση των Τεχνικών Οδηγιών για Ποδηλατόδρομους της Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016-ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016	Εν εξελίξει	Γενική Γραμματεία Υποδομών	2023
Μέτρο 3.7.	Θεσμοθέτηση ανώτατου ορίου ταχύτητας σε οικιστικές περιοχές, σε τοπικής σημασίας δρόμους και σε εμπορικά/διοικητικά κέντρα στα 30 χλμ/ώρα	Δεν απαιτείται	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	2023
Μέτρο 3.8.	Υλοποίηση Επιχειρησιακών Σχεδίων για εξασφάλιση Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.9.	Μελέτες εφαρμογής και υλοποίηση των προβλεπομένων στα ΣΑΠ	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.10.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων για ασφαλείς και ποιοτικές υποδομές κίνησης των πεζών σε επίπεδο δήμου	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2025

Μέτρο 3.11.	Σύνταξη μελετών και εκτέλεση έργων ανάπλασης ευρύτερων οικιστικών περιοχών ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.12.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων ανάπλασης ευρύτερων αστικών κέντρων (διοικητικών, εμπορικών κ.λπ.) ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.13.	Σύνταξη μελετών και προώθηση έργων για συστηματική προστασία δακτυλίων και άλλων περιοχών από διαμπερείς ροές (π.χ. Ενοποιημένα Οικοδομικά Τετράγωνα, Σχολικοί Δακτύλιοι κ.λπ.)	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.14.	Δημιουργία Τεύχους Οδηγιών για νέες εφαρμογές και καινοτόμα προϊόντα αστικού εξοπλισμού	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.15.	Υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων στα ΣΒΑΚ σε μελέτες εφαρμογής και επόμενα έργα	Δεν απαιτείται	ΟΤΑ	2024
Μέτρο 3.16.	Μελέτες και έργα για πράσινες διαδρομές στην περίμετρο ή στο εσωτερικό πάρκων και κατά μήκος ποταμών, ρεμάτων, λιμνών, ακτών	ΥΜΕΠΕΡΑΑ ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2024
Μέτρο 3.17.	Δημιουργία παρόδιων και διαμπερών στοών και υλοποίηση αρχικά των θεσμοθετημένων	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2024
Μέτρο 3.18.	Τεχνικές προδιαγραφές για καινοτόμες και έξυπνες εφαρμογές σε έργα αστικών αναπλάσεων – Τεύχος Οδηγιών προς Δήμους	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2024
Μέτρο 3.19.	Μελέτες και έργα σήμανσης και πληροφόρησης για πεζούς, ΑΜΕΑ και επισκέπτες, για ιστορία, τουρισμό κ.λπ.	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.20.	Μελέτες και έργα για τη δημιουργία επαρκών δικτύων πεζή μετακίνησης από και προς σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και κόμβους μετεπιβίβασης	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.21.	Υλοποίηση μέτρων για την τήρηση της επιτρεπόμενης ταχύτητας (π.χ. σαμαράκια, φανάρια, στενώσεις κ.λπ.)	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 3.22.	Μελέτες και έργα δημιουργίας σχολικών δακτυλίων (περιοχών χωρίς ή με ελάχιστα αυτοκίνητα)	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 3.23.	Τεχνικές προδιαγραφές για αναπλάσεις παραρεμάτιων περιοχών	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2023
Μέτρο 3.24.	Μελέτες και έργα για ανάπλαση πράσινων χώρων, πάρκων κ.λπ.	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025

Μέτρο 3.25.	Υλοποίηση προεκτάσεων πεζοδρομίου στις στάσεις ΜΜΜ και επικαιροποίηση των διατάξεων για αυτές	Πράσινο Ταμείο Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.26.	Μελέτες αύξησης του αστικού πρασίνου σε επίπεδο ΟΤΑ	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2024
Μέτρο 3.27.	Τεχνικές Οδηγίες για Σχεδιασμό Αστικών Οδών και υπαίθριων Δημόσιων Χώρων	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2023
Μέτρο 3.28.	Σχεδιασμός και υλοποίηση διαδρομών πεζοπορίας 15-20' για τις κύριες καθημερινές μετακινήσεις στα αστικά κέντρα και για την πρόσβαση στις στάσεις ΜΜΜ (προσβάσιμες διαδρομές 10-15')	Πράσινο Ταμείο ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 3.29.	Συσχέτιση των περιορισμών στάθμευσης με την προσπελασιμότητα των χρήσεων γης	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024
Μέτρο 3.30.	Δημιουργία ασφαλών και ποιοτικών υποδομών για την κίνηση ποδηλάτων	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ

ΑΞΟΝΑΣ 4

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 4.1.	Ενίσχυση της συμπληρωματικότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς με δράσεις που σχετίζονται με συνδυασμένα δρομολόγια, ενιαίο εισιτήριο, χρήση ποδηλάτου κ.α.	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 4.2.	Ενεργοποίηση δημοτικών σχολικών τροχονόμων και σχολικών συνοδών	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΑΙΘ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΑΙΘ
Μέτρο 4.3.	Υπηρεσία «λεωφορείων περπατήματος» (ομαδικού περπατήματος για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, π.χ. μαθητές, ηλικιωμένους κ.λπ.)	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΑΙΘ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΑΙΘ
Μέτρο 4.4.	Δημιουργία και εγκατάσταση συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων	ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.5.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες	Δεν απαιτείται	ΟΤΑ	Δεν απαιτείται

Μέτρο 4.6.	Ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ
Μέτρο 4.7.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές προτεινόμενων αστικών πεζοπορικών διαδρομών της ανάδειξη των πόλων έλξης και των τοποσήμων της πόλης	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.8.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.9.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ
Μέτρο 4.10.	Σήμανση σε όλο το δίκτυο πεζή μετακίνησης συμβατική και σε γραφή Braille	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.11.	Συμπλήρωση των διαβάσεων στις διασταυρώσεις του συνόλου του οδικού δικτύου (με ή χωρίς πεζοφάναρα)	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.12.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.13.	Τεχνικές προδιαγραφές και έργα για καθιστικά, Parklets, χώρους στάσης και ξεκούρασης. Σημειώνεται ότι αύξηση του περπατήματος θα σημαίνει και αύξηση του μήκους του περπατήματος η οποία έχει ως προϋπόθεση ο πεζός να συναντά σε ενδιάμεσα σημεία της διαδρομής εξοπλισμό για να στέκεται	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.14.	Εφαρμογές δράσεων ενίσχυσης της ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση, σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις	Υπό εξέταση	ΟΤΑ	Υπό εξέταση
Μέτρο 4.15.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις αρμόδιων φορέων	Υπό εξέταση	ΥΜΕΠΕΡΑΑ Π.Τ.	Υπό εξέταση
Μέτρο 4.16.	Μελέτες και έργα για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.17.	Προγράμματα ζωγραφικής τυφλών όψεων κτιρίων	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.18.	Συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης σε πυκνοδομημένα αστικά περιβάλλοντα	ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 4.19.	Χάρτης με όλους τους Δήμους που διαθέτουν σύστημα μικροκινητικότητας αλλά και τους σταθμούς και τα ποδήλατα	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025

	που βρίσκονται σε λειτουργία, ως εφαρμογή σε κινητά τηλέφωνα			
ΑΞΟΝΑΣ 5				
ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 5.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για το περπάτημα στην ύπαιθρο στις νέες στρατηγικές όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ. (και σε άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ & άλλα Υπουργεία	2024-2025
Μέτρο 5.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024-2025
Μέτρο 5.3.	Ενσωμάτωση των νέων δράσεων της ΕΣΠΕ στα περιφερειακά χωρικά πλαίσια και επιχειρησιακούς σχεδιασμούς	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024-2025
Μέτρο 5.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024-2025
Μέτρο 5.6.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, αναπλάσεις οικισμών και περιφερειακών ή αγροτικών οδών που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024-2025
Μέτρο 5.7.	Θεσμοθέτηση οδηγιών για το σχεδιασμό περιαστικών υποδομών φιλικών προς το περπάτημα χαμηλού και μέσου κόστους	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2024-2025
Μέτρο 5.8.	Χρηματοδότηση μελετών ανά περιφερειακή ενότητα για έργα που θα εντάξουν οικισμούς και πόλους ενδιαφέροντος σε κόμβους του δικτύου υποδομών κίνησης πεζών	Υπό εξέταση	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	Υπό εξέταση
Μέτρο 5.9.	Μελέτες και έργα εγκατάστασης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης τόσο για την ασφάλεια όσο και για την	Υπό εξέταση	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Υπό εξέταση

	πληροφόρηση των πεζών, καθώς και οδηγών ποδηλάτων και των άλλων οχημάτων σχετικά με τους κανόνες ασφαλούς συνύπαρξής τους στο περιαστικό δίκτυο και στους δρόμους της υπαίθρου		Γενική Γραμματεία Μεταφορών ΟΤΑ	
Μέτρο 5.10.	Οδηγίες και καταγραφή πεζοπορικών μονοπατιών	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 5.11.	Δημιουργία του Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 5.12.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος στην ύπαιθρο	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 5.13.	Χρηματοδότηση έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο και την ύπαιθρο από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.12.2025

ΑΞΟΝΑΣ 6

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 6.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για την ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	Δεν απαιτείται	Γενική Γραμματεία Μεταφορών	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών στα Περιφερειακά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή (ΠεΣΠΚΑ)	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.4.	Μελέτες και έργα υλοποίησης των επεμβάσεων που καθορίζονται στα ΣΑΠ των δήμων	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.5.	Δημιουργία και εγκατάσταση συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων εκ των οποίων σημαντικό ποσοστό θα είναι ηλεκτρικά	Δεν απαιτείται	ΟΤΑ	Υπό εξέταση

Μέτρο 6.6.	Δημιουργία προγραμμάτων αποκλεισμού αυτοκινήτων σε συγκεκριμένες οδούς ή περιοχές για συγκεκριμένες ώρες ή μέρες	Δεν απαιτείται	ΟΤΑ	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.7.	Ενίσχυση δημοτικής συγκοινωνίας	Δεν απαιτείται	ΟΤΑ	Υπό εξέταση
Μέτρο 6.8.	Σχέδια, πινακίδες σήμανσης και ηλεκτρονικές εφαρμογές ενδεδειγμένων αστικών πεζοπορικών διαδρομών προς τις στάσεις ΜΜΜ και τους κόμβους μετεπιβίβασης	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 6.9.	Δημιουργία ηλεκτρονικών εφαρμογών ενίσχυσης και υποστήριξης του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2025
Μέτρο 6.10.	Προγράμματα δημοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης ατόμων τρίτης ηλικίας για τις καθημερινές τους μετακινήσεις	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ
Μέτρο 6.11.	Αύξηση των πεζοδιαβάσεων με ή χωρίς πεζοφάναρα	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 6.12.	Συστήματα «έξυπνων» διαβάσεων για τους πεζούς	ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 6.13.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ για την ενίσχυση του περπατήματος ως μέρους των συνδυασμένων μετακινήσεων στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Έως 31.03.2024
Μέτρο 6.14.	Αποκλεισμός της στάθμευσης σε μεγάλες αστικές περιοχές και δημιουργία περιφερειακών σταθμών στάθμευσης (Park and Drive) εξοπλισμός τους με σταθμούς κοινής χρήσης ποδηλάτων και σύνδεσής τους με τα κέντρου με υποδομές ποδηλάτων	ΕΣΠΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 6.15.	Εφαρμογές ενεργούς κινητικότητας περιλαμβανομένου του περπατήματος σε συνδυασμένες μετακινήσεις με βραβεύσεις σε συνεργασία με τους φορείς μεταφορικού έργου	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΟΤΑ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 6.16.	Ενίσχυση χρηματοδότησης έργων και δράσεων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων	Υπό εξέταση ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	Υπό εξέταση ΕΣΠΑ
Μέτρο 6.17.	Μελέτες και έργα για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των σταθμών μετεπιβίβασης	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Έως 31.12.2027

Μέτρο 6.18.	Ανάπτυξη εφαρμογών τηλεματικής για ενίσχυση και υποστήριξη των συνδυασμένων μετακινήσεων από δήμους, περιφέρειες και φορείς μεταφορικού έργου	Συνεργασία ΥΠΕ, ΥΠΕΣ, ΥΠΟΜΕ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕ, ΥΠΕΣ, ΥΠΟΜΕ
-------------	---	-----------------------------	-----	-----------------------------

ΑΞΟΝΑΣ 7

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 7.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην Εθνική Στρατηγική για την Υγεία και το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Υγεία 2021-2025	Δεν απαιτείται	Γενική Γραμματεία Υγείας	2024
Μέτρο 7.2.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε νέα μελέτη ή υπηρεσία που αφορά σε μετακινήσεις, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις, και αναπλάσεις που εκπονούνται σε επίπεδο ΟΤΑ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2023
Μέτρο 7.3.	Προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τις ωφέλειες του περπατήματος	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2023-2025
Μέτρο 7.4.	Πρωώθηση ηλεκτρονικών εφαρμογών μέτρησης βημάτων – Θέσπιση βραβείου «ενεργού πολίτη» σε επίπεδο ΟΤΑ	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	2023-2027
Μέτρο 7.5.	Δημοτικά προγράμματα θεραπευτικού περπατήματος	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ, Υπ. Υγείας	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ, Υπ. Υγείας
Μέτρο 7.6.	Εξειδικευμένα παιχνίδια ενεργούς κινητικότητας για το μαθητικό κοινό	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ	ΥΠΑΙΘ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ
Μέτρο 7.7.	Δημοτικά προγράμματα συνοδών περπατήματος για ευάλωτες ομάδες	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ
Μέτρο 7.8.	Δημοτικά προγράμματα ομαδικής πεζοπορίας	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ	ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ
Μέτρο 7.9.	Δημιουργία δημόσιων εγκαταστάσεων φυσικής αναψυχής και άσκησης σε πάρκα, πλατείες και άλση	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ
Μέτρο 7.10.	Οργάνωση πεζοπορικών διαδρομών επιπέδου οικογένειας	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ
Μέτρο 7.11.	Συμμετοχικά προγράμματα δήμων και τοπικών μονάδων πρωτοβάθμιας υγείας σε επίπεδο ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ	Γενική Γραμματεία Υγείας ΟΤΑ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΕΣ

Μέτρο 7.12.	Οργάνωση ομάδων περπατήματος σε χώρους εργασίας	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας	Υπ. Εργασίας	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας
Μέτρο 7.13.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για δημιουργία προγραμμάτων περπατήματος	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ/ΥΠΕΝ	2023-2025

ΑΞΟΝΑΣ 8

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 8.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2025
Μέτρο 8.2.	Εξειδίκευση της ΕΣΠΕ σε επίπεδο περιφερειακής πολιτικής στο πλαίσιο των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2025
Μέτρο 8.3.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τον Τουρισμό και το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ για το 2022 του Υπουργείου Τουρισμού	Δεν απαιτείται	ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	2023-2025
Μέτρο 8.4.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στην εθνική πολιτική για την ορεινότητα και την εθνική πολιτική για την νησιωτικότητα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2025
Μέτρο 8.5.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ σε κάθε ΣΒΑΚ που εκπονείται σε επίπεδο ΟΤΑ ή συμπλέγματος ΟΤΑ, με έμφαση σε ΟΤΑ που εμφανίζουν έντονες εποχιακές διαφορές, επηρεάζοντας τις μετακινήσεις εντός των ορίων τους	Δεν απαιτείται	ΓΓ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΟΤΑ	2023-2025
Μέτρο 8.6.	Χρηματοδότηση και δημιουργία νέων πεζοπορικών δικτύων	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2025
Μέτρο 8.7.	Δημιουργία ψηφιακού Εθνικού Μητρώου Μονοπατιών	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2024
Μέτρο 8.8.	Δημιουργία και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού δικτύου μονοπατιών, διαδρομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στις περιοχές Natura, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας και βελτίωσης των χώρων αναψυχής	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2027

Μέτρο 8.9.	Προσκλήσεις Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος από το Πράσινο Ταμείο για μελέτες ολοκληρωμένων δικτύων μονοπατιών από την τοπική Αυτοδιοίκηση	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ Π.Τ.	2024
Μέτρο 8.10.	Επαγγελματικό περίγραμμα «ξεναγού μονοπατιών»	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού	ΥΠΑΙΘ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού
Μέτρο 8.11.	Μεταπτυχιακό εξειδίκευσης «ξεναγού μονοπατιών»	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού	ΥΠΑΙΘ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού
Μέτρο 8.12.	Σεμιναριακό πρόγραμμα εξειδίκευσης	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού	ΥΠΑΙΘ ΓΓΧΣΑΠ ΠΕΖΟΠΟΡΙΚΟΙ ΣΥΛΛΟΓΟΙ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού
Μέτρο 8.13.	Πιστοποίηση και άδεια εργασίας ξεναγών μονοπατιών	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού	ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΓΧΣΑΠ	Συνεργασία ΥΠΕΝ, ΥΠΑΙΘ, Υπ.Τουρισμού
Μέτρο 8.14.	Εθνική Πιστοποίηση μονοπατιών	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 8.15.	Χρηματοδότηση σχετικών μελετών και υπηρεσιών που ενσωματώνουν την πεζοπορία στους σχεδιασμούς τους σε κάθε περιφερειακή ενότητα για δημιουργία ασφαλών πεζοπορικών διαδρομών που συνδέουν βασικά σημεία κατάλυσης επισκεπτών με χώρους ενδιαφέροντος (τεχνικά και επιχειρησιακά)	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2024
Μέτρο 8.16.	Σχεδιασμός συνδυασμένων δικτύων πεζοπορίας και ποδηλασίας	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 8.17.	Θεσμοθέτηση και πρόγραμμα κινήτρων για επιχειρήσεις (εστίασης, φιλοξενίας κ.λπ.) για τη σύνδεσή τους με τον πεζοπορικό τουρισμό,	Δεν απαιτείται ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 8.18.	Θεσμοθέτηση και πρόγραμμα κινήτρων προς ιδιωτικούς φορείς θαλάσσιων μεταφορών για τη συνεργασία τους με αρμόδιους φορείς σχετικούς με τον πεζοπορικό τουρισμό	Δεν απαιτείται ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΓΓ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	Έως 31.12.2027

ΑΞΟΝΑΣ 9

ΜΕΤΡΑ	Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
-------	---------------------	------------------	---------------------

Μέτρο 9.1.	Ενσωμάτωση της ΕΣΠΕ στην Αθλητική Πολιτική της Ελλάδας	Δεν απαιτείται	ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	2024
Μέτρο 9.2.	Ενσωμάτωση δράσεων ΕΣΠΕ στα επιχειρησιακά σχέδια και στα προγράμματα αγωνιστικών / αθλητικών εκδηλώσεων πεζοπορίας	Δεν απαιτείται	ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	2024
Μέτρο 9.3.	Διοργάνωση εθνικών, ευρωπαϊκών και διεθνών εκδηλώσεων πεζοπορίας και αθλητικής πεζοπορίας	Υπό εξέταση	ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΓΓΧΣΑΠ	Υπό εξέταση
Μέτρο 9.4.	Προώθηση πεζοπορικού τουρισμού	Υπό εξέταση	ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Υπό εξέταση
Μέτρο 9.5.	Δημιουργία πακέτων πεζοπορικού τουρισμού σε καταλύματα που βρίσκονται κοντά σε περιοχές αθλητικών εκδηλώσεων	Υπό εξέταση	ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Υπό εξέταση
Μέτρο 9.8.	Ένταξη «αναγνωρίσιμων διαδρομών προπόνησης» γνωστών αθλητών σε πακέτα πεζοπορικού τουρισμού	Υπό εξέταση	ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Υπό εξέταση
Μέτρο 9.9.	Ενίσχυση χρηματοδότησης σχετικών μελετών και υπηρεσιών σε κάθε περιφερειακή ενότητα	Υπό εξέταση	ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΓΓ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	Υπό εξέταση
Μέτρο 9.10.	Διοργάνωση σχολικών αγώνων πεζοπορίας	Υπό εξέταση	ΥΠΑΙΘ	Υπό εξέταση

ΑΞΟΝΑΣ 10

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 10.1.	Ενσωμάτωση των επιμέρους δράσεων και πολιτικών της ΕΣΠΕ στις νέες στρατηγικές (και άλλα στρατηγικά εθνικά σχέδια) όπως στις στρατηγικές για το Κλίμα και την Ενέργεια, την Προσβασιμότητα, τις Μεταφορές κ.λπ.	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ & Άλλα Υπουργεία	2024
Μέτρο 10.2.	Ενσωμάτωση νέων δράσεων ΕΣΠΕ στις εθνικές πολιτικές για την ορεινότητα και την νησιωτικότητα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2024
Μέτρο 10.3.	Προγράμματα ενημέρωσης σε τακτά διαστήματα και με συγκεκριμένες ομάδες – στόχους	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2024
Μέτρο 10.4.	Διευρυμένο δίπλωμα οδήγησης – Δίπλωμα Κινητικότητας. Τεύχος Οδηγιών	Αρμοδιότητας ΥΠΟΜΕ	ΓΓ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Αρμοδιότητας ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 10.5.	Ανάπτυξη ειδικών κινήτρων για την ευαισθητοποίηση του κοινού ώστε να επιλέγει το περπάτημα σε συνδυασμό με ΜΜΜ και ποδήλατο	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2024

Μέτρο 10.6.	Κυκλοφοριακή αγωγή στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση	Συνεργασία ΥΠΕΝ με ΥΠΑΙΘ και ΥΠΟΜΕ	ΥΠΑΙΘ	Συνεργασία ΥΠΕΝ με ΥΠΑΙΘ και ΥΠΟΜΕ
Μέτρο 10.7.	Υποστήριξη της οργάνωσης προγραμμάτων συλλογικής μετακίνησης με τα πόδια μαθητών/τριών προς τα σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης με τη συνεργασία των συλλόγων γονέων	Συνεργασία ΥΠΕΝ με ΥΠΑΙΘ	ΥΠΑΙΘ	Συνεργασία ΥΠΕΝ με ΥΠΑΙΘ
Μέτρο 10.8.	Θεσμοθέτηση Σχεδίων Κινητικότητας για σχολικές μονάδες (υποχρεωτικά με επιβράβευση επιτυχίας στόχων) καθώς και για τον ιδιωτικό τομέα (προαιρετικά με επιβράβευση επιχειρήσεων)	Δεν απαιτείται Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ ΥΠΑΙΘ	2024-2027
Μέτρο 10.9.	Πρόβλεψη κονδυλίου ανά Περιφέρεια για προβολή της ενεργούς μετακίνησης για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών, σε ιστοσελίδες υψηλής επισκεψιμότητας και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης	Συνεργασία ΥΠΕΝ με Περιφέρειες	ΓΓΧΣΑΠ	2024-2027
Μέτρο 10.10.	Χαρακτηρισμός πόλεων ως «Πρότυπες Βαδήσιμες Πόλεις» (θεσμοθέτηση οδηγιών, κριτηρίων και βραβείου)	Δεν απαιτείται ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ	2024-2027
Μέτρο 10.11.	Δημιουργία Δικτύου Βαδίσιμων Πόλεων και υποστήριξη της επικοινωνίας και ανταλλαγής στοιχείων, βέλτιστων πρακτικών, και δεδομένων από τα στελέχη των Τεχνικών Υπηρεσιών τους σε στελέχη άλλων ΟΤΑ που εργάζονται σε συναφές αντικείμενο	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 10.12.	Εισαγωγή στην Κ.Υ.Α. Α.Π. 1686/1/1.6.2018 (ΦΕΚ Β'/2037/5.6.2018) «Δωρεάν μετάδοση μηνυμάτων κοινωνικού περιεχομένου από τους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς», σχετικής πρόβλεψης ώστε να προβάλλονται μηνύματα προς το κοινό, που σχετίζονται με την ασφαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών του δρόμου, με τη σημασία του περπατήματος και γενικότερα της βιώσιμης κινητικότητας	Δεν απαιτείται	ΓΓ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	Έως 31.03.2024
Μέτρο 10.13.	Τροποποίηση του νόμου 4599/2019 για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων ώστε στο πλαίσιο της λήψης διπλώματος κινητικότητας για οδήγηση για οποιοδήποτε όχημα να ενταχθεί η υποχρεωτικά εξέταση για θέματα	Αρμοδιότητας ΥΠΟΜΕ	ΓΓ ΜΤΑΦΟΡΩΝ	Αρμοδιότητας ΥΠΟΜΕ

	που σχετίζονται με την ασφάλεια των πεζών και την κουλτούρα της ενεργής μετακίνησης			
Μέτρο 10.14.	Ενεργοποίηση του Δικτύου των Τοπικών Συντονιστών Βιώσιμης Κινητικότητας και ενίσχυσή του με ανθρώπους κλειδιά απ' όλους τους δήμους	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 10.15.	Ενίσχυση της συμμετοχής των ελληνικών δήμων σε όλες τις ευρωπαϊκές εκστρατείες που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα και το βάδισμα	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 10.16.	Εφαρμογές ενεργούς κινητικότητας με επιβράβευση σε συνεργασία με τοπικές επιχειρήσεις	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ ΟΤΑ	2023-2027
Μέτρο 10.17.	Χρηματοδότηση δράσεων επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης από τακτικές και έκτακτες ενισχύσεις των αρμόδιων φορέων που σχετίζονται με την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τον περιαστικό χώρο	Υπό εξέταση	ΓΓΧΣΑΠ	Υπό εξέταση
Μέτρο 10.18.	Εκπαιδευτικά προγράμματα για στελέχη της δημόσιας διοίκησης με θέμα το περπάτημα, την σχετική νομοθεσία και την εφαρμογή της, τα χρηματοδοτικά εργαλεία κ.λπ. μέσω του ΙΝΕΠ/ΕΚΔΑΑ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ ΙΝΕΠ/ΕΚΔΑΑ	2023-2027
Μέτρο 10.19.	Οδηγίες για μελέτες προς το προσωπικό των ΟΤΑ και των φορέων της Κεντρικής Διοίκησης σχετικά με την ενσωμάτωση πολιτικών για την ενίσχυση του περπατήματος στον χωρικό σχεδιασμό	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027

ΑΞΟΝΑΣ 11

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 11.1.	Εξειδίκευση προτάσεων χρηματοδοτήσεων στο ΕΣΠΑ 2021-2027 που ενισχύουν μελέτες και έργα που σχετίζονται με το περπάτημα	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2027
Μέτρο 11.2.	Ολοκλήρωση του Προγράμματος των Αστικών Αναπλάσεων που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης	ΤΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2025

Μέτρο 11.3.	Προγράμματα αστικών αναπλάσεων μέσω του Πράσινου Ταμείου	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ Π.Τ.	2023-2027
Μέτρο 11.4.	Χρηματοδότηση μελετών εφαρμογής για την υλοποίηση των ΣΑΠ των οτα	Πράσινο Ταμείο	Π.Τ.	2023-2027
Μέτρο 11.5.	Θεσμοθέτηση του «Τέλους Αντιμετώπισης της Κλιματικής Απορρύθμισης»	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2024
Μέτρο 11.6.	Ίδρυση Ταμείου για το Περπάτημα (ΤΟ)	Υπό εξέταση	ΓΓΧΣΑΠ	Υπό εξέταση
Μέτρο 11.7.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης ερευνών στα νοικοκυριά σχετικά με δείκτες που σχετίζονται με προέλευση και προορισμό μετακινήσεων και λοιπούς δείκτες που ορίζονται ανά άξονα στρατηγικής	ΕΣΠΑ	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 11.8.	Πρόγραμμα συγχρηματοδότησης μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης από πόρους του ΤΠ	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 11.9.	Χρηματοδότηση εμβληματικών δικτύων πεζή μετακίνησης σε μεγάλους δήμους (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Πάτρα)	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ ΥΜΕΠΕΡΑΑ	Π.Τ.	2023-2027
Μέτρο 11.10.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία δικτύων πεζή μετακίνησης στο περιαστικό, επαρχιακό και εθνικό δίκτυο	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 11.11.	Χρηματοδότηση δικτύων πεζοπορικών μονοπατιών	Πράσινο Ταμείο ΕΣΠΑ	Π.Τ.	2023-2027
Μέτρο 11.12.	Χρηματοδότηση επιχειρήσεων για την εκπόνηση Σχεδίων Μετακίνησης Εργαζομένων	Συνεργασία με Υπ. Εργασίας	ΓΓΧΣΑΠ	Συνεργασία με Υπ. Εργασίας
Μέτρο 11.13.	Χρηματοδότηση μελετών και έργων για δημιουργία υποδομών για πεζούς στα κέντρα των γειτονιών και για σχολικούς δακτυλίους με χαμηλό κόστος	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ Π.Τ.	2023-2027
Μέτρο 11.14.	Χρηματοδότηση ενίσχυσης του αστικού εξοπλισμού Κ.Χ για τη στάση και την ξεκούραση των πεζών, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την εξασφάλιση της θερμικής και ηχητικής άνεσης και την κοινωνικοποίηση των πολιτών	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 11.15.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων, εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης και ειδικών εκδόσεων για το περπάτημα	Πράσινο Ταμείο	Π.Τ.	2023-2027

Μέτρο 11.16.	Χρηματοδότηση δημιουργίας ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού		ΓΓΧΣΑΠ	
Μέτρο 11.17.	Χρηματοδότηση εκδηλώσεων αθλητικής πεζοπορίας / αθλητικών οργανώσεων		ΓΓ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	
Μέτρο 11.18.	Ειδικές φοροαπαλλαγές σε επιχειρήσεις που προάγουν την πράσινη κινητικότητα άμεσα μέσω των προϊόντων τους (ηλεκτροκίνηση, οχήματα και υπηρεσίες διαμοιρασμού, ηλεκτρικά ποδήλατα, εφαρμογές ΤΠΕ για βιώσιμη κινητικότητα κ.α.)		ΥΠ.ΟΙΚ.	
Μέτρο 11.19.	Διαμόρφωση Τεύχους Οδηγιών προς ΟΤΑ για αξιοποίηση κινήτρων, παραγωγή κινήτρων, απορρόφηση ειδικών κονδυλίων		ΓΓΧΣΑΠ	

ΑΞΟΝΑΣ 12

ΜΕΤΡΑ		Πηγή χρηματοδότησης	Υπεύθυνος φορέας	Περίοδος υλοποίησης
Μέτρο 12.1.	Θέσπιση Εθνικού Συστήματος δεικτών παρακολούθησης	Δεν απαιτείται ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2024
Μέτρο 12.2.	Νέα πρότυπα ΕΛΟΤ για την βαδισιμότητα - Οδηγίες σύνταξης προτύπων ΕΛΟΤ	Δεν απαιτείται	ΕΛΟΤ	Έως 31.12.2023
Μέτρο 12.3.	Δημιουργία ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ σε δομή του ΥΠΕΝ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 12.4.	Οδηγίες υποβολής στατιστικών στοιχείων και εκθέσεων προόδου από ΟΤΑ στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 12.5.	Εισαγωγή των στοιχείων βαδισιμότητας ΟΤΑ στον Ενιαίο ψηφιακό χάρτη	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 12.6.	Σύνταξη οδηγιών και κατευθύνσεων για την προώθηση τυποποίησης και πιστοποίησης ειδικών κατασκευών	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 12.7.	Δημιουργία ψηφιακής βιβλιοθήκης βαδισιμότητας	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 12.8.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας εισαγωγής φωτογραφιών και σχολίων από τους πολίτες	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2024

Μέτρο 12.9.	Δημιουργία ψηφιακής πλατφόρμας Σχεδίων Βαδησιμότητας	Πράσινο Ταμείο	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.03.2025
Μέτρο 12.10.	Δημοσιοποίηση των ωφελειών και των σχετικών δεδομένων τη δημόσια υγεία, τη βελτίωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος και την κοινωνικοποίηση των πολιτών, που καταγράφηκαν σε πόλεις που έχουν υλοποιήσει σημαντικές υποδομές για το περπάτημα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	Ενέργεια σε συνέχεια
Μέτρο 12.11.	Διακυβερνητική συνεργασία μεταξύ ΥΠΕΝ και ΟΤΑ – Δημιουργία υποστηρικτικού Help desk	ΥΜΕΠΕΡΑΑ	ΓΓΧΣΑΠ	Έως 31.12.2024
Μέτρο 12.12.	Δημιουργία Τοπικών Παρατηρητηρίων για το Περπάτημα σε επίπεδο οτα	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ	ΓΓΧΣΑΠ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και ΥΠΕΣ
Μέτρο 12.13.	Καταγραφή ομάδων περπατήματος στους χώρους εργασίας	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας	ΓΓΧΣΑΠ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας
Μέτρο 12.14.	Ενεργοποίηση των ΚΟΙΝΣΕΠ, ΑΜΚΕ, συλλόγων και κοινωνικών οργανώσεων για συλλογή δεδομένων και αποστολή στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023-2027
Μέτρο 12.15.	Δημιουργία ειδικής ιστοσελίδας στον ιστοτόπο του ΥΠΕΝ	Δεν απαιτείται	ΓΓΧΣΑΠ	2023
Μέτρο 12.16.	Τήρηση και πιστοποίηση των στοιχείων που συγκεντρώνουν για τις καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων τους από και προς την εργασία ή για μετακινήσεις στο πλαίσιο της εργασίας τους από τις επιχειρήσεις που έχουν εκπονήσει ή εκπονούν Σχέδιο Μετακίνησης Εργαζομένων και αποστολή των στοιχείων στο Παρατηρητήριο για το Περπάτημα	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας	ΓΓΧΣΑΠ	Συνεργασία ΥΠΕΝ και Υπ. Εργασίας

