



Τ.Ε.Ε.

Τυήια ανατολικής στερεάς



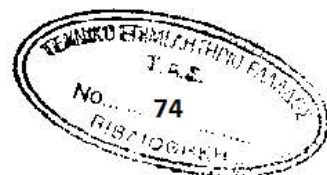
ημερομηνία

15/05/2009

τόπος παρουσίασης
**ΚΟΙΝΗ ΣΥΣΚΕΨΗ ΔΙΔΚΟΥΣΑΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Τ.Ε.Ε. & ΔΙΔΚΟΥΣΑΣ
ΕΠΙΤΡ. ΠΕΡΙΦ. ΤΗΝΩΝΑΤΩΝ -
ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ**

τίτλος
Αναπτυξιακές Προοπτικές της περιοχής ευθόνης Τμήματος Ανατολικής
Στερεάς του Τ.Ε.Ε. σε συνδυασμό με τις ανάγκες μελετών και έργων
αναβάθμισης των οδικών Αξόνων: «Λαμία-Καρπενησιου-Αγρινίου»,
«Θερμοπυλών - Άμφισσας - Αντιρρίου» & «Θήβας-Λιβαδειάς-Μπράλλου».

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ



ΘΕΜΑ: Αναπτυξιακές Προοπτικές της περιοχής ευθύνης του Τμήματος Ανατολικής Στερεάς του Τ.Ε.Ε. σε συνδυασμό με τις ανάγκες μελετών και έργων αναβάθμισης των Οδικών Αξόνων: «Λαμίας – Καρπενησίου – Αγρινίου», «Θερμοπυλών – Άμφισσας – Αντιρρίου» και «Θήβας – Λιβαδειάς – Μπράλλου».

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κακαννάς Κων/νος (Π/Μ)

Κοντοκώστας Σταύρος (Α.Τ.Μ.)

Κουτσού Αλεξάνδρα (Χ/Μ)

Λάππας Γιώργος (Η/Μ)

Οικονόμου Ευγενία (Π/Μ)

Παπαδήμας Ηλίας (Π/Μ)

Χαλκιάς Βαγγέλης (Α.Τ.Μ.)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας αποτελείται από τους νομούς Βοιωτίας, Εύβοιας, Ευρυτανίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας. Στην περιοχή ευθύνης του ΤΕΕ/ΤΑΣ ανήκουν οι νομοί Βοιωτίας, Ευρυτανίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας.

Η Στερεά Ελλάδα, σε άμεση γειτνίαση με την Αττική, καταλαμβάνει ένα κρίσιμο τμήμα του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδος στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Πάτρας, κυρίαρχων διεθνών πυλών της ελληνικής χερσονήσου αλλά και μεταξύ της Αθήνας και του αναδυόμενου βορειοδυτικού δίδυμου Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα στον άξονα της Αδριατικής. Δυνατά σημεία της ταυτότητάς της στο διεθνή και ευρωπαϊκό περιφερειακό χώρο αποτελούν:

- Οι πολιτιστικοί πόροι της, με προεξάρχοντες το Διεθνή Αρχαιολογικό Χώρο των Δελφών, και τον συμβολικό χώρο των Θερμοπυλών, και η κοινή ιστορική παρουσία των επί μέρους τόπων της.
- Η παραγωγική της εξειδίκευση στο δευτερογενή τομέα και η «πρωτιά» της στη μεταλλουργική βιομηχανία, ιδίως τη συνδεδεμένη με το βωξίτη και την παραγωγή αλουμινίου.
- Τα μεγάλα φυσικά ορεινά οικοσυστήματα και τοπία της και οι θαλάσσιοι και νησιώτικοι χώροι της, που αποτελούν αποθέματα βιοποικιλότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή εναλλακτικών μορφών ενέργειας και αναψυχής.

Νομός Ευρυτανίας

Σήμερα φιλοξενούμαστε στην Ευρυτανία, που κάθε χρόνο από το Καρπενήσι ως τη Δομνίστα, το Μικρό και Μεγάλο Χωριό υποδέχεται χιλιάδες επισκέπτες και τους ξεναγεί στον κόσμο της περιπέτειας και της σπάνιας φυσικής ομορφιάς!

Οι ορεινοί όγκοι των Αγράφων, του Βελουχιού, της Γραμμένης Οξιάς, της Καλιακούδας, της Χελιδόνας και του Παναιτωλικού, αποτελούν τον κύριο χώρο του νομού της Ευρυτανίας.

Τις χαράδρες διασχίζουν τα κυριότερα ποτάμια της περιοχής, όπως ο Ταυρωπός, ο Αγραφιώτης, ο Τρικεριώτης, ο Καρπενησιώτης και ο Κρικελοπόταμος.

Το Φράγμα των Κρεμαστών, με την ομώνυμη τεχνητή λίμνη - ενεργειακό κέντρο, αποτελεί σημείο φυσικού κάλλους και πόλο έλξης επισκεπτών.

Η Ευρυτανία με το μοναδικό της φυσικό περιβάλλον δίνει τη δυνατότητα για περιηγήσεις στα βουνά και τα ποτάμια της, για ορειβασία, χιονοδρομία και κάθε συναφή δραστηριότητα.

Ο χιονοδρομικός τουρισμός με κέντρο το Βελούχι άρχισε να αναπτύσσεται από τη δεκαετία του 1970 και σε αυτό συμβάλλουν οι κατάλληλες υποδομές, όπως έξι αναβατήρες που εξυπηρετούν 10 πίστες, σαλέ καθώς και σχολές σκι.

Καταλύματα διαμονής υπάρχουν κυρίως στο Καρπενήσι καθώς επίσης και στους γειτονικούς οικισμούς Μεγάλου και Μικρού Χωριού, Αγ. Νικολάου, Βουτύρου, Κλαυσίου και Κορυσχάδων.

Ο Νομός προσφέρεται για ποικίλες δραστηριότητες αναψυχής όλο το χρόνο, κυριότερες από τις οποίες είναι οι ορειβατικές εκδρομές με πεζοπορικές αναβάσεις και περιηγήσεις ορεινών δασικών τοπίων αλλά και ποδηλασία βουνού καθώς επίσης και καταβάσεις ποταμών, καγιάκ, ράφτινγκ, διαδρομές σε φαράγγια.

Στην Ευρυτανία υπάρχουν μέρη στα οποία μπορεί κανείς να απολαύσει φυσιολατρικές διαδρομές, να ξεναγηθεί στα φυσικά τοπία και στους υγρότοπους του Νομού και να ζήσει μοναδικές εμπειρίες στους ποταμούς Αγραφιώτη, Ταυρωπό, Καρπενησιώτη και στη Λίμνη Κρεμαστών δοκιμάζοντας διάφορα extreme sports και όχι μόνο. Το φαράγγι «πάντα βρέχει», η μοναδικής άγριας φυσικής ομορφιάς περιοχή των Αγράφων, το ελατόδασος της Φουρνάς, η Χελιδόνα, η γέφυρα της

Τατάρνας και πολλές άλλες περιοχές, δέχονται καθημερινά πλήθος επισκεπτών και παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.

Το βασικό κέντρο θρησκευτικού τουρισμού στην Ευρυτανία είναι η Ιερά Μονή Προυσού που αποτελεί πνευματικό και προσκυνηματικό κέντρο της περιοχής και της χώρας. Παράλληλα αξίζει κανείς να επισκεφθεί την Ιερά Μονή Τατάρνας στη λίμνη Κρεμαστών, το Ησυχαστήριο Οσίας Μαρίας στο Μικρό Χωριό, την Ιερά Μονή Μεταμορφώσεως του Σωτήρα και την Ιερά Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Δομιανών.

Η περιορισμένη μέχρι σήμερα ανάπτυξη του Νομού, οφείλεται κυρίως στο δύσκολο γεωφυσικό του ανάγλυφο και στις δυσκολίες πρόσβασης από την ανυπαρξία ικανών οδικών υποδομών.

Νομός Φθιώτιδας

Η Φθιώτιδα, κεντρική περιοχή της Στερεάς Ελλάδας, λειτουργεί ως κομβικό πέρασμα της χώρας, ανάμεσα στο Βορρά και το Νότο.

Νομός με ικανοποιητικού επιπέδου τουριστική υποδομή, που διαθέτει πολλά παραθαλάσσια θέρετρα με εξαιρετικές πολυσύχναστες παραλίες και ορεινές ομορφιές.

Από τον Καραβόμυλο και τη Στυλίδα, έως την Αγία Μαρίνα, τον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα, η διαδρομή θυμίζει ένα ξέγνοιαστο περίπατο στην ακρογιαλιά.

Τα βουνά της Φθιώτιδας προσφέρονται για περιπέτεια, χειμερινά σπορ και εξερεύνηση, ενώ ο υδροβιότοπος στο Δέλτα του Σπερχειού αποτελεί πόλο έλξης για τους θαυμαστές της άγριας χλωρίδας και πανίδας.

Ο Νομός φιλοξενεί κάποιες από τις σημαντικότερες ιαματικές πηγές στην Ελλάδα, τα νερά των οποίων έχουν ιδιαίτερες θεραπευτικές ιδιότητες. Στα Καμένα Βούρλα και στην Υπάτη, οι ιαματικές πηγές προσελκύουν

πλήθος τουριστών ενώ αξιόλογη τουριστική κίνηση έχουν οι Θερμοπύλες αλλά και το Πλατύστομο, η Παλαιοβράχα και η Καίτσα.

Οι πηγές στα Καμένα Βούρλα δημιουργήθηκαν από τις γεωλογικές μεταβολές του Μαλιακού Κόλπου και του ορεινού όγκου Καλλιδρόμου - Κνημίδος και έγιναν γνωστές λόγω της σπάνιας σύστασής τους σε φυσικά μέταλλα, άλατα και ραδόνιο.

Τα ιαματικά τους νερά τροφοδοτούν δυο υδροθεραπευτήρια, τον «Ιπποκράτη» και τον «Ασκληπιό», που διαθέτουν σύγχρονες εγκαταστάσεις λουτροθεραπείας αλλά και ψυχαγωγίας. Οι θεραπευτικές τους ιδιότητες ενδείκνυνται για ρευματοπάθειες, αρθρίτιδα και αγγειακές παθήσεις.

Η πηγή της Υπάτης αναβλύζει από βάθος 18 μέτρων με θερμοκρασία νερού παραπλήσια με αυτή του ανθρώπινου σώματος 33,5 C. Γύρω από την πηγή λειτουργεί οργανωμένο υδροθεραπευτήριο διαθέτοντας ανάλογη τουριστική υποδομή.

Ο Εθνικός Δρυμός της Οίτης απλώνεται στα όρια των Νομών Φθιώτιδας και Φωκίδας. Η περιοχή εμφανίζει ιδιαίτερη ποικιλομορφία σε χλωρίδα, ενώ παράλληλα συντηρεί και μια πλούσια πανίδα. Εκεί βρίσκεται και το φαράγγι του Ασώπου που αποτελεί μια από τις δημοφιλέστερες φυσιολατρικές διαδρομές του Νομού.

Γενικότερα, το οικολογικό και περιβαλλοντικό ενδιαφέρον του Νομού συγκεντρώνεται κυρίως στο φυσικό περιβάλλον της Οίτης και της ευρύτερης περιοχής της κοιλάδας του Σπερχειού και του Μαλιακού Κόλπου.

Σε μικρή απόσταση από την Υπάτη βρίσκεται η Μονή Αγάθωνος, αφιερωμένη στην Κοίμηση της Θεοτόκου και χτισμένη στις ΒΔ πλαγιές της Οίτης σε υψόμετρο 900 μέτρων. Στον εξωτερικό χώρο της Μονής λειτουργεί εκτροφείο θηραμάτων και φιλοξενείται το Μουσείο του Εθνικού Δρυμού της Οίτης που δημιουργήθηκε από το Δασαρχείο. Επίσης αξίζει κανείς να επισκεφθεί το Βυζαντινό μοναστήρι της Δαμάστας, αλλά και της Μεταμορφώσεως του Σωτήρος.

Λίγο πριν τη Λαμία, στέκει το μνημείο του Αθανάσιου Διάκου στην Αλαμάνια και το μνημείο του Λεωνίδα στις Θερμοπύλες, που μαζί με τη γέφυρα Γοργοποτάμου αποτελούν διαχρονική περιοχή πολιτιστικής και ιστορικής αναφοράς παγκοσμίου ενδιαφέροντος.

Ο Νομός, ως κομβική περιοχή, δεν έχει την κατάλληλη αξιοποίηση-ανάπτυξη.

Ιδιαίτερη αναφορά μπορεί να γίνει για τη Δυτική Φθιώτιδα, με περιοχές σπάνιας φυσικής κληρονομιάς όπως η περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους του δάσους της Γραμμένης Οξυάς και οι περιοχές ανατολικά του Βελουχιού στους οικισμούς Μερκάδας, Μαυρίλου, Μεγάλης Κάψης (με το δασικό χωριό) και Νεοχωρίου. Οι περιοχές αυτές κυρίως μετά το μεσοπόλεμο εγκαταλείφθηκαν και δεν έτυχαν της φροντίδας που θα έπρεπε σε αντίθεση με την όμορη Ευρυτανία.

Νομός Βοιωτίας

Η Βοιωτία πήρε το όνομά της από τον Βοιωτό, γιο του Ιτώνου και της νύμφης Μελανίππης. Πρόκειται για μια περιοχή με πανάρχαιο πολιτισμό. Το πλούσιο φυσικό περιβάλλον και η εύφορη γη της, προσέλκυσαν από νωρίς, σύμφωνα με την αρχαία παράδοση, ένα πλήθος λαών που την κατοίκησαν.

Αράχωβα, Ορχομενός, Αλιάρτος, Δαύλεια και Οινόφυτα, μέρη με ξεχωριστούς θησαυρούς της ελληνικής ιστορίας και της Ορθοδοξίας.

Μνημεία και μοναστήρια χαρακτηρίζουν την περιοχή και προωθούν τόσο τον πολιτιστικό όσο και τον θρησκευτικό τουρισμό. Το μοναστήρι του Οσίου Λουκά αποτελεί το σημαντικότερο ίσως μνημείο της μεσοβυζαντινής εποχής στον ελλαδικό χώρο. Άλλες σημαντικές Μονές είναι η Μονή της Παναγίας της Σκριπούς που βρίσκεται στον Ορχομενό αλλά και η Μονή Ευαγγελίστριας που βρίσκεται 12 χιλιόμετρα δυτικά του Αλιάρτου.

Βασικοί προορισμοί που εντάσσονται στον αρχαιολογικό τουρισμό της περιοχής είναι το Αρχαιολογικό Μουσείο της Θήβας αλλά και της Χαιρώνειας. Υπάρχουν πολλά αρχαία βυζαντινά μνημεία όπως η Ακρόπολη της αρχαίας Κρεύσιδος, το Μεσαιωνικό Φρούριο στη Λιβαδειά, οι Πλαταιές, αλλά και η Κοιλιάδα των Μουσών στις Θεσπιές. Επίσης στη Λιβαδιά, στην τοποθεσία Κρύα, υπάρχουν οι περίφημες πηγές που ταυτίζονται με τις αρχαίες πηγές της Λήθης και της Μνημοσύνης.

Παράλληλα, η Βοιωτία διαθέτει τα απαραίτητα φυσικά στοιχεία ώστε να υποστηρίζει τόσο τον ορεινό όσο και τον χιονοδρομικό τουρισμό. Η Αράχωβα και το χιονοδρομικό κέντρο του Παρνασσού προσελκύουν ένα μεγάλο αριθμό τουριστών κάθε χρόνο. Αξίζει να αναφέρουμε ότι το χιονοδρομικό κέντρο του Παρνασσού είναι το πλέον αξιοποιημένο χιονοδρομικό στην Ελλάδα με κατάλληλες υποδομές.

Επίσης απολαυστικές πεζοπορικές διαδρομές μέσα στην Λιβαδιά αποτελούν κίνητρο για τον ταξιδιώτη.

Ο Εθνικός Δρυμός Παρνασσού προσελκύει σημαντικό αριθμό τουριστών κυρίως για δραστηριότητες υπαίθριας αναψυχής, όπως σκι στα χιονοδρομικά κέντρα στις θέσεις Φτερόλακκα και Κελάρια, αναρριχητικές και πεζοπορικές διαδρομές στο ορειβατικό καταφύγιο στη θέση Σαραντάρι, παρατήρηση της πανίδας και χλωρίδας ή ακόμα και επίσκεψη των Σπηλαιών στο Κωρύκειο Άντρο.

Ο αγροτουρισμός σαν δραστηριότητα που αναπτύσσεται με μικρές τουριστικές μονάδες κυρίως οικογενειακής και συνεταιριστικής μορφής όπως φάρμες και αγροκτήματα, φέρνουν το σύγχρονο άνθρωπο ξανά κοντά στη φύση.

Χωρικά, η ανάπτυξη προσανατολίζεται κυρίως στο δυναμικό αγροτικό κέντρο του Ορχομενού και των γύρω χωριών (πεδιάδα της Κωπαΐδας), στα Βάγια (Θηβαϊκός κάμπος), στην Τανάγρα (Πεδιάδα Τανάγρας), στον Αλιάρτο (βαμβακοπαραγωγικό κέντρο της Στερεάς Ελλάδας) και επίσης στην Αράχωβα (με μεγάλη ξενοδοχειακή υποδομή και την ύπαρξη γυναικείου Αγροτουριστικού Συνεταιρισμού με καταλύματα).

Μεγάλο πρόβλημα για το Νομό είναι η έντονη, χωρίς χωροταξικές κατευθύνσεις και υποδομές υποδοχής, βιομηχανική ανάπτυξη κυρίως στην ευρύτερη περιοχή Οινοφύτων και Σχηματαρίου. Βιομηχανική ανάπτυξη όμως που είναι φαινομενική, εφόσον στην ουσία αφορά οικονομικά συμφέροντα του μεγάλου κέντρου της Αθήνας και επηρεάζει αρνητικά τους πραγματικούς δείκτες ανάπτυξης όλης της Περιφέρειας.

Νομός Φωκίδας

Φωκίδα ή αλλιώς και ο "ο ομφαλός της γης" όπως χαρακτηρίζαν οι αρχαίοι πρόγονοι μας τους Δελφούς. Μέρη με σημαντική πολιτιστική κληρονομιά και ιστορία που μας γυρίζει αιώνες πίσω. Χώροι με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος που έμειναν ανεξίτηλοι στο χρόνο και αποτελούν σήμερα πόλο έλξης πολιτών από την Ελλάδα και όλο τον υπόλοιπο κόσμο.

Η Φωκίδα έχει καλή τουριστική υποδομή και προσφέρει ευχάριστη διαμονή όλες τις εποχές του χρόνου. Ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει την μεγαλοπρέπεια του Αρχαίου Σταδίου των Δελφών το Ναό του Απόλλωνα, το θέατρο, την Κασταλία Πηγή, το τέμενος της Προναίας Αθηνάς και στη νέα πόλη των Δελφών, το Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών καθώς επίσης το σπίτι του Άγγελου και της Εύας Σικελιανού που έχει μετατραπεί σε Μουσείο Δελφικών Εορτών.

Πολύ κοντά στους Δελφούς βρίσκεται το μοναστήρι του Προφήτη Ηλία, σε μαγευτική τοποθεσία, με το ωραιότατο ξυλόγλυπτο τέμπλο του με παραστάσεις από την Παλαιά και Καινή Διαθήκη.

Στην Άμφισσα, δεσπόζει ο Μητροπολιτικός Ναός της Ευαγγελίστριας, το κάστρο των Σαλώνων (Ωργιάς), η Ακρόπολη της Άμφισσας με λείψανα όλων των ρυθμών δόμησης, ο Ναός του Σωτήρος και άλλα αξιοθέατα.

Το όμορφο πολεοδομικό σύμπλεγμα της Ιτέας και Κίρρας, αποτελεί το επίγειο της Άμφισσας και των Δελφών. Από ανασκαφές που έχουν γίνει βεβαιώνεται η ύπαρξη οικισμού από το 3000 π.Χ.

Στον παραλιακό δρόμο προς την Ναύπακτο υπάρχει το πανέμορφο, ιστορικό Γαλαξίδι με το Ναό του Αγίου Νικολάου και το ξυλόγλυπτο τέμπλο του, το Ναυτικό και Εθνολογικό Μουσείο με σπάνιες συλλογές, το Λαογραφικό Μουσείο, το ναό της Αγίας Παρασκευής με το ηλιακό ρολόι του, το βυζαντινό μοναστήρι του Σωτήρος χτισμένο το 1250 μ.Χ. το σπίτι του μεγάλου ιστοριοδίφη Κ. Σάθα, το Παρθεναγωγείο, το παλιό πέτρινο υδραγωγείο του 15ου αιώνα, τα κτίρια Αγγελή (σημερινό Λαογραφικό Μουσείο) και Μπουρζέικο και άλλα αξιοθέατα.

Στο Ευπάλιο η Ιερά Μονή Παναγίας Βαρνάκοβας, το Ιστορικό Μοναστήρι του Αη-Γιάννη Θερμών, η Παλαιοχριστιανική εκκλησία της Ανάληψης του Σωτήρα, το ωραιότατο Καθολικό μοναδικής Τέχνης βυζαντινής τεχνοτροπίας, τα νεοϊδρυθέντα Μοναστήρια του Τρίκορφου, το Κεφαλογιόφυρο και το Λαογραφικό Μουσείο.

Στο Δήμο Βαρδουσιών το ιστορικό Μοναστήρι του Αη-Γιάννη του Προδρόμου, όπου μόνασε ο Αθανάσιος Διάκος με την προτομή του ήρωα της Αλαμάνας, το σπίτι του καπετάν Ανδρίτσου Σιαφάκα καθώς επίσης και Λαογραφικό Μουσείο.

Στο Δήμο Γραβιάς δεσπόζει στο χώρο η προτομή του ήρωα Οδυσσέα και πρόσφατα αναστηλώθηκε το ιστορικό χάνι.

Στο Δήμο Λιδωρικίου στο Κάλλιο έχουν διασωθεί οι αρχαίες και βυζαντινές οχυρώσεις από την αρχαία Καλλίπολη καθώς επίσης και πολλά σημαντικά ευρήματα, που φυλάσσονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Λιδωρικίου. Βορειοανατολικά του χωριού Κονιάκος σώζονται λείψανα αρχαίου και μεσαιωνικού φρουρίου.

Στο Μαλανδρίνο σώζονται επίσης οι οχυρώσεις της αρχαίας πόλης των Φυσκέων, που υπήρξε θρησκευτικό κέντρο των Λοκρών. Βόρεια της Αμυγδαλιάς διασώζονται ερείπια ελληνοιστικού φρουρίου, ενώ αξίζει κανείς να επισκεφτεί το Ιστορικό μοναστήρι του Κουτσουρού (Παναγίας Κουτσουριώτισσας).

Άλλοι σημαντικοί χώροι είναι η Αρχαία Λιλαία, ο Εθνικός Δρυμός Παρνασσού, το "Κωρύκειον Άντρον", ο Επτάστομος και τα Πυρά Ηρακλέους.

Οι πανέμορφες ακτές του νομού προσελκύουν ανθρώπους που γοητεύονται από τα καταγάλανα νερά και τα γραφικά λιμανάκια της.

Με βάση τα τουριστικά λιμάνια του Γαλαξιδίου & της Ιτέας, οι δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού εντοπίζονται σε διαδρομές και θαλάσσια σπορ ή με επισκέψεις στα Τριζόνια, το μοναδικό κατοικήσιμο νησί του Κορινθιακού.

Ο ορεινός και περιηγητικός τουρισμός προσελκύει φυσιολάτρες ορειβάτες και χιονοδρόμους που θέλουν να ανακαλύψουν τις απόκρυφες ομορφιές του Νομού και επικεντρώνεται στους ορεινούς όγκους Βαρδουσιών και Γκιώνας.

Η οροσειρά των Βαρδουσιών αποτελεί κύριο πόλο έλξης πολλών ορειβατών αφού στην ευρύτερη περιοχή της υπάρχουν ενδιαφέροντα χωριά για διαμονή και πρόσβαση στο βουνό όπως η Αρτοτίνα, ο Αθ. Διάκος, η Μουσουνίτσα, η Καλλοσκοπή, ο Πολύδροσος, το Λιδορίκι, η Συκιά, οι Πενταγιοί και άλλοι οικισμοί. Η χαράδρα της Ρέκκας, που είναι από τα μεγαλύτερα και ομορφότερα φαράγγια της χώρας, με μεγάλη οικολογική σημασία.

Στη θέση "Καψίτσα" του Δήμου Αμφισσας υπάρχει το Δασικό χωριό, με 21 ξύλινους οικίσκους μέσα στο ελατόδασος. Στο νομό εντάσσεται το Β.Δ. τμήμα του Παρνασσού, που πραγματοποιούνται δραστηριότητες ορεινού-περιηγητικού τουρισμού στον Εθνικό Δρυμό αλλά και σε ενδιαφέροντα ορεινά τοπία και σπήλαια. Ένα από τα μεγαλύτερα αναρριχητικά πεδία της Ευρώπης είναι εκείνο της Συκιάς Δωρίδας.

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΕΣ
ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΩΝ

Η Στερεά Ελλάδα παρουσιάζει μόνιμα υψηλότερο ΑΕΠ, από τις υπόλοιπες Ελληνικές Περιφέρειες, αλλά η «εκτίναξη» της άνω του μέσου όρου της Ένωσης, σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία συμβαίνει στο πρώτο μισό της δεκαετίας του '90.

Από τότε παραμένει μόνιμα άνω του μέσου όρου τόσο των υπολοίπων Ελληνικών Περιφερειών όσο και της Ε.Ε. Πρέπει να υπογραμμιστεί, ωστόσο, ότι η εικόνα που δίνουν τα παραπάνω στοιχεία για τη Στερεά Ελλάδα δεν ανταποκρίνονται στην πλήρη αναπτυξιακή πραγματικότητα.

Η Στερεά Ελλάδα υφίσταται τις συνέπειες μιας διπλής, στατιστικής και μεθοδολογικής στρέβλωσης, που οφείλεται σε δύο παράγοντες:

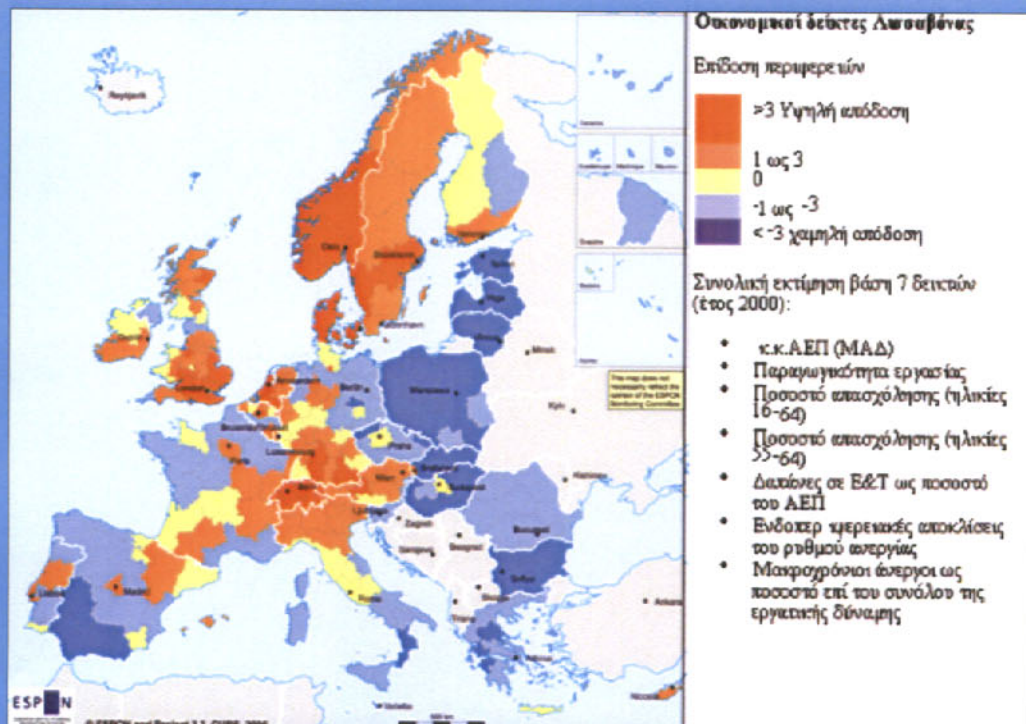
1. Στην απομάκρυνση της βιομηχανίας από τα διοικητικά όρια της Αττικής και την εγκατάσταση της στις όμορες περιοχές της Βοιωτίας και της Εύβοιας, και

2. Στον τρόπο οργάνωσης των στατιστικών στοιχείων της ΕΣΥΕ, η οποία καταμετρά την παραγωγή του δευτερογενή τομέα στον τόπο εγκατάστασης της μονάδας και όχι στην έδρα της επιχείρησης.

Με αυτό τον τρόπο δεν καταμετρούνται διαπεριφερειακές μεταβιβάσεις συντελεστών εργασίας και εισοδημάτων μεταξύ Στερεάς Ελλάδας και Αττικής, δε λογίζεται στο εργατικό δυναμικό το τμήμα των εργαζομένων που μετακινείται καθημερινά από Αθήνα προς τις βιομηχανικές περιοχές Οινοφύτων, Θήβας και Αυλίδας και επίσης δεν υπολογίζεται το εισόδημα ,που αν και παράγεται στην περιφέρεια, μεταφέρεται στην Αττική.

Η εκτίμηση για τη στατιστική στρέβλωση μπορεί να τεκμηριώνεται με πολλά στοιχεία (ενδοπεριφερειακές ανισότητες, αγορά εργασίας κ.λπ.), καθώς επίσης και από τις πρόσφατες αναλύσεις του προγράμματος ESPON.

Ο παρακάτω χάρτης, που προέρχεται από το πρόγραμμα ESPON, δείχνει τη θέση της Χωρικής Ενότητας Θεσσαλίας - Στερεάς - Ηπείρου στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο και ταυτόχρονα απεικονίζει τη συγκριτική θέση των επιμέρους Περιφερειών της ως προς 7 οικονομικούς δείκτες της Στρατηγικής της Λισσαβόνας (ΣΤΛ).



Οι τρεις περιφέρειες της Χωρικής Ενότητας Θεσσαλίας - Στερεάς - Ηπείρου τοποθετούνται σε χαμηλές θέσεις. Η Θεσσαλία τοποθετείται ακόμα χαμηλότερα από τις άλλες δύο περιφέρειες, ενώ η Στερεά Ελλάδα τοποθετείται μαζί με την Ήπειρο στη δυσμενή βαθμίδα -1 έως -3 που δεν είναι συμβατή με την εικόνα που δίνει για αυτήν το ΑΕΠ. Η κατάταξη αυτή δείχνει ότι συνεκτιμώντας ένα σύνολο οικονομικών παραμέτρων και όχι αποκλειστικά το ΑΕΠ το αναπτυξιακό προφίλ της περιοχής είναι σημαντικά διαφορετικό από αυτό που προκύπτει από μία απλή πρώτη ανάγνωση των στοιχείων. Παράλληλα, σημαντικές εμφανίζονται οι ενδο-νομαρχιακές και επίσης οι ενδο-περιφερειακές ανισότητες. Για παράδειγμα στην κατά τον δείκτη ΑΕΠ "πλούσια" Στερεά Ελλάδα", στα 2/3 των ΟΤΑ, το μέσο φορολογούμενο οικογενειακό εισόδημα είναι χαμηλότερο των 900€ μηνιαίως και στο 95% των ΟΤΑ χαμηλότερο των 1.100€ μηνιαίως. Μόνο

σε τέσσερις ΟΤΑ ανέρχεται στα 13.200-15.000€ ετησίως και μόνο σε έναν ξεπερνά τα 25.000€ ετησίως (Πηγή: TAXIS 2003, επεξεργασία ΟΣΠ Στερεάς).

Στη Στερεά Ελλάδα, στο Δυτικό ορεινό τμήμα της περιφέρειας η έλλειψη μεταφορικών υποδομών προκαλεί υστέρηση σε σχέση με το «αναπτυξιακό κέντρο» της Περιφέρειας που αναπτύσσεται κυρίως στο γύρο από τον ΠΑΘΕ, νοτιότερο τμήμα της Περιφέρειας. Σε σχέση με τον μόνιμο πληθυσμό στις περιοχές αυτές (με κυριότερες τους νομούς Ευρυτανίας και Φωκίδας) διαπιστώνεται πληθυσμιακή μείωση. Ωστόσο, υπάρχουν τάσεις ανάπτυξης νέων μορφών τουρισμού, προσαρμοσμένων στα δεδομένα του ορεινού χώρου, καθώς και παραθερισμού στοιχεία που με τις κατάλληλες προϋποθέσεις και την στήριξη της πολιτείας θα μπορούσαν να αναστρέψουν την υπάρχουσα κατάσταση.

Στον χάρτη που φαίνεται παρακάτω που αφορά στο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης σύμφωνα με το ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζονται οι πόλοι ανάπτυξης της περιφέρειας οι οποίοι διαθέτουν τα ιδιαίτερα εκείνα χαρακτηριστικά ,η «εκμετάλλευση» των οποίων μπορεί να συμβάλλει στην αντιστροφή του σημερινού κλίματος συρρίκνωσης και εγκατάλειψης . Ωστόσο προκειμένου να υλοποιηθεί κάτι τέτοιο απαιτείται η αναβάθμιση των προβλεπόμενων αξόνων ανάπτυξης κυρίως δηλαδή των προβλεπόμενων αναβαθμισμένων οδικών αξόνων.



Η υλοποίηση του παραπάνω σχεδιασμού έχει ως απειλές την εγγύτητα στα Βαλκάνια και την υστέρηση στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορικών υποδομών.

Ωστόσο η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας διαθέτει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά , η αξιοποίηση των οποίων μπορεί να συμβάλει θετικά και κυρίως

1. Η κεντρική γεωγραφική - χωροταξική της θέση στον ελληνικό χώρο
2. Η υλοποίηση σε μεγάλο βαθμό των σημαντικών μεταφορικών υποδομών

(Εγνατία , ΠΑΘΕ) και ο προγραμματισμός σημαντικών έργων για τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών υψηλών προδιαγραφών.

Ενώ παράλληλα πρέπει να εκμεταλλευθεί σημαντικές ευκαιρίες όπως:

1. Η Κοινοτική χρηματοδότηση της νέας προγραμματικής περιόδου

2. Η προοπτική υλοποίησης των μεγάλων μεταφορικών υποδομών (Δυτικός Άξονας, E-65) και η εγγύτητα στην Αττική

Ένας από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς στόχους της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, θα πρέπει να είναι η βελτίωση της προσπελασιμότητας μέσω της δημιουργίας και αναβάθμισης υποδομών και ενδο-περιφερειακών και δια-περιφερειακών μεταφορικών δικτύων.

Οι υποδομές μεταφορών αποτελούν τη βάση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, αλλά και της ποιότητας ζωής. Παρόλα αυτά, παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις και είναι χωρικά άνισα κατανομημένες, παρέχοντας ασθενείς ή ανεπαρκείς συνδέσεις. Η ανάπτυξη των υποδομών θα συμβάλλει στην ενίσχυση της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, στην βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και στη διευκόλυνση της πρόσβασης των πολιτών σε υπηρεσίες που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα πρέπει να επιδιώκουν την μεγαλύτερη δυνατή συμπληρωματικότητα μεταξύ των υφιστάμενων και προβλεπόμενων χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Μετά την αναφορά μας στα αξιοθέατα της περιοχής κρίνουμε σκόπιμο να αναφερθούμε εν τάχει στα ιδιαίτερα προβλήματα που έχουμε, προβλήματα που παραμένουν άλυτα επί δεκαετίες και άλλα που δημιουργήθηκαν πρόσφατα.

Ως μεγαλύτερο και επί δεκαετίες άλυτο πρόβλημα θεωρούμε τις συγκοινωνιακές υποδομές. Είναι γεγονός ότι στην περιοχή μας κατασκευάστηκε και σχεδόν ολοκληρώθηκε ο κεντρικός άξονας που συνδέει την Βόρεια με την Νότια Ελλάδα, ο γνωστός σε όλους Π.Α.Θ.Ε., αλλά σημαντικοί άξονες χαρακτηρισμένοι και ως διευρωπαϊκά δίκτυα είναι εγκαταλειμμένοι. Πρόκειται για τους:

- Διαγώνιο άξονα Λαμία – Ιτέα – Άμφισσα – Αντίρριο – Πάτρα, χαρακτηρισμένος από το χωροταξικό της Περιφέρειας Στερεάς ως πρωτεύον διαπεριφερειακός άξονας ανάπτυξης.

- Άξονας (ΠΑΘΕ)/ Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο – (Ιόνια Οδός) και
- Άξονας Θήβα – Λειβαδιά – Λαμία (Δυτική Θεσσαλία) χαρακτηρισμένους από το χωροταξικό της Περιφέρειας Στερεάς ως δευτερεύοντες διαπεριφερειακούς άξονες ανάπτυξης.

Η Διοικούσα Επιτροπή του τμήματος αποφάσισε να αναφερθούμε στους παραπάνω οδικούς άξονες στην σημερινή παρουσίαση δεδομένου ότι αποτελούν **την απαραίτητη** προϋπόθεση για την ανάπτυξη της περιοχής.

Από την πλευρά μας, ως ομάδα εργασίας εκτιμάτε ότι θα ήταν παράληψη να μη γίνει έστω μια αναφορά στα επίσης μεγάλα προβλήματα της περιοχής, όπως :

- Οινόφυτα – Σχηματάρι – Ασωπός
- Σπερχειός – Μαλιακός
- Ειδικά Χωροταξικά, (Α.Π.Ε., Τουρισμός, Βιομηχανία)
- Υδατικοί Πόροι, Αξιοποίηση – Επάρκεια – Ρύπανση
- Εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας με λιθάνθρακα και φυσικό αέριο
- ΧΥΤΑ
- Ολοκλήρωση Σ.Γ.Υ.Τ.
- Λιμάνι Στυλίδας
- Ορεινή όγκοι – Τουριστική ανάπτυξη

Θεωρούμε ότι η πολιτεία θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη τις μεγάλες ανάγκες μας, απέναντι στα προβλήματα του περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης, όπως αυτά της μόλυνσης των επιφανειακών και υπόγειων νερών.

Στην ίδια κατεύθυνση, ζητάμε να ισχύσει η αρχή της αναλογικότητας για τη χωροθέτηση των ΑΠΕ και των εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των ορεινών όγκων και του τουρισμού, τα οποία αποτελούν βασικά στοιχεία οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή μας.

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

Από τους Νομούς της αρμοδιότητάς μας διέρχονται όπως είναι γνωστό

- Η Π.Α.Θ.Ε. (Νομός Βοιωτίας – Νομός Φθιώτιδας),
- Η Σ.Γ.Υ.Τ (Νομός Βοιωτίας –Νομός Φθιώτιδας) και
- Ο υπό κατασκευή διαγώνιος άξονας Κεντρικής Ελλάδας, η γνωστή Ε65 (Νομός Φθιώτιδας).

Το υπόλοιπο οδικό μας δίκτυο είναι σε κακή κατάσταση και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη ιδιαίτερα των Νομών Ευρυτανίας και Φωκίδας παρόλη τη δυναμική ανάπτυξης των νομών αυτών.

Πρέπει άμεσα να βελτιωθούν τουλάχιστο οι οδικοί άξονες που συνδέουν :

α) τον Ε65 με τον Δυτικό Άξονα, (Ιόνια Οδό), με ανακατασκευή του διαπεριφερειακού άξονα **Λαμία- Καρπενήσι-Αγρίνιο**

β) την Π.Α.Θ.Ε με το Αντίρριο και το λιμάνι της Πάτρας, με την ανακατασκευή του διαπεριφερειακού άξονα **Θερμοπύλες - Άμφισσα - Αντίρριο** και ακόμα

γ) τα μεγάλα αστικά κέντρα του νομού Βοιωτίας (Θήβα, Λιβαδειά) με το χιονοδρομικό κέντρο Παρνασσού και την έδρα της Περιφέρειας με την ανακατασκευή της Εθνικής οδού **ΠΑΘΕ – Θήβα – Λιβαδειά –Μπράλος (Θερμοπύλες).**

Είναι βέβαια αυτονόητο, ότι η πρόκριση των παραπάνω προτεραιοτήτων σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να υποβαθμίζει τις υπόλοιπες στην ίδια κλίμακα ανάγκες, όπως οι οδικές υποδομές «Λιβαδειά – Αράχωβα – Ιτέα», «Θήβα – Ελευσίνα», «Λαμία – Δομοκός – Νέο Μοναστήρι» αλλά και τα εγκαταλεημένα δίκτυα της Δυτικής Φθιώτιδας, της Φωκίδας και της Ευρυτανίας.

Ε.Ο. Λαμίας - Καρπενησίου

Υφιστάμενη Κατάσταση :

Δρόμος μήκους 78 χλμ., με διατομή πλάτους 7 έως 8 μέτρων περίπου, αναπτυγμένος με πολλούς ελιγμούς και γενικά μικρές ακτίνες καμπυλότητας. Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι σημαντικός ιδιαίτερα μετά την ραγδαία ανάπτυξη της περιοχής του Καρπενησίου, (Χιονοδρομικό κέντρο Βελουχιού).

Ιστορικό :

Ο παλιός δρόμος άρχισε να ανακατασκευάζεται τμηματικά από τα ΜΟΠ. Κατασκευάστηκε καταρχήν με πολλές δυσκολίες (μικρή εμπειρία κατά την εποχή εκείνη) η σήραγγα Τυμφρηστού, η οποία όπως αποδείχτηκε αργότερα χαράχθηκε σε λάθος θέση τουλάχιστον σε ότι αφορά το ανατολικό μέτωπο (είσοδος από Φθιώτιδα). Η σήραγγα έχει μήκος 1.340,00 μ. περίπου. Ταυτόχρονα κατασκευάστηκε τμήμα 4 χιλ. περίπου από έξοδο σήραγγας μέχρι τον κόμβο της Νότιας παράκαμψης Καρπενησίου.

Η κατασκευή διήρκεσε 10 περίπου χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κατασκευή της σήραγγας ξεκίνησε με προϋπολογισμό 1,5 δις δραχμές και το τελικό της κόστος ανήλθε στα 12,5 δις δραχμές περίπου. Το συνολικό έργο περαιώθηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία το 1999 αφού το πρόβλημα της ανατολικής πρόσβασης της σήραγγας λύθηκε **προσωρινά** με δρόμο χαμηλών προδιαγραφών. Ακόμα και σήμερα η κυκλοφορία προς Καρπενήσι γίνεται μέσα από όλους τους ελιγμούς της κοινότητας Τυμφρηστού με διαρκή ανάβαση και στη συνέχεια διοχετεύεται μέσω της προσωρινής πρόσβασης (κατάβαση με ελιγμούς) στη σήραγγα.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι κατά μήκος του ίδιου άξονα κατασκευάζεται και βαίνει προς ολοκλήρωση η νότια παράκαμψη Καρπενησίου μέχρι το παλιό εργοστάσιο της Πειραιϊκής Πατραϊκής .

Μελέτες :

A) Για τη βελτίωση της πρόσβασης της σήραγγας Τυμφρηστού έχουν γίνει μελέτες επί μελετών. Το 1993 έγινε από το ΥΠΕΧΩΔΕ προμελέτη η οποία ακολουθούσε τον υφιστάμενο δρόμο, διέσχισε την κτηματική περιφέρεια Μεσαίας Κάψης σε σημεία με προφανείς μεγάλες κατολισθήσεις και από όπου είχε μεταφερθεί ο οικισμός, καταλήγοντας στο Χάνι Πανέτσου. Η γεωτεχνική μελέτη απέδειξε ότι η λύση ήταν αδύνατη λόγω των κατολισθητικών φαινομένων.

Στη συνέχεια με άλλη ανάθεση ερευνήθηκε λύση που ακολουθούσε δασικό δρόμο με πολύ καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, διαδρομή η οποία επίσης ήταν ανεπίτρεπτη λόγω μεγάλης κατολίσθησης που αρχίζει από το ύψος του υφιστάμενου δρόμου και στο σημείο της χάραξης είχε βάθος πάνω από 60 μ. Σήμερα επιχειρείται η κατασκευή του δρόμου αυτού με μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Τελικά προκρίθηκε λύση πρόσβασης στη σήραγγα με κατασκευή νέας σήραγγας μήκους 1580 μέτρων, σήραγγες διαφυγής κλπ. Σήμερα το ΥΠΕΧΩΔΕ, (ΔΜΕΟ), βρίσκεται στο στάδιο επιλογής αναδόχου για την ολοκλήρωση της παραπάνω μελέτης.

Στα πλαίσια της παραπάνω μελέτης ερευνήθηκε και η παράκαμψη Αγίου Γεωργίου Τυμφρηστού σε φάση αναγνώρισης.

B) Στον ίδιο άξονα συντάχθηκε η μελέτη Βελτίωσης Ε.Ο. Λαμίας – Καρπενησίου στο τμήμα Λαμίας – Μακρακώμης από την περιοχή Καστρίου μέχρι την είσοδο Πτελέας σε φάση αναγνώρισης. Μέχρι το τέλος του Α' εξαμήνου 2009 αναμένεται να υποβληθεί στην Δ.Δ.Ε./ΠΣΕ η οριστική μελέτη παράκαμψης Καστρίου- Μάκρης και Μακρακώμης μήκους 20 χλμ περίπου.

Γ) Θεωρούμε ότι εάν στις μελέτες ενταχθεί και το τμήμα Πτελέα – Νεοχωράκι, ο δρόμος από Καστρί μέχρι Καρπενήσι (κόμβος παράκαμψης) έχει προοπτικές να βελτιωθεί σημαντικά, εφόσον βέβαια υλοποιηθούν τα έργα.

Δ) Τέλος μεγάλο πρόβλημα για την ολοκλήρωση του άξονα είναι η ανάγκη δρομολόγησης της μελέτης και κατασκευής του τμήματος από κόμβο E-65 (Λαμίας) μέχρι το Καστρί, (παλαιά πρόταση κόμβου E65).

Προβλήματα – Προτάσεις :

Η μεγάλη καθυστέρηση ολοκλήρωσης των μελετών δημιουργεί επιπρόσθετα θέματα που σχετίζονται με την **επικαιροποίηση τους - νέες κυκλοφοριακές συνθήκες - προδιαγραφές - επιλογή κατηγορίας οδού.**

Η σημερινή διατομή δεν μπορεί να προταθεί να είναι μικρότερη της κατηγορίας β2 και να προκύπτει από εμπειριστατωμένη μελέτη και λειτουργική κατάταξη της οδού βάσει των ΟΜΟΕ.

Από την Δ.Μ.Ε.Ο του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε ενημερωθήκαμε ότι έχει ανατεθεί σε σύμβουλο η υποβολή πρότασης για την ένταξη του άξονα Λαμία – Καρπενήσι – Αργίνο σε Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα.

Η ανάγκη για την κατασκευή του άξονα είναι αυτονόητη. Η χρηματοδότηση για την κατασκευή του είναι αίτημα δεκαετιών.

Μέχρι σήμερα η μελέτη και η κατασκευή αντιμετωπίζεται αποσπασματικά και ελλειμματικά μέσα από τα περιφερειακά προγράμματα. Ζητάμε την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση όλου του άξονα **Λαμία – Καρπενήσι – Αργίνο** και ελπίζουμε ότι θα αποτελέσει άμεση προτεραιότητα στον σχεδιασμό υλοποίησης έργων της χώρας μας.

Τονίζουμε ότι θα πρέπει να βελτιωθεί άμεσα ο πρόσφατα κατασκευασμένος κόμβος της νότιας παράκαμψης Καρπενησίου σε ότι αφορά τον κλάδο εισόδου - εξόδου από το Καρπενήσι.

E.O. Καρπενησίου-Αργινίου

Πρόκειται για σημαντικότερο άξονα. Ενώνει το Καρπενήσι με την Ιόνια Οδό , η οποία ήδη κατασκευάζεται.

Υφιστάμενη Κατάσταση :

Δρόμος μήκους 110 χλμ. περίπου με διατομή πλάτους 6 – 8 μέτρων, αναπτυγμένος σε έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο, με πολλούς ελιγμούς, γενικά μικρές ακτίνες καμπυλότητας και πολλά και έντονα κατολισθητικά

φαινόμενα ιδιαίτερα από τον Άγιο Βλάση μέχρι τη γέφυρα Επισκοπής, (όρια νομών Αιτωλοακαρνανίας – Ευρυτανίας) και από τη γέφυρα Επισκοπής μέχρι την περιοχή του Δήμου Φραγκίστας .

Η σημερινή κατάσταση είναι πολύ κακή -αν εξαιρέσουμε τις γέφυρες του Ταυρωπού και της Επισκοπής, ακολουθείται η διαδρομή όπως αυτή χαραχθηκε και κατασκευάστηκε (πλην των ασφαλικών) στις αρχές του προηγούμενου αιώνα.

Τα τεχνικά είναι πέτρινα, τα επικίνδυνα σημεία πολλά και ο δρόμος κυκλοφορείται οριακά. Σε όλη την πορεία, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά είναι ελλιπή και μπορούμε να πούμε ότι πουθενά δεν πληρούνται συνθήκες ασφαλούς οδήγησης.

Ιστορικό - Μελέτες :

Όπως πληροφορηθήκαμε από τη ΔΜΕΟ για το τμήμα Αγρίνιο – Άγιος Βλάσης έχει δρομολογηθεί η οριστική μελέτη.

Για το τμήμα του δρόμου που βρίσκεται μέσα στα όρια του Νομού Ευρυτανίας στα πλαίσια της μελέτης "**Μελέτη Βελτίωσης Ε.Ο Αγρινίου – Καρπενησίου**", έχουν εγκριθεί αναγνωριστική μελέτη οδού - αναγνωριστική γεωλογική μελέτη και προέγκριση χωροθέτησης την περίοδο 2001-2002. Οι τυπικές διατομές εναλλάσσονται από διατομή δ2 έως διατομή β2 ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και το ανάγλυφο της περιοχής. Ειδικότερα :

- Για το τμήμα «**Γέφυρα Επισκοπής – Γέφυρα Ταυρωπού**» η Μ.Π.Χ. έκρινε αποδεκτή την εναλλακτική παραλίμνια χάραξη μέχρι Φραγκίστα, μήκους 12,5 km περίπου. Έχει εγκριθεί η γεωλογική μελέτη και δόθηκε εντολή για Οριστική μελέτη Οδοποιίας και τοπογραφική αποτύπωση.
- Για το τμήμα «**Γέφυρα Ταυρωπού – Καρπενήσι**» στην περιοχή Μπαγασάκι προτείνεται σήραγγα μήκους 2,5 χλμ. περίπου.

Επίσης στα πλαίσια της μελέτης **Ε.Ο Αμφιλοχίας - Γέφυρα Ταυρωπού – Καρπενήσι** έχουν εγκριθεί οριστικές μελέτες των τμημάτων Άνω Φραγκίστα – Άνω Καλεσμένο, Άνω Καλεσμένο – Καρπενήσι.

Προβλήματα – Προτάσεις :

Όπως προαναφέρθηκε, και ο άξονας Αγρίνιο – Καρπενήσι θα περιλαμβάνεται στην πρόταση του συμβούλου για ένταξή του σε Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα και ευελπιστούμε στην δρομολόγησή της.

Η διατομή του δρόμου προτείνεται να είναι κατηγορίας τουλάχιστον β2 και να προκύπτει από εμπειριστατωμένη μελέτη και λειτουργική κατάταξη της οδού βάσει των ΟΜΟΕ.

Μέχρι σήμερα, ο άξονας παραμένει εγκαταλειμμένος. Η πρόσβαση από το Καρπενήσι στο Αγρίνιο γίνεται πάνω από τις κατολισθήσεις.

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση όλου του άξονα Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο είναι επιτακτική και ελπίζουμε ότι θα αποτελέσει άμεση προτεραιότητα στον σχεδιασμό υλοποίησης έργων της χώρας μας.

Ε.Ο Θερμοπυλών – Μπράλου – Άμφισσας

Υφιστάμενη Κατάσταση :

Πρόκειται για δρόμο 58 χλμ. Περίπου με διατομή 7 – 14 μέτρων αναπτυγμένος σε έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο, με πολλούς ελιγμούς και μικρές ακτίνες καμπυλότητας

Η σημερινή κατάσταση είναι δύσκολη δεδομένου ότι ο οδικός άξονας έχει σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο ιδιαίτερα με φορτηγά μεταφοράς προϊόντων από την Ευρώπη μέσω Ιταλίας όχι μόνο προς την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα , αλλά και προς τις λοιπές Βαλκανικές χώρες.

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού καθιστούν την προσπέραση ανεπίτρεπτη σε όλο το ορεινό κομμάτι του δρόμου από παράκαμψη Γραβιάς μέχρι την παράκαμψη Άμφισσας.

Ιστορικό :

Τη δεκαετία του '70 κατασκευάστηκε το τμήμα από Μπράλο έως Θερμοπύλες και συνδέθηκε έτσι η Ν.Ε.Ο Αθηνών – Λαμίας με τον εν λόγω άξονα.

Στα πλαίσια της κατασκευής του Π.Α.Θ.Ε. ολοκληρώθηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία ο ανισόπεδος κόμβος Θερμοπυλών.

Κατά διαστήματα και σχετικά πρόσφατα έχουν κατασκευασθεί τα τμήματα **Παράκαμψης Άμφισσας** (2^ο Κ.Π.Σ) και **Παράκαμψης Γραβιάς** (3^ο Κ.Π.Σ).

Στο υπόλοιπο τμήμα οι παρεμβάσεις είναι ελάχιστες σε σχέση με τις απαιτήσεις του δρόμου.

Μελέτες :

Με χρηματοδότηση από την εθνική Σ.Α.Μ ανατέθηκε από τη ΔΜΕΟ / Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε η μελέτη με τίτλο «**Μελέτη Βελτίωσης της Ε.Ο Μπράλλος – Άμφισσα**» η οποία εγκρίθηκε μόνο σε επιμέρους τμήματα σε ότι αφορά την αναγνωριστική μελέτη.

Στη συνέχεια της μελέτης αυτής και πρόσφατα το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε/ΕΥΔΕ /ΠΑΘΕ προκήρυξε νέα μελέτη για το τμήμα **Μπράλλος – Άμφισσα** με ημερομηνία υποβολής προσφορών την 26^η Μαΐου 2009.

Προβλήματα – Προτάσεις :

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη συγκεκριμένη χάραξη γιατί το δύσκολο ανάγλυφο της περιοχής απαιτεί σήραγγες και ο δρόμος αναγκαστικά θα περάσει σε περιοχή με στοές των μεταλλευτικών επιχειρήσεων.

Η κατηγορία της οδού θα πρέπει να προκύψει από εμπειριστατωμένη μελέτη και λειτουργική κατάταξη βάσει των ΟΜΟΕ.

Ε.Ο Άμφισσας – Αντιρρίου (μέχρι τα όρια των Ν. Αιτωλοακαρνανίας – Ευρυτανίας).

Υφιστάμενη Κατάσταση :

Δρόμος μήκους 90 χλμ. με διατομή που κυμαίνεται από 7 έως 11 μέτρα περίπου, αναπτυσγμένος και αυτός σε έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο. Το μεγαλύτερο μήκος του αποτελεί παραθαλάσσια χάραξη.

Ιστορικό :

Η παλαιά Εθνική Οδός ακολουθούσε ηπειρωτική διαδρομή μέσω Λιδορικού. Την δεκαετία του '70 κατασκευάστηκε η τωρινή χάραξη.

Στο συγκεκριμένο τμήμα, συνέχεια της **Ε.Ο Θερμοπυλών – Μπράλου - Άμφισσας**, οι μόνες επεμβάσεις πλην της συντήρησης των ασφαλτικών τα τελευταία χρόνια ήταν η αντιστήριξη των σκεπάστρων στη Χαμοπάσα με αγκύρια, αμέσως μετά το σεισμό του Αιγίου.

Μελέτες :

Από την ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ ανατέθηκε μελέτη που αφορά τμήμα μήκους 56 χλμ από το τέλος της παράκαμψης Άμφισσας (κόμβος Λιδορικού) μέχρι τον Άγιο Νικόλαο (Πορθμείο).

Ενημερωθήκαμε ότι ήδη υποβλήθηκε πρόταση – μελέτη αναγνώρισης οδού -αναγνωριστική γεωλογική – ΠΠΕΑ. Η μελέτη προτείνει χάραξη μήκους οδού 47 χλμ εκ των οποίων 5 χλμ περίπου σήραγγες και 1500 μέτρα περίπου γέφυρες. Περισσότερα στοιχεία δεν μας δόθηκαν δεδομένου ότι η μελέτη δεν έχει ακόμα εγκριθεί.

Προβλήματα – Προτάσεις :

Πρέπει άμεσα να δρομολογηθεί μελέτη και στα υπόλοιπα 30 χλμ μέχρι την παράκαμψη Ναυπάκτου και να προγραμματιστεί – χρηματοδοτηθεί η κατασκευή των έργων το συντομότερο.

Η κατηγορία της οδού θα πρέπει να προκύψει από εμπειριστατωμένη μελέτη και λειτουργική κατάταξη βάσει των ΟΜΟΕ.

Η δρομολόγηση και η ολοκλήρωση της μελέτης του συνολικού άξονα Θερμοπύλες – Μπράλος – Άμφισσα – Αντίρριο κρίνεται αυτονόητη, όπως άλλωστε και η σημασία της κατασκευής του συγκεκριμένου άξονα στα πλαίσια των κεντρικών Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.

Εθνική Οδός Θήβα – Λιβαδειά – Μπράλος (Θερμοπύλες)

Υφιστάμενη Κατάσταση :

Άξονας μήκους 150 χλμ. περίπου με διατομή που κυμαίνεται από 7 έως 12 μέτρα. Ο άξονας ταυτίζεται με την Π.Ε.Ο. Αθηνών –Λαμίας,

δρόμος που από τη δεκαετία του '60 και μετά που δόθηκε σε χρήση η Ν.Ε.Ο. παραμένει ως είχε.

Σήμερα το τμήμα Θήβας – Λιβαδειάς συνολικού μήκους 40 περίπου χλμ. έχει μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και λόγω της μικρής διατομής του κρίνεται πολύ επικίνδυνο.

Ιστορικό :

Πρόσφατα κατασκευάστηκαν **α)** η παράκαμψη Παλαιοχωρίου μήκους 3 χλμ περίπου με την οποία αποφεύγονται πια οι δύσκολοι ελιγμοί του συγκεκριμένου οικισμού, **β)** η παράκαμψη Κ. Τιθορέας μήκους περίπου 4 χλμ. έργο σημαντικό γιατί η διέλευση των φορτηγών έρχονταν κυριολεκτικά σε επαφή με τις βεράντες των κατοικιών και των καταστημάτων, **γ)** στη δεκαετία του '90 κατασκευάστηκε η παράκαμψη Λιβαδειάς και **δ)** τελευταία διαπλατύνθηκε το τμήμα από Χ.Θ: 3+500 (γέφυρα Καναβάρι) έως τη Χ.Θ: 9+000 (Διασταύρωση Βαγίων), (αρχή χλιομέτρησης από τέλος Θήβας).

Μελέτες :

Κατά διαστήματα και αποσπασματικά έχουν γίνει μελέτες από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και την Περιφέρεια. Οι πιο σημαντικές είναι :

- Μελέτη παράκαμψης Αλιάρτου
- Μελέτη ανισόπεδου κόμβου προς Μαυρομάτι, που βρίσκεται σε αρχικό στάδιο.
- Μελέτη διαπλάτυνσης της οδού από Χ.Θ.: 2+000 έως 12+800 (αρχή χλιομέτρησης από τέλος Θήβας), η οποία και υλοποιήθηκε στο τμήμα που προαναφέραμε. Στα πλαίσια της μελέτης το τμήμα από τη Χ.Θ: 2+000 έως Χ.Θ: 3+500, γέφυρα Καναβαρίου και ο ανισόπεδος κόμβος Βαγίων, είναι έτοιμα προς δημοπράτηση.
- Οι μελέτες παράκαμψης Θηβών οι οποίες άρχισαν την δεκαετία του '90 δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί λόγω ανεπαρκούς χρηματοδότησης.

Προτάσεις – Προβλήματα :

Κατά την άποψή μας πρέπει να αντιμετωπισθεί όλος ο άξονας **συνολικά και όχι αποσπασματικά** με την επικαιροποίηση των παλιών μελετών και την ανάθεση **ολοκληρωμένης μελέτης**.

Επισημαίνουμε τον συνεχή μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο ιδιαίτερα στο τμήμα Θήβα – Λειβαδιά και την επικινδυνότητα του δρόμου, (πολλά ατυχήματα).

Το γεωφυσικό ανάγλυφο της περιοχής επιτρέπει τις απαραίτητες επεμβάσεις χωρίς να απαιτούνται μεγάλα τεχνικά έργα υποστήριξης. Όπως προαναφέραμε ο δρόμος αυτός συνδέει τα μεγάλα κέντρα της Βοιωτίας με την πρωτεύουσα της περιφέρειας και την ευρύτερη ενδιαφέρουσα περιοχή Παρνασσού και Οίτης. Συνεπώς, από τεchnοοικονομικής άποψης είναι ένα αναπτυξιακό έργο με μεγάλη απόδοση που σχετικά εύκολα μπορεί να υλοποιηθεί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Από τα προαναφερόμενα αποδεικνύεται ότι η ανάπτυξη της περιοχής μας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την άμεση υλοποίηση των προτάσεων μας. Όμως

- Τα σημερινά δεδομένα της παγκόσμιας οικονομίας,
- Οι αδυναμίες της χώρας μας να σχεδιάζει να προγραμματίζει και να υλοποιεί μέσα από ολοκληρωμένες διαδικασίες,
- Η πολυνομία και η συνεχείς αλλαγές στις διατάξεις παραγωγής των έργων,
- Ο σημαντικός ετεροχρονισμός υλοποίησης των προγραμμάτων ανάπτυξης (Γ' ΚΠΣ και ΕΣΠΑ), αποτελούν αδυναμίες και περιορισμούς στην υλοποίηση των προτάσεών μας.

Σε Περιφερειακό επίπεδο η κατάσταση είναι δυσμενέστερη, με κύριες αιτίες:

- Τη διοικητική και οικονομική συσσώρευση αρμοδιοτήτων στο υδροκέφαλο κέντρο της Πρωτεύουσας
- Την ελλιπή στελέχωση των Υπηρεσιών μας

- Τη μόνιμη αδυναμία συνέργειας των προγραμμάτων με τους σχεδιασμούς και τα προγράμματα κεντρικού επιπέδου
- Την καθυστέρηση έγκρισης χωροταξικών υποβάθρων ανάπτυξης

Μέσα από την παραπάνω κατάσταση μέχρι σήμερα δεν υπήρξε ουσιαστική απόδοση. Από την Πολιτεία αναγνωρίσθηκαν οι προαναφερόμενες ανάγκες και κατ' επανάληψη, ανακοινώθηκαν σχεδιασμοί, χωρίς την παραγωγή έργου.

Ελπίζουμε, με την εργασία μας να υπάρξει η ανάλογη ευαισθητοποίηση. Την επόμενη φορά που η σύσκεψη θα γίνει στην περιοχή μας θα θέλαμε να μη συζητούνται για πολλαπλή φορά τα ίδια θέματα και οι ίδιοι οδικοί άξονες.