

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ  
ΑΠΟ ΑΜΦΙΚΛΕΙΑ ΕΩΣ ΛΑΜΙΑ  
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΤΗΣ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ  
& ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ  
ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΖΩΒΟΪΛΗ  
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΖΙΒΑΡΑΣ  
ΑΝΝΑ ΧΑΛΚΙΔΟΥ

Λαμία φεβρουάριος 2001

**τεχνικό επιμελητήριο ελλάδας  
τμήμα ανατολικής στερεας**



**επιπτώσεις στην περιοχή  
απο αμφικλεία εως λαμία  
απο την παρακαμψη της  
σιδηροδρομικης γραμμης  
& προτεινομενες λυσεις**

**ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ  
αθανασια ζωβοϊλη  
δημητρης τζιβαρας  
αννα χαλκιδου**

**λαμία φεβρουαριος 2001**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	1
<b>1. ΓΕΝΙΚΑ .....</b>	<b>3</b>
1.1 Διαδρομή υπάρχουσας Σιδηροδρομικής γραμμής από Κ. Τιθορέα μέχρι Σ.Σ. Λιανοκλαδίου .....	5
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί .....	6
Φωτογραφικό υλικό .....	7
1.1.1 Ιστορικά στοιχεία .....	9
1.1.2 Φωτογραφικό υλικό .....	13
1.2 Κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση περιοχών .....	15
1.2.1 Γεωγραφική θέση – Έκταση – Διοικητική Υπαγωγή – Οικισμοί ....	17
1.2.2 Ιστορικά Στοιχεία .....	20
1.2.3 Γεωγραφικά – Πληθυσμιακά στοιχεία .....	23
1.2.4 Στατιστικά στοιχεία .....	24
1.2.5 Γεωλογία - Τεκτονική Περιοχής .....	28
1.2.6 Φυσικό Περιβάλλον – Τουριστικά .....	28
1.2.7 Πολιτιστικές Δραστηριότητες .....	32
1.3 Οδικό δίκτυο ευρύτερης περιοχής .....	34
1.3.1 Υπάρχον οδικό δίκτυο .....	34
1.3.2 Υπό μελέτη οδικό δίκτυο .....	36
<b>2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ .....</b>	<b>39</b>
2.1.1 Περιγραφή Νέας Χάραξης .....	39
2.1.2 Σταθμοί .....	40
2.2 Επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο .....	41
2.3 Επιπτώσεις στους οικισμούς .....	42

<b>3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>44</b>
3.1 Διατήρηση γραμμής – Πιθανές επεκτάσεις .....	44
3.1.1 Απαιτούμενες ενέργειες .....	46
3.2 Τουρισμός .....	48
3.2.1 Γενικά .....	48
3.2.2 Πλαίσιο και προϋποθέσεις τουριστικής ανάπτυξης .....	54
3.2.2.1 Ειδικές δράσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας .....	54
3.2.2.2 Κατοχύρωση και προστασία περιβάλλοντος .....	55
3.2.3 Επιμέρση τουριστικών προτάσεων στα τοπικά σχήματα .....	58
□ Μέτρα ανάπτυξης Παρνασσού .....	58
□ Μέτρα ανάπτυξης Οίτης .....	62
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	<b>64</b>
<b>4. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ</b> .....	<b>65</b>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το κάθε μέσο μεταφοράς έχει να επιτελέσει το δικό του ρόλο στην κάλυψη των μεταφορικών αναγκών. Ο τρόπος με τον οποίο συνυπάρχουν τα διάφορα μέσα μεταφοράς, άλλοτε είναι συμπληρωματικός και άλλοτε είναι ανταγωνιστικός. Το όφελος της κοινωνίας θα είναι το μέγιστο δυνατόν αν πετύχουμε σε μεγαλύτερο βαθμό τη συνεργασία, κι επομένως τη συμπληρωματικότητα των μέσων μεταφοράς, ώστε να μπορούμε να μιλάμε για ένα σύστημα μεταφορών. Για να λειτουργεί ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικά, θα πρέπει κάθε επιμέρους τμήμα του, δηλαδή κάθε μέσο μεταφοράς, να αξιοποιείται και να αναπτύσσεται ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, και κυρίως ανάλογα με τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα. Ο στόχος αυτός ανταποκρίνεται στη βούληση όλων για την καθιέρωση καλύτερης ισορροπίας μεταξύ των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών για οικολογικούς και κοινωνικούς λόγους.

# κεφάλαιο



---

(ανάλυση δεδομένων – παρουσίαση)

ΓΕΝΙΚΑ

## 1. ΓΕΝΙΚΑ

Η Σιδηροδρομική γραμμή από Αθήνα – Θεσσαλονίκη αποτελεί τον κορμό του Ελληνικού Σιδηροδρομικού δικτύου αφού ενώνει τη νότια με τη βόρεια Ελλάδα και δίδει πρόσβαση στο εξωτερικό μέσω Τουρκίας, Βουλγαρίας και πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΟΣΕ για τον εκσυγχρονισμό του άξονα προβλέπονται τα ακόλουθα:

- Διπλασιασμό τμημάτων του άξονα με βελτίωση της χάραξης (γραμμές υψηλών ταχυτήτων).
- Ανακαίνιση της υποδομής της υπάρχουσας γραμμής όπου απαιτείται.
- Βελτίωση της διάταξης των σταθμών του άξονα.
- Κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων στα τμήματα που προβλέπεται να αναπτυχθούν υψηλές ταχύτητες.
- Συμπλήρωση της σηματοδότησης και των τηλεπικοινωνιών.
- Προμήθεια κατάλληλου τροχαίου υλικού υψηλών ταχυτήτων.
- Ηλεκτροκίνηση.

Σκοπός του συνολικού αναπτυξιακού προγράμματος του ΟΣΕ είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου και πλήρους ανταγωνιστικού δικτύου, με αναβαθμισμένες συνθήκες εκμετάλλευσης, το οποίο θα μπορεί να ανταγωνίζεται επιτυχώς με τις οδικές μεταφορές, αποκτώντας το μεταφορικό έργο που του αναλογεί, προσελκύοντας μεγάλα μερίδια έργου από τις οδικές μεταφορές (και τις αεροπορικές μεταξύ Αθηνών – Θεσσαλονίκης).

Ειδικότερα για την περιοχή του άξονα από Κ. Τιθορέα έως Σ.Σ. Λιανοκλαδίου ο εκσυγχρονισμός της γραμμής, σύμφωνα με τις εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν, απαιτεί ριζική αλλαγή της χάραξης εγκαταλείποντας εξ' ολοκλήρου την παλαιά διαδρομή. Αυτό από τη μια επιτρέπει την επίτευξη των στόχων που αρχικά τέθηκαν από τον ΟΣΕ για τη χρηστικότητα, τον

εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του έργου. Από την άλλη μεριά ένα μεγάλο τμήμα της Κεντρικής Στερεάς Ελλάδας όπου για πολλά χρόνια χρησιμοποιούσε, «στήριζε» και εξάρτησε τους ρυθμούς ζωής και ανάπτυξης του από την ύπαρξη του σιδηροδρόμου, αποκόπτεται από αυτόν.

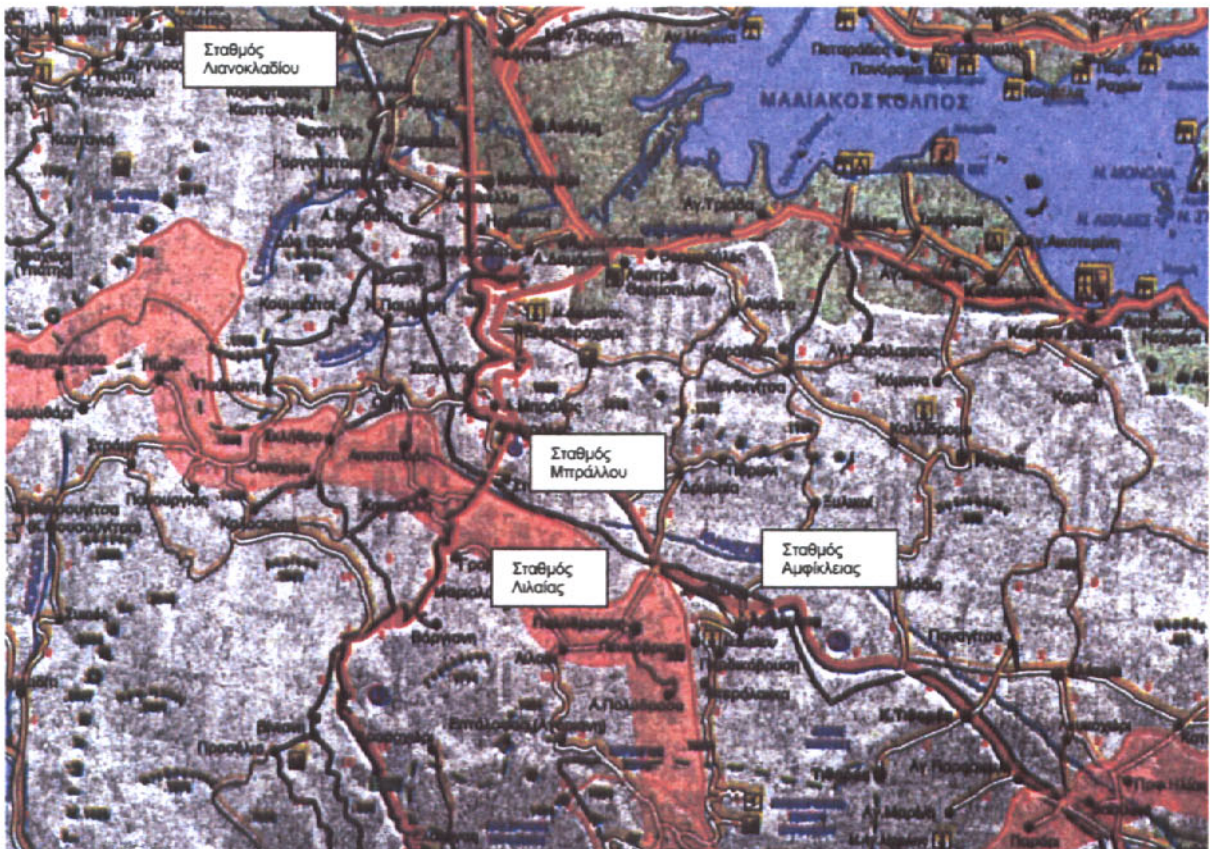
### 1.1 Διαδρομή υπάρχουσας Σιδηροδρομικής γραμμής από Κ. Τιθορέα μέχρι Σ.Σ. Λιανοκλαδίου

Η σιδηροδρομική γραμμή μετά την Τιθορέα αρχίζει μια συνεχή αλλά ομαλή ανάβαση προς το Μπράλλο της επαρχίας Παρνασσίδος, όπου η ομώνυμη σήραγγα μήκους 2.107μ. μεγαλύτερη του δικτύου, διαπερνά τον ορεινό όγκο. Το ψηλότερο σημείο 409μ. βρίσκεται στη μέση της σήραγγας, και η μέγιστη κλίση φτάνει το 21<sup>0</sup>/<sub>00</sub>. Η κατάβαση του Μπράλλου από την πλευρά του Λιανοκλαδίου είναι εντυπωσιακή και δίνει την αίσθηση θέας από αεροπλάνο. Στο τμήμα αυτό που συγκαταλέγεται από τα πλέον απόκρημνα της Ευρώπης, υπάρχουν τα περισσότερα τεχνικά έργα της γραμμής : πλήθος σηράγγων, γεφυρών και υποστηριγμάτων. Η μέγιστη κλίση ανέρχεται στο 20<sup>0</sup>/<sub>00</sub> και η ακτίνα καμπυλότητας στα 300μ.. Εκτός από τις σήραγγες, σημαντικές είναι και οι γέφυρες της Παπαδιάς, μήκους 341μ., του Ασωπού, μήκους 179μ., του Γοργοποτάμου, μήκους 219μ., και της Μανδρίτσας, μήκους 87μ.. Το τοπίο είναι επιβλητικό και τα βουνά με την πυκνή βλάστηση διαδέχονται το ένα μετά το άλλο. ( Χάρτης 6)

Όσοι έχουν ταξιδέψει προς Λαμία ή Λάρισα θα έχουν σίγουρα εντυπωσιαστεί από την παρθένα φύση και την ομορφιά της διαδρομής από το Μπράλλο έως το Γοργοπόταμο. Αλλεπάλληλες χαράδρες μέσα στα δασωμένα βουνά, με μοναδική θέα όταν από το τραίνο αντικρίζεις ξαφνικά το Λαμιώτικο κάμπο. Δεν είναι λίγοι οι επιβάτες των τρένων που σηκώνονται από τις θέσεις τους για να χαζέψουν την επιβλητική γέφυρα του Γοργοποτάμου, ενώ στο εντυπωσιακό τοπίο της χαράδρας του Ασωπού υπάρχει ακόμη η μαρμάρινη πλάκα που τοποθέτησαν οι Γερμανοί για να τιμήσουν εκείνους που σκοτώθηκαν τον Αύγουστο του '43. Στο βάθος του ορμητικού Ασωπού, διακρίνονται σκουριασμένα απομεινάρια σιδηροδοκών και η σκοτεινή είσοδος της παλιάς σήραγγας στέκει στο κενό.

## Σιδηροδρομικοί Σταθμοί

- Αμφίκλειας
- Λιλαίας
- Μπράλλου
- Λιανοκλαδίου



## Φωτογραφικό υλικό



Φωτ.1 : Στη μεταπολεμική αυτή φωτογραφία εικονίζεται η νέα γέφυρα Ασωπού, με εμπορικό τρένο που έλκεται από ντιζελάμαξα.



Φωτ.2 : Η νέα γέφυρα του Ασωπού, φωτογραφημένη το Μάιο του 1987 από το σημείο, που βρίσκονται τα φυλάκια της Φρουράς.



Φωτ.3 : Σημερινή όψη της γέφυρας του Γοργοποτάμου, ενώ διέρχεται η τοπική αμαξοστοιχία Πειραιά – Λάρισας. Τα δύο μεσαία και τα δύο δεξιά βάθρα ανατινάχτηκαν το 1942.



Φωτ.4 : Ο σταθμός της Αμφίκλειας (Δαδί) φιλοξενούσε προπολεμικά μηχανοστάσιο με ατμάμαξα εφεδρείας.

### 1.1.1 Ιστορικά στοιχεία

*Ο σιδηρόδρομος στο εξωτερικό:*

Ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιήθηκε αρχικά στην Αγγλία με ξύλινες ράγες το 1670. Περί τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα οι ράγες έγιναν σιδερένιες. Ο κύριος σιδηρόδρομος άρχισε να εμφανίζεται τον αιώνα αυτό οπότε και ανακαλύφθηκε η ατμομηχανή. Έπειτα από πολλά πειράματα οι δύο Άγγλοι μηχανικοί Τρέβιθικ και Βίβιαν πήραν το 1802 το πρώτο δίπλωμα ευρεσιτεχνίας μια και κίνησαν την πρώτη ατμάμαξα που έτρεχε σε σιδερένιες ράγες, στα ορυχεία Μέρθαϋρ στην Ουαλία. Το 1814 ο Τζωρτζ Στέφενσον κατασκεύασε την πρώτη εξελιγμένη ατμομηχανή με μέση ωριαία ταχύτητα που δεν ξεπερνούσε τα 20 χλμ. την ώρα. Ο γάλλος μηχανικός Μαρκ Σέγκεν επινόησε τον αυλοφόρο λέβητα ανεβάζοντας έτσι την ταχύτητα σε 32χλμ. την ώρα. Η πρώτη ατμομηχανή με αυλοφόρο λέβητα χρησιμοποιήθηκε στη γραμμή Λίβερπουλ – Μάντσεστερ, που εγκαινιάστηκε το 1830.

Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε και στην υπόλοιπη Αγγλία, την Ευρώπη και την Αμερική. Οι σπουδαίες εξελίξεις πραγματοποιήθηκαν με την εφαρμογή της ηλεκτρικής έλξης και την εφαρμογή μηχανή Ντίζελ.

*Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα:*

Το 1843 ο Αλ. Ραγκαβής πρότεινε να συνδεθούν σιδηροδρομικά η Αθήνα με τον Πειραιά, αλλά η πρόταση του δεν έφερε αποτέλεσμα. Το 1853 ψηφίστηκε το πρώτο νομοθέτημα για την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, αλλά και σε αυτό το Νομοθέτημα δε δόθηκε συνέχεια. Το 1867 συστάθηκε η εταιρεία «Εταιρεία του απ' Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου» και στρώθηκε η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα. Το 1880 η ελληνική εταιρεία μεταλλουργιών Λαυρίου κατασκεύασε τη γραμμή Λαυρίου. Στο μεταξύ, η κυβέρνηση Βούλγαρη είχε υπογράψει σύμβαση κατασκευής για τη γραμμή Πειραιά – Αθήνα – Λαμίας και τη γραμμή Πόρτο Ράφτη – Αθήνας – Κορίνθου – Αιγίου – Πάτρας και Αντίρριου – Μεσολογγίου – Πρέβεζας. Και πάλι όμως οι συμβάσεις αυτές δεν έφεραν κανένα αποτέλεσμα. Σοβαρότερες συζητήσεις έγιναν επί κυβερνήσεως Τρικούπη. Σ' αυτό συντέλεσαν και οι επιπτώσεις που

θα είχε από εμπορικής άποψης η διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ και τα οικονομικά οφέλη από την πρόσκτηση της Θεσσαλίας. Το 1895 η Ελλάδα είχε σιδηροδρομικό δίκτυο 916 χλμ.. Το δίκτυο των ΣΕΚ ήταν έτοιμο πριν από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το 1916 κατασκευάστηκε η γραμμή Παπαπούλι – Πλατύ με την οποία το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ενώθηκε με το κύριο Ευρωπαϊκό και Τουρκικό Δίκτυο. Τέλος το 1937, το μήκος των Ελληνικών σιδηροδρόμων έφτανε τα 2.650 χλμ.. Σήμερα το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 2576 χλμ..

Ο ΟΣΕ διενεργεί τα παρακάτω δρομολόγια Εσωτερικού.

- Αθήνα-Λιαν/δι-Παλαιοφάρσαλα-Λάρισα-Πλατύ-Θεσ/νίκη και αντίστροφα
- Θεσ/νίκη-Σέρρες-Δράμα-Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο και αντίστροφα
- Λάρισα-Κατερίνη-Θεσ/νίκη και αντίστροφα
- Πειραιάς-Αθήνα-Οινόη-Χαλκίδα και αντίστροφα
- Βόλος-Παλαιοφάρσαλα-Τρίκαλα-Καλαμπάκα και αντίστροφα
- Λάρισα -Βελεστίνο-Βόλος και αντίστροφα
- Θεσ/νίκη-Συνοριακοί Σταθμοί-Θεσ/νίκη
- Θεσ/νίκη-Βέροια-Νάουσα- Έδεσσα-Κοζάνη-Φλώρινα και αντίστροφα
- Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος-Διακοπτό-Ρίο-Πάτρα και αντίστροφα
- Πάτρα-Καβάσιλα-Πύργος-Κυπαρισσία-Καλαμάτα και αντίστροφα
- Πειραιάς-Αθήνα-Λουτράκι και αντίστροφα
- Διακοπτό-Μέγα Σπήλαιο-Καλάβρυτα και αντίστροφα
- Άργος-Ναύπλιο και αντίστροφα
- Πύργος-Κατάκωλο-Πύργος
- Πύργος-Αλφειός-Ολυμπία και αντίστροφα
- Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος-Ναύπλιο-Τρίπολη-Καλαμάτα και αντίστροφα

Μεταφορικό έργο το Οργανισμού Σιδηροδρομικών Ελλάδος (ΟΣΕ)

<b>Επιβάτες, Εμπορεύματα, Εισπράξεις</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
Μεταφερθέντες επιβάτες (χιλ.)	12.253	11.819	11.747	11.249
Σιδηροδρόμων	12.253	11.819	11.747	11.249
Αυτοκινήτων ΟΣΕ	---	---	---	---
Χιλιομετρικοί επιβάτες (εκατ.)	1.995	2.004	1.726	1.399
Σιδηροδρόμων	1.995	2.004	1.726	1.399
Αυτοκινήτων ΟΣΕ	---	---	---	---
Μεταφερθέντα εμπορεύματα (χιλ. τόνοι)	3.542	3.396	3.417	1.375
Χιλιομετρικοί τόνοι εμπορευμάτων (εκατ.)	605	563	523	325
Εισπράξεις (εκατ. Δρχ.)	20.018	22.386	23.638	21.186

### *Η Ιστορία της γραμμής Αμφίκλειας – Σ.Σ. Λιανοκλαδίου:*

Τον Ιούνιο του 1870 η κυβέρνηση Δ. Βούλγαρη δέχεται την πρόταση του Γάλλου μηχανικού Πιάτ και υπογράφεται σύμβαση για την κατασκευή γραμμής Πειραιά – Συνόρων (Λαμία). Ο Πιάτ το Γενάρη του 1873 παρά τις διαβεβαιώσεις του ότι υποστηρίζεται από Γάλλους και Βέλγους τραπεζίτες, δεν κατορθώνει να σχηματίσει εταιρεία. Η κυβέρνηση Δεληγιώργη δέχεται την πρόταση του ομίλου Ελλήνων Κεφαλαιούχων με εκπρόσωπους, τον Α. Συγγρό και το Σ. Σκουλίδη της τράπεζας Κων/πολης, για την κατασκευή της γραμμής Πειραιά – Λαμίας – Συνόρων. Υπογράφεται σχετική σύμβαση που επικυρώνεται με τον Νόμο ΥΞΒ' της 30-5-1873.

Ιδρύεται από τους νέους αναδόχους η εταιρεία του «Λαμιακού Σιδηροδρόμου» με την οποία αποφασίζει να συνεργαστεί η Γενική Πιστωτική Τράπεζα. Μετά από πολλές διαφωνίες το έργο δεν προχωρά στον επιθυμητό βαθμό.

Το Μάρτιο του 1900 έπειτα τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897 που έδειξε πόσο απαραίτητη είναι η σιδηροδρομική γραμμή από Πειραιά μέχρι τα Οθωμανικά Σύνορα, ανανεώνεται το ενδιαφέρον για τη συνέχιση της γραμμής. Αποφασίζεται και υπογράφεται σύμβαση σύμφωνα με την οποία η γραμμή θα περνά μέσα ή κοντά από τις πόλεις Αθήνας, Θηβών, Λιβαδειάς, Λιανοκλαδίου. Σε ειδικό άρθρο της σύμβασης περιλαμβάνεται όρος για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής με τμήμα οδοντωτής ράβδου από Λιβαδειά ή Μπράλλο προς Κορινθιακό Κόλπο.

Στις 5 Απριλίου του 1904 γίνονται τα εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλλου και τον Ιούλιο του 1905 αρχίζει η εκμετάλλευση του τμήματος Δαδιού - Λιανοκλαδίου.

Το μεταφορικό έργο των σιδηροδρόμων στην κινητοποίηση του '40 ήταν σπουδαίο. Στις 25 Νοεμβρίου του 1942, 150 αγωνιστές του ΕΛΛΑΣ με επικεφαλής τον Άρη Βελουχιώτη, 60 αγωνιστές του Ζέρβα και 12 Άγγλοι σαμποτέρ ανατινάσσουν την γέφυρα του Γοργοποτάμου (φωτ.5) ανακόπτοντας έτσι για αρκετές βδομάδες τον ανεφοδιασμό των Γερμανών στην Αφρική ανανεώνοντας το ηθικό σε όλη την κατεχόμενη Ευρώπη. Έπειτα από μακροχρόνιο σχεδιασμό στις 21 Ιουνίου του 1943 πραγματοποιείται η ανατίναξη της γέφυρας του Ασωπού (φωτ.7,φωτ.8) όπου αποτελεί, το

δεύτερο μεγάλο πλήγμα για τους Γερμανούς. Οι ζημιές του σιδηροδρομικού δικτύου από τον πόλεμο υπήρξαν τεράστιες και ολοκληρώθηκαν με την αποχώρηση των Γερμανών το φθινόπωρο του '44 που κατέστρεψαν το τροχαίο υλικό και όλα τα μεγάλα τεχνικά έργα. Το '47 ξεκινά η αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Στις 9 Ιουνίου 1949 παραδίδεται για εκμετάλλευση το τμήμα Τιθορέας – Λαμίας με τη σημερινή του μορφή.

### 1.1.2 Φωτογραφικό υλικό



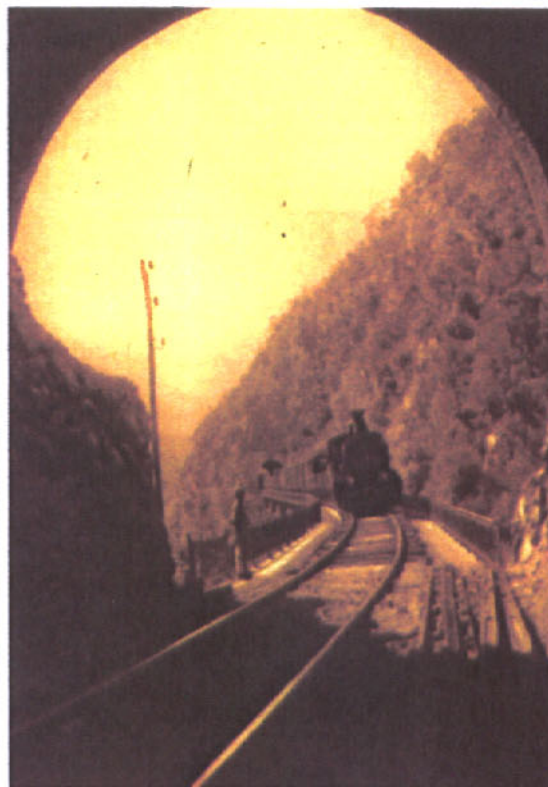
Φωτ.5 : Η Γέφυρα Γοργοποτάμου στην αρχική της μορφή ενώ διέρχεται το Simplon Orient Express.



Φωτ.6 : Αποκατεστημένη η γέφυρα της Παπαδιάς (περιοχή Μπράλλου) στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια με το Simplon Orient Express.



Φωτ.7 : Η παλιά γέφυρα του Ασωπού προπολεμικά.  
Ο κεντρικός φορέας της αποτελείται από τριαρθρωτό τόξο.



Φωτ.8: Εμπορική αμαξοστοιχία των αρχών της δεκαετίας του 1930 περνά  
από την παλιά γέφυρα του Ασωπού ποταμού στο Μπράλλο.

## 1.2 Κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση περιοχών

Οι περιοχές που περιγράφονται πιο κάτω έχουν κοινά γενικά χαρακτηριστικά παρουσιάζοντας ως τυπική εικόνα, αυτή της εγκατάλειψης – ερήμωσης και πληθυσμιακής συρρίκνωσης λόγω της συγκέντρωσης στα πεδινά αστικά κέντρα καθώς και λόγω της ανισοβαρής ανάπτυξης του Παρνασσού από τη μεριά της Αράχοβας. Οι αιτίες που συνέβαλλαν στη μείωση του πληθυσμού, είναι κυρίως οικονομικής φύσεως (έλλειψη απασχόλησης) και επιπλέον σχετίζονται με το σκληρό Ηπειρωτικό κλίμα που επικρατεί στην περιοχή.

Η έλλειψη κοινωνικής υποδομής, ο αποκλεισμός των περιοχών αυτών από τις εξελίξεις και την επικαιρότητα, αποτελούν πρόσθετο παράγοντα ενίσχυσης της φυγής από τις αγροτικές περιοχές. Τα περισσότερα χωριά κατοικούνται από ηλικίες γεροντικές με απασχόληση στον Πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, υλοτομία). Το μικρό χωριό με την μονοκαλλιέργεια, το μικρό εμπορικό κέντρο της περιοχής, το κοντινό μεγάλο αστικό κέντρο (Λαμία) με το οποίο η οικονομία των παραπάνω περιοχών συνδέεται ποικιλοτρόπως, αποτελούν στοιχεία ενός ενιαίου παραγωγικού συνόλου στο οποίο οι μεταβολές στην ανάπτυξη του κέντρου αποδιοργάνωσαν, με εξαιρετικά αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή της υπό μελέτη ορεινής περιοχής.

Ο πληθυσμός στη συντριπτική του πλειοψηφία ασχολείται με τη γεωργία και την κτηνοτροφία, ακολούθησε την πτωτική πορεία της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα, και σήμερα είναι περίπου στο 20% του επιπέδου της δεκαετίας του 1950, στο ίδιο επίπεδο όσο και οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα. Η μείωση του πληθυσμού αυτοτροφοδοτείται καθώς οι μικρές κοινωνίες δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των νέων που αναγκαστικά εγκαταλείπουν τον τόπο τους.

Παρόλα αυτά οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο του διπλασιασμού των κατοίκων κατά του θερινούς μήνες, καθώς και δημιουργείται μια τάση επιστροφής στην πατρογονική εστία για το Σαββατοκύριακο.

Ειδικότερα για την περιοχή Πολύδροσου έχει παρατηρηθεί έντονη οικιστική και τουριστική ανάπτυξη και αποτελεί εξαίρεση της υπόλοιπης περιοχής ανοίγοντας δρόμο για την αναβάθμιση της περιοχής.

Βασικός ανασταλτικός παράγοντας, είναι η κακή βατότητα αυτών των περιοχών που αν συνδυαστεί με πιθανές χιονοπτώσεις κάνει την περιοχή απρόσιτη.

### 1.2.1 Γεωγραφική θέση – Έκταση – Διοικητική Υπαγωγή – Οικισμοί

Η υπό εξέταση περιοχή βρίσκεται κυρίως στο Νομό Φθιώτιδας και εν μέρει στο Ν. Φωκίδας, και διοικητικά υπάγεται στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Εκτείνεται από την περιοχή της κοιλάδας του Κηφισού ποταμού σε υψόμετρο 150 μ., που σχηματίζεται ανατολικά από το όρος Καλλίδρομο (υψόμετρο 1402μ.), και δυτικά από τον Παρνασσό (υψόμετρο 2316μ.) και την Οίτη (υψόμετρο 2152μ.). Βόρεια από τον ορεινό όγκο εκτείνεται ο κάμπος της Λαμίας με υψόμετρα κάτω των 50μ..

Οι οικισμοί που εντάσσονται στην υπό μελέτη περιοχή και επηρεάζονται από την αλλαγή της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής, άλλες σε μέγιστο βαθμό και άλλες, σε μικρότερο είναι:

A/A	Δημοτικά Διαμερίσματα	Νέοι ΟΤΑ
1	Αμφίκλεια	Δήμος Αμφίκλειας
2	Δρυμαία	
3	Ξυλικοί	
4	Παλαιοχώρι (Δωριέων)	
5	Μπράλλος	
6	Τιθρώνιο	
7	Γραβιά	Δήμος Γραβιάς
8	Μαριολάτα	
9	Καλοσκοπή	
10	Καστέλλια	
11	Βάργιαννη	
12	Πολύδροσος	Δήμος Παρνασσού
13	Επτάλοφος	
14	Λιλαία	
15	Παύλιανη	Κοινότητα Παύλιανης
16	Ελευθεροχώρι	Δήμος Γοργοποτάμου
17	Οίτη	



Νέοι ΟΤΑ Νομού Φθιώτιδας



Νέοι ΟΤΑ Νομού Φωκίδας

### 1.2.2 Ιστορικά Στοιχεία

Αμφίκλεια: Στη βορειοανατολική πλευρά του Παρνασσού και σε υψόμετρο 425μ. είναι χτισμένη από αρχαιοτάτων χρόνων η ιστορική Αμφίκλεια. Η ωραία αυτή κωμόπολη διατηρεί το όνομα της αρχαίας πόλεως των Φωκαίων Αμφίκλεια, που βρισκόταν σε ύψωμα βορειοδυτικά της σημερινής. Ο Πausanίας μας πληροφορεί ότι το αρχικό της όνομα ήταν Οφίτεια. Κατά τα μεσαιωνικά χρόνια ονομάστηκε Δαδί. Ο Ηρόδοτος αναφέρει πως ο Ξέρξης, προελαύνοντας προς την Αθήνα, μετά τις Θερμοπύλες, κατέστρεψε ολοσχερώς την Αμφικέαν, όνομα, που είχε πριν μετονομαστεί σε Αμφίκλεια. Με το όνομα Δαδί συνέχισε τον ιστορικό της ρόλο κατά τη Βυζαντινή εποχή, τη Φραγκοκρατία και κατά τη διάρκεια της Ελληνικής επανάστασης του 1821. Το έτος 1969 έγιναν ανασκαφές στην περιοχή της Αμφίκλειας από την Εφορία Αρχαιοτήτων Θηβών σε μυκηναϊκούς τάφους του 13<sup>ου</sup> π.χ. αιώνα.

Τα αξιόλογα ευρήματα που ήρθαν στο φως μαρτυρούν ότι η ιστορία της Αμφίκλειας είναι μακρά και χάνεται στα βάθη των προϊστορικών χρόνων. Την ίδια πλαγιά του Παρνασσού όμως συντροφεύουν ο μεταβυζαντινός ναΐσκος Αι-Γιάννης ο Κυνηγός και το ιστορικό μοναστήρι του Δαδιού αφιερωμένο στο όνομα της Παναγίας. Ο Αι-Γιάννης είναι μονόκλιτο εκκλησάκι με αντηρίδες εξωτερικώς και ωραιότατες τοιχογραφίες λαϊκής τέχνης εσωτερικώς.

Δρυμαία : Αρχαία πόλη της Φωκίδας στο Καλλίδρομο. Βρέθηκαν λείψανα τειχών μικρής τριγωνικής πόλεως. Εδώ υπήρχε ναός της Θεσμοφόρου Δήμητρας όπου και τελούνταν τα θεσμοφόρια.

Τιθρώνι : Πόλη βόρεια της Αμφίκλειας καταστραφείσα και αυτή όπως και η Αμφίκλεια. Ίχνη ερειπίων.

Πολύδροσος: Βρίσκεται σ' έναν χώρο που έχει μαρτυρημένη ύπαρξη και ιστορική συνέχεια από την εποχή του Ομήρου μέχρι σήμερα. Τα αρχαιολογικά ευρήματα και τα διασωθέντα μνημεία πιστοποιούν ότι το σημερινό χωριό είναι στον ευρύτερο γεωγραφικά χώρο που ήκμασε η πλούσια Λίλεια, η οποία αναφέρεται ήδη στον Όμηρο και η επίσης φωκική πόλη Έρωχος που μνημονεύεται από τον Ηρόδοτο. Η ύπαρξη στην περιοχή αξιόλογης

βυζαντινής εκκλησίας της Παναγίας της Μαυρομαντήλας, μαρτυρεί ότι στα μεσαιωνικά χρόνια υπήρχε ακμαίος οικισμός τις ανάγκες του οποίου θα εξυπηρετούσε σίγουρα η εκκλησία. Σε απόσταση 2χλμ. στις Β.Δ. υπώρειες του Παρνασσού βρίσκεται βυζαντινό μνημείο μεγάλης αξίας.

Επτάλοφος: Κατά τους βυζαντινούς χρόνους υπήρξε καταφύγιο των βυζαντινών αυτοκρατόρων Κομνηνών πολλοί από τους οποίους ρίζωσαν και έμειναν γι' αυτό και αφθονεί το όνομα Κομνάς. Στον αγώνα του '21 πήραν μέρος πολλοί Αγοριανίτες με πρωταγωνιστές τους Κόμνα και Θεόδωρο Τράκα. Ο γιος του Τράκα Σταμάτης έπεσε πολεμώντας στην πολιορκία των Σαλώνων.

Λιλαία : Η Λιλαία, λένε πως ήταν μια από τις ονομαζόμενες νεραίδες και κόρη του Κηφισού και πως από τη νύμφη αυτή πήρε το όνομά της η πόλη. Οι κάτοικοι της, όπως αναφέρει ο Πausανίας στα Φωκικά, πολιορκήθηκαν από τους Μακεδόνες. Στη Λιλαία υπήρχε θέατρο, αγορά, λουτρά καθώς και ένα ιερό του Απόλλωνα και της Άρτεμης. Στο Παλιόκαστρο, στην τειχισμένη πόλη της αρχαίας Λιλαίας, ξεχωρίζει μια μικρή ακρόπολη οριζόμενη με τείχος και ορθογώνιους πύργους στα δυτικά και με γκρεμό ανατολικά.

Γραβιά: Χωριό της Φωκίδας στα σύνορα του νομού Φθιώτιδας γνωστό από την αντίσταση και τις μάχες που δόθηκαν στο ομώνυμο χάνι. Ν.Α. της Γραβιάς σε απόσταση 5 χλμ. πάνω στις πλαγιές του Παρνασσού υπάρχει το μοναστήρι «Κοίμησης της Θεοτόκου ή Πανάσαρη» βυζαντινού ρυθμού χτισμένο το 1517 μ.Χ. Β.Δ. της Γραβιάς και σε απόσταση ενός χλμ. περίπου βρίσκονται τα ερείπια οχύρωσης της αρχαίας πόλης «ΚΥΤΙΝΙΟ» που ήταν μια από τις πόλεις της Δωρικής Τετράπολης και έχει κηρυχθεί σαν αρχαιολογικός χώρος. Νότια της Γραβιάς σώζονται ερείπια της αρχαίας οχύρωσης της πόλης ΒΟΙΟΝ της Δωρικής Τετράπολης, και αυτός ο χώρος έχει κηρυχθεί αρχαιολογικός.

Βάργιαννη: Γνωστή από τη μεγάλη μάχη στις 14 Σεπτεμβρίου 1824 που έληξε με νίκη των Ελλήνων και συντριβή των Τούρκων.

Καλοσκοπή: Επί Φραγκοκρατίας, μαρτυρείται η ύπαρξη του χωριού το οποίο κήκε από τους Γερμανούς στην κατοχή αλλά ξαναχτίστηκε.

Καστέλλια: Χτίστηκε στην περίοδο της Φραγκοκρατίας από το Φράγκο ηγεμόνα Βονιφάτιο Μομφερατικό. Την εποχή εκείνη έλαβε το όνομά του που σημαίνει κάστρο και φρούριο τα ερείπια του οποίου σώζονται στο παλαιό χωριό «Παλαιοκάστελλο». Μετά την επανάσταση του '21 οι κάτοικοι μεταφέρθηκαν σε απόσταση 7χλμ. και έχτισαν το νέο χωριό. Πάνω από το σημερινό νεκροταφείο εκείτο η αρχαία Δωρική πόλη Ερινεός.

Μαριολάτα: Η αρχική ονομασία του χωριού όπως μνημονεύεται και στο Θουκιδίδη (Α107) ήταν Βοιόν ενώ αργότερα ο Πausανίας την αναφέρει ως «Χαράδρα», η οποία καταστράφηκε μαζί με τις άλλες Φωκικές πόλεις από τους Πέρσες στην κάθοδό τους προς Αθήνα.

### 1.2.3 Γεωγραφικά – Πληθυσμιακά στοιχεία

Δημοτικό Διαμέρισμα	Πληθυσμός	Έκταση (στρ.)	ΜΣΥ(μ.)	Περιοχή Διοικ. Υπαγωγής
Αμφίκλεια	3239	108.124	408	Αμφίκλεια
Ξυλικοί	191	32.323	630	Αμφίκλεια
Δρυμαία	439	32.648	520	Αμφίκλεια
Τιθρώνι	138	21.375	660	Αμφίκλεια
Παλαιοχώρι	529	20.568	500	Αμφίκλεια
Μπράλλος	781	14.328	507	Αμφίκλεια
Πολύδροσος	1389	38.672	400	Παρνασσός
Επτάλοφος	600	-	950	Παρνασσός
Λιλαία	459	15.565	330	Παρνασσός
Γραβιά	887	25.829	450	Γραβιά
Βάργιανη	117	-	880	Γραβιά
Καστέλλια	779	-	450	Γραβιά
Καλοσκοπή	334	-	1100	Γραβιά
Μαριολάτα	539	21.254	380	Γραβιά
Ελευθεροχώρι	120	19.479	740	Λαμία
Οίτη	316	21.984	636	Λαμία
Παύλιανης	518	38.468	950	Λαμία

### 1.2.4 Στατιστικά στοιχεία

Υπηρεσίες	Δήμος Αμφίκλειας	Δήμος Γοργοποτάμου	Κοινότητα Παύλιανης	Δήμος Παρνασσού	Δήμος Γραβιάς
Δημοτικά Διαμερίσματα	6	11	0	3	8
<b>Διοικητικές</b>					
ΔΕΗ	1	0	0	0	1
ΟΤΕ	1	0	0	0	1
ΕΛΤΑ	1	0	0	1	1
ΔΟΥ	1	0	0	0	0
Τράπεζες	2	0	0	0	0
ΟΑΕΔ	0	0	0	1	0
Πολεοδομία	0	0	0	0	0
Λοιπές	2	0	0	0	0
<b>Δικαιοσύνης</b>					
Δικαστήρια	1	0	0	0	1
Συμβολαιογραφεία	2	0	0	0	1
<b>Δημόσιας Τάξης</b>					
Αστυνομία	2	1	0	0	1
Πυροσβεστική	0	0	0	1	0
<b>Πολιτισμού</b>					
Θέατρα	0	0	0	0	0
Κινηματογράφοι	0	0	0	0	0
Πολιτιστικό Κέντρο	1	0	0	0	0
Πνευματικό Κέντρο	0	0	0	0	0
Βιβλιοθήκη	2	0	0	1	1
Μουσείο	1	0	0	0	0
<b>Αθλητισμού</b>					
Γήπεδο ποδοσφαίρου	2	4	0	2	1
Γήπεδο μπάσκετ	0	1	0	1	0
Αθλητικά κέντρα	0	0	0	0	0
Στίβος 400μ.	0	0	0	0	0

Υπηρεσίες	Δήμος Αμφίκλειας	Δήμος Γοργοποτάμου	Κοινότητα Παύλιανης	Δήμος Παρνασσού	Δήμος Γραβιάς
Δημοτικά Διαμερίσματα	6	11	0	3	8
<b>Εκπαίδευσης</b>					
Σύνολο Νηπιαγωγείων	1	5	0	1	1
Μαθητές	17	46	0	0	0
Σύνολο Δημοτικών Σχολείων	1	6	0	1	1
Μαθητές	105	187	0	0	0
Σύνολο Γυμνασίων	1	1	0	1	1
Μαθητές	79	94	0	0	0
Σύνολο Λυκείων	1	0	0	0	1
Μαθητές	59	0	0	0	0
Σύνολο Μαθητών	260	327	0	0	0
<b>Υγείας</b>					
Νοσοκομείο	0	0	0	0	0
Κέντρο Υγείας	1	0	0	0	0
Ιατρεία	1	2	0	1	1
Θεραπευτήρια	0	0	0	0	0
<b>Πρόνοιας</b>					
Παιδικοί Σταθμοί	1	0	0	1	0
ΚΑΠΗ	0	0	0	0	0
Κέντρα για ΑΜΕΑ	0	0	0	0	0
Κέντρο Νεότητας	0	0	0	0	0
Γηροκομείο	0	0	0	0	0
Ιαματικά Λουτρά	0	0	0	0	0
Ασφαλιστικοί Φορείς	0	0	0	0	0

## Κατάσταση οδικού δικτύου των νέων Δήμων

Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

ΝΟΜΟΣ	Ονομασία Νέου ΟΤΑ	Δημοτικά Διαμερίσματα	Καλή	Μέτρια	Κακή	Δεν δήλωσαν
Φθιώτιδας	Δ. Αμφίκλειας	6	33,30%	50,00%	0,00%	16,70%
	Δ. Γοργοποτάμου	11	40,00%	40,00%	10,00%	10,00%
Φωκίδας	Δ. Γραβιάς	8	28,60%	71,40%	0,00%	0,00%
	Δ. Παρνασσού	3	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%

## Στοιχεία του κυρίου οδικού δικτύου (σε χλμ) των νέων ΟΤΑ

Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

ΝΟΜΟΣ	Ονομασία Νέου ΟΤΑ	Μήκος κύριου οδικού δικτύου				Δίκτυο με άσφαλτο	Άσφαλτος επισκευή
		Εθνικό	Επαρχιακό	Κοινοτικό	Σύνολο		
Φθιώτιδας	Δ. Αμφίκλειας	40	43	56	139	97	22
	Δ. Γοργοποτάμου	5	158	96	259	162	94
	Κ. Παύλιανης	0	30	3	33	10	13
Φωκίδας	Δ. Γραβιάς	22	61	14	96	96	27

**Δημογραφικά στοιχεία ανά νέο Ο.Τ.Α., Νομό και Περιφέρεια**  
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

Νέος Ο.Τ.Α.	Πληθυσμός του ΟΤΑ			Απασχολούμενοι στον ΟΤΑ				Οικονομικά ενεργός πληθυσμός		
	1991	Μόνιμοι	Αιχμής	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής	Σύνολο	Εργαζόμενοι	Άνεργοι	Σύνολο
Δ. Αμφίκλειας	5317	4260	8.800	1050	166	224	1440	1440	90 6%	1530
Κ. Παύλιανης	518	200	700	100	5	20	125	125	0	125

**Νέοι ΟΤΑ, τύπος και έκταση (σε στρεμ.) των Δημοτικών Διαμερισμάτων τους**  
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

Ονομασία Νέου ΟΤΑ	Σύνολο Δημ. Διαμ	Έκταση	Τύπος και έκταση των Δημοτικών Διαμερισμάτων του νέου ΟΤΑ							
			Όρειοί		Ημιορεινοί		Πεδινοί		Δεν προσδιορίζεται	
Δ. Αμφίκλειας	6	229,366	1 6,70%	32,648 14,20%	5 83,30%	196718 85,80%	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%	0 0,00%
Δ. Γοργαποτάμου	11	157300	5 45,50%	100650 64,00%	1 9,10%	21,693 13,80%	5 45,50%	34,957 22,20%	0 0,00%	0 0,00%

### 1.2.5 Γεωλογία - Τεκτονική Περιοχής

Με βάση τους γεωλογικούς χάρτες του ΙΓΜΕ (Χάρτης 3) στη γεωλογική δομή της υπό εξέταση περιοχής συμμετέχουν κατά κύριο λόγο οι γεωλογικοί σχηματισμοί της γεωτεκτονικής ζώνης της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και κατά δεύτερο αυτοί της γεωτεκτονικής ζώνης Παρνασσού και Γκιώνας. Οι γεωλογικοί σχηματισμοί της γεωτεκτονικής ζώνης της Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας καλύπτουν ολόκληρά τα βουνά Όθρυς και μέρος των ανατολικών απολήξεων της Οίτης. Οι σχηματισμοί γεωτεκτονικής ζώνης Παρνασσού και Γκιώνας εμφανίζονται μόνο στην περιοχή της Αμφίκλειας. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι στην περιοχή της Επταλόφου στο σπήλαιο «Εφταστομός» και σε βάθος 70μ. υπάρχει ο νοτιότερος παγετώνας της Ευρώπης.

Η Οίτη και η Όθρυς μαζί με το Καλλίδρομο και τον Παρνασσό έχουν υποστεί αρκετές τεκτονικές καταπονήσεις, οι οποίες ανήκουν τόσο στις διάφορες φάσεις της Αλπικής ορογένεσης, όσο και στις τεκτονικές κινήσεις οι οποίες τις συνόδευαν. Οι νεοτεκτονικές κυρίως κινήσεις είναι αυτές οι οποίες έχουν πλήξει όλα σχεδόν τα πετρώματα τα οποία καλύπτουν τις περιοχές που εξετάζονται στην παρούσα μελέτη. (Χάρτης 4)

### 1.2.6 Φυσικό Περιβάλλον - Τουριστικά

Με βάση την Αμφίκλεια ο επισκέπτης μπορεί να οργανώσει ημερήσιες εκδρομές στο Μοναστήρι της Αμφίκλειας Παναγία Γραβιώτισσα, που απέχει μόνο 5 χιλιόμετρα και να συνεχίσει προς το χιονοδρομικό κέντρο Παρνασσού Φτερόλακα, μια διαδρομή υπέροχη μέσα σε πεύκα και έλατα, 17 χιλιόμετρα από την Αμφίκλεια. Η γύρω περιοχή προσφέρεται και για πεζοπόρους, ιδίως η χαράδρα του Παρνασσού στην ανατολική πλευρά της Αμφίκλειας. Είναι τόσο εντυπωσιακή που θυμίζει το φαράγγι της Σαμαριάς.

Μια καλή επίσκεψη θα ήταν στο πολιτιστικό κέντρο στην κεντρική πλατεία (στο οποίο βρίσκονται διάφοροι σύλλογοι, το χορευτικό και μουσικό συγκρότημα, η ιστορική βιβλιοθήκη, το λαογραφικό μουσείο κ.α.), σε μια από τις 3 υπέροχες πλατείες του χωριού και στον παλιό παραδοσιακό οικισμό εκεί ψηλά στο Πλάι με τα παλιά αρχοντικά, τις θολωτές αυλόπορτες, τις πετρόκτιστες βρύσες στις γειτονιές, τις ανηφορίες και τα στενά σοκάκια του.

Επίσης στα εστιατόρια και τις ταβέρνες της Αμφίκλειας προσφέρονται παραδοσιακά φαγητά της περιοχής.

Στο *Παλαιοχώρι Δωριέων* λειτουργεί πρότυπος ξενώνας (κατασκευασμένος από δομικά στοιχεία προσαρμοσμένα στο περιβάλλον) διαθέτοντας οργανωμένο πρόγραμμα ορεινής ποδηλασίας για τους λάτρεις της φυσικής άσκησης και περιπέτειας.

Στο *Δήμο Γραβιάς* μπορεί κανείς να επισκεφτεί το ιστορικό χάνι το οποίο προσφάτως αναστηλώθηκε, να περιπλανηθεί στον παραδοσιακό οικισμό της Βάργιαννης με τις πέτρινες κατασκευές, ενώ στο χωριό Καστέλια, κέντρο διάβασης ορειβατών, συναντά κανείς το θέρετρο «Χάνι του Ζαγκανά».

Στην *περιοχή της Επταλόφου* μπορεί κανείς να επισκεφτεί τον Πρόναο του Απόλλωνα και την Αγία Τριάδα ιστορική εκκλησία που χτίστηκε από τον Οπλαρχηγό Κόμνα μετά από νικηφόρα μάχη. Για τους λάτρεις της φύσης από την πλατεία του χωριού ξεκινούν δύο ορειβατικά μονοπάτια, ένα προς τους Δελφούς και ένα προς την Καλοσκοπή. Εδώ βρίσκεται επίσης ο μεγαλύτερος καταρράκτης (ο Μάτεσης) της Στερεάς Ελλάδας με σπηλιά χωρητικότητας 300 ατόμων που έκρυβαν οι Αγοριανίτες τα μικρά παιδιά από τους Τούρκους. Τέλος στην Επτάλοφο μπορεί κανείς να επισκεφτεί την τοποθεσία Πέτρα γνωστή σε όλους τους παραθεριστές για το ωραίο περιβάλλον και τα κρύα νερά. Επιπλέον στον οικισμό Ίταμο Επταλόφου λειτουργεί κτιριακό συγκρότημα που αποτελείται από 50 ξύλινες κατοικίες και κεντρικό κτίριο με πληθώρα παροχών υπηρεσιών.

Το *σημερινό χωριό Σουβάλα (Πολύδροσος)* αποτελεί την οικιστική συνέχεια της Απάνω Σουβάλας, οι κάτοικοι της οποίας μετά το σεισμό του 1870 αναγκάστηκαν να κατέβουν προς τον κάμπο. Σήμερα η Απάνω Σουβάλα αποτελεί όχι μόνον θέρετρο όπως ήταν πριν από μερικές δεκαετίες, αλλά ένα σφύζοντα οικισμό με όμορφα και σύγχρονα σπίτια ντόπιων αλλά και πολλών ξένων που αγάπησαν το χωριό και επένδυσαν σ' αυτό θεωρώντας το δεύτερη πατρίδα. Νότια του χωριού και σε απόσταση 2 χλμ. βρίσκεται το σπήλαιο Πολύδροσου.

Μερικά χιλιόμετρα πιο μακριά, όσοι μπορούν να αντέξουν στο περπάτημα, θα έχουν την ευχαρίστηση να δουν με γυμνό μάτι από την κορυφή του Παρνασσού (Λιάκουρα), ολόκληρη την κεντρική Ελλάδα από τον Πατραϊκό μέχρι τον Παγασητικό κόλπο ή ακόμα πιο μακριά.

Στο δρόμο προς το Χιονοδρομικό Κέντρο συναντά κανείς αξιοθέατα (αρχαιότητες, μεσαιωνικά ερείπια, το εκτροφείο θηραμάτων, το μοναστήρι της Παναγιάς της Γαυριώτισσας, διάφορες κατασκηνώσεις) τα οποία σε συνδυασμό με το απaráμιλλο τοπίο συνιστούν μια φανταστική εικόνα.

Όποιος όμως θέλει μπορεί να επισκεφθεί το μεσαιωνικό κάστρο, τις παραδοσιακές πέτρινες γέφυρες και τους νερόμυλους του Κηφισού, το λαογραφικό μουσείο, τα διάφορα παρεκκλήσια του Παρνασσού, να κάνει μια βόλτα στο φαράγγι και στην Αγιαρσαλή (Αγία Ιερουσαλήμ, εκκλησία μέσα σε σπηλιά που πας μόνο με τα πόδια).

Ο Παρνασσός προσφέρει ιδιαίτερες εμπειρίες στους φίλους του σκι με υπέροχες πίστες συνολικής διαδρομής 14.000 μέτρων για αρχάριους, πεπειραμένους αλλά και τολμηρούς σκιέρ.

Η ανέγερση του χιονοδρομικού κέντρου Παρνασσού προτάθηκε και υλοποιήθηκε το 1975 από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Την επόμενη χρονιά στη «Φτερόλακα» Παρνασσού κτίστηκε το πρώτο χιονοδρομικό κέντρο το οποίο περιλαμβάνει καφετέρια και εστιατόριο (self service) με καλή Ελληνική κουζίνα.

Στη Φτερόλακα λειτουργούν δύο τελεσιέζ (τριθέσια καρεκλάκια) και δύο τελεσκή (συρόμενα). Επίσης η πλαγιά του Παρνασσού προσφέρεται για υπέροχους περίπατους μέσα σε χιονισμένα δάση. Λίγα χρόνια αργότερα επήλθε η ολοκλήρωση της τελικής μορφής του χιονοδρομικού κέντρου με την προσθήκη μιας καινούργιας πτέρυγας, τα «Κελάρια».

Στα Κελάρια λειτουργεί καφετέρια, εστιατόριο (self service) και παιδικός σταθμός. Λειτουργούν επίσης μια τηλεκαμπίνα (4 θέσεων), τρία τελεσιέζ, (δύο τριθέσια καρεκλάκια και ένα διθέσιο) και τρία τελεσκή (συρόμενα). Τέλος υπάρχει και το Athens Ski Club όπου λειτουργούν τρία τελεσκή (συρόμενα), καφετέρια και εστιατόριο.

Και στα δύο χιονοδρομικά κέντρα υπάρχουν σχολές σκι και καταστήματα με είδη σκι.

Επίσης υπάρχει σταθμός για την παροχή πρώτων βοηθειών με σύγχρονο εξοπλισμό και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό.

Οι επισκέπτες έχουν ακόμα την ευκαιρία να ασχοληθούν και με άλλα οργανωμένα στην περιοχή σπορ όπως mountain bike, trekking, canyoning, ιππασία, ποδόσφαιρο, βόλει, μπάσκετ, σκάκι, αλεξίπτωτο πλαγιάς, ορειβασία, αναρρίχηση, κυνήγι και αυτοκινητιστικές κι μοτοσυκλετιστικές εμπειρίες σε έναν από τους συλλόγους.

Υπάρχουν σχολές των σπορ και καταστήματα με όλα τα είδη.



Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για τον Εθνικό Δρυμό Παρνασσού όπου το εμβαδό του σε στρέμματα ανέρχεται σε 36.296 στρ.. Πλούσιος παλιότερα σε χλωρίδα και πανίδα, με πραγματική προστασία ελαφιών και ζαρκαδιών, και σήμερα πλούσιος μόνο σε χλωρίδα με πολλά και σπάνια φυτά. Προϋπήρχε ο Δρυμός του Παρνασσού από τα παλιά χρόνια (προπολεμικά) με ιδρυτή τον Αγοριανίτη Πέτρο Κόντο, Καθηγητή Πανεπιστημίου Δασολογίας και Ακαδημαϊκό. Από την ίδρυση του μέχρι σήμερα διαχειρίζεται σαν δάσος υπό προστασία με μόνα μέτρα την απαγόρευση της υλοτομίας, του κυνηγιού και της βοσκής, χωρίς συστηματική μέριμνα για την ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και αξιών του.

### 1.2.7 Πολιτιστικές Δραστηριότητες

*Αμφίκλεια:* Πολλά από τα Έθιμα, τις παραδόσεις και εκδηλώσεις του τόπου αναβιώνουν συχνά στο χωριό.

Τα Χριστούγεννα και την Πρωτοχρονιά με το χιόνι και το στολισμένο χωριό, τα παιδιά με τοπικές ενδυμασίες γυρνούν στις γειτονίες και λένε τα κάλαντα και γιορτάζουν μέχρι του Αι Γιαννιού.

Τις απόκριες γίνεται το καρναβάλι και το Χέϊ (φωτιές) στην πάνω πλατεία του χωριού. Την Καθαρά Δευτέρα μετά το πέταγμα του χαρταετού γίνεται γλέντι στην κάτω πλατεία με Παραδοσιακή φασολάδα, λαγάνια, σαρακοστιανά, χορό με τούμπανο και καραμούζα, πίπιζες και νταούλια.

Το Πάσχα συνεχίζεται το ψήσιμο σε λάκκους ανά γειτονίες, του Αγ. Γεωργίου γίνονται αγώνες δρόμου αντοχής και παραδοσιακοί χοροί την δεύτερη μέρα στην Αγιαρσαλή ανήμερα στη γιορτή της.

Στις 6 Αυγούστου γιορτάζει το μοναστήρι με μεγάλη θρησκευτική γιορτή.

Στις 21 Νοεμβρίου είναι η μεγάλη τοπική γιορτή της Παναγιάς της Μισοσπορίτισσας. Τότε γίνεται η μεγαλύτερη εκδήλωση του Συλλόγου. Είναι η τριήμερη Έκθεση Ψωμιού και άλλων παραδοσιακών παρασκευασμάτων (προβέντες, κουλούρες, γλυκά) που οργανώνει κάθε δύο χρόνια προς τιμήν των αγροτών που γιορτάζουν.

Η έκθεση γίνεται από το 1986 στην αίθουσα διαλέξεων του Δήμου, η οποία διαμορφώνεται ειδικά για την εκδήλωση. Τα εκθέματα είναι όλα φτιαγμένα από τα χέρια των γυναικών της Αμφίκλειας με παραδοσιακό τρόπο.

Είναι μια έκθεση που συγκεντρώνει πολύ κόσμο και είναι η μοναδική αυτού του είδους σε όλο τον Ελλαδικό χώρο.

Και τέλος στις 5 Δεκεμβρίου αναβιώνει το έθιμο του "χόνδρου" (σιτάρι βρασμένο σε μεγάλα Καζάνια με ζάχαρη και κανέλα).

Επίσης στο Λαογραφικό Μουσείο βλέπει κανείς εκθέσεις με εξαιρετικά εργόχειρα που φτιάχνουν γυναίκες της Αμφίκλειας.

Όλα τα έθιμα και οι γιορτές αναβιώνουν υπό την αιγίδα του Λαογραφικού Χορευτικού Συλλόγου Αμφίκλειας "Δαδιώτικη Εστία".

Από την άνοιξη του 2001 με την ολοκλήρωση του Πνευματικού - Πολιτιστικού Κέντρου θα υπάρχει στο δήμο μεγάλη αίθουσα για προβολές, συγκεντρώσεις, ημερίδες.

*Επτάλοφος:* Στην Επτάλοφο λειτουργεί Ορειβατικός και Χιονοδρομικός όμιλος με διακρίσεις όπως αυτή της πρωταθλήτριας Ελλάδας και συμμετοχές σε αγώνες τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού. Διαθέτει 3 πούλμαν και ιδιόκτητη πίστα με δικό της αναβατόριο. Επίσης λειτουργεί εκπαιδευτικός – αθλητικός σύλλογος που διοργανώνει θεατρικές παραστάσεις, γιορτές, αναβίωση εθίμων, διαλέξεις κλπ.. Ένας άλλος σύλλογος του χωριού είναι η «Πανωχωρίσια Αρχόντισσα», ο σύλλογος γυναικών που μεταξύ άλλων συμβάλλει στην αναπαλαίωση οικημάτων οικοτεχνίας και βιοτεχνίας όπως Νερόμυλοι, υφαντήρια κ.λ.π.. Στις 3 Μαΐου υπάρχει η τοπική γιορτή της ανεύρεσης της εικόνας του Αγ. Λουκά.

*Γραβιά:* Πανηγυρίζει του Αγίου Πνεύματος στη θέση «Ρεσινίκος», όπου πραγματοποιείται εμποροπανήγυρη διάρκειας 3 ημερών και των Αγίων Αποστόλων στην πλατεία του χωριού.

### 1.3 Οδικό δίκτυο ευρύτερης περιοχής

#### 1.3.1 Υπάρχον οδικό δίκτυο

Από την περιοχή της Κεντρικής Ελλάδας διέρχονται οι εξής βασικοί οδικοί άξονες (Χάρτης 5)

1. Η Νέα Εθνική οδός Αθηνών – Λαρίσης – Θεσσαλονίκης
2. Η Παλαιά Εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας – Λάρισας
3. Η Εθνική οδός Λαμίας – Καρπενησίου
4. Η οδός Θερμοπυλών – Μπράλλου – Αμφισσας
5. Η οδός Μπράλλου – Αμφίκλειας – Λιβαδειάς
6. Η οδός Αταλάντη – όρια Ν.Βοιωτίας

*Η Νέα Εθνική οδός Αθηνών – Λαρίσης – Θεσσαλονίκης* κινείται παραλιακά από το ύψος της Αταλάντης διέρχεται από τον Αγ. Κων/νο , τα Κ. Βούρλα, το Μώλο, στη συνέχεια περιβάλλει τον Μαλιακό Κόλπο, κινείται νοτιοανατολικά πλησίον της Λαμίας και συνεχίζει ανατολικά διερχόμενη από τη Στυλίδα, τον Καραβόμυλο, μετά δε το Αχλάδι στρέφεται προς Βορρά εισερχόμενη στο Νομό Μαγνησίας. Σε αυτό το τμήμα της η Εθνική οδός κινείται σε χαμηλά υψόμετρα με μέγιστο περίπου 250μ. παρακάμπτοντας μεν το όρος Καλλιδρομο και αφετέρου το όρος Όθρυς. Κατά τη φάση σύνταξης της παρούσας μελέτης, διενεργούνται εργασίες διαπλάτυνσης της Νέας Εθνικής οδού από την περιοχή της Υλίκης μέχρι τον Αγ. Κων/νο και από την Πελασγία έως την περιοχή της Λάρισας (μεγάλο μέρος του έργου έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία).

*Η Παλαιά Εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας – Λάρισας*, ερχόμενη από την Λιβαδειά, στο υπ' όψιν τμήμα διασχίζει την κάτω Τιθορέα με κατεύθυνση Βορειοδυτική διέρχεται της Αμφίκλειας, κατόπιν κατέρχεται μεταξύ του όρους Οίτη και Καλλιδρόμου με συνεχείς ελιγμούς έως τον κάμπο της Λαμίας, τον οποίο διασχίζει με κατεύθυνση προς Βορρά, δυτικά της Νέας Εθνικής Οδού και φτάνει ανατολικά στα σύνορα της Λαμίας. Μετά την πόλη κινείται προς Βορρά και αρχίζει να ανέρχεται για να φτάσει στο υψίπεδο του Δομοκού. Η εν

λόγω Εθνική Οδός κινείται τοπικά σε μεγαλύτερα υψόμετρα από τη Νέα Εθνική οδό (περί τα 650μ. στο όρος Καλλίδρομο). Κατά το χρόνο της παρούσας διενεργούνται εργασίες βελτίωσης της παλαιάς εθνικής στο τμήμα Λαμία - Λάρισας.

*Η εθνική οδός Λαμία – Καρπενησίου* είναι ο οδικός άξονας συνδέσεως της Φθιώτιδας με την Ευρυτανία και αποτελεί την δυτική οδική σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα. Η οδός που στο τελευταίο της τμήμα της πριν το Καρπενήσι, είναι σήμερα σε άσχημη κατάσταση τόσο η χάραξη της όσο και κατασκευαστικά, βελτιώνεται σημαντικά με την ύπαρξη της σήραγγας, η οποία θα συντομεύσει το χρόνο διαδρομής κατά 30 λεπτά.

*Η οδός Θερμοπυλών – Μπράλλου – Άμφισσας* συνδέει την Φθιώτιδα και την Βόρειο Ελλάδα με τη Φωκίδα και από εκεί μέσω Ρίου – Αντίρριου με την Πελοπόννησο. Η οδός σχεδιασμένη και κατασκευασμένη στο μεγαλύτερο τμήμα της λίγο μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τροποποιούμενη και βελτιούμενη κατά περιόδους, είναι σήμερα σε μέτρια κατάσταση και μερικά τμήματα της περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα βελτίωσης του ΥΠΕΧΩΔΕ.

*Η οδός Αταλάντη – όρια Ν.Βοιωτίας* που ακολουθεί τη διαδρομή Αμφίλκειας – Κ.Τιθορέας – Ελάτειας – Αταλάντης η οποία βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής και αναμένεται να εξυπηρετεί τους κατοίκους της ορεινής περιοχής που εξετάζουμε τόσο προς τη νέα σιδηροδρομική γραμμή όσο και προς τη Ν.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης.

### 1.3.2 Υπό μελέτη οδικό δίκτυο

Ο Οδικός Άξονας Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων (ΠΑΘΕ) κατασκευάζεται και ολοκληρώνεται.

- Από το 1993 μέχρι σήμερα, από την Κόρινθο μέχρι τη Θεσσαλονίκη, έχουν κατασκευαστεί και δοθεί στην κυκλοφορία 400 χλμ..
- Βρίσκονται σε εξέλιξη και κατασκευή τμήματα 100 χλμ. (Παράκαμψη της Πάτρας, Σήραγγες και Κακιά Σκάλα και άλλα τμήματα).
- Προωθείται ο Διαγωνισμός για τη Ζεύξη του Μαλιακού.
- Προωθούνται, με διασφαλισμένους πόρους, ως έργα απολύτου προτεραιότητας, η μελέτη και η δημοπράτηση του τμήματος Πάτρα - Κόρινθος, η Παράκαμψη των Καμένων Βούρλων και οι Σήραγγες στα Τέμπη.

Η Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου και η Ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας σε συνδυασμό με το Δυτικό Άξονα (Καλαμάτα - Πύργος - Πάτρα - Αργίτιο - Άρτα - Ιωάννινα - Κακκαβιά) κατασκευάζονται.

- Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου θα είναι έτοιμη να λειτουργήσει μέσα στο 2004.
- Η Ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας έχει ήδη κατασκευαστεί κατά 98%.
- Για το Δυτικό Άξονα έχουν διασφαλιστεί οι αναγκαίοι πόροι και προωθούνται οι Μελέτες ως έργα απόλυτης προτεραιότητας.
- Από το Αντίρριο μέχρι Α/Κ Ελεούσας (σημείο διασταύρωσης της οδού με το δρόμο προς Ηγουμενίτσα ) θα κατασκευαστεί με το σύστημα της παραχώρησης.
- Η σύνδεση της Περιφέρειας με τον οδικό δυτικό άξονα, από Αμφιλοχία, γέφυρα Τατάρνας, Βινιανή, Καρπενήσι, Λαμία.

Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας εκτείνεται από τον Α/Κ Σκάρφειας του ΠΑΘΕ έως τον Α/Κ Παναγιάς της Εγνατίας οδού, ο οποίος βρίσκεται νοτιοδυτικά των Γρεβενών. Το μήκος του Αυτοκινητόδρομου είναι 197χλμ.. Το έργο βρίσκεται υπό μελέτη και θα κατασκευαστεί με το σύστημα της παραχώρησης.

*Η οδός διασταύρωση ΝΕΟ (Λαμίας – Αθηνών) προς Ρεγγίνη – Μόδι – ΠΕΟ (Λαμίας – Λιβαδειάς) η οποία έχει πάρει προένταξη για το 3<sup>ο</sup> Κ.Π.Σ και αναμένεται να ξεκινά από την περιοχή των Κ. Βούρλων και να καταλήγει λίγο πριν την Αμφίκλεια.*

*Η μελέτη του τμήματος της Ε.Ο. που απομένει μετά την κατασκευή της ζεύξης του Μαλιακού το λεγόμενο «πέταλο» που προφανώς θα περιέχει βελτιώσεις και διαπλάτυνσεις της υφιστάμενης καθώς και θα προβλέπει ανισόπεδους κόμβους σε όλα τα κομβικά σημεία και ειδικά στη διασταύρωση προς Μπράλλο.*

## κεφάλαιο 2

---

(προσέγγιση προβλήματος) **ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

## 2. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

### 2.1.1 Περιγραφή Νέας Χάραξης

Η αρχή της νέας χάραξης (Χάρτης 6) της σιδηροδρομικής γραμμής είναι στο σταθμό της Τιθορέας. Η χάραξη βρίσκεται σε ευθυγραμμία για μήκος 3 χλμ. ώστε ο σταθμός να αναπτυχθεί σε ευθύγραμμο τμήμα και ενώ στην αρχή ακολουθεί την πορεία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής για 994μ., στη συνέχεια την εγκαταλείπει καθώς η υφιστάμενη στρέφεται δυτικά ενώ η υπό κατασκευή κατευθύνεται προς το Καλλίδρομο. Η χάραξη ακολουθεί ανοδική κλίση διασταυρώνεται με τον αγωγό του φυσικού αερίου και γεφυρώνει τον Κηφισό ποταμό με τεχνικό ανοίγματος 74μ.. Από τη Χ.Θ.2+625 οι άξονες των δύο σιδηροδρομικών γραμμών αρχίζουν να απομακρύνονται μεταξύ τους ώστε να φτάσουν στα 30μ. στα στόμια των δύο σηράγγων.

Εν συνεχεία η χάραξη διασταυρώνεται με τον αγωγό του φυσικού αερίου για δεύτερη φορά. Περί την Χ.Θ. 3+160 προβλέπεται κατασκευή γέφυρας συνολικού μήκους 120μ. για :

- τη διέλευση της οδού που συνδέει το Μόδιο με την Ελάτεια και την Παναγίτσα,
- για την διέλευση ροής που βρίσκεται στο σημείο διασταύρωσης,
- για την επικοινωνία της αποκοπτόμενης περιοχής.

Στη συνέχεια η χάραξη ακολουθεί παράλληλη πορεία με την οδό προς Μόδιο και στην Χ.Θ. 5+170 εισέρχεται στη σήραγγα. Η έξοδος της σήραγγας βρίσκεται μεταξύ των οικισμών Ρεγκινίου και Καλλιδρόμου και νότια του οικισμού Κόμνινα .

#### *Έργο Καλλιδρόμου*

*Περιγραφή: Νέα διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων μήκους 19 χλμ.*

*Σημαντικά έργα: Δύο παράλληλες σήραγγες μονής γραμμής μήκους 9.000 μ. Έκαστη 3 μεγάλες γέφυρες συνολικού μήκους 506 μ.*

*Προϋπολογισμός: 38 δις. δρχ.*

*Έναρξη εργασιών: Οκτώβριος 1997*

*Ολοκλήρωση: Μέσα 2001*

*Χρηματοδότηση: 60% ΕΤΠΑ, 40% Εθνικοί Πόροι*

*Σχόλια: Η σήραγγα του Καλλιδρόμου είναι η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα της χώρας μας και κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων της Ευρώπης*

Ακολούθως η χάραξη στρέφεται βόρεια και διασταυρώνεται με το ρέμα του Αγ. Ιωάννη και με την οδό που συνδέει τον οικισμό με τη νέα Εθνική οδό. Η χάραξη στρέφεται δυτικά και διέρχεται νότια των οικισμών Άγιος Σεραφείμ και Σκάρφεια. Από τη Χ.Θ.24+000 η χάραξη βρίσκεται σε ευθυγραμμία και εδώ έχει προταθεί να αναπτυχθεί ο σταθμός του Μώλου . Έπειτα από τον οικισμό του Μώλου, η χάραξη ακολουθεί πορεία παράλληλη με τη ΝΕΟ και στη συνέχεια στρέφεται βορειοδυτικά, παρακάμπτει τις Θερμοπύλες και απομακρύνεται από τη ΝΕΟ. Περίπου στη Χ.Θ.37+000 η χάραξη διέρχεται το Σπερχειό ποταμό με γέφυρα ανοίγματος 55μ. ενώ στη Χ.Θ.42+500 η χάραξη διέρχεται την παλιά κοίτη του Σπερχειού και τέλος κατευθύνεται προς το σιδηροδρομικό σταθμό Λιανοκλαδίου.

### **2.1.2 Σταθμοί**

Στο υπό εξέταση τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής τοποθετείται μόνο ένας νέος σιδηροδρομικός σταθμός στο Μώλο ενώ οι σταθμοί της κάτω Τιθορέας και Λιανοκλαδίου βρίσκονται στην αρχή και στο τέλος της χάραξης.

## 2.2 Επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο

Η νέα σιδηροδρομική χάραξη αφήνει ανέπαφη τη σημερινή γραμμή επιτρέποντάς στους ειδικούς του ΟΣΕ, στους τοπικούς φορείς και γενικά σε όλους τους ενδιαφερόμενους να μιλούν για διατήρηση της γραμμής με τοπικό χαρακτήρα. Η σκέψη αυτή, όσο και εάν είναι επιθυμητή, δεν είναι ρεαλιστική εάν δεν στελεχωθεί με μέτρα και προτάσεις που θα τη στηρίξουν.

Στην περίπτωση που οι υπεύθυνοι φορείς θα γενικολογήσουν στο θέμα της μελλοντικής χρήσης της υφιστάμενης γραμμής, οι επιπτώσεις θα είναι ραγδαίες. Αρχικά η γραμμή θα λειτουργήσει για περιορισμένο χρονικό διάστημα, ώσπου είτε λόγω κακοκαιρίας, είτε λόγω απαραίτητης συντήρησης των τεχνικών της γραμμής, τα έξοδα θα υπερσκελίζουν τόσο τα έσοδα (από χρήση της γραμμής) ώστε θα υπολειπώσουν. Επιπλέον ο εξυπηρετούμενος πληθυσμός, μη θεωρώντας αξιόπιστο το σιδηρόδρομο και βεβαία χωρίς να εξυπηρετείται στο βαθμό των προηγούμενων χρόνων, λόγω της όχι συχνής διέλευσης αμαξοστοιχιών, θα επιλέξει άλλα μέσα για τις μεταβάσεις του. Τελικά η κατάργηση της γραμμής θα είναι το φυσικό επακόλουθο. Τότε οπωσδήποτε θα είναι πολύ αργά για προτάσεις και μέτρα για μια γραμμή παραμελημένη και πιθανά πολλαπλώς κατεστραμμένη. Ήδη η νέα γραμμή θα είναι σε λειτουργία.

### 2.3 Επιπτώσεις στους οικισμούς

Η ερήμωση και ο παραγκωνισμός της γραμμής θα επιφέρει ερήμωση στην ευρύτερη περιοχή. Εάν μάλιστα αναλογιστούμε τις υφιστάμενες υποδομές, ειδικά το οδικό δίκτυο που στις περισσότερες περιπτώσεις δεν επιτρέπει την ομαλή επικοινωνία των κοινωνιών αυτών με την υπόλοιπη περιφέρεια, οι κάτοικοι της υπό μελέτη περιοχής αποκτούν ουσιαστικά προβλήματα :

- Εμπορικό «αποκλεισμό», αφού πολλές εμπορευματικές δόσοληψίες μέχρι τώρα πραγματοποιούνταν μέσω σιδηροδρόμου.
- Συρρίκνωση επαγγελματικών δραστηριοτήτων.
- Αποδυνάμωση της οικονομίας.
- Γήρανση των οικισμών.
- Πληθυσμιακή συρρίκνωση.
- Χαμηλό βιοτικό επίπεδο.
- Υποβάθμιση Ιστορικών Πολιτιστικών και Τουριστικών δραστηριοτήτων.

# κεφάλαιο 3

---

(πλαίσιο προοπτικών) ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### 3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις μπορούν να διαχωριστούν σε δύο τομείς :

1. Διατήρηση και αναβάθμιση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής
2. Αναβάθμιση των οικισμών μέσω της τουριστικής ανάπτυξης

#### 3.1 Διατήρηση γραμμής – Πιθανές επεκτάσεις

Στις περισσότερες χώρες της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης, παράλληλα με τη γενικότερη μεταστροφή υπέρ του σιδηροδρόμου, τα τελευταία χρόνια πάρθηκαν ριζοσπαστικές αποφάσεις για τη διάσωση, διατήρηση και αναβάθμιση των τοπικών γραμμών για τις οποίες είχε τεθεί το δίλημμα της μελλοντικής προοπτικής τους. Το θέμα αυτό αντιμετωπίστηκε με δύο τρόπους:

Είτε με μέτρα εξυγίανσης και βελτίωσης της λειτουργίας τους είτε με εκχώρησης τους από τα Εθνικά δίκτυα στις τοπικές αρχές. Ορισμένες από αυτές τις γραμμές διασώθηκαν είτε χάρη στην ανάληψη λειτουργία τους σε τακτική ή εκδρομική – μουσειακή βάση από τοπικές αρχές, τοπικές ενώσεις πολιτών είτε με την μετατροπή τους σε σύγχρονου τύπου γραμμές ελαφρού τοπικού σιδηρόδρομου με διαφορετικό και πλέον οικονομικό τρόπο εκμετάλλευσης και διαχείρισης. Πιο επιτυχημένη εφαρμογή ήταν τα σιδηροδρομικά «λεωφορεία» τα οποία έχουν χαμηλό κόστος κτήσεως και ομοίως χαμηλό λειτουργικό κόστος. Επίσης το γεγονός ότι έχουν δυνατότητες επιτάχυνσης, αλλά και τροχοπέδησης, αντίστοιχες των μικρών λεωφορείων ή τραμ, τα καθιστά ιδιαίτερα ασφαλή και θελκτικά για τοπικές γραμμές. Με τη δρομολόγηση σιδηροδρομικών «λεωφορείων» (ελαφρές αυτοκινητάμαξες τύπου Rail-bus) και την απλή ανακαίνιση της επιδομής των γραμμών, θα αυξηθεί κατά πολύ το έργο των τοπικών μικρών δικτύων.

Ολόκληρο σχεδόν το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελείται από γραμμές που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για ταξίδια τουρισμού και αναψυχής. Υπάρχουν όμως ορισμένες ειδικές γραμμές ιδιαίτερου κάλλους, η επιβίωση των οποίων στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην ανάπτυξη αυτού του είδους των ταξιδιών. Ως κύρια γραμμή τουριστικού ενδιαφέροντος του ΟΣΕ στην περιοχή Καλλιδρόμου μπορούμε να θεωρήσουμε τη γραμμή Αθηνών – Αμφίκλειας ενώ από Αμφίκλεια έως Σ.Σ. Λιανοκλαδίου η γραμμή μπορεί να

χαρακτηριστεί ως διαδρομή τόσο φυσικού κάλλους όσο και ιστορικού ενδιαφέροντος και στην οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί η ιδέα των σιδηροδρομικών «λεωφορείων».

Επειδή ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλές μέσο μεταφοράς ειδικά για τους χειμερινούς μήνες, προτείνεται να διατηρηθεί η υπάρχουσα γραμμή και να επεκταθεί, ως τοπική, στην Πολύδροσο, αποτελώντας έτσι εναλλακτική πρόσβαση στο χιονοδρομικό αλλά και στον ευρύτερο όγκο του Παρνασσού, και μεταβάλλοντας ταυτόχρονα την τουριστική φυσιογνωμία της περιοχής και θα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση της νότιας πλευράς.

Η διατήρηση της σιδηροδρομικής γραμμής και η διακίνηση επισκεπτών προς τον Παρνασσό με τραίνο, δημιουργεί την ανάγκη εξεύρεσης μέσων και τρόπων μεταφοράς των επισκεπτών στους χώρους δραστηριοτήτων. Η σύνδεση με τελεφερίκ αναβαθμίζει το τουριστικό προϊόν, είναι σημαντικό σημείο έλξης για τους επισκέπτες και παρέχει ασφαλή μεταφορά.

Σήμερα, η εκμετάλλευση των γραμμών αυτών είναι ελλειμματική, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις οικονομικής και λειτουργικής αποτελεσματικότητας.

Στόχος μας είναι να πετύχουμε την αξιοποίηση τουριστικού ενδιαφέροντος της συγκεκριμένης γραμμής του ΟΣΕ. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός είναι απαραίτητη η ίδρυση ανεξάρτητου φορέα εκμετάλλευσης για τις γραμμές τουριστικού ενδιαφέροντος, ο οποίος θα έχει ως αντικείμενο:

- Τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση .
- Την εκμετάλλευση και άλλων συναφών και συμπληρωματικών τουριστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή (π.χ. ξεναγήσεις με πούλμαν, χιονοδρομικό κέντρο, δημιουργία ξενώνων, πώληση αναμνηστικών, κλπ.).
- Την οργάνωση της προβολής, του marketing και της προσέλκυσης οργανωμένων ομάδων επισκεπτών, σε συνεργασία με ελληνικά και διεθνή τουριστικά γραφεία / πρακτορεία.
- Τοπικοί φορείς, που θα φροντίσουν για τη διασφάλιση της τοπικής ξενοδοχειακής κάλυψης να συντονίζουν επισκέψεις σχολείων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ώστε να μην παρουσιάζονται φαινόμενα αιχμής

και να εξομαλύνεται η καμπύλη ζήτησης. Μια μικρή προβολή στα σχολεία της Περιφέρειας αρκεί για να πεισθούν γονείς και εκπαιδευτικοί για την αναγκαιότητα επίσκεψης της περιοχής λόγω φυσικού κάλλους και ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

- Τη σιδηροδρομική σύνδεση του σταθμού της Τιθορέας με το σταθμό της Αμφίκλειας και της Λιλαίας για τη μεταφορά των σκιέρ προς το χιονοδρομικό κέντρο του Παρνασσού και των κυνηγών προς την ελεγχόμενη κυνηγετική περιοχή.

Η εκμετάλλευση κατά κανόνα θα αφορά:

- Καθημερινά επιδοτούμενα δρομολόγια "κοινωνικής σημασίας," όπου αυτό είναι απαραίτητο (π.χ. γραμμή οδοντωτού), προσδιοριζόμενα σε συμβάσεις Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του ΟΣΕ και της πολιτείας ή τοπικών φορέων αυτοδιοίκησης.
- "Τουριστικά" δρομολόγια, τακτικά και έκτακτα, κατά τα Σαββατοκύριακα, τις αργίες και ολόκληρη τη θερινή περίοδο. Το τιμολόγιο των δρομολογίων αυτών θα καθορίζεται από το φορέα στα πλαίσια αυτόνομης εμπορικής πολιτικής και σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της ζήτησης.
- Εμπορική / τουριστική αξιοποίηση των ακινήτων της γραμμής.

### 3.1.1 Απαιτούμενες ενέργειες

- Ολοκλήρωση μελέτης ανάπτυξης του οδοντωτού. Ήδη υπάρχει δέσμευση του Νομάρχη Φθιώτιδας για ανάθεση μελέτης του οδοντωτού από Αμφίκλεια προς το χιονοδρομικό κέντρο Παρνασσού.
- Εξασφάλιση της χρηματοδότησης των έργων βελτίωσης - συντήρησης της υφιστάμενης γραμμής με σκοπό τη διατήρησή της και μετά την κατασκευή της καινούργιας γραμμής.
- Πιθανή αγορά ατμήλατου συρμού.
- Ανακαίνιση των επιβαταμαξών που χρησιμοποιούνται στο εν λόγω δρομολόγιο.

- Πρέπει να αναφερθεί ότι γίνεται έντονη προσπάθεια του ΕΒΕ Φωκίδας για σύνδεση του λιμανιού της Ιτέας με σιδηροδρομική γραμμή με το σταθμό του Μπράλλου.

## 3.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 3.2.1 Γενικά

Τα προτεινόμενα μέτρα μεταφράζονται σε έργα και δράσεις που επιφέρουν αποτελέσματα (την ανάπτυξη του τουρισμού) ως ειδικό στόχο, των οποίων οι επιπτώσεις είναι η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας που επιτυγχάνει τους γενικούς στόχους:

- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Αύξησης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.
- Άρση της απομόνωσής τους.
- Αναστροφή των τάσεων γήρανσης των οικισμών .
- Συγκράτηση του πληθυσμού στον τόπο του.

Σύμφωνα με μελέτη της ERGOPLAN διαμορφώνονται τέσσερα πλέγματα δραστηριοτήτων ορεινού τουρισμού τα οποία εφαρμόζονται σύμφωνα με τους συνημμένους πίνακες.

## Πλέγματα δραστηριοτήτων ορεινού τουρισμού

Πλέγμα	Χαρακτηριστικά
<p>Πλέγμα 1. <b>ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b></p>	<p>Καλύπτει δραστηριότητες του τρίπτυχου: <b>Πολιτισμός – Εκπαίδευση – Περιβάλλον</b>. Αναφέρεται κυρίως, σε νέας ηλικίας άτομα, ή σε άτομα με περιβαλλοντικές ευαισθησίες, που συνδυάζουν συνήθως τον τουρισμό με περιήγηση εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Πρόκειται για αυτόνομο ή μεικτό, κατά κύριο λόγο, πρότυπο τουριστικής ζήτησης και κατανάλωσης.</p>
<p>Πλέγμα 2. <b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΦΥΣΙΟΛΑΤΡΙΑ ΦΥΣΙΚΗ ΖΩΗ ΥΓΕΙΑ</b></p>	<p>Καλύπτει δραστηριότητες Τεσσάρων κίνητρων: <b>Περιβάλλον-Φυσιολατρία-Άσκηση-Υγεία</b>. Στο πλέγμα αυτό συνδυάζονται στοιχεία ενός διαρκώς δυναμικότερου προτύπου τουριστικής κατανάλωσης που επιδιώκει τις «εναλλακτικές» διακοπές.</p> <p>Στις διακοπές τους, οι τουρίστες αυτοί αναζητούν μία περισσότερο ολοκληρωμένη σχέση με τον τόπο που επισκέπτονται, συνδυάζοντας την φυσιολατρία με τη διατήρηση της φυσικής και σωματικής τους υγείας.</p> <p>Συνήθως αυτό το πρότυπο τουριστικής ζήτησης είναι αυτόνομο ή μεικτό (μικρή ή μερική παρουσία οργανωμένου τουρισμού σε ορισμένες φάσεις του τουριστικού ταξιδιού).</p>
<p>Πλέγμα 3 <b>ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΦΥΣΙΟΛΑΤΡΙΑ (ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ)</b></p>	<p>Πρόκειται για μία από τις <b>δυναμικότερες πλευρές της ζήτησης</b> για ορεινό τουρισμό με ιδιαίτερη παράδοση στον Ευρωπαϊκό χώρο. Καθοριστικό στοιχείο του πλέγματος είναι η αθλητική διάσταση και η συνεχώς αυξανόμενη παρουσία οικογενειών σε αυτές τις δραστηριότητες.</p> <p>Καλύπτει κίνητρα που σχετίζονται με τον <b>αθλητισμό και την φυσιολατρία</b> στην διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στο πλέγμα αυτό ενεργοποιείται η ζήτηση για χειμερινά σπορ στο βουνό (σκι, κλπ.) σε συνδυασμό με την φυσιολατρία.</p> <p>Πρόκειται για πρότυπο τουριστικής ζήτησης που είναι σε σημαντικό βαθμό οργανωμένο (πλήρες «πακέτο» ταξιδιού από πρακτορεία) ή μεικτό (μερική παρουσία οργανωμένου τουρισμού).</p>
<p>Πλέγμα 4 <b>ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ- ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΒΟΥΝΟ- ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ</b></p>	<p>Καλύπτει μια ομάδα δραστηριοτήτων που αφορούν τα κίνητρα: Διαβίωση σε Παραδοσιακό Περιβάλλον (Αγροτικοί Ορεινοί Οικισμοί) – Πολιτισμός-Περιήγηση στο Βουνό – Ψυχαγωγία.</p> <p>Το πλέγμα αυτό καλύπτει συνήθως ταξίδια μικρής διάρκειας οικογενειακής μορφής, αλλά και μεγαλύτερα ταξίδια με στόχο την γνωριμία με το παραδοσιακό περιβάλλον και την ζωή του βουνού.</p> <p>Αποτελεί ένα από τα παραδοσιακότερα πλέγματα δραστηριοτήτων τουρισμού στο βουνό το οποίο συνήθως ενεργοποιείται στην χειμερινή περίοδο και σε μικρότερο ποσοστό στην υπόλοιπη διάρκεια του χρόνου. Το πρότυπο της τουριστικής ζήτησης που ενεργοποιείται σε αυτό το πλέγμα είναι είτε οργανωμένο (ταξίδι «Πακέτο»), είτε μεικτό (μερική παρουσία οργανωμένου τουρισμού), είτε αυτόνομο.</p>

Η συνεχής ανάπτυξη του τουρισμού και η εξειδίκευση των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών έχει οδηγήσει σε μια ραγδαία ανάπτυξη διαφορετικών προτύπων τουριστικής κατανάλωσης. Τα πρότυπα αυτά σταδιακά σχηματίζονται και διαρθρώνουν εξειδικευμένου τύπου ζήτηση στον σύγχρονο τουρισμό.

Πλέγματα ορεινού τουρισμού

Πρότυπο κατανάλωσης	Περίοδος κατανάλωσης	Πλέγμα αναφοράς	Περιγραφή
<b>Αθλητικός-Χιονοδρομικός Τουρισμός</b>	Χειμερινή περίοδος	ΠΛΕΓΜΑ 3	<p>Είναι μία ταχύτατα αναπτυσσόμενη ειδική μορφή τουρισμού με έμφαση στη ζήτηση αθλητικών δραστηριοτήτων χιονοδρομίας (διάφοροι τύποι σκι, πίστες, Παγοδρομίες, έλκηθρα κλπ. ). Η ανάπτυξη του συνδυάζεται με την παράλληλη ανάπτυξη εκτεταμένων υποδομών, ξενοδοχείων, χώρων εστίασης, ψυχαγωγίας οργανωμένης δόμησης διαμερισμάτων ή αυτόνομων κατοικιών.</p> <p>Παράλληλα αναπτύσσονται πολλές εμπορικές δραστηριότητες που άμεσα ή έμμεσα εξυπηρετούν τον χιονοδρομικό τουρισμό π.χ. καταστήματα ενοικιάσεων ή πωλήσεων σκι, σουπερ μάρκετ κ. Α. Π.</p> <p>Αυτή η ειδική μορφή χαρακτηρίζεται από μαζικότητα και έντονη εποχικότητα. Σημαντικά προβλήματα στην ανάπτυξή της θεωρούνται, αφενός η εξάρτησή της από τις κλιματολογικές συνθήκες (χιονόπτωση) και αφετέρου οι σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλεί λόγω της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών για την εξυπηρέτηση των τουριστών.</p>
<b>Αθλητικός-Φυσιολατρικός Τουρισμός</b>	Ολο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑΤΑ 1,2	<p>Πρόκειται για ειδική μορφή που αναπτύσσεται δυναμικότερα τα τελευταία χρόνια με βάση μια ομάδα δραστηριοτήτων <b>Αθλητικού και Φυσιολατρικού</b> περιεχομένου: <b>Καγιάκ και κωπηλασία</b> σε ποτάμια, <b>ποδήλατο βουνού, «ήπια» ορειβασία, πεζοπορικές διαδρομές</b> σε δάση ή βουνά, <b>κατασκήνωση</b> σε δάσος κ.λ.π.</p> <p>Η ανάπτυξη της ειδικής αυτής μορφής στηρίχτηκε στη ζήτηση για «ενεργητικές» διακοπές που θα συνδυάζουν δραστηριότητες άθλησης και φυσιολατρίας. Μεγάλο ποσοστό των τουριστών που συμμετέχουν είναι νέοι σε ηλικία ή έχουν αθλητικά και φυσιολατρικά ενδιαφέροντα ενώ συχνά ανήκουν σε φυσιολατρικά ή ορειβατικά σωματεία ή συλλόγους.</p> <p>Το γεγονός ότι πρόκειται για ήπια μορφή τουρισμού που εντάσσεται στο φυσικό περιβάλλον εξηγεί και την ραγδαία ανάπτυξη της τα τελευταία χρόνια.</p>

Τουρισμός Υγείας	Ολο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑ 2	<p>Πρόκειται για <b>ειδική μορφή</b> με μεγάλη παράδοση στον Ορεινό χώρο, η οποία αναπτύσσεται με δύο κυρίως τρόπους:</p> <p>(α) <b>Οργανωμένα κέντρα υγείας και φυσικής ή υγιεινής ζωής</b> που καλύπτουν υπηρεσίες ξενοδοχείου. Εξειδικευμένη ιατρική παρακολούθηση, άθληση, ψυχαγωγικές εκδηλώσεις κ. Λ. Π. Αυτά τα κέντρα έχουν εκτεταμένη υποδομή και αναπτύχθηκαν, ιδιαίτερα την τελευταία εικοσαετία, σε όλες τις αναπτυγμένες περιοχές για να καλύψουν μια δυναμική ζήτηση.</p> <p>(β) <b>Διαβίωση σε ορεινούς οικισμούς</b> για μικρότερο ή μεγαλύτερο διάστημα, ατόμων που επιζητούν την καλύτερευση της υγείας τους ή την διατήρηση της φυσικής τους κατάστασης.</p> <p>Η επίδραση του βουνίσιου κλίματος στην καλή υγεία θεωρείται παραδοσιακά θετική, γεγονός που επηρεάζει την ανάπτυξη της ειδικής αυτής μορφής. Μεγάλο μέρος των τουριστών είναι άτομα τρίτης ηλικίας και συνταξιούχοι οι οποίοι συχνά επιλέγουν και την μακροχρόνια διαμονή σε περιοχές ορεινού τουρισμού.</p>
Ιαματικός Τουρισμός	Ολο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑ 2	<p>Έχει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά αλλά και διαφορές από τον Τουρισμό υγείας.</p> <p>Έχουμε και εδώ δύο τύπους ανάπτυξης στον ορεινό χώρο:</p> <p>(α) Κέντρα Ιαματικού Τουρισμού με Ξενοδοχειακή υποδομή που λειτουργούν Σαν αυτόνομα τουριστικά συγκροτήματα και</p> <p>(β) Κέντρα Ιαματικού Τουρισμού τα οποία βρίσκονται σε ορεινούς τουριστικούς οικισμούς και παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε τουρίστες που διαμένουν σε ξενοδοχεία της περιοχής.</p> <p>Και στις δύο περιπτώσεις ιαματικού τουρισμού, έχουν αναπτυχθεί στον ορεινό χώρο και άλλες τουριστικές δραστηριότητες και υπηρεσίες για να καλύπτουν και της ανάγκες ψυχαγωγίας ή άθλησης των τουριστών που δέχονται.</p>
Αγροτουρισμός	Ολο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑ 4	<p>Ένα σημαντικό ποσοστό των αγροτουριστικών μονάδων κάθε τύπου που λειτουργούν – ιδιαίτερα στον Ευρωπαϊκό χώρο- είναι εγκατεστημένες σε ορεινές περιοχές.</p> <p>Αυτή η χωρική επιλογή σχετίζεται αρχικά με την ανάγκη ενίσχυσης, μέσω του αγροτουρισμού, του εισοδήματος των αγροτών που κατοικούν σε ορεινές και μειονεκτικές περιοχές της κοινότητας.</p> <p>Παράλληλα όμως καλύπτει και ένα πρότυπο τουριστικής κατανάλωσης που αναζητεί σε αυτές τις μονάδες τον παραδοσιακό τρόπο ζωής στο βουνό, την περιήγηση και την Φυσιολατρεία και τις αθλητικές δραστηριότητες. Τα γενικότερα χαρακτηριστικά του αγροτουρισμού αλλά και των πελατών του –κυρίως οικογένειες με παιδιά και άτομα που αναζητούν την ηρεμία –επηρεάζουν θετικά την ανάπτυξη του σε ορεινές Περιοχές και ιδιαίτερα όσες βρίσκονται σε απόσταση από θέρετρα μαζικού οργανωμένου τουρισμού.</p>

Πολιτιστικός Τουρισμός	Όλο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑΤΑ 1, 4	Ένα σημαντικό ποσοστό ταξιδιών πολιτιστικού τουρισμού κατευθύνονται σε ορεινές περιοχές όπου οι πολιτιστικοί πόροι είναι πολλοί και σημαντικοί (παραδοσιακοί οικισμοί, μοναστήρια, κάστρα, αρχαιολογικά μνημεία κ. Λ. Π. ). Συχνά παρόμοια ταξίδια εντάσσονται σε ένα ευρύτερο ταξίδι περιήγησης μιας περιοχής ή έχουν ευρύτερο εκπαιδευτικό χαρακτήρα π.χ. διενέργεια συνεδρίου. Πολλά από τα ταξίδια πολιτιστικού τουρισμού σε ορεινούς όγκους επίσης συνδυάζονται με ταξίδια οικολογικού και φυσιολατρικού τουρισμού δημιουργώντας ένα ιδιαίτερο πρότυπο τουριστικής κατανάλωσης στο βουνό. Τέλος αρκετά από αυτά τα ταξίδια συνδυάζονται με παραμονή σε <b>αγροτουριστικές μονάδες ή σε παραδοσιακούς ξενώνες.</b>
Οικολογικός Τουρισμός	Όλο το χρόνο	ΠΛΕΓΜΑΤΑ 1,2	Το βουνό είναι ένας από τους σημαντικότερους προσορισμούς των ταξιδιών <b>οικολογικού τουρισμού</b> γεγονός που σχετίζεται με την ποικιλία και τον πλούτο της χλωρίδας και την πανίδα που υπάρχει σε αυτό. Επιπλέον το βουνό προσφέρει πολλά όμορφα φυσικά τοπία καθώς και έναν σημαντικό αριθμό εθνικών δρυμών και οικολογικών πάρκων. Ο οικολογικός τουρισμός στο βουνό έχει δύο συνήθως μορφές: (α) <b>Οικολογικά εξειδικευμένο ταξίδι</b> , φυσιολατρικά και εκπαιδευτικά και (β) Ταξίδι συνδυασμένο και με άλλες δραστηριότητες (πολιτιστική περιήγηση, αθλητικές δραστηριότητες κ. Λ. Π.). Και στις δύο περιπτώσεις ο αριθμός ταξιδιών οικολογικού τουρισμού στο βουνό αυξάνεται ενώ οι τουρίστες διαμένουν είτε στο ύπαιθρο είτε σε οργανωμένα τουριστικά καταλύματα.
Ταξίδια μικρής διάρκειας από αστικά κέντρα προς ορεινούς χώρους	Όλο το χρόνο	ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΕΓΜΑΤΑ	Πρόκειται για ένα πρότυπο τουριστικής κατανάλωσης που αυξάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια και εκδηλώνεται κατά κύριο λόγο τα Σαββατοκύριακα και τις Περιόδους των γιορτών. Τα κίνητρα των ταξιδιών αυτών ποικίλουν, αφού οι τουρίστες στο μικρό χρονικό διάστημα επιδιώκουν τόσο την ψυχαγωγία και την ξεκούραση όσο και την γνωριμία με τον τόπο επίσκεψης (πολιτιστικές ή οικολογικές περιηγήσεις). Τα περισσότερα από αυτά τα ταξίδια πραγματοποιούνται στην περίοδο από φθινόπωρο έως και άνοιξη και είναι συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα. Οι περιοχές που προτιμώνται στους ορεινούς όγκους είναι αυτές που διαθέτουν γνωστούς πολιτιστικούς πόρους ή έχουν υποδομή τουρισμού.

<p>Τουρισμός δεύτερης κατοικίας</p>	<p>Όλο το χρόνο</p>	<p>ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΕΓΜΑΤΑ</p>	<p>Σε ορεινούς όγκους που βρίσκονται γύρω ή κοντά σε αστικά κέντρα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σημαντική αύξηση των <b>δεύτερων (εξοχικών) κατοικιών</b>.</p> <p>Πρόκειται για ένα ιδιαίτερο πρότυπο τουριστικής κατανάλωσης που σχετίζεται με την ανάγκη των κατοίκων των αστικών κέντρων των αναπτυγμένων χωρών, που αναζητούν σε κοντινή απόσταση μια υποδομή που θα τους επιτρέψει να περνούν στην διάρκεια όλου του χρόνου τον ελεύθερο χρόνο τους.</p> <p>Οι περισσότεροι επιλέγουν την αγορά ή την ενοικίαση δεύτερης κατοικίας με βάση τα ακόλουθα συνήθως κριτήρια: απόσταση από τον τόπο κατοικίας, καταγωγή από την συγκεκριμένη περιοχή, κάλυψη δραστηριοτήτων που αναπτύσσουν τον ελεύθερο χρόνο τους.</p> <p>Οι παραθαλάσσιες και ορεινές περιοχές συγκεντρώνουν και τα μεγαλύτερα ποσοστά δεύτερης κατοικίας. Συχνά στις ορεινές περιοχές η δόμηση δεύτερης κατοικίας παίρνει και οργανωμένη μορφή (συγκροτήματα διαμερισμάτων ή μονοκατοικιών) ιδιαίτερα δε είναι διαδεδομένη αυτή η ανάπτυξη στις περιοχές της Κεντρικής Ευρώπης με παράδοση στον χιονοδρομικό τουρισμό.</p> <p>Η αύξηση της ζήτησης για δραστηριότητες του βουνού, αθλητικές, φυσιολατρικές, οικολογικές, αναμφισβήτητα θα οδηγήσει στην περαιτέρω αύξηση αυτού του προτύπου τουριστικής κατανάλωσης, διεθνώς.</p>
---	---------------------	----------------------------	---

### 3.2.2 Πλαίσιο και προϋποθέσεις τουριστικής ανάπτυξης

Η τουριστική ανάπτυξη μπορεί να αποτελέσει μοχλό για την αναστροφή της φθίνουσας πορείας της οικονομίας, επειδή ως σύνθετη παραγωγική διαδικασία δημιουργεί ποικιλία σε θέσεις απασχόλησης που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των νέων για επαγγελματική σταδιοδρομία.

Επί πλέον εκμεταλλεύεται φυσικούς και πολιτισμικούς πόρους οι οποίοι με σωστή διαχείριση, στα πλαίσια της αειφορικότητας, είναι ανανεώσιμοι και για τους οποίους σημειώνεται αυξανόμενη ζήτηση από τους κατοίκους των αστικών κέντρων.

Το πλαίσιο τουριστικής ανάπτυξης μεταξύ άλλων προϋποθέτει :

- Τη συμπλήρωση και δημιουργία νέων υποδομών.
- Την κινητοποίηση των τοπικών φορέων.
- Την κινητοποίηση του ιδιωτικού τομέα και των κατοίκων, με προτεραιότητα στις δράσεις που προσελκύουν ιδιωτικές επενδύσεις.
- Τη δημιουργία νέων μορφών απασχόλησης.
- Την ανάπτυξη παράλληλων προς τον τουρισμό δραστηριοτήτων.
- Την ενίσχυση της παραδοσιακής οικονομίας καθώς αυξάνεται η ζήτηση για τοπικά προϊόντα από τους επισκέπτες.
- Την ανάπτυξη των οικισμών.
- Την αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού.
- Την αναβάθμιση του οικιστικού δυναμικού.
- Την επισήμανση και ανάδειξη χώρων διαμονής, στάσης και εστίασης επισκεπτών.
- Την αποτύπωση σε χάρτες.

#### 3.2.2.1 Ειδικές δράσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας

- Ανάπτυξη βιολογικών και οικολογικών καλλιεργειών.
- Μετεγκατάσταση ζώων εκτός οικισμών.
- Δημιουργία συνεταιρισμών και μικρών – ατομικών επιχειρήσεων.
- Προβολή – προώθηση και ανάπτυξη σημείων διάθεσης των τοπικών προϊόντων.

- Εκπαίδευση και κατάρτιση των κατοίκων σε ειδικότητες και επαγγέλματα συναφή με:
  - ✓ Ανάπτυξη – διαχείριση αγροτουριστικών επιχειρήσεων.
  - ✓ Παραδοσιακή μαγειρική.
  - ✓ Σύγχρονες οικολογικές – βιολογικές καλλιέργειες.
  - ✓ Τυποποίηση – συσκευασία – προβολή τοπικών παραδοσιακών προϊόντων.
  - ✓ Οργάνωση και διαχείριση συνεταιρισμών.
  - ✓ Αξιοποίηση της Κοινωνίας της Πληροφορίας.

### 3.2.2.2 Κατοχύρωση και προστασία περιβάλλοντος

Η κατοχύρωση και η προστασία της περιοχής περιλαμβάνει:

#### 1) *οικολογική διαχείριση εκτάσεων.*

Είναι αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο οικολογικής διαχείρισης των **καλλιεργήσιμων και δασικών εκτάσεων**. Αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνει, σε ότι αφορά τις **δασικές εκτάσεις**:

#### ❖ Διαχείριση δασών.

Η διαχείριση των δασών περιλαμβάνει:

- την εκμετάλλευση και διατήρηση των δασών.

Το καθεστώς υλοτόμησης και διαχείρισης των δασών να γίνει με την υιοθέτηση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνικών υλοτόμησης.

- τη διατήρηση της πανίδας.

Η προστασία της πανίδας, η οποία κινδυνεύει κυρίως από λαθροθηρία και υπερεκμετάλλευση, μπορεί να επιτευχθεί με ζωνοποίηση, έλεγχο του πληθυσμού των απειλούμενων ειδών και περιορισμό του κυνηγού, την εκπαίδευση των κατοίκων σε άλλες εκτός από κυνήγι χρήσεις της πανίδας, όπως είναι η τουριστική της εκμετάλλευση, και την απαγόρευση του κυνηγιού σε περιοχές που παρουσιάζουν διαταραχές στην τροφική αλυσίδα και απειλούν με εξαφάνιση κυρίως μεγάλα πτηνά και θηλαστικά.

#### ❖ Διαχείριση φυσικών τοπίων.

Η διαχείριση φυσικών τοπίων περιλαμβάνει:

- τη διατήρηση των Βιότοπων και άλλων οικολογικά ευαίσθητων περιοχών,
- και τη διατήρηση των πολιτιστικών πόρων, που περιλαμβάνουν μνημεία, περιοχές ιδιαίτερου κάλλους, αλλά και την αρχιτεκτονική κληρονομιά των οικισμών.

Σε ότι αφορά στα φυσικά τοπία, η καταγραφή, προστασία, ανάδειξη και ένταξή τους στο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής, πρέπει να ενταχθεί στο πρόγραμμα αναζωογόνησης των τοπικών κοινωνιών και να αποτελέσει πρωτοβουλία των τοπικών κοινωνιών. Και αυτό επειδή πρέπει οι ίδιες οι τοπικές κοινωνίες να αποδεχθούν τη νέα χρήση των φυσικών πόρων και τους περιορισμούς που αυτή συνεπάγεται για τις παραδοσιακές χρήσεις.

Η οικολογική διαχείριση των **καλλιεργήσιμων εκτάσεων** θα επιτευχθεί με κίνητρα, ενημέρωση και κατάρτιση των κατοίκων, και όχι με νομοθετικές ρυθμίσεις, που μπορούν να προωθήσουν αποτελεσματικά βιολογικές και οικολογικές καλλιέργειες στις ιδιόκτητες εκτάσεις για να προστατευθεί το περιβάλλον, ειδικά οι υδάτινοι πόροι από χημική ρύπανση λόγω υπερβολικής χρήσης λιπασμάτων, να μετεγκατασταθούν στάνες που βρίσκονται κοντά σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές, αλλά και για να βελτιωθεί το εισόδημα των κατοίκων. Δεν προτείνεται αλλαγή σε καλλιέργειες εκτός των γενικών ρυθμίσεων για χρήση τεχνικών φιλικών προς το περιβάλλον.

Έργα που αποβλέπουν στη βελτίωση της αγροτικής παραγωγής, όπως συστήματα συλλογής και μεταφοράς νερού για ύδρευση και άρδευση, στάβλοι, αποθήκες, κιόσκια για τη διάθεση τοπικών προϊόντων, και άλλα, πρέπει να θεωρούνται ως στοιχείο τουριστικού προϊόντος και να σχεδιάζονται ανάλογα, χρησιμοποιώντας ντόπια υλικά, παραδοσιακές τεχνικές δόμησης, μεταφοράς, κτλ.

## 2) προσδιορισμό των χρήσεων γης.

Οι πιέσεις στις χρήσεις γης προβλέπεται να δημιουργηθούν από την πιθανή οικιστική επέκταση των μεσαίου μεγέθους οικισμών και από ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Γι' αυτό το λόγο πρέπει να γίνει επακριβής προσδιορισμός των χρήσεων της γης.

### 3) *θέματα οικοδομικής δραστηριότητας.*

Ένας από τους λόγους που προτάθηκε η ένταξη στη δέσμη κινήτρων της ανάπτυξης του οικιστικού δυναμικού, έτσι ώστε να ξαναβρούν οι οικισμοί τον παραδοσιακό τους χαρακτήρα και να αποτελέσουν ίσως το κυριότερο συστατικό του μίγματος του τουριστικού προϊόντος, είναι ο περιορισμός και ο έλεγχος της αυθαίρετης δόμησης και χωροταξικά, αλλά και αρχιτεκτονικά. Υποχρέωση αυτών που ωφελούνται από αυτή τη ρύθμιση είναι να ακολουθούν παραδοσιακά αρχιτεκτονικά πρότυπα και τεχνικές δόμησης. Οι αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες πρέπει να προσδιορίσουν πρότυπα τα οποία εκφράζουν την αρχιτεκτονική παράδοση κάθε περιοχής.

Επειδή παρατηρείται το φαινόμενο ιδιόκτητων περιοχών σε ξέφωτα του δάσους μακριά από τη ζωτική ζώνη των οικισμών, και επειδή οι κείμενες διατάξεις επιτρέπουν την ανέγερση αγροικιών σε ιδιόκτητες εκτάσεις άνω των τεσσάρων στρεμμάτων, και επειδή η άναρχη δόμηση αποτελεί ίσως το μεγαλύτερο πρόβλημα για το δάσος, προτείνεται να δημιουργηθεί μια ζώνη απαγόρευσης ανέγερσης αγροικιών σε περιοχές με έντονο τουριστικό ενδιαφέρον.

### 4) *θέματα οικονομικής δραστηριότητας*

Οι επιπτώσεις στον τομέα της οικονομίας των κοινωνιών είναι άμεσες και ποικίλες. Ο ξενοδοχειακός τομέας σε υψηλό ποσοστό, ο τομέας των εστιατορίων, γραφείων ταξιδιών, κέντρων αναψυχής, μεταφορικών μέσων, και άλλων, σε μικρότερο αλλά σημαντικό ποσοστό, εξυπηρετούν την τουριστική κατανάλωση. Με αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, επιτυγχάνεται αύξηση εμπορικής κίνησης και συνεπώς βελτίωσης οικονομικής κατάστασης των κατοίκων της περιοχής.

### 5) *επί πλέον θέματα προστασίας του περιβάλλοντος*

Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από την τουριστική δραστηριότητα ελαχιστοποιούνται με τα μέτρα που προτείνονται για την προστασία του περιβάλλοντος. Η δημιουργία χώρων υγειονομικής ταφής απορριμμάτων, σταθμών επεξεργασίας λυμάτων, οι περιορισμοί στη χρήση χημικών λιπασμάτων, η θέσπιση κανόνων στην ελεύθερη βόσκηση, η υιοθέτηση φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνικών υλοτόμησης, η οικολογική

διαχείριση δασών και φυσικών τοπίων, θα βελτιώσουν το πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος.

Η διαχείριση της ανάπτυξης στα πλαίσια του συστήματος οικολογικής διαχείρισης, που περιλαμβάνει και το ανθρωπογενές περιβάλλον, θα βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα του περιβάλλοντος όπου οι ανθρώπινες δραστηριότητες επιβαρύνουν το περιβάλλον λόγω έλλειψης υποδομών. Η αναζωογόνηση των κοινωνιών, ο πληρέστερος έλεγχος όπου σήμερα παρατηρείται αυθαίρετη τουριστική και άλλη οικονομική δραστηριότητα με δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, π.χ. σκουπιδοτόποι, αυθαίρετη δόμηση, καταστροφή οικοσυστημάτων, καταστροφή της πανίδας από ανεξέλεγκτο κυνήγι, συμβαδίζει με την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Οι επιπτώσεις στον τομέα των υποδομών είναι θετικές εφόσον με τα προτεινόμενα έργα υποδομής θα βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων και η ποιότητα ζωής. Η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών, ειδικά του οδικού δικτύου σε ορισμένες περιοχές, δεν επιτρέπει την ομαλή επικοινωνία των κοινωνιών αυτών με την υπόλοιπη περιφέρεια. Τα έργα που προτείνονται έχουν στόχο να διευκολύνουν την επικοινωνία των κοινωνιών μεταξύ τους και με την υπόλοιπη περιφέρεια με τη συντόμευση χρόνου ταξιδιού και με αύξηση των επισκεπτών και να άρουν την απομόνωσή τους. Οι επιπτώσεις της ανάπτυξης θα επεκταθούν και στις επικοινωνίες, τις κοινωνικές υποδομές και την παιδεία.

### **3.2.3 Επιμέρηση τουριστικών προτάσεων στα τοπικά σχήματα**

#### **□ Μέτρα ανάπτυξης περιοχής Παρνασσού**

Το χιονοδρομικό κέντρο του Παρνασσού αποτελεί τον κύριο τουριστικό πόλο έλξης της περιοχής για τους χιλιάδες χιονοδρόμους που το επισκέπτονται επειδή είναι το πιο σύγχρονο και καλύτερα εξοπλισμένο της Ελλάδας. Κρίνεται απαραίτητη η συνεχής αναβάθμιση και ενίσχυση του για την ανάπτυξη όλης της όμορης περιοχής του.

Πέρα από τα συγκεκριμένα προβλήματα που αντιμετωπίζει, (η ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης, η απουσία ξενοδοχείου κοντά στο κέντρο, η έλλειψη

εξειδικευμένου προσωπικού, το πλαίσιο λειτουργίας και η ζημιογόνος διαχείριση), τα τελευταία έτη δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί η αυξανόμενη κίνησή του μόνο από την Αράχοβα, η οποία είναι το κέντρο στήριξής του. Τόσο το οδικό δίκτυο της όσο και οι βασικές υποδομές της , η επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου της με επιπτώσεις στο οικοσύστημα του Εθνικού Δρυμού και γενικά η εξάντληση των δυνατοτήτων της οδηγεί στη δημιουργία και άλλων πυλών εισόδου στο χιονοδρομικό από την ευρύτερη περιοχή της Αμφίκλειας και της Πολύδροσου για να διαχυθεί η τουριστική δραστηριότητα και τα οικονομικά οφέλη αλλά και να αποφευχθούν σοβαρότερα προβλήματα για το περιβάλλον. Η ανάδειξη αυτών των οικισμών ως εναλλακτικά κέντρα στήριξης του χιονοδρομικού επιβάλλεται από την αδυναμία του νότιου τμήματος του Παρνασσού να αποτελέσει τη μοναδική δίοδο πρόσβασης στο χιονοδρομικό κέντρο. Η Αμφίκλεια θα μπορούσε να αποτελέσει εναλλακτική πύλη πρόσβασης στον Παρνασσό, με την Πολύδροσο και την Επτάλοφο σε επικουρικό ρόλο.

Η Αμφίκλεια, αν και σε προνομιακό σημείο ως προς την πρόσβαση στο χιονοδρομικό και στον ορεινό όγκο του Παρνασσού, παρουσιάζει ελάχιστη τουριστική κίνηση. Πρωταρχική ενέργεια για την ανάπτυξή της αποτελεί η κάλυψη των αναγκών της σε βασικές υποδομές όπως η βελτίωση της ύδρευσης, η κατασκευή κέντρου επεξεργασίας λυμάτων, η υγειονομική ταφή των απορριμμάτων σε όλο το διευρυμένο δήμο.

Η Πολύδροσος και γενικά η περιοχή του δήμου Παρνασσού παρουσιάζει καλύτερη εικόνα. Παρατηρείται η έντονη προσπάθεια ανάπτυξης και αναβάθμισης της περιοχής. Από το 1995 έχει εγκριθεί η μελέτη «Ίδρυση της Ελεγχόμενης Κυνηγετικής Περιοχής» και προχωράει η υλοποίησή της. Λέγοντας Ελεγχόμενη Κυνηγετική Περιοχή εννοείται ένας χώρος, κατάλληλος για την άσκηση της δραστηριότητας του κυνηγιού, στον οποίο όμως, η δραστηριότητα αυτή ασκείται ελεγχόμενα κατά τόπο, χρόνο, τρόπο, αριθμό και είδος θηράματος. Με αυτό τον τρόπο μπαίνει μία τάξη στη θηραματική οικονομία, αποτρέπονται οι καταστάσεις αφανισμού των θηραματικών ζώων, προσελκύονται νέοι επισκέπτες στην περιοχή, δημιουργούνται επιπλέον ανάγκες διαμονής και εστίασης των κυνηγών και δίνεται μία νέα ώθηση στην τοπική αγορά. Σε συνδυασμό της μικρής απόστασης (και σχετικά εύκολης πρόσβασης) της Ελεγχόμενης Κυνηγετικής Περιοχής από τα μεγάλα αστικά

κέντρα (Αθήνα, Λαμία, Λιβαδειά, Πάτρα) συμπεραίνεται η ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας.

Η ανάπτυξη της περιοχής είναι ο κοινός στόχος της ομάδας τοπικής δράσης (Ο.Τ.Δ.), που ιδρύθηκε στις 24 Δεκεμβρίου 1996 και έχει την επωνυμία: ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ – ΟΙΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΕ με έδρα την Αμφίκλεια Φθιώτιδας. Ο σκοπός της εταιρείας είναι η διαχείριση και ο συντονισμός της κοινοτικής πρωτοβουλίας LEADER II στους νομούς Φθιώτιδας και Φωκίδας σε α' στάδιο και κατ'επέκταση η αξιοποίηση παράλληλων προγραμμάτων, η έρευνα και οι μελέτες σχετικά με όλους τους κλάδους της αγροτικής οικονομίας. Η εκπλήρωση του σκοπού γίνεται μέσα από:

- ◆ Εκπόνηση απογραφικών μελετών, αναπτυξιακών – επιχειρησιακών προγραμμάτων και μελετών στρατηγικού σχεδιασμού.
- ◆ Υλοποίηση προγραμμάτων ανάπτυξης στον τουρισμό, γεωργία, βιομηχανία-βιοτεχνία, περιβάλλον, υπηρεσίες και άλλους τομείς ανάπτυξης.
- ◆ Υλοποίηση προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης για την απόκτηση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.
- ◆ Παροχή συμβουλών σε ιδιώτες, ενώσεις, συλλογικούς φορείς, επιχειρήσεις, μέσω έρευνας και πληροφόρησης.

Με τη στήριξη της εταιρείας ήδη έχουν γίνει μερικές επενδύσεις μέσω του προγράμματος LEADER II σε συγκροτήματα επιπλωμένων δωματίων, παραδοσιακές ταβέρνες, εργαστήρια παραδοσιακών στολών, τυροκομεία, ελαιοτριβεία, εργαστήρια παραδοσιακών ζυμαρικών και επίπλων, καλλιέργεια και παραγωγή βιολογικών προϊόντων, ανακαίνιση παραδοσιακών κτιρίων και ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος σε διάφορες θέσεις.

Πέρα από τα έργα υποδομής, η αναβάθμιση των οικισμών πρέπει να γίνει και σε άλλους τομείς.

- Αύξηση του ξενοδοχειακού δυναμικού.
- Παροχή παραδοσιακής κουζίνας και διασκέδασης.
- Ένταξη της Αμφίκλειας στη ζώνη κινήτρων για παραδοσιακούς οικισμούς.
- Ανάδειξη των θρησκευτικών και ιστορικών μνημείων.
- Ανάπλαση όλων των κοινόχρηστων χώρων.

- Πύκνωση του συγκοινωνιακού δικτύου τόσο των ΚΤΕΛ όσο και του ΟΣΕ μια και τη δεδομένη στιγμή ιδίως το δίκτυο του ΚΤΕΛ κρίνεται ανεπαρκές αλλά και άβολο σε ότι αφορά το ωράριο μετάβασης προς και από το κέντρο του Νομού, τη Λαμία.
- Ανάδειξη Εκτροφείου Θηραμάτων (Εκθετήρια, Παρατηρητήρια).
- Διερεύνηση για υλοποίηση νέων αθλητικών δραστηριοτήτων. (αιωροπτερισμού, ποδήλατο βουνού)
- Ανάπτυξη κινήτρων για περιήγηση, φυσιολατρία και πεζοπορία.
- Ανάδειξη φαραγγίων – Διάνοιξη μονοπατιών. Και ιδιαίτερα να αναφερθεί το φαράγγι του Κηφισού με εξαιρετικό φυσικό κάλλος ώστε να αξιοποιηθεί για τουριστικούς και περιβαλλοντικούς λόγους.
- Δημιουργία Περιβαλλοντικής εκπαίδευσης Παρνασσού στο χώρο των πρώην μαθητικών κατασκηνώσεων.
- Αξιοποίηση ποταμών και καταρρακτών για λόγους τουριστικούς (ράφτινγκ, καγιάκ) και βιοποριστικούς.
- Δημιουργία υδροηλεκτρικού σταθμού στον καταρράκτη Μάτεσις Επταλόφου, για κάλυψη των αναγκών του Δήμου και της ευρύτερης περιοχής.
- Αξιοποίηση πηγών Αγίας Ελεούσας ( υπάρχει και η σχετική πρόταση στην Περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας).
- Επέκταση – βελτίωση χιονοδρομικού κέντρου Επταλόφου.
- Σύσταση τουριστικής αστυνομίας.

Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να εφαρμοστούν και στην ευρύτερη περιοχή για να υπάρχει γενική αναβάθμιση της περιοχής.

Η ήπια εκμετάλλευση του υπολοίπου όγκου του Παρνασσού μπορεί να συνδεθεί με τη λειτουργία του χιονοδρομικού και κατά την περίοδο λειτουργίας του, και κατά τη θερινή περίοδο. Μετά από την επίτευξη των προαναφερομένων προτάσεων αναβάθμισης, θα επιτευχθεί η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

## □ Μέτρα ανάπτυξης περιοχής Οίτης

Ο ορεινός όγκος της Οίτης αποτελεί ενιαίο χώρο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων επειδή συνδέεται με τις προοπτικές ανάπτυξης του ιαματικού τουρισμού, την πλούσια φύση του Εθνικού Δρυμού και γειτνιάζει με το αστικό κέντρο της Λαμίας. Η ύπαρξη του αστικού κέντρου της Λαμίας προσφέρει ένα σημαντικό πλεονέκτημα, το τοπικό ενδιαφέρον και η τοπική αγορά δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων από ιδιώτες και τη στήριξη των δραστηριοτήτων από τον τοπικό πληθυσμό.

Η περιοχή του Εθνικού Δρυμού, περιοχή ιδιαίτερου κάλλους με εξαιρετικές διαδρομές για πεζοπορία, περιήγηση, οικολογικό τουρισμό, παρουσιάζει τεράστιο ενδιαφέρον με μεγάλη ποικιλία χλωρίδας και πανίδας, καθώς καταλαμβάνει πλατειά κλίμακα υψομέτρων, από 500 μέχρι 2116 μέτρα. Προσφέρεται για οικογενειακές διακοπές (μαζική μορφής τουρισμού), όπως έχει αναπτυχθεί στην Ευρώπη, που οι παραθεριστές διαμένουν σε οικισμούς και επισκέπτονται το δάσος, εντός ή εκτός προστατευμένων περιοχών, όπου σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους αναπτύσσονται δραστηριότητες. Η κοντινή απόσταση με ιαματικές πηγές μπορεί να προσφέρει και τουρισμό υγείας.

Ανεξάρτητα από τις προοπτικές της, στην Οίτη η δυναμική, οικιστική και πληθυσμιακή, είναι πολύ χαμηλή ενώ απαιτείται αναβάθμιση του οδικού δικτύου. Αρκετοί οικισμοί δεν κατοικούνται σχεδόν καθόλου τον χειμώνα.

Η ανάπτυξη της περιοχής μπορεί να επιτευχθεί με τα εξής μέτρα:

- Αναβάθμιση του οδικού δικτύου.
- Αύξηση καταλυμάτων.
- Διαμόρφωση Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης (Κέντρο υποδοχής, παρατηρητήρια, διαμόρφωση χώρου).
- Σήμανση, διαμόρφωση διαδρομών ποδηλάτου βουνού.
- Σταθμοί ανάγκης.
- Ανάδειξη φαραγγίων.
- Χάραξη, διάνοιξη, σήμανση μονοπατιών.
- Ανάπλαση ιστορικού χωριού Γοργοποτάμου.

- Ανάδειξη των περιοχών των τριών γεφυρών Παπαδιάς, Ασωπού και Γοργοποτάμου.
- Δασικό Χωριό Παύλιανης.
- Κατασκευασίες στην περιοχή Παύλιανης.
- Πολιτιστικές δραστηριότητες στα μικρά χωριά για την ανάδειξή τους.  
(Ελευθεροχώρι, Τιθρώνιο, Ξυλικοί)

## Βιβλιογραφία

1. « Υδρόγειος Παγκόσμια Δομική »
2. Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων «Τεχνικοοικονομικής μελέτης για την επιλογή Χάραξης της Νέας Σιδ. Γραμμής υψηλών Ταχυτήτων. Τμήμα Τιθορέα – Λιανοκλάδι» ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.
3. Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων «Μελέτης βελτίωσης κατά τμήματα της Π.Ε.Ο. Μπράλλου Αμφίκλειας». Εκπρόσωπος μελέτης Στ.Ζαχαρόπουλος
4. «Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» του Πρόδρομου Ματζαρίδη.
5. Μελέτη «Αξιοποίηση ορεινών όγκων Περ. Στ. Ελλάδας» ERGOPLAN
6. «σιδηροτροχιά» Περιοδική έκδοση Σ.Φ.Σ.
7. «ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ» εκδόσεις Μίλητος

# κεφάλαιο 4

---

(παράθεση χαρτών) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΛΕΤΟΥΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

