

Α. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ



Εξετάζονται οι παράμετροι του προβλήματος και προτείνεται η ουσιαστική συμμετοχή των αρμοδίων φορέων για την βελτίωση του οδικού δικτύου κατά σειρά προτεραιότητας, ανάλογα με τη σημασία κάθε οδού. Γίνεται ακόμα θεώρηση της μέχρι σήμερα αντιμετώπισης.

Κεφάλαιο 1ο. α) Περιγράφεται η υπάρχουσα κατάσταση ξεχωριστά για κάθε κατηγορία οδών, δηλαδή εθνικών, επαρχιακών, κοινοτικών και τέλος δασικών. β) Επιλέγεται ο τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος μέχρι σήμερα από τους αρμόδιους φορείς, με βάση τους παράγοντες που το επηρεάζουν.

Κεφάλαιο 2ο. (Συμπεράσματα και προτάσεις). Τονίζεται η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου από πλευράς βατότητας και προτείνονται: α) Η εκπόνηση των απαραίτητων τεχνικών μελετών βελτιώσεώς του, επίσημαινομένων συγχρόνως των βασικών αναγκών κάθε οδοῦ, β) η βελτίωση οδών με προτεραιότητα που καθορίζεται ανάλογα με τη σημασία της κάθε μιάς.

ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ: Οδοί, Συγκοινωνία, Μελέτες, Οικονομική ανάπτυξη.

Β. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τό τμήμα 'Ανατολικῆς Στερεᾶς 'Ελλάδος τοῦ Τεχνικοῦ 'Επιμελητη-
ρίου τῆς 'Ελλάδος, στήν προσπάθειά του γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν κοινω-
νικοοικονομικῶν, τεχνικοεπιστημονικῶν καί ἐπαγγελματικῶν θεμάτων τῆς
χώρας μας μέ τή βοήθεια 'Επιτροπῶν καί 'Ομάδων ἔργασίας, πού ἀποτελοῦν-
ται κυρίως ἀπό μηχανικούς ἢ καί ἄλλους ἐπιστήμονες, ἀνέθεσε μέ τήν ἀπό-
φαση Ι5/29-9-78 τῆς Διοικήσεως 'Επιτροπῆς του, στό Δημήτριο Λάππα, Πο-
λιτικό Μηχανικό, τήν πραγματοποίηση μιᾶς κατατοπιστικῆς μελέτης, σχετι-
κά μέ τήν κατάσταση καί τή βελτίωση τοῦ ὁδικοῦ δικτύου Νομοῦ Εὐρυτανίας.

Γιά τό σκοπό αὐτό, ἔγινε προσπάθεια νά συγκεντρωθοῦν ὅσον τό δυνα-
τόν περισσότερα στοιχεῖα, πού νά βοηθήσουν ἀρχικά στήν παρουσίαση τῆς
πραγματικῆς καταστάσεως πού βρίσκεται σήμερα τό ὁδικό δίκτυο Π. Εὐρυτα-
νίας καί στή συνέχεια σέ μιᾶ ἀντικειμενική ἀξιολόγηση τῶν δυνατοτήτων
πού ὑπάρχουν γιά τήν πραγματοποίηση τῆς βελτιώσεώς του.

'Εξετάστηκαν οἱ κυριώτεροι παράγοντες πού ἐπηρεάζουν τό πρόβλημα
καθώς καί ἤϊ μέχρι σήμερα ἀντιμετώπιση του ἀπό μέρος τῶν ἀρμοδίων φο-
ρέων καί τελικά προτείνεται ἡ ἀκολουθητέα διαδικασία, ὅσον ἀφορᾷ τόν
τρόπο βελτιώσεως τῶν ὁδῶν, σέ σχέση πάντοτε μέ τίς ὑπάρχουσες οἰκονομι-
κές δυνατότητες τῆς χώρας μας.

Β: ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΕΛΙΔΑ
<u>Γ: ΠΕΡΙΛΗΨΗ</u>	I
<u>Δ: ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ιο</u>	
1.1.1. Περιγραφή τής κατάστασεως του δδικοῦ δικτύου	2
1.2. Τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος μέχρι σήμερα-Παράγοντες που επηρεάζουν το πρόβλημα.	21
<u>Ε: ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο.</u>	
2.1. Συμπεράσματα	23
2.2. Προτάσεις.	26
<u>ΣΤ: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u>	32
<u>Ζ: ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</u>	32

Γ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ἡ ἀφορμή γιὰ τὴ σύνταξη τῆς παρούσης μελέτης, δόθηκε ἀπὸ τὴν πολὺ κακὴ κατάσταση στὴν ὁποία βρισκεται σήμερα τὸ ὀδικὸ δίκτυο κἄθε κατηγορίας τοῦ Νομοῦ Εὐρυτανίας.

Τὸ γεγονός αὐτό, ἀποτελεῖ στόχο καθημερινῶν συζητήσεων καθὼς καὶ δημοσιευμάτων Ἐφημερίδων καὶ εἶναι φανερόν ὅτι ἡ ἐπίδραση τῆς ἀνωτέρω καταστάσεως εἶναι σοβαρότατη γιὰ τὴν οἰκονομία τοῦ Κράτους μας γενικώτερα. Ἡ διερεύνηση τοῦ προβλήματος καθίσταται ἐπιτακτικὴ γιὰτί οἱ ἐπιπτώσεις τοῦ κακοῦ ὀδικοῦ δικτύου εἶναι σημαντικὲς γιὰ τὴ διακίνηση ἀτόμων καὶ προϊόντων, γιὰ τὴ διαβίωση τοῦ πληθυσμοῦ, γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῆς κτηνοτροφίας, γιὰ τὴν ἐκμετάλλευση τῶν δασῶν καὶ τέλος γιὰ τὴ διατήρηση τοῦ πληθυσμοῦ στό Νομό.

Ἀντικείμενο τῆς παρούσης μελέτης εἶναι:

- α) Νά ἐπισημανθεῖ κατ'ἀρχὴν ἡ πραγματικὴ κατάσταση στὴν ὁποία βρισκεται τὸ ὀδικὸ δίκτυο τοῦ Νομοῦ Εὐρυτανίας.
- β) Νά γίνῃ περιγραφή, ὅσο τὸ δυνατόν λεπτομερέστερη τῆς ὑπαρχούσης καταστάσεως τῶν ὁδῶν, κἄθε κατηγορίας.
- γ) Νά ἐκτεθεῖ ὁ τρόπος μὲ τὸν ὁποῖο οἱ ἀρμόδιοι φορεῖς μέχρι σήμερα ἀντιμετώπιζαν τὸ πρόβλημα τῆς κατασκευῆς ἢ βελτιώσεως τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, σὲ συνάρτηση πάντοτε μὲ τὴ μορφή τοῦ ἐδάφους, τὴν ἐξέλιξη τῶν μέσων κυκλοφορίας καὶ τῆς ὑφιστάμενης ἐκαστοτε οἰκονομικῆς δυνατότητες.
- δ) Νά προταθοῦν λύσεις γιὰ τὴ βελτίωση τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, μὲ τὴν μορφήν τελειοποιήσεως μόνον τῶν ὑπαρχουσῶν ὁδῶν, χωρὶς νὰ ἐξετάζεται καὶ ἡ κατασκευὴν νέων τοιούτων.

Δ. - Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο Η Γ ο ν

Ι.Ι. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΔΩΝ

Ι.Ι.Ι ΕΘΝΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΛΑΜΙΑΣ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ (τμήμα εντός του Ν. Εύρυτανίας).

'Από Ράχης Τυμφορηστοῦ (ὄρια Νομοῦ Φθιώτιδος Χ.Θ. 0+000)-Καρπενήσι(Χ.Θ. 13+500)-Καλεσμένο (Χ.Θ. 33+500)-'Ανατολική Φραγκίστα (Χ.Θ. 54+500)-'Αγιος Γεώργιος (Χ.Θ. 65+000)-Γέφυρα 'Επισκοπῆς (Χ.Θ. 72+500 ὄρια Νομοῦ Λίτωλο-καρνανίας)

Τὸ τμήμα τῆς ἀνωτέρω ὁδοῦ ἀρχίζει ἀπὸ τῆ Ράχη Τυμφορηστοῦ (ὑψόμετρο 1.300 μ.), κατέρχεται μὲ δεικνερῖς (Ι3) ἀλλεπάλληλους ἔλιγμοὺς μέχρι τὴν Κοινότητα 'Αγίου Πιολίου (ὑψόμετρο 1.000μ.), διασχίζει τὴν μικρὴ κοιλάδα τοῦ Καρπενησίου καὶ διέρχεται μέσα ἀπὸ τὴν πόλη τοῦ Καρπενησίου (ὑψόμετρο 950 μ.). Στὴ συνέχεια ἀνέρχεται μέσω μισογαγγειῶν καὶ στροφῶν ἕως τῆ ράχη "Ἰπάγιασάκι" (ὑψόμετρο 1.200μ.), ἀπὸ κεῖ κατέρχεται μὲ ἑννέα (9) ἀλλεπάλληλους ἔλιγμοὺς μέχρι τοῦ χωρίου "Ἄνω Καλεσμένου (Χ.Θ. 27+500), ἀκολουθεῖ τὴν πλαγιά τῆς πρὸς "Ἰπάγιασάκι" ράχης μέχρι τῆς Χ.Θ. 35+500 καὶ μὲ τέσσερες (4) ἔλιγμοὺς κατέρχεται στὸν ποταμὸ Πέγδοβα(ὑψόμετρο 400μ.), Χ.Θ. 39+500.

'Αφοῦ διέλθει τὸν ποταμὸ Πέγδοβα μέσω μιᾶς γεφύρας τύπου "Ἰπέλεῦ", ἀνοίγματος ἑνενηντα (90) μέτρων ἀνέρχεται μὲ στροφές καὶ ἓνα (1) ἔλιγμὸς μέχρι τοῦ ἀχένου "Σταυρὸς" (ὑψόμετρο 900μ.). 'Απὸ κεῖ κατέρχεται μὲ δύο (2) ἔλιγμοὺς καὶ στροφές καὶ διέρχεται μέσα ἀπὸ τὸ χωριὸ 'Ανατολική Φραγκίστα, συνεχίζει δὲ νὰ κατέρχεται μέχρι τοῦ χειμάρρου "Φραγκιστόρεμμα" μὲ ἓνα (1) ἔλιγμὸς καὶ στροφές (ὑψόμετρο 600μ.).

Κατόπιν ἀκολουθεῖ τὴν πλαγιά τῆς περιοχῆς Δυτικῆς Φραγκίστας καὶ μὲ δύο (2) ἔλιγμοὺς παρὰ τὴν θέση "Καπνοχώρια", φθάνει στὸ ἄκρον τοῦ

./.

χωριού "Άγιος Γεώργιος". Από εκεί κατέρχεται και με διπλό έλιγμό συναντά πάλι τον χειμάρρο "Φραγλιστόδρεμμα", όπου υπάρχει γέφυρα άνοιγματος 14μ., την οποία άφου περάσει ακολουθεί την πλαγιά της περιοχής "Ανατολικής Φραγλιστας και καταλήγει στην Λίμνη Κρεμαστών, όπου ή γέφυρα της "Επισιο-πής άνοιγματος 605 μ., ένθα και τά όρια Πομού Αίτωλοακαρνανίας (ύψόμετρο 380 μ.).

Τό τμήμα γενικώς της άνωτέρω όδοϋ, λόγω της μορφολογίας του έδά-φους, παρουσιάζει μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, μικρό σχετικώς πλάτος κα-ταστρώματος, μεγάλα ύψη πρανών βραχέδους κυρίως συστάσεως, πολλούς έλιγ-μούς και μικρές άκτινες καμπυλότητα.

Κατά συνέπεια τό όριο της ταχύτητας είναι πολύ περιορισμένο, άφ' ένός μεν λόγω των όχι καλών γεωμετρικών στοιχείων της όδοϋ, άφ' έτέρου δε λόγω της κακής βατότητας του καταστρώματος της, πράγμα που έχει σαν άποτέλεσμα, ότι για να διανυθούν τά 72 χιλιόμετρα του τμήματος της "Εθνι-κής "Οδοϋ μέσα στο Πομό Εύρυτανίας με λεωφορεΐον τύπου B, απαιτείται χρόνος τεσσάρων (4) ώρων περίπου, γεγονός απαράδεκτο για "Εθνική "Οδό.

"Αναλυτικώτερα ειθέτουμε κατωτέρω την κατάσταση από πλευρās βατό-τητας της όδοϋ κατά επί μέρους τμήματα. (βλέπε πίνακα I).

1) Τμήμα από Χ.Θ. 0+000-13+500 (Καρπενήσι). Κατάστρωμα με άσφαλτοτάπητα της Π.Τ.Π. Α265, πάχους 5 έκ. με μέσον πλάτος 6 μέτρα περίπου.

2) Τμήμα από Χ.Θ. 13+500-21+500 (Ράχη Ιπαγιασάκι). Κατάστρωμα με άσφαλτο-τάπητα της Π.Τ.Π. Α245, με πολλές φθορές και με μέσον πλάτος 7 μέτρα περίπου.

3) Τμήμα από Χ.Θ. 21+500-29+000. Κανονική διαπλάτυνση με όδοστρωσία ύπο-βάσεως και μία στρώση βάσεως, με μέσον πλάτος 9 μέτρα περίπου.

4) Τμήμα από Χ.Θ. 29+000-65+000 ("Άγιος Γεώργιος). "Οδοστρωμα άμμοχαλικο-στρωμένο με κακή βατότητα και με μέσον πλάτος 6 μέτρα περίπου.

5) Τμήμα από Χ.Θ. 65+000-72+500. Κατάστρωμα με έμποτισμένο σκυρωτό πάχους 18 εκ. και με μέσον πλάτος 7 μέτρα περίπου.

I.I.2. ΕΠΙΡΧΙΑΚΟΙ ΟΔΟΙ

I.I.2.1 ΚΑΡΠΕΝΗΣΙ (0+000)-ΓΑΥΡΟΣ (14+000)-ΠΡΟΥΣΟΪ (32+000)- ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΘΕΡΜΟΝ Η.ΛΙΤΩΛΟ/ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΣ (42+000).

Η οδός αυτή αρχίζει από το Καρπενήσι, διέρχεται από την κοιλάδα (Ποταμιά Καρπενησιού) και φθάνει στον Οίκισμό "Γαῦρος" Κοινότητας Μεγάλου Χωρίου. Μετά ακολουθεί την δεξιά πλαγιά, παραποταμίως του χειμάρρου Καρπενησιώτη διά μέσου έποικρήμων έδαφών, στρωφών και μισγαγγειών, φθάνει στη θέση "Διπόταμα" (Χ.Θ.22+000), διέρχεται τόν ποταμό Καρπενησιώτη και Κρινελλιώτη διά τής υπάρχουσας θολωτής γεύρας άνοίγματος 28 μ. και κατόπιν άνέρχεται με τέσσερες (4) έλιγμούς και φθάνει στη θέση "Χάνι Ηπαλιτᾶ", από εκεί με ένα (1) διπλό έλιγμό συναντᾶ τό δρόμο που οδηγεί προς Ασπρόπυργον-Βελωτᾶ κ.λ.π. (Χ.Θ.26+000).

Στή συνέχεια ακολουθεί την πλαγιά και έν μέσω βραχώδους και άποκρήμνου έδάφους φθάνει στην Έγρᾶ Μονή Προυσοῦ (Χ.Θ.30+000), από εκεί άνέρχεται έν μέσω κατωημένης περιοχῆς και φθάνει στην Κοινότητα Προυσοῦ (Χ.Θ.32+000), διέρχεται μέσα από την Κοινότητα και φθάνει στον χειμάρρον "Σταραιόρεμμα", τόν όποιον και διέρχεται με γεφυραν τύπου "Ήπέλει" άνοίγματος 30 μ. (Χ.Θ.34+000).

Μετά ακολουθεί την πλαγιά και με συνεχεῖς έλιγμούς και στρωφές άνέρχεται μέχρι τοῦ αύχένος "Σταυρός Προυσοῦ" (Χ.Θ.42+000) όπου και τά όρια Η. Λίτωλοκαρνανίας.

Η οδός γενικῶς λόγω τής φύσεως τοῦ έδάφους στερεῖται κατά πολύ τῶν άπαιτουμένων γεωμετρικῶν τοιχείων, παρουσιάζει μεγάλες κατά μήκος κλίσεις σε πολλά τμήματα, μικρό πλάτος καταστρώματος με μεγάλα πρανή,

./.

μικρές **ἀκτιῦνες** καμπυλότητας, πολλούς ἐλιγμούς, στερεῖται δὲ σὺν μεγαλῦ-
τερον τμήμα τῶν λίαν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων, διαπλατύνσεων καὶ ὁδο-
στρωσίας.

Με μεγαλύτερη λεπτομέρεια ἐκθέτουμε κατωτέρω τὴν κατάστασι τῆς
ὁδοῦ κατὰ τμήματα ἀπὸ πλευρᾶς βατότητας (βλέπε πλῆγμα 2).

- α) Ἀπὸ Χ.Θ.0+000 Καρπενήσι ἕως Χ.Θ.7+000, ἀσφαλτοτάπητας τῆς Π.Τ.Π.
Α 245 πάχους 5 ἐκ. μὲ πολλές φθορὰς καὶ μὲ μέσον πλάτος καταστρώματος
6 μ.
- β) Ἀπὸ Χ.Θ.7+000 ἕως Χ.Θ.9+500, ἀσφαλτοτάπητας τῆς Π.Τ.Π. Α265, πάχους
5 ἐκ. καὶ μὲ μέσον πλάτος καταστρώματος 7 μ.
- γ) Ἀπὸ Χ.Θ.9+500 ἕως Ι2+000, ἐμποτισμένον σκυρωτὸ, πάχους Ι2 ἐκ. καὶ μὲ
μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.
- δ) Ἀπὸ Χ.Θ. Ι2+000 ἕως Ι4+000, ἀσφαλτοτάπητας τῆς Π.Τ.Π. Α 265 πάχους
5 ἐκ. καὶ μὲ μέσον πλάτος καταστρώματος 6 μ.
- ε) Ἀπὸ Χ.Θ.Ι4+000 ἕως Ι9+000, ἀμμοχαλικδοστρωτο μὲ τὰ λίαν ἀπαραίτητα
τεχνικὰ ἔργα καὶ πλάτος ὁδοστρώματος 7 μ.
- στ) Ἀπὸ Χ.Θ. Ι9+000 ἕως 32+000, ὁδοστρωμα μὲ μέσον πλάτος 6 μ. χωρὶς
τεχνικὰ ἔργα καὶ ὁδοστρωσίαν.
- ζ) Ἀπὸ Χ.Θ. 32+000 ἕως 42+000, ὁδοστρωμα μὲ μέσον πλάτος 4,5 μ. χωρὶς
τεχνικὰ ἔργα καὶ ὁδοστρωσίαν.

Ι.Ι.2.2. ΟΔΟΣ ΡΑΧΗΣ ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ (ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ
ΛΑΜΙΑΣ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ Χ.Θ.0+000)-ΚΡΙΚΕΛΛΩΝ (Ι8+000)- ΟΡΙΩ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛΟΑ-
ΚΑΡΗΝΙΑΣ ΠΡΟΣ ΜΑΥΣΙΑΚΤΙΑ (38+000).

Ἡ ὁδὸς αὕτη ἀρχίζει ἀπὸ τὴν Ράχη Τυμφρηστοῦ, ἀνέρχεται μὲ συνεχεῖς
στροφὰς καὶ ἐλιγμούς μέχρι τῆς Χ.Θ.8+000, ἀπὸ κεῖ κατέρχεται μὲ μικρὴ
κλίση καὶ ἀκολουθώντας τὴν ὀριογραμμὴ μέχρι τῆς Χ.Θ.Ι3+000 (θέσις Ἁγίου
Θεόδωρου), ἐν συνεχείᾳ κατέρχεται μὲ μεγαλύτερη κλίση καὶ φθάνει σὺν χωρίο

Κριελλον (Χ.Θ.18+000), διέρχεται μέσα από το χωρίον Κριελλον και κατέρχεται μέχρι του ποταμού Κριελλιώτη με συνεχείς στροφές και έλιγμούς, διέρχεται τον ποταμόν Κριελλιώτη με γέφυρα 80 μ., τριών άνοιγμάτων παλαιού τύπου πλάτους 2,5 μ. Ακολουθεί την πλαγιά με μετρία κλίση άνωφειας μέχρι της Χ.Θ.25+000 (διασταύρωση προς Σταυροπήγιο), από εκεί με τρεις (3) έλιγμούς φθάνει στο χωρίον Δομνίστα (Χ.Θ.28+000). Στη συνέχεια διέρχεται μέσα από το χωρίον Δομνίστα και με συνεχείς στροφές και έλιγμούς μέσω δασωμένης περιοχής καταλήγει στον αύχένα, όπου και τα όρια Πομού Αίτωλοακαρνανίας προς Καυκατία (Χ.Θ.38+000).

Η όδος αυτή από έποψευς όριζοντιογραφίας βρίσκεται σε καλή σχετικώς μορφή, έξαιρσει όρισμένων τμημάτων, όπου υπάρχουν έλιγμοί και στροφές με μικρές άκτίνες καμπυλότητος. Το μέσον πλάτος του όδοστρώματος της όδοϋ είναι 7 μ., με μικρά σχετικώς όφη πρανών, ή κατά μήκος κλίση της όδοϋ είναι άνευτή, έκτός όρισμένων προαναφερθέντων τμημάτων.

Είναι ό όρεινότερος όρδμος του Πομού και κατά την χειμερινήν περίοδο καλύπτεται από πάγους και χιόνια και ή βατότητά του είναι λίαν δυσχερής. Αναλυτικώτερα έκθέτουμε την βατότητα της όδοϋ κατά τμήματα (βλέπε πίνακα 2).

α) Από Χ.Θ.0+000 έως 2+500, έμποτισμένο σκυρωτό πάχους 12 έκ., με μέσον πλάτος καταστρώματος 4 μ.

β) Από Χ.Θ.2+500 έως Χ.Θ.28+000, άμμοχαλικόστρωτο με τά λίαν έπαραίτητα τεχνικά έργα και με μέσον πλάτος όδοστρώματος 8 μ.

γ) Από Χ.Θ.28+000 έως Χ.Θ.38+000, στοιχειώδης άμμοχαλικόστρωση με λίγα τεχνικά έργα και με μέσον πλάτος όδοστρώματος 5 μ.

Ι.Ι.2.3 ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΒΘΗΚΗ ΟΔΟ ΡΑΧΗΣ ΤΥΦΦΗΣΤΟΥ-ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ - ΑΡΡΙΝΙΟΥ (0+000)- ΔΥΤΙΚΗ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑ (1+800)-ΠΑΛΑΙΟΚΑΤΟΥΜΑ (18+000)-ΒΟΥΛΠΗ (24+000)-ΑΗΛΕΡΙ (28+000)-ΓΡΑΠΙΣΤΑ (38+000)-ΑΙΘΟΧΩΡΙ (42+000)-ΡΑΠΤΟ-

ΠΟΥΛΟΣ (52+000)-ΠΡΑΣΙΝΑ (63+000)-ΚΕΛΑΡΑ (75+000)-ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΒΡΑΓΓΙΛΙΑΝΗ
Ν. ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ (77+000):

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ εἶναι ἡ μεγαλύτερα ἐπαρχιακὴ ὁδὸς τοῦ Νομοῦ καθὼς καὶ ἡ μεγαλύτερος σημασίας, ἔναντι τῶν ἄλλων ἐπαρχιακῶν ὁδῶν ἀπὸ ἀπόψεως πληθυσμοῦ καὶ παραγωγικότητος τῶν οἰκισμῶν ἀπὸ τοὺς ὁποίους διέρχεται.

Ἀρχίζει ἀπὸ τὸ 60ον χιλιόμετρον τῆς Ἐθνικῆς ὁδοῦ Ράχης-Τυμφορ-στοῦ-Καρπενησιου-Ἀγρινίου, ἀνέρχεται μὲ 3 ἑλιγμούς στο χωριον Δυτικὴ Φραγκίστα(Χ.Θ.1+800) καὶ ἐν συνεχείᾳ μέχρι τοῦ ἀχένου Ἀγ.Παρασκευῆς (Χ.Θ.3+500). Ἀπὸ ἐκεῖ κατέρχεται μὲ 10 ἑλιγμούς καὶ φθάνει στὸν οἰκισμό Φτερδλανά (Χ.Θ.9+500), ἐκολουθεῖ τὴν πλαγιά τῆς ἀριστερῆς ὄχθης τοῦ ποταμοῦ Ἀγραφιῶτη καὶ διέρχεται τοῦτον μὲ γέφυρα ἀνοίγματος 60μ.(Χ.Θ.14+000).

Συνεχίζοντας διέρχεται ἀπὸ τὸν οἰκισμό "Ἀμπάρες" (Χ.Θ.16+000), ἀπὸ τὸ χωριον Παλαιονιάτουνο (Χ.Θ.18+000) καὶ καταλήγει στὸν χειμάρρο "Κοφτερίδα" (Χ.Θ.21+500), τὸν ὁποῖον διέρχεται διὰ γεφύρας τύπου "Μπέλεϋ" ἀνοίγματος 60 μ., ἕως ἀνοίγματος. Κατόπιν ἀρχίζει νὰ ἀνέρχεται καὶ μὲ ἑπτὰ ἀλλεπαλλήλους ἑλιγμούς φθάνει στὸ χωριον Βούλη (Χ.Θ.24+000).

Ἀπὸ ἐκεῖ μὲ στροφές καὶ μικρὲς κλίσεις περνᾷ μέσα ἀπὸ τὸ χωριον Λημέρι (Χ.Θ.28+000) καὶ καταλήγει στὸ χειμάρρο Γρανιτσιῶτη (Χ.Θ.35+000), τὸν ὁποῖον καὶ διέρχεται διὰ γεφύρας τύπου "Μπέλεϋ" ἀνοίγματος 40 μ.

Στὴ συνέχεια ἀνέρχεται καὶ μὲ 11 ἀλλεπαλλήλους ἑλιγμούς διέρχεται μέσα ἀπὸ τὸ χωριον Γρανίτσα (Χ.Θ.38+000), συνεχίζοντας μὲ στροφές φθάνει στὸ χωριον Λιθοχώρι (Χ.Θ.42+000), διέρχεται μὲ ἀριστέες δυσκολίες μέσα ἀπὸ τὸν οἰκισμό "Παναγιᾶ" τοῦ ἰδίου χωρίου καὶ φθάνει στὴν θέση "Ἀγίου Ἀποστόλου"(Χ.Θ.47+000), ἀπὸ ἐκεῖ κατέρχεται καὶ μὲ 2 ἑλιγμούς φθάνει στὸν οἰκισμό "Τσιτσανέϊνα", συνεχίζει πάλιν νὰ ἀνέρχεται μὲ πολλές καὶ

κλειστές στροφές και φθάνει στον αύχένα του χωρίου Ραπτοπούλου (Χ.Θ.51+000), κατέρχεται και περνά μέσα από το χωρίον Ραπτόπουλον (Χ.Θ.52+000). Από εκεί συνεχίζει να κατέρχεται και με συνεχείς στροφές και έλιγμούς φθάνει στον οίλιισμό Κάτω Ραπτόπουλο (Χ.Θ.56+000), συνεχίζει με στροφές και ικανοποιητικές κλίσεις και φθάνει στον χειμαρρον Πρασιώτη (Χ.Θ.61+000), τον όποιον και διέρχεται διά γεφύρας τύπου "Πιπέλεϋ" ανοίγματος 40 μ., κατόπιν ανέρχεται και πάλιν και με δύο έλιγμούς φθάνει έξω από τον οίλιισμό Κυπαρισσι", όπου και το κεντριώτερο σημείον του χωρίου Πρασιῶς (Χ.Θ.63+000).

Στή συνέχεια ανέρχεται με μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, έλιγμούς και στροφές απαράδεκτες για διέλευση όχημάτων και φθάνει στο χωρίον Κέδρα (Χ.Θ.75+000), συνεχίζει και καταλήγει στα όρια Πομού Καρδίτσας (Χ.Θ.77+000).

Η όδός αυτή στο μεγαλύτερον μήκος της έχει καλή όριζοντιογραφία με ικανοποιητικές κατά μήκος κλίσεις, πλην όρισμένων τμημάτων στα όποια άπαιτούνται παραλλαγές.

Οι έκτίνες καμπυλότητος σχετικῶς είναι μικρές και το μέσον πλάτος όδοστρώματος είναι 6 μ.

Αναλυτικώτερα ενθέτουμε την κατάσταση κατά τμήματα από πλευράς βατότητας (βλέπε πίνακα 2).

1) Από Χ.Θ.0+000 έως 38+000 (Γρανίτσα), άμμοχαλιδοστρωτο με μέσον πλάτος όδοστρώματος 7 μ. και με κατασκευασμένα τά λείαν άπαραίτητα τεχνικά έργα.

2) Από Χ.Θ.38+000 έως 63+000, χωρίς άμμοχαλιδοστρωση και χωρίς τεχνικά έργα, με μέσον πλάτος όδοστρώματος 5 μ.

3) Από Χ.Θ.63+000 έως 77+000, χωρίς άμμοχαλιδοστρωση (ήμιδιάνοιξη) και χωρίς τεχνικά έργα, με μέσον πλάτος όδοστρώματος 4 μ.

./.

Ι.Ι.2.4 ΟΔΟΣ ΒΟΥΛΠΗΣ (0+000)-ΒΕΛΑΔΡΑΣ (15+000)-ΤΣΙΠΟΛΙΑΝΩΝ(24+000)-

ΓΕΦΥΡ. ΣΤΕΦΑΝΙΑΣ (ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤ/ΗΛΙΑΣ 30+000)

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ ἀρχίζει ἀπὸ τὸ χωρίον Βούλπη, δηλαδὴ τὸ 24ον χιλ. τῆς ὑπ'ἀριθ. 3 Ἐπαρχιακῆς ὁδοῦ, διέρχεται μετὰ δυσκολίας μέσα ἀπὸ τὸν Οἰκισμό καὶ φθάνει στὸν αὐχένα τῆς Βούλπης πρὸς Βελαδρα (Χ.Θ.1+000), ἀπὸ ἐκεῖ ἀρχίζει νὰ κατέρχεται μέχρι τῆς (Χ.Θ.3+000), στὴ συνέχεια ἀκολουθεῖ τὴν πλαγιά τῶν Σφολιανῶν μὲ καλὴ ὀριζοντιογραφία καὶ καλὲς κατὰ μῆκος κλίσεις μέχρι τῆς θέσεως "Σφολιανά" (Χ.Θ.8+000), κατόπιν κατέρχεται μέχρι τῆς (Χ.Θ.9+000) (διασταύρωση πρὸς Χρῦσοβασιβίστα). Μετὰ ἀκολουθεῖ ἡμιπεριμετριῶς τὸ γύρο Βελαδρας μὲ καλὴ ὀριζοντιογραφία καὶ καλὲς κατὰ μῆκος κλίσεις καὶ φθάνει στὸ χωρίον Βελαδρα(Χ.Θ.15+000).

Στὴ συνέχεια κατέρχεται διὰ μιᾶς παραλλαγῆς μήκους 4 χιλιομέτρων, ἡ ὁδοὶ εἶναι ἡμιτελής καὶ δὲν ἐτέθη ἀκόμα σὲ κυκλοφορία, διέρχεται τὸν χερσαρρον Γρανιτωῖτῃ διὰ μιᾶς μικρᾶς γεφύρας ἀνοίγματος 6 μ. (Χ.Θ. 19+00), κατόπιν ἀνέρχεται καὶ μὲ συνεχεῖς στροφές καὶ ἐλιγμούς φθάνει στὸ χωρίον Τοπολιανὰ (Χ.Θ.24+000), συνεχίζει νὰ ἀνέρχεται μέχρι τοῦ αὐχένου Τοπολιάνων (Χ.Θ.26+000), μετὰ κατέρχεται μὲ συνεχεῖς στροφές καὶ ἐλιγμούς φθάνει στὴν γέφυρα Τέμπλας ποταμοῦ Ἀχελώου(ὄρια Νομοῦ Αἰτωλοακαρνανίας Χ.Θ.30+000).

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ στὸ περισσότερον πᾶν τῆς στερεῖται τῶν ἀπαραιτήτων γεωμετρικῶν στοιχείων, ἔχει μεγάλες κατὰ μῆκος κλίσεις, μικρὲς ἀκτῖνες καμπυλότητος, πολλοὺς ἐλιγμούς καὶ μικρὸ πλάτος ὁδοστρώματος περίπου 5μ.

Ἀναλυτικώτερα ἐκθέτουμε τὴν κατάστασι τῆς ὁδοῦ ἀπὸ πλευρᾶς βατότητας (βλέπε πῖνακα 2).

Ι) Ἀπὸ (Χ.Θ.0+000) ἕως Χ.Θ.9+000), ἀμμοχαλικιδστρωτο μὲ μείον πλάτος ὁδοστρώματος 6 μ.

./.

2) Από (Χ.Θ.9+000 έως Χ.Θ.15+000), χωρίς άμμοχαλιδστρωση με μέσον πλάτος δδουτρώματος 8 μ.

3) Από (Χ.Θ.15+000 έως Χ.Θ.19+000), ήμιτελής παραλλαγή χωρίς άμμοχαλιδστρωση.

4) Από (Χ.Θ.19+000 έως Χ.Θ.30+000) χωρίς άμμοχαλιδστρωση με μέσον πλάτος δδουτρώματος 4 μ.

Ι.Ι.2.5. α) ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΒΟΝΙΚΗ ΟΔΟ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ(0+000)-
ΣΤΕΝΩΜΑ(16+000)-ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟ (23+000)-ΠΑΠΑΔΙΑ (26+000)-ΔΟΜΙΑΝΟΙ(36+000)-
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ (48+000)-ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ (53+000)-ΧΟΧΑΙΑ (58+000)-ΒΡΑΧΙΑ(66+000)-
ΚΑΒΙΣΤΟΣ (74+000)-ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΠΕΡΑΙΑ ΝΟΜΟΥ ΚΑΡΑΙΤΣΑΣ (84+000).
β) ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ (0+000)-ΟΡΙΑ ΝΟΜΟΥ ΠΡΟΣ ΝΕΟΧΩΡΙΟΝ ΦΘΙΩΤΙΑΟΣ (10+000)

Τό πρώτον (α) τμήμα τής οδοῦ ποῦ ἀρχίζει ἀπό τό 16ον χιλιόμετρον τής οδοῦ Ράχης Τυμφορηστοῦ-Καρπενησιου-Ἀγρινίου ἀνέρχεται μέ κλειστές στροφές καί μέ ἕνα διπλό ἐλιγμό καί φθάνει στόν αὐχένα "Ἅγιος Ἀθανάσιος" (Χ.Θ.5+000), στή συνέχεια κατέρχεται μέ ἐλιγμούς καί στροφές καί φθάνει στό χωρίον Στενώμα (Χ.Θ.16+000), ἀπό ἐκεῖ διέρχεται τόν χειμαρρον Στενώματος διά μέσω τής κοίτης καί συνεχίζει ἀναρχόμενον μέ στροφές καί ἕνα διπλό ἐλιγμό μέχρι τοῦ αὐχένος "Ἅγιου Παντελεήμονος" (Χ.Θ.22+000).

Ἀπό ἐκεῖ κατέρχεται καί φθάνει στό χωρίον Παυλοπουλον (Χ.Θ.23+000), συνεχίζει στήν αὐτή πλαγιά καί φθάνει στόν οἰκισμό Παπαδιά (Χ.Θ.26+000), κατόπιν κατέρχεται μέ στροφές καί ἕνα ἐλιγμό καί φθάνει στό χωρίον Δομιανοί (Χ.Θ.36+000). Ἀπό ἐκεῖ ἀνέρχεται μέ μικρή κατά μήκος κλίση καί φθάνει στό ὕψωμα Ἁγίας Παρασκευῆς (Χ.Θ.43+000), ἐν συνεχεία κατέρχεται μέ ἕνα διπλό ἐλιγμό καί φθάνει στόν οἰκισμό Ἁγίας Παρασκευῆς(Χ.Θ.44+000). Συνεχίζει μέ καλή κατά μήκος κλίση καί φθάνει στό χωρίον Ἁγία Τριάδα (Χ.Θ.48+000).

Ἀπό τήν Ἁγία Τριάδα κατέρχεται καί μέ ἕνα διπλό ἐλιγμό φθάνει στόν

./.

χειμάρρον "Άγιοτριαδίτη", τόν όποϊον και διέρχεται με γέφυρα άνοιγματος 12 μ., μετά άνέρχεται με κλειστές στροφές και φθάνει στο χωρίον Πετράλινα (Χ.Θ.53+000), συνεχίζει να άνέρχεται και φθάνει στο χωρίον Χόχλια(Χ.Θ.58+000), στη συνέχεια άνέρχεται με κλειστές στροφές μέχρι του αύχένος Βράχας (Χ.Θ.64+000), από εκεί κατέρχεται με έλιγμούς και κλειστές στροφές και φθάνει στο χωρίον Βράχα (Χ.Θ.66+000) ξανακατέρχεται με στροφές και έλιγμούς και φθάνει στον χειμάρρο Βράχας τόν όποϊον και διέρχεται διά γεφύρας άνοιγματος 10 μ. Από κει με καλή σχεδόν 'ριζοντιογραφία και κατά μήκος κλίση, φθάνει στον χειμάρρο Φουρνιώτη (Χ.Θ.72+000), τόν όποϊον και διέρχεται διά γεφύρας τύπου "Πέλεϋ", άνοιγματος 45 μ. Από εκεί συνεχίζει και φθάνει στο χωρίον Κλειστός (Χ.Θ.74+000).

Μετά από τόν Κλειστό άνέρχεται με έλιγμούς και κλειστές στροφές και καταλήγει στα όρια Νομού προς Ηεράγδα Νομού Καρδίτσας(Χ.Θ.84+000).

Τό τμήμα γενικώς τούτο παρουσιάζει πολλά μειονεκτήματα, τδσον από πλευρās 'ριζοντιογραφίας, όσον και από κατά μήκος κλίσεις, τεχνικά έργα και μικρό πλάτος καταστρώματος, περίπου κατά μέσον όρον 5,5 μ.

Άναλυτικότερα έκθέτουμε την κατάσταση από πλευρās βατότητας κατά επί μέρους τμήματα τής όδοϋ (βλέπε πίνακα 2).

1) Από(Χ.Θ.0+000 έως Χ.Θ.5+000), έμποτισμένο σκυρωτό πάχους 12 έι. με μέσον πλάτος όδοστρώματος 4 μ.

2) Από (Χ.Θ.5+000 έως Χ.Θ.72+000), άμμοχαλικιδστρωτο με μέσον πλάτος όδοστρώματος 5.5 μ.

3) Από (Χ.Θ.72+000 έως Χ.Θ.84+000), χωρίς άμμοχαλικιδστρωση με μέσον πλάτος όδοστρώματος 5 μ.

β) Το δεύτερον τμήμα (β) αρχίζει από την (Χ.Θ.48+000) του προηγουμένου τμήματος (χωρίον Άγία Τριάδα) (0+000), διέρχεται τόν χειμάρρον "Άγιοτριαδίτη" με γέφυρα άνοιγματος 14 μ. και έν συνεχεια άνέρχεται με στροφές
./.

και συνεχεῖς ἔλιγμούς, περνᾷ ἔξω ἀπὸ τὸ χωρίον Ἅγιος Χαράλαμπος και καταλήγει στὸν οὐχὲνα Προφήτη Ἰλά, ὅπου και τὰ ὄρια Πομποῦ Φθιώτιδος (Χ.Θ. 10+000).

Τὸ τμήμα τοῦτο, περᾷ τοὺς ἔλιγμούς και τὲς στροφές, εὐρίσκεται σὲ ἔννευτὴ κατάσταση βατότητας μὲ μέσον πλάτος ὁδοστρώματος 7 μ., μὲ τὰ λίαν ἀπαραίτητα τεχνικὰ ἔργα κατασκευασμένα, ἀμμοχαλιοστρωμένο κατά 8 χιλιόμετρα και ὁδοστρωσιὰ ἐκ σκυροδέματος κατά τὸ ὑπόλοιπο τῶν 2 χιλιομέτρων (βλέπε πλῆγμα 2).

Ι.Ι.2.6 ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΑΡΑ ΤΗΝ (Χ.Θ.45+000) ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΡΑΧΗΣ ΤΥΜΦΗΣ-ΣΤΟΥΣ-ΠΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΗΣΙΟΥ(Χ.Θ.0+000-)-ΒΙΝΙΑΝΗΣ(0+500)-ΔΑΦΝΗΣ(17+000)-ΜΕΥΡΟΜΜΑΤΑ(30+000)-ΟΡΓΛΙ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΑΤΑΛΑΣ ΚΑΡΑΙΤΣΑΛΣ(Χ.Θ.38+000).

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ περνᾷ μέσα ἀπὸ τὸν Π. Οἰκισμό Βίνιανης και ἐν συνεχεῖ-α διέρχεται τὸν χειμάρρον Βίνιανῶν ῥέματος διὰ γέφυρας ἀνοίγματος 12 μ. ἀκολουθεῖ μὲ καλὴ ὀριζοντιογραφία, καλές κατά μήκος κλίσεις και ἱκανὸν πλάτος καταστρώματος μέχρι τοῦ χειμάρρου Γαβρενίτη, περνᾷ μετὰ ἀπὸ τὴν κοίτη τοῦ χειμάρρου, διότι γέφυρα ἀνοίγματος 80 μ. (δύο ἀνοιγμάτων) βρῆσεται ὑπὸ κατασκευῆν. Ἐν συνεχεῖα ἀνέρχεται και φθάνει στὸ χωρίον Δάφνη (Χ.Θ.17+000) μὲ τὰ ἴδια ὡς ἄνω γεωμετρικὰ στοιχεῖα τῆς ὁδοῦ. Ἀπὸ ἐκεῖ συνεχίζει μὲ πλάτος καταστρώματος 6 μ. μὲ καλές κατά μήκος κλίσεις, καλὴ ὀριζοντιογραφία και μὲ ἐλάχιστα τεχνικὰ ἔργα μέχρι τῆς Χ.Θ.22+000.

Κατόπιν μὲ συνεχεῖς κλειστές στροφές, μὲ μικρὸ πλάτος καταστρώματος, περίπου 4 μ. και ἐν μέσω δασωμένης ἀπὸ ἔλατα περιοχῆς, φθάνει στὸ χωρίον Μευρομμάτα (Χ.Θ.30+000). Μετὰ ἀκολουθεῖ τὴν πλαγιά τῆς περιοχῆς Μευρομμάτας μὲ ἡμιδιατομή, ἐπὶ βραχῶδους ἐδάφους και μὲ κατωφέρεια, ἔλιγμούς και στροφές φθάνει στὸν ποταμὸν Μεγδοβα (Ταυρωπό) (Χ.Θ.36+000), τὸν ὁποῖον και διέρχεται μέσω τῆς κοίτης, διότι δὲν ὑπάρχει γέφυρα.

./.

Στή συνέχεια ἀνέρχεται καί μέ ἕναν ἀνεπτυγμένον ἔλιγμό, καταλήγει στά ὄρια Ποιοῦ Παράϊδας Καρδίτσας (Χ.0.38+000).

Ἡ ὁδός αὐτή γενικῶς στό περισσότερο μῆκος της ἔχει καλή ὀριζοντιογραφία καί καλές κατὰ μῆκος κλίσεις, πλὴν ὀρισμένων τμημάτων στά ὁποῖα ἀπαιτεῖται βελτίωση.

Ἀναλυτικώτερα ἐκθέτουμε τήν κατάσταση τῆς ὁδοῦ κατὰ τμήματα ἀπό πλευρᾶς βατότητας (βλέπε πίνακα 2).

1) Ἀπό (Χ.0.0+000 ἕως Χ.0.5+000) ὁδοστρωσις ὑποβάσεως ἀπό ὕλινο 3μ μέ μέσον πλάτος ὁδοστρώματος 7 μ. καί μέ τὰ ἀπαραίτητα τεχνικά ἔργα κατασκευασμένα.

2) Ἀπό(Χ.0.5+000 ἕως Χ.0. 15+000), χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, μέ μέσον πλάτος καταστρώματος 8 μ. καί μέ τὰ ἀπαραίτητα τεχνικά ἔργα κατασκευασμένα.

3) Ἀπό (Χ.0.15+000 ἕως Χ.0.17+000), ὁδοστρωσις ὑποβάσεως ἀπό ὕλινο 3 μ , μέ μέσον πλάτος ὁδοστρώματος 7 μ. καί μέ τὰ ἀπαραίτητα τεχνικά ἔργα κατασκευασμένα.

4) Ἀπό Χ.0(17+000 ἕως Χ.0.22+000)χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, μέ μέσον πλάτος καταστρώματος 6 μ. καί μέ ἐλάχιστα τεχνικά ἔργα.

5) Ἀπό (Χ.0.22+000 ἕως Χ.0.30+000), χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, μέ μέσον πλάτος καταστρώματος 4 μ. καί χωρίς τεχνικά ἔργα.

6) Ἀπό(Χ.0.30+000 ἕως 38+000), ἡμιδιάνοιξη χωρίς βατότητα καί χωρίς τεχνικά ἔργα καί ἀμμοχαλιδοστρωση.

Ι.Ι.2.7 ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΕΡΑ ΤΟ 52ον ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ
ΡΑΧΗΣ ΤΥΦΟΦΗΣΤΟΥ-ΚΑΡΥΒΕΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ (0+000)-ΚΕΡΑΣΧΩΡΙ (Χ.0.12+000)-
ΒΑΡΒΑΡΙΔΑ (Χ.0.22+000)-ΑΓΡΙΑΙ (Χ.0.47+000)-ΤΡΙΔΕΝΔΡΟ (Χ.0.62+000)-
ΤΡΟΒΑΤΟ (Χ.0.77+000)-ΟΡΙΑ ΠΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΠΕΤΡΙΑΟΝ Μ.ΚΑΡΑΙΤΣΑΣ (Χ.0.92+000)

/.

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ ἀρχίζει ἀπὸ τὴν παραπάνω Ἐθνικὴ ὁδὸ, ἀνέρχεται μέχρι τῆς θέσεως Βοιλάουμένη με μεγάλη κατὰ μῆκος κλίση (Χ.Θ.3+000), ἐν συνεχείᾳ κατέρχεται με μικροτέραν κατὰ μῆκος κλίση μέχρι τῆς θέσεως Ἅγιοι Θεόδωροι (διασταύρωση πρὸς Βίνιανη) (Χ.Θ.5+000), ἀπὸ ἐκεῖ ἀνέρχεται πάλι καὶ με ἓνα διπλὸ ἐλιγμὸ φθάνει στὸ Κερασχωρίον (Χ.Θ.7+000).

Ἀπὸ τὸ Κερασχωρίον κατέρχεται με μεγάλη κατὰ μῆκος κλίση καὶ μικρὸ πλάτος καταστρώματος καὶ φθάνει στὸν Ν.οἰκισμό Ἅγιο Ἀθανάσιος Κρέντης, ὅπου καὶ διασταύρωση πρὸς Δυτ. Φραγιίστα (Χ.Θ.10+000), ἐν συνεχείᾳ κατέρχεται καὶ φθάνει στὸν παλαιὸ οἰκισμό Κρέντης (Χ.Θ.12+000).

Μετὰ τὴν Κρέντη κατέρχεται συνεχῶς με κλειστὲς στροφές, δύο ἐλιγμοὺς με μικρὸ πλάτος πλάτος καταστρώματος καὶ μέσω τῆς κοίτης χειμάρρων φθάνει στὴ θέση "Χάνι Βαρβαριάδας" (Χ.Θ.22+000), μετὰ συνεχίζει ἀκόμα 500 μ. καὶ συναντᾷ τὸν ποταμὸν Ἀγραφιῶτη (Χ.Θ.22+500), ὅπου καὶ σταματᾷ ἡ διάνοιξη τῆς ὁδοῦ. Ἀπὸ ἐκεῖ ἀκολουθεῖ βατὴ (ἡμιονικὴ) ὁδὸς ποὺ συνδέει τὸν τέως Δῆμον Ἀγρόφων καὶ διέρχεται μέσω μεγάλων χαραδρώσεων καὶ ἀποκρήμων ἐδαφῶν με μεγάλη ἀνωφρεία καὶ περνᾷ ἀπὸ τὰ χωρὰ Ἀγροφά. (Χ.Θ.47+000)-Τρίδενδρο (Χ.Θ.62+000)-Τροβᾶτο (Χ.Θ.77+000).

Ἀπὸ τὸ Τροβᾶτον συνεχίζει νὰ ἀνέρχεται σὲ διανοιγμένο τμήμα καὶ με κλειστὲς στροφές, με μεγάλη κατὰ μῆκος κλίση καὶ συνεχεῖς ἐλιγμοὺς φθάνει στὰ ὄρια Ἠομοῦ πρὸς Πετρίλον Ν. Καρδίτσας (Χ.Θ.92+000) καὶ ἐπικοινωνεῖ με Ν. Καρδίτσας.

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ στὸ σύνολό της σχεδὸν διέρχεται μέσω ὄρεινοῦ καὶ ἀποκρήμων βραχώδους ἐδάφους, γι' αὐτὸ καὶ ἡ διάνοιξή της εἶναι πολὺ δαπανηρὴ καὶ δύσκολη κυρίως στὸ ἀδιάνοικτο τμήμα της, τὸ ὁποῖο εἶναι 55 χιλιόμετρα βάσει τῆς ὑπαρχούσης ἡμιονικῆς ὁδοῦ.

Ἀναλυτικώτερα ἐκθέτουμε τὴν κατάστασι τῆς ὁδοῦ ἀπὸ πλευρᾶς βατότητας κατὰ τμήματα (Βλέπε πλῆγμα 2).

- 1) 'Από (Χ.Θ.0+000 έως Χ.Θ.7+000), άμμοχαλιδοστρωτο με μέσον πλάτος καταστρώματος 7 μ.
- 2) 'Από (Χ.Θ.7+000 έως Χ.Θ.12+000), στοιχειώδης άμμοχαλιδοστρωση με μέσον πλάτος καταστρώματος 6 μ.
- 3) 'Από (Χ.Θ.12+000 έως Χ.Θ.22+000), χωρίς άμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 4 μ.
- 4) 'Από (Χ.Θ.22+000 έως 77+000), άδιένοιατη.
- 5) 'Από (Χ.Θ.77+000 έως Χ.Θ.92+000), χωρίς άμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.

Ι.Ι.2.8 ΟΔΟΣ ΡΙΧΗΣ ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ (Χ.Θ.0+000)-ΑΓΙΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ (Χ.Θ.7+000)-
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (Χ.Θ.17+000)

'Η δδός αυτή άρχίζει από την διασταύρωση τής 'Εθνικής οδοῦ Καρπενησιού-Λαμίας στη θέση Ρίχη Τυμφρηστοῦ, άνέρχεται με μετρία κατά μήκος κλίση ακολουθώντας την πλαγιά του Τυμφρηστοῦ προς την περιοχή του Π. Φθιώτιδος και φθάνει στη θέση "Αγιοι 'Αποστολοι" (Χ.Θ.7+000).

'Ε συνεχεια με ελάχιστη κατά μήκος κλίση και προς την ίδια αυτής άνωτέρω πλαγιά του Τυμφρηστοῦ, φθάνει στη θέση "Προφήτης 'Ηλιας", ένθα διασταύρωση προς Φουρνά, προς 'Αγία Τριάδα και προς Νεΐχώριον Φθιώτιδος. (Χ.Θ.17+000)

'Η δδός αυτή παρ'όλον που ακολουθεῖ την όρεινή περιοχή, έχει πολύ καλή 'ριζοντιογραφία, καλές κατά μήκος κλίσεις και ένανθ πλάτος καταστρώματος.

'Αναλυτικώτερα έκθέτουμε την κατάσταση τής οδοῦ κατά τμήματα από πλευρᾶς βατότητας (βλέπε πίνακα 2).

- 1) 'Από (Χ.Θ.0+000 έως Χ.Θ.13+000), άμμοχαλιδοστρωτο με μέσον πλάτος οδοστρώματος 7 μ.

./.

2) Από (Χ.Θ. 13+000 έως Χ.Θ.17+000), χωρίς άμμοχαλικοστρωση(παράλλαξη νέας διανοξέως), με μέσον πλάτος καταστρώματος 8 μ.

Ι.Ι.2.9 ΟΔΟΣ ΔΠΟ ΔΙΔΑΣΤΕΥΡΩΣΗ ΠΡΟΣ ΚΑΒΙΣΤΟΝ ΤΗΣ ΠΗ'ΑΡΙΟ (5α) ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ (Χ.Θ.0+000)-ΦΟΥΡΝΑ (Χ.Θ.8+000)

Η δδός αυτή αρχίζει από την άνωτέρω διασταύρωση άνέρχεται με δύο έλιγμούς και στροφές και φάάνει στο χωρίον Φουρνά (Χ.Θ.8+000). Είναι άμμοχαλικοστρωμένη , με τά άπαραίτητα τεχνικά έργα κατασκευασμένα, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ. και με μεγάλη κατά μήκος κλίση , κλειστές στροφές και στένγ πλάτος δδοστρώματος 4 μ. έκ σκυροδέματος.

Ι.Ι.2.ΙΟ. ΟΔΟΣ ΔΟΧΙΛΑΡΩΝ (0+000)-ΔΑΦΝΗ (Χ.Θ.ΙΟ+000)

Η δδός αυτή είναι άδιάνοικτη, διότι έκτός τών μεγάλων χαραδρώσεων, του άποκρήμνου και βραχώδους έδάφους, παρεμβάλλεται και ο ποταμός Πέγδο-βας στο 5ον χιλιόμετρο περίπου, που άπαιτεϊ μεγάλες δαπάνες για τή γεφύρωσή του.

Ι.Ι.2.ΙΙ ΟΔΟΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΒΑΛΩΝΗ (Χ.Θ.0+000)-ΓΕΦΥΡΑΣ ΤΑΤΑΡΝΗΣ ΠΡΟΣ ΤΡΙΚΛΙΝΟΝ Ν. ΑΙΤ/ΝΙΑΣ (Χ.Θ.Ι2+ 000)

Η δδός αυτή είναι άδιάνοικτη παρ'όλη τήν μεγάλη άναγκαιότητα τής κατασκευής της, γιατί συνδέει τόν Πομόν Εύρυτανίας με τό Πομόν Αίτ/νίας διά τής μεγάλης γεφύρας Τατάρνης, ή οποία είναι κατασκευασμένη πρό Ι2ετίας στον ποταμό Άχελώο, ένθα σήμερα ή Δίμνη Κρεμαστών, χωρίς να υπάρχει επί κοινωνία λόγω μη διανοξέως τής άνωτέρω δδοϋ.

Ι.Ι.2.Ι2. ΟΔΟΣ ΔΠΟ ΔΙΔΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΜΕ ΥΠ'ΑΡΙΟ. 3 ΕΠΑΡΧΙΑΚΗ ΟΔΟΥ (ΘΕΣΣΗ ΑΓΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ Χ.Θ.0+000)-ΚΡΕΝΤΗ (Χ.Θ.7+000)

Η δδός αυτή κατασκευάσθηκε πρόσφατα με καλή κατά μήκος κλίση, με μικρές όμως άκτίνες καμπυλότητος και μικρό σχετικώς πλάτος καταστρώματος, με τά άπαραίτητα τεχνικά έργα σχεδόν κατασκευασμένα και με δδοστρωσία
./.

υποβάσεως.

Ι.Ι.2.Ι3 ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΡΑΧΤΣ ΤΥΦΩΡΙΣΤΟΥ-ΚΑΡΠΕΠΗΣΤΟΥ-
ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΠΑΡΑ ΤΟ 2Ιον ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟΝ (Χ.Θ.0+000)-ΣΕΛΑΤΑ (Χ.Θ.Ι2+000)-ΣΕΛΛΑ
(Χ.Θ.Ι7+000)-ΦΙΛΑΚΙΑ (Χ.Θ.22+000)-ΑΓΓΙ ΒΛΑΧΕΡΙΝ (Χ.Θ.32+000)-ΣΑΡΚΙΝΗ
(Χ.Θ.37+000)-ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ (Χ.Θ.52+000)-ΠΡΟΥΣΟΣ (Χ.Θ.67+000)-ΤΟΡΙΟΣ(Χ.Θ.
74+000)-ΚΑΣΤΑΝΙΑ (Χ.Θ.80+000)-ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (Χ.Θ.93+000)-ΡΟΣΚΑ(Χ.Θ.Ι05+000)-
ΚΑΣΤΑΝΟΥΛΑ (Χ.Θ.ΙΙ5+000)-ΣΚΟΠΙΑ(Χ.Θ.Ι30+000)-ΔΟΜΗΤΙΣΤΑ(Χ.Θ.Ι40+000).

Ἡ ὁδὸς αὐτὴ ἀρχίζει ἀπὸ τὴν θέση "Παγκασίσι"(0+000), ἀνέρχεται
μέ κλειστὲς στροφές καὶ μικρὸ πλάτος καταστρώματος μέσω δασωμένης ἀπὸ
ἔλατα περιοχῆς καὶ φθάνει στὸν Οἰκισμὸ Βηλιά(Χ.Θ.Ι2+000), ἀπὸ ἐκεῖ συ-
νεχίζει μετὰ ἴδια γεωμετρικὰ στοιχεῖα ἀλλὰ μετὰ καλὴ κατὰ μῆκος κλίση,
φθάνει στὸ χωριὸν Σελλά (Χ.Θ.Ι7+000). Στὴ συνέχεια ἀκολουθώντας τὴν πλα-
γιά μετὰ μικρὸ πλάτος καταστρώματος καὶ κλειστὲς στροφές φθάνει στὰ Φιδά-
κια (Χ.Θ.22+000). Ἐκεῖ σταματᾷ ἡ διάνοιξη καὶ συνεχίζει ἡμιονικὴ ὁδὸς
μέχρι τοῦ χωρίου Βελωτᾶ (Χ.Θ.48+000). Κατόπιν ἀκολουθεῖ διανοιγμένη ὁ-
δὸς μετὰ καλὴ κατὰ μῆκος κλίση, ἀλλὰ μετὰ μικρὲς ἀκτῖνες καμπυλότητος καὶ
μετὰ μικρὸ πλάτος καταστρώματος καὶ φθάνει στὸ χωριὸν Ἀσπρόπυργος(Χ.Θ.52+
000).

Ἀπὸ ἐκεῖ μέχρι τὴν (Χ.Θ.55+000) συνεχίζει σὲ ἡμιδιανοιγμένο τμήμα
μέχρι τῆς θέσεως "Γαῦρος", ὅπου καὶ σταματᾷ ἡ διάνοιξη.

Ἀκολουθεῖ βατὴ (ἡμιονικὴ) ὁδὸς μέχρι τῆς θέσεως "Μεγάλου Βράχου"
(Χ.Θ.59+000), ἐν συνεχείᾳ ἀκολουθεῖ διανοιγμένη ὁδὸς μέχρι τῆς θέσεως
"Χάνι Ππαλιτᾶ"(Χ.Θ.61+000) μετὰ καλὴ ἄριζοντιογραφία, καλὴ κατὰ μῆκος κλί-
ση καὶ καλὲς ἀκτῖνες καμπυλότητος.

Μετά ἀκολουθεῖ τὴν ὑπ' ἄριθ. Ι Ἐπαρχιακὴ ὁδὸ μέχρι τοῦ χωρίου
Προύσος (Χ.Θ.67+000).

./.

Συνεχίζεται με καλή όριζοντιογραφία αλλά με κλειστές στροφές και μικρό πλάτος και φθάνει στο χωρίον Τόρνος (Χ.Θ.74+000). Κατόπιν προχωρεί με τὰ ἴδια γεωμετρικά στοιχεία και φθάνει στο χωρίον Καστανιά (Χ.Θ.80+000), όπου και σταματᾷ ἢ εὐθύνεται.

Στή συνέχεια ἀκολουθεῖ βατή (ἡμιονική) ὁδός, διέρχεται ἀπό τὰ χωρία Ερδδρομος (Χ.Θ.93+000)-Ροσιά(Χ.Θ.105+000)-Καστανούλα(Χ.Θ.115+000)-Σιοπιά(Χ.Θ.130+000). Ἄπό ἐκεῖ συνεχίζει διανοιγμένη ὁδός, με μικρό πλάτος καταστρώματος, με μικρές ἀκτῖνες καμπυλότητος και ἔλιγμους, ἀνερχομένους και κατερχομένους και φθάνει στο χωρίον Δομνίστα.(Χ.Θ.140+000).

Ἡ ὁδός αὐτή γενικά ἔχει μεγάλο μήκος, διέρχεται μέσω μεγάλων χαραδρῶσεων και ἀποικρήμων ἐδαφῶν και κατά συνέπεια ἀπαιτεῖ μεγάλες δαπάνες γιά τήν ολοκλήρωση τῆς διανοίξεως και γιά τήν κατασκευή τῶν τεχνιῶν ἔργων και ὁδοστρωσίας, πρὸς ἀπόκτηση καλῆς βατότητος κυκλοφορίας.

Ἀναλυτικώτερα ἐπιθέτουμε τήν κατάσταση τῆς ὁδοῦ κατά τμήματα ἀπό πλευρᾶς βατότητος (βλέπε πλῆγμα 2).

- 1) Ἄπό (Χ.Θ.0+000 ἕως Χ.Θ.22+000), χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.
- 2) Ἄπό (Χ.Θ.22+000) ἕως Χ.Θ.48+000), ἀδιάνοικτη.
- 3) Ἄπό (Χ.Θ.48+000 ἕως 52+000), χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.
- 4) Ἄπό (Χ.Θ.52+000 ἕως 55+000) , χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 4 μ.
- 5) Ἄπό (Χ.Θ.55+000 ἕως Χ.Θ.59+000), ἀδιάνοικτη.
- 6) Ἄπό (Χ.Θ.59+000 ἕως Χ.Θ.61+000), χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 8 μ.
- 7) Ἄπό (Χ.Θ.61+000 ἕως Χ.Θ.67+000), ἢ ὑπ'ἀριθ. (I) Ἐπαρχιακή ὁδός, χωρίς ἀμμοχαλιδοστρωση.

8) Άπδ (Χ.Ο.67+000 έως 80+000), χωρίς άμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.

9) Άπδ (Χ.Ο.80+000 έως Χ.Ο.130+000), άδιάνοικτη.

10) Άπδ (Χ.Ο.130+000 έως Χ.Ο.140+000), χωρίς άμμοχαλιδοστρωση, με μέσον πλάτος καταστρώματος 5 μ.

1.1.3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

Τό σύνολον του Κοινοτικοϋ οδικοϋ δικτύου του Νομού άνέρχεται σε 305 χιλιομετρα περίπου.

Τό μικρότερον μήκος οδου είναι περίπου 1 χιλιομετρο, και τό μεγαλύτερον φθάνει τό 25 χιλιομετρα.

Γενικώς τό Κοινοτικό δίκτυο έχει μικρό πλάτος καταστρώματος, μικρές άντιίνες καμπυλότητος και μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, στερεΐται δε σε τό μεγαλύτερον μήκος του τών άπαιρειτήτων τεχνικων έργων και οδοστρωσεων.

Άναλυτικώτερα έκθέτουμε την κατάσταση του οδικοϋ Κοινοτικοϋ δικτύου από πλευρās βατότητος (βλέπε πίνακα 2).

1) Χωρίς άμμοχαλιδοστρωση, 200 χιλιομετρα περίπου.

2) Άμμοχαλιδοστρωμένο μήκος 30 χιλιομετρα περίπου.

3) Άσφαλτοτάπητες-έμποτισμένα-οδοστρωσει έκ σκυροδέματος μήκος 5 χιλιομετρα περίπου.

4) Άδιάνοικτο μήκος, 50 χιλιομετρα περίπου.

5) Ημιδιανοιγμένο μήκος, 20 χιλιομετρα περίπου.

1.1.4 ΔΑΣΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

Τό σύνολον των δασικων οδων του Νομού άνέρχεται σε 500 χιλιομετρα περίπου, εύρεσικεται σε καλή κατάσταση βατότητος για τό σκοπό που έξυπηρετεΐ και για την χρονική περίοδο που γίνεται ή έκμετάλλευση των δασικων προϊόντων.

Από τα 500 χιλιόμετρα τα 100 χιλιόμετρα είναι αμμοχαλιοστρωμένα με τα απαραίτητα τεχνικά έργα κατασκευασμένα και παρέχουν βατότητα καθ' όλην τη διάρκεια του έτους, πλην των ημερών, που είναι σιεπασμένα από χιόνια και παγετούς. Τα υπόλοιπα 400 χιλιόμετρα είναι χωματόδρομοι και κυκλοφορούνται τις τρεις εποχές του έτους (πλην του χειμώνα).

Το μικρότερο μήκος δοῦ είναι 2 χιλιόμετρα και το μεγαλύτερο φθάνει τα 20 χιλιόμετρα.

I.I.5 Δ Α Σ Ο Τ Ο Υ Ρ Ι Σ Τ Ι Κ Ο Ι Ο Δ Ο Ι

ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΒΕΛΟΥΧΙΟΥ

Η δόδος αυτή αρχίζει από την είσοδο της πόλεως Καρπενησιού (Χ.Ο. 0+000) ύψόμετρον 0+950, ανέρχεται διερχομένη μέσα από το ύψιστο και ύψιστο σημείον της πόλεως, συνεχίζει να ανέρχεται και με ικανοποιητικές στροφές, ελιγμούς και πλάτος καταστρώματος, φθάνει στην Χ.Ο. 12+000, όπου και το Χιονοδρομικόν Κέντρον Βελουχίου.

Κατωτέρω ἐπιθέτουμε την κατάσταση της δοῦ από πλευρᾶς βατότητας.

- 1) Από (Χ.Ο. 0+000 μέχρι Χ.Ο. 3+200), ασφαλτόστρωση και δδοστρωσις ἐν σκυροδέματος με πλάτος δδοστρώματος 6 μ.
- 2) Από (Χ.Ο. 3+200, μέχρι 4+200), κατάστρωμα με μέσον πλάτος 5 μ. χωρίς δδοστρωσιαν.
- 3) Από (Χ.Ο. 4+200 μέχρι 4+500), κατάστρωμα με μέσον πλάτος 9 μ. με δδοστρωσις ὑποβάσεως.
- 4) Από (Χ.Ο. 4+500 μέχρι 5+200), κατάστρωμα με μέσον πλάτος 5 μ. χωρίς δδοστρωσιαν.
- 5) Από (Χ.Ο. 5+200 μέχρι 5+850) κατάστρωμα μέσου πλάτους 9 μ., με δδοστρωσις ὑποβάσεως.
- 6) Από (Χ.Ο. 5+850 μέχρι Χ.Ο. 6+050), κατάστρωμα με μέσον πλάτος 5 μ.

./.

χωρίς οδοστρωσίαν.

7) Από (Χ.Ο.6+050 μέχρι Χ.Ο.12+100), κατέστρωμα με μέσον πλάτος 9 μ., με οδοστρωσία υποβάσεως.

1.2 ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΤΙΒΕΤΩΠΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΤΟ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ

Από πλευράς μορφολογίας, ο Νομός αυτός είναι ο πλέον όρεινός σχεδόν της χώρας μας, με ύψομετρα στην κατωημιένης περιοχές που κυμαίνονται από 0+400 μ. περίπου για τις χαμηλότερες μέχρι 1+200 περίπου για τις ψηλότερες, αλλά με οδούς που διέρχονται σε ύψομετρα μεγαλύτερα από τα άνωτέρω, δηλαδή μέχρι και 1+600μ. περίπου.

Πεδιάδες με την έννοια του όρου δεν υπάρχουν, παρά μόνον μικρές κοιλάδες, που αποτελούν και τα πλέον καλλιεργήσιμα τμήματα της εδαφικής επιφανείας του Νομού. Η υπόλοιπη περιοχή είναι κατάλληλη μόνον για ανάπτυξη κτηνοτροφίας και ειδικότερα για αιγοκτηνοτροφία.

Από πλευράς γεωλογικής ο Νομός αποτελείται από βραχώδη συμπλέγματα που χαρακτηρίζονται από βαθειές χαραδρώσεις αλλά κυρίως από πετρώματα συνθέσεως γλύαχου, άποσαθρωμένα και έπιρρεή σε κατολισθήσεις και κατάρξεις που καλύπτονται έπιφανειακά με πυκνή βλάστηση έλάτης και δρυστά ψηλότερα και θάμνων στα χαμηλότερα ύψομετρα.

Αυτή λοιπόν είναι η μορφή του έδαφους ή οποια όπως είναι φανερόν παίζει πρωτεύοντα ρόλο στη μελέτη και κατασκευή κάθε οδοῦ από πλευράς χαράξεως, εῦσταθείας και δαπάνης.

Από τα άνωτέρω έντεθέντα συμπεραίνεται, ότι το έδαφος του Νομού εύρυτανίας είναι τέτοιο που αξάνει σημαντικά, σχετικά με άλλους Νομούς την κατά χιλιόμετρον δαπάνη κατασκευής των οδών, λόγω της ανάγκης κατασκευής πολλών και μεγάλων τεχνικών έργων, μεγάλων έπισκαφών βραχώδους
./.

ή ήμιβραχώδους συστάσεως και αντιμετρήσεων πρανών. Έπομένως για την κατασκευή κάθε οδού, απαιτείται λίαν σημαντικόν ποσόν, τή διάθεση του οποίου μέχρι σήμερα δέν ήτωνσέ θέση να έγριίνει τό Κράτος. Για τόν λόγο αυτόν ή αντιμετώπιση του προβλήματος τής κατασκευής έν γίνεται των οδών, γίνονταν μέ τούς έξής τρόπους.

α) Μέ προσωπική εργασία των κατοίκων, χωρίς να υπάρχει οποιαδήποτε μελέτη.

β) Μέ μικροπιστώσεις που διατίθεντο από τό Κράτος, αρχικά μέ τήν μορφή μικροδανείων ή έπιχορηγήσεων σε Δήμους και Κοινότητες και άργότερα μέ ποσά χορηγούμενα άπ' ευθείας στους άρμοδίους φορείς (Πομαρχιακά Ταμεία κ.λ.π.), τά όποια όμως και πάλιν δέν ήταν άρκετά για τήν σωστή και πλήρη κατασκευή του δικτύου.

Έν προκειμένω πρέπει να αναφερθεί, ότι στο παρελθόν έκπονήθησαν για ώρισμένα τμήματα οδών τεχνικές μελέτες χαράξεως, που όμως δέν έφάρμοσθησαν πλήρως, λόγω τής μεγάλης δαπάνης κατασκευής που προέβλεπαν.

Έτσι ούσιαστικά μέχρι σήμερα έγινε μόνον βελτίωση ύπαρχουσών καταστάσεων, μέ σταδιακή προσθήκη κατασκευής παραλλαγών και άπαραιτήτων τεχνικών έργων, ώστε να υπάρχει δυνατότης στοιχειώδους έξυπηρετήσεως του πληθυσμού από πλευρās συγκοινωνίας και κυρίως μέ φορτοεπιβατικά αυτοκίνητα.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί τό γεγονός, ότι παλαιότερα οι οδοί κατασκευάζονταν για να ανταποκριθούν στις άπαιτήσεις των όχημάτων τής έποχής των, δηλαδή για αυτοκίνητα μικρού μήκους και τονάζ. Μέ τήν πάροδο του χρόνου όμως και κυρίως στα τελευταία 10 χρόνια, ή εξέλιξη των συγκοινωνιακών μέσων ήταν άλματώδης και συνεπώς τά γεωμετρικά στοιχεία των κατασκευασθεισών οδών δέν είναι έπαρκή για να ανταποκριθούν στις

απαιτήσεις ασφαλείας και ταχύτητας του σήμερα, που για την περίπτωση μας είναι η επίτευξη ικανοποιητικής βατότητας για τη διακίνηση και αυτοκινήτων τύπου Β(λεωφορείων), προκειμένου να εξυπηρετηθούν και οι πλέον απομακρυσμένες περιοχές του Νομού.

Ε. Κ Ε Θ Α Λ Λ Ι Ο 2ο

2.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι αυτονόητο λοιπόν μετά από την εικόνα που δόθηκε περιγραφικά παραπάνω, ότι η Εύρυτανία στερείται καλού οδοντιού δικτύου για κάθε κατηγορία οδών.

Σχετιζέ με την μόνη Εθνική οδό Αγρινίου-Καρπενησίου-Λαμίας, το μέν τμήμα Καρπενησίου-Ρόχης Τυμφορηστού έχει μία ικανοποιητική βατότητα τους θερινούς μήνες, καθ' όσον πριν από 3 χρόνια περίπου ασφαλοστρώθηκε με ένα τύπητα της Π.Τ.Π. Α265, ύστερεϊ όμως στον τομέα "χάραξη", διότι υπάρχουν έλιγμοί συνεχεις και πολυάριθμοι καθώς επίσης και το ύψόμετρον που διέρχεται είναι σημαντικό, με αποτέλεσμα να καλύπτεται από χιόνια και πάγους το χειμώνα, γεγονός που επιφέρει πολλές φορές διακοπή της συγκοινωνίας. Το τμήμα Καρπενησίου-Γεφύρας Επισκοπής έχει βατότητα που χαρακτηρίζεται πολύ κακή, για τους λόγους που αναφέρθησαν στην παραγρ. Ι.Ι.Ι.

Όσον αφορά τις έπαρχιακές οδους μόνον οι υπ' αριθ.(2),(3) και έν μέρει ή (5), μπορούμε να πούμε ότι είναι υποφερτές από πλευράς βατότητας στο μεγαλύτερο μήκος τους, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες όχημάτων, μικρών Ι.Χ. καθώς και τύπου Β(Κ.Τ.Ε.Λ.)

Οι υπόλοιπες έπαρχιουν μόνον για κυκλοφορία φορτοεπιβατικων αυτοκινήτων, LAND ROVER και λοιπων όχημάτων έφοδιασμένων όμως με διπλό διαφορικό και αυτό κυρίως το καλοκαίρι, γιατί τους χειμερινούς μήνες γί-
./.

νονται δυσκολοδιάβατοι από τις διαβρώσεις του ύδατος, των βροχών και από τις κατολισθήσεις πρανών.

Για τις Κοινοτικές οδούς εκτός από ώριμα τμήματά τους, τα οποία είναι τσιμεντοστρωμένα και αυτά είναι τα διερχόμενα μέσα από τους διαφόρους οικισμούς, τα υπόλοιπα παρουσιάζουν απαράδεκτη βατότητα, όπως περιγράφεται λεπτομερέστερα στην παράγραφο I.I.3.

Τέλος το δασικό δίκτυο μπορούμε να πούμε, ότι παρέχει βατότητα, που έπαρκει για να εξυπηρετήσει τους σκοπούς που αφορούν την ύπαρξή του, δηλαδή την έμμετάλλευση του δάσους χάρις στην δυνατότητα σχετικά εύκολης μεταφοράς δασικών προϊόντων.

Σημαντικές είναι οι επιπτώσεις της απαράδεκτης καταστάσεως του δασικού δικτύου του Ν. Ευρυτανίας στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής.

Κατ' αρχάς η μεταφορά ατόμων και προϊόντων γίνεται πολύ δύσκολα και μάλιστα κατά τους χειμερινούς μήνες, μεγάλα χρονικά διαστήματα, πολλοί δρόμοι παραμένουν κλειστοί λόγω κατολισθήσεων, καθιστάσεων ή χιόνων, ή και εάν έκδημα είναι ανοικτοί, η κυκλοφορία διεξάγεται κάτω από πληθώρα κινδύνων, λόγω της ολισθηρότητας του οδοστρώματος ένεκα λάσπης ή πάγου, λαμβανομένων υπόψη και των μεγάλων έγκαρσιών και κατ' μήκος κλίσεων.

Στόν τομέα ανάπτυξεως της κτηνοτροφίας, το κακό δασικό δίκτυο το Νομού αποτελεί εμπόδιο, γιατί καθιστά προβληματική τη μεταφορά ζωοτροφών προς τα διάφορα κτηνοτροφικά κέντρα, τα οποία και εύρισκονται στις κατ' έξοχήν όρεινες περιοχές του, πολλές φορές δέ έκδημα και αδύνατη, όποτε η μεταφορά τους γίνεται μέ έλικόπτερα του Στρατού, που διατίθενται για τό σκοπό αυτό. Έτσι λοιπόν και έλλειψη ζώων παρατηρείται, από τη μη δυνατότητα διατροφής τους, αλλά και η προώθηση των κτηνοτροφικών προϊόντων προς τα διάφορα αστικά κέντρα γίνεται έξαιρετικά δυσχερής.

Τό τελευταίον αυτό άκριβώς ίσχύει καί γιά τά δασικά προϊόντα, πού λόγω τῆς μορφῆς τους (μεγάλο μήκος κορμῶν δένδρων), άπαιτοῦν εἰδικά γεωμετρικά στοιχεῖα καθώς καί σταθερή ύπόβαση, γιά νά δεχθεῖ τά μεγάλα φορτία πού κυκλοφοροῦν πάνω της.

Ἡ Εὐρυτανία ὡς γνωστόν διαθέτει ἕνα μοναδικό φυσικό περιβάλλον, πού χαρακτηρίζεται ἀπό ψηλά καί ἀπόδηρνα βουνά, συνδυάζοντα τό ἄγριο καί τό ἡμερο, ἀπό πλήθος ποταμῶν καί χειμάρρων καί τέλος ἀπό πλούσια βλάστηση. Ἔτσι αὐτοί πού θά ἐπισκεφθοῦν τό Νομό, ἔχουν πολλά νά δοῦν ἄν τό θελήσουν, ὑπάρχουν ὅμως τρομερές δυσκολίες στήν διακίνησή τους, ταλαιπωροῦντες καί τούς ἑαυτούς τους καί τά αὐτοκίνητά τους καί χωρίς τά χρονικά περιθώρια νά τούς ἐπαρκοῦν, λόγω τῆς μικρῆς ταχύτητος πού ἀναπτύσσονται τά ὁχήματα πάνω στίς κακῆς βατότητας ὁδούς. Ἐπομένως μέ αὐτές τίς συνθήκες εἶναι ἀδύνατη ἡ τουριστική ἀνάπτυξη τοῦ Νομοῦ, ἀπό τήν ὁποία πολλά θά εἶχε νά ὠφεληθεῖ.

Τέλος ἡ πιό σημαντική ἐπίπτωση τῆς καταστάσεως αὐτῆς τοῦ ὁδικοῦ δικτύου, εἶναι πάνω στήν ἴδια τή διαβίωση τοῦ πληθυσμοῦ. Σέ μιᾶ ἐποχή, πού οἱ ὄροι διαβιώσεως ἔχουν δυσκολεῖ ἀράνταστα, στήν Εὐρυτανία ἔρχεται καί τό κακό ὁδικό ὑλικτο, νά ταλαιπωρήσει ἀκόμα πιό πολύ τούς στερημένους κατοίκους της. Ἔτσι λοιπόν ἡ ὑπανάπτυξη ὀρισμένων τομέων τῆς οἰκονομίας σέ συνάρτηση μέ τήν κοινωνική καί πολιτιστική καθυστέρηση, γιά τά ὁποῖα φέρει εὐθύνη καί ὁ παράγων -δρόμος", συντελοῦν στήν ἀπομάκρυνση τοῦ πληθυσμοῦ ἀπό τό Νομό, ἴσως δέ τελικά καί στόν ἐκπατρισμό τους.

Στή συνέχεια ἐπιτίθενται προτάσεις γιά τήν βελτίωση μόνον, τοῦ ὁδικοῦ δικτύου, κάθε κατηγορίας, χωρίς νά γίνεται ἐπέκταση σέ λύσεις νέων χαρτίξεων, ἀσφαλτοστρώσεων κ.λ.π. καθόσον εἶναι ἐκ τῶν προτέρων γνωστόν ὅτι τέτοιες λύσεις, δέν εἶναι δυνατόν νά ὑλοποιηθοῦν, λόγω τῆς μεγάλης δαπάνης πού άπαιτοῦν.-

2.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

2.2.1. ΒΟΜΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

Εθνική οδός Ράχης Τυμφορηστού-Καρπενησιού-Γέφυρας'Επισκοπής

Για την άνωτέρω οδό προτείνεται να γίνουν οι παρακάτω έργασίες για την απόκτηση καλής βατότητας, ήτοι:

- α) Από Χ.Ο.13+500 (Καρπενήσι) μέχρι Χ.Ο.21+500, κατασκευή των απαραίτητων τεχνικών έργων προς εξασφάλιση του υπάρχοντος καταστρώματος και ασφαλοτάτητα πάχους 5 έμ.
- β) Από Χ.Ο. 21+500 μέχρι Χ.Ο.29+000, συμπλήρωση των τεχνικών έργων και κατασκευή ασφαλοτάτητος.
- γ) Από Χ.Ο.29+000 μέχρι Χ.Ο.65+000, βελτίωση ορισμένων τμημάτων και έλιγμών από απόφραξη έριζοντιογραφίας, αφού μελετηθούν και δύο παραλλαγές στις Χ.Ο 35+000 και 60+000, προς αποφυγή των μεγάλων κατά μήκος κλίσεων και έλιγμών. Στη συνέχεια να συμπληρωθούν τα τεχνικά έργα και να κατασκευασθεί ασφαλοτάτητας δύο στρώσεων πάχους 5. έμ έκαστη.

Οι άνωτέρω έργασίες δεν λύνουν όριστινώς τό πρόβλημα για μία Εθνική οδό με τās σημερινās τεχνικές απαιτήσεις, αλλά συνιστάται τοϋτο μέχρι να μελετηθεί και κατασκευασθεί από τούς άρμοδλους φορείς μία νέα οδός που να έχει μικρότερο μήκος, μεγάλες όκτινες καμπυλόττης, μικρές κατά μήκος κλίσεις και ίκανό πλάτος καταστρώματος και χαμηλή κατά τό δυνατόν χάραξη για την αποφυγή χιόνων και πάγων τό χειμώνα.

2.2.2. ΕΠΑΡΧΙΑΚΟΙ ΟΔΟΙ

Επειδή τό Επαρχιακό δίκτυο του Πομού αποτελείται από 605 χιλιάμετρα, από τά όποια περισσότερα βρίσκονται σε κακή κατάσταση βατόττης και μερικά άκόμα άδιάνοικτα, δεν είναι δυνατόν με τās σημερινās δεδομένα να ολοκληρωθεί πλήρως ή κατασκευή των, γι'αϋτό ανάλογα με τόν υπάρχοντα

./.

πληθυσμό, την δυνατότητα τουριστικής προβολής και την παραγωγικότητα κάθε περιοχής προτείνεται να βελτιωθούν και να κατασκευασθούν σε πρώτο στάδιο οι κάτωθι δοί:

1) 'Η υπ' αριθ. 1 δόδος (Καρπενησιού-Προυσοῦ- Όρια Νομού).

- α) 'Από Χ.Ο.0+000 μέχρι Χ.Ο.7+000. Έξυγίανση τοῦ υπάρχοντος καταστρώματος διὰ κατασκευῆς τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρώση.
- β) 'Από Χ.Ο.9+500 μέχρι Χ.Ο.12+000, βελτίωση τῶν στροφῶν καὶ ἀσφαλτοστρώση.
- γ) 'Από Χ.Ο.14+000 μέχρι Χ.Ο.22+000, βελτίωση ὀρισμένων στροφῶν, συμπλήρωση τῶν τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρώση.
- δ) 'Από Χ.Ο.22+000 μέχρι Χ.Ο.23+000(Διπδοταμα); νά μελετηθεῖ παραλλαγή καὶ γέφυρα.
- ε) 'Από Χ.Ο.23+000 μέχρι Χ.Ο.32+000, βελτίωση ἐλιγμῶν, στροφῶν, κατασκευῆ τῶν τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρώση.
- στ) 'Από Χ.Ο.32+000 μέχρι Χ.Ο.42+000, βελτίωση ἐλιγμῶν, στροφῶν, κατασκευῆ τεχνικῶν ἔργων καὶ ὁδοστρωσι(λόγω τοῦ ὄρεινοῦ τῆς περιοχῆς).

2) 'Η υπ' αριθ. 2 δόδος (Ράχης Τυμωρηστοῦ-Κριμιέλλου-Δομνίστας):

- α) 'Από Χ.Ο.2+500 μέχρι Χ.Ο.28+000, βελτίωση ὀρισμένων στροφῶν καὶ ἐλιγμῶν, συμπλήρωση τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρώση.
- β) 'Από Χ.Ο.28+000 μέχρι Χ.Ο.38+000, βελτίωση τῶν ἐλιγμῶν καὶ στροφῶν, συμπλήρωση τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων καὶ ὁδοστρωσι(λόγω τοῦ ὄρεινοῦ τῆς περιοχῆς).

3) 'Η υπ' αριθ. 3 δόδος (ὄυτ. Φραγκίστας-Γρανίτσας κ.λ.π.)

- α) 'Από Χ.Ο.0+000 μέχρι Χ.Ο.3+500, 'Ασφαλτοστρώση.
- β) 'Από Χ.Ο.3+500 μέχρι Χ.Ο.14+000(Γέφυρα Μανώλη ἰποταμοῦ Ἰγγραφιῶτη) νά μελετηθεῖ παραλλαγή πρὸς ἀποφυγὴν τῶν 10 ἐλιγμῶν.

./.

γ) Από Χ.Ο.14+000 μέχρι Χ.Ο.21+500, συμπλήρωση τεχνικών και ασφαλί-
στρωση.

δ) Από Χ.Ο.21+500 μέχρι Χ.Ο.24+000, να μελετηθεί παραλλαγή προς απο-
φυγή των 7 έλιγμών.

ε) Από Χ.Ο.24+000 μέχρι Χ.Ο.35+000(Γέφυρα Γρανιτσιώτη), συμπλήρωση
τεχνικών και ασφαλίστρωση.

στ) Από Χ.Ο.38+000 μέχρι Χ.Ο.32+000, (Γρανιτσα), να μελετηθεί παραλλα-
γή προς αποφυγή των 11 έλιγμών.

ζ) Από Χ.Ο.38+000 μέχρι Χ.Ο.42+000, συμπλήρωση τεχνικών και ασφαλί-
στρωση.

η) Από Χ.Ο.42+000 μέχρι Χ.Ο.47+000(Άγιοι Απόστολοι), ολοκλήρωση
διανοξέως μέσα στον Οίκο Παναγιῆς Λιθοχωρίου, κατασκευή των τεχνι-
κών έργων και ασφαλίστρωση.

θ) Από Χ.Ο.47+000 μέχρι Χ.Ο.51+000(αύχενας Ραπτοπούλου), να μελετη-
θεί παραλλαγή προς αποφυγή των έλιγμών, κατωφερειών και άνωφερειών.

ι) Από Χ.Ο.51+000 μέχρι 53+000, βελτίωση του τμήματος και κατασκευή
των άπαραιτήτων τεχνικών έργων και ασφαλίστρωση.

ιι) Από Χ.Ο.53+000 μέχρι Χ.Ο.56+000(Κέτα Ραπτόπουλο), να μελετηθεί
παραλλαγή προς αποφυγή των κλειστών στροφών και έλιγμών.

λ) Από Χ.Ο.56+000 μέχρι Χ.Ο.63+000(Πρασιά), βελτίωση από άποψως
οριζοντιογραφίας, κατασκευή των τεχνικών έργων και ασφαλίστρωση.

μ) Από Χ.Ο. 63+000 μέχρι όρια Πομού Χ.Ο.77+000, να μελετηθεί νέα
χάραξη διότι η υφισταμένη δδός είναι απαράδεκτος για κυκλοφορία όχη-
μάτων.

4) Η υπ' αριθ. 4 δδός (Βούλπης-Βελαδράς-Τοπολιάνων-Γέφυρα Τέμπλας).

α) Από Χ.Ο.0+000 μέχρι της Χ.Ο.3+000, να μελετηθεί παραλλαγή προς

./.

ἀποφυγή τῶν μεγάλων ἀνωφερειῶν καὶ κατωφερειῶν.

β) Ἄπὸ Χ.Ο.4+000 μέχρι τῆς Χ.Ο.19+000, ὁλοκλήρωση ἡμιτελῶν τμημάτων ἀπὸ ἀπόψεως διανοίξεως, κατασκευὴ τῶν τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

γ) Ἄπὸ Χ.Ο.19+000 μέχρι τῆς Χ.Ο.30+000, νά γίνει μελέτη βελτιώσεως τοῦ τμήματος τούτου μέ πιθανές παραλλήλες τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως.

5) ἼΙ ὑπ'ἀριθ. 5 ὁδὸς (Καρπενησιου-Στενώματος-Παυλοπουλο-Δομιανου-Ἁγία Τριάδα-Βράχα κ.λ.π.)

I.- Τμήμα Καρπενησιου-Στενώματος-Δομιανῶν-Ἁγίας Τριάδας-Πετραλῶνων-Χόχλιας-Βράχας-Κλειστοῦ(ὄρια Νομοῦ πρὸς Παράγδα Καρδίτσας).

α) Ἄπὸ Χ.Ο.5+000(Ἁγιος Ἀθανάσιος) μέχρι Στένωμα Χ.Ο.16+000, βελτίωση στροφῶν, συμπλήρωση τῶν τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

β) Ἄπὸ Χ.Ο.16+000 μέχρι Χ.Ο.44+000, κατασκευὴ γεφύρας ἀνοίγματος 20 μ. εἰς χεῖμαρρον Στενώματος, βελτίωση τῶν ἐλιγμῶν καὶ στροφῶν, συμπλήρωση τῶν τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

γ) Ἄπὸ Χ.Ο.44+000 μέχρι Χ.Ο.48+000 (Ἁγίας Τριάδας), σύνταξη κτηματολογικοῦ διαγράμματος γιὰ διαπλάτυνση τοῦ τμήματος, κατασκευὴ τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

δ) Ἄπὸ Χ.Ο.48+000 μέχρι Χ.Ο.84+000(ὄρια Νομοῦ), βελτίωση τῶν στροφῶν, ἐλιγμῶν, διαπλατύνσεις σὲ ὀρισμένα τμήματα, κατασκευὴ τῶν ὑπολοίπων τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

II.- Τμήμα ἀπὸ Ἁγία Τριάδα 0+000 μέχρι Χ.Ο.10+000 ὄρια Νομοῦ.

Συμπλήρωση ὑπολοίπων μικρῶν τεχνικῶν ἔργων(ὄχετοι) καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

6) ἼΙ ὑπ'ἀριθ. 6 ὁδὸς (Βίνιανης-Δάρονης-Μαυρομιάτας πρὸς Παράγδα Νομοῦ Καρδίτσας).

α) Ἄπὸ Χ.Ο.0+000 μέχρι Χ.Ο.17+000, συμπλήρωση ὑπολοίπων τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτοστρωσι.

β) 'Από Χ.0.17+000 μέχρι Χ.0.22+000, μικροδιαπλατύνσεις όρισμένων τμημάτων, συμπλήρωση τών τεχνιων έργων και ασφαλτόστρωση.

γ) 'Από Χ.0.22+000 μέχρι Χ.0.30+000 (Σταυρομμάτα), διαπλάτυνση, κατασκευή τεχνιων έργων και ασφαλτόστρωση.

δ) 'Από Χ.0.30+000 μέχρι 38+000, διαπλάτυνση, βελτίωση στρωτων και έλιγιμων, κατασκευή τεχνιων έργων και κυρίως τής γέφυρας περίπου άνεξυματος 80 μ. επί του ποταμού Πέγδοβα (Ταυρωπού) και όδοστρωσία υποβάσεως.

7) 'Η ύπ' αριθ. 7 όδος (Σταυρός Κερασχωρίου-Κρέντης κ.λ.π)

α) Τμήμα από Χ.0.0+000 μέχρι Χ.0.12+000(Κρέντη), συμπλήρωση τών υπολοιπων τεχνιων έργων, βελτίωση του τμήματος από Χ.0.7+000 μέχρι Χ.0.12+000 και ασφαλτόστρωση.

β) Τμήμα από Χ.0.12+000 μέχρι Χ.0.22+000, διαπλάτυνση, κατασκευή τεχνιων έργων και όδοστρωσία.

γ) Τμήμα από Χ.0.22+000 μέχρι Χ.0.77+000(Εροβάτο), πρέπει να έιπונהθεί σχετική μελέτη χάραξεως.

δ) 'Από Χ.0.77+000 μέχρι Χ.0.92+000(όρια Πομού προς Πετρίλον) Καρδίτσας, βελτίωση τών στρωτων και έλιγιμων, κατασκευή τών άπαραιτήτων τεχνιων έργων και όδοστρωσία.

8) 'Η ύπ' αριθ. 8 όδος (Ράχη Τυμφορηστού 0+000-Άγιοι Άπστολοι-Προφήτης Ήλίας 17+000)'

'Από Χ.0.0+000 μέχρι Χ.0.17+000, συμπλήρωση τών υπολοιπων τεχνιων έργων και ασφαλτόστρωση.

9) 'Η ύπ' αριθ. 9 όδος (Κλειστός Χ.0.0+000-Φουρνά Χ.0.8+000).

Βελτίωση όρισμένων τμημάτων, συμπλήρωση τών τεχνιων έργων και ασφαλτόστρωση.

10) 'Η ύπ' αριθ 10 όδος(Δομιανός-Δάφνη).

./.

Γιὰ τὴν ἀνωτέρω ὁδὸ ἢ ὁποῖα εἶναι ἀξιολογούμενη, δὲν προτείνεται ἡ κατασκευὴ της, γιατί εἶναι λίαν δαπανηρὴ, ἀναλόγως τῆς σημασίας της.

II) Ἡ ὑπ' ἀριθ. II ὁδὸς (Γέφυρα Πανάλη Χ.Θ.0+000-Γέφυρα Τατόρνης Χ.Θ. I2+000).

Ἐπειδὴ ἡ ἀνωτέρω ὁδὸς εἶναι μεγάλης σημασίας, προτείνεται ἡ κατασκευὴ της, διότι ὑπάρχει ἡ περίπτωση μεγάλης γέφυρας Τατόρνης ἢ ὁποῖα δὲν κυκλοφορεῖται λόγω τῆς μὴ διανοξέως τοῦ τμήματος τούτου τῶν I2 χιλιομέτρων.

Ἐπὶ πληροφορίες γνωρίζουμε ὅτι υφίσταται μελέτη χαράξεως τῆς ἐν λόγω ὁδοῦ.

I2) Ἡ ὑπ' ἀριθ. I2 ὁδὸς (Κρέντη-Ἁγία Παρασκευὴ-Δυτ. Φραγιόστα).

Συμπλήρωση τεχνικῶν ἔργων καὶ ἀσφαλτόστρωση.

I3) Γιὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. I3 ἑπαρχιακὴ ὁδόν. Προτείνεται νὰ γίνει μελέτη

κατὰ τμήματα, ἔτσι ὥστε νὰ ἐξυπηρετεῖ τοὺς ὑπάρχοντες οἰκισμοὺς καὶ ὄχι κατασκευὴ σὲ σύνολο της, διότι εἶναι λίαν ἀσύμφορη ἀνάλογα μὲ τὴν σημασία της.

Γ.- ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

Τὸ Κοινοτικὸ δίκτυο τοῦ Νομοῦ δὲν εἶναι δυνατόν νὰ βελτιωθεῖ πρὶν ἀπὸ τὴν ὁλοκλήρωση τῶν βασικῶν ἐργασιῶν τοῦ ἑπαρχιακοῦ δικτύου, τοῦ ὁποῦ ἡ κατασκευὴ εἶναι προεχούσης σημασίας.

Ἐπὶ τῶρα ὅμως εἶναι ἀπαραίτητο ν' ἀρχίσουν οἱ τεχνικὲς μελέτες τῶν Κοινοτικῶν ὁδῶν.

Δ.- ΔΑΣΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

Γιὰ τὸ δίκτυο αὐτὸ, προτείνεται νὰ γίνει ὁδοστρωσιὰ σὲ ὁλοκλήρω τὸ δίκτυο καθὼς καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων.

Ε.- ΔΑΣΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΟΙ

I) Ὁδὸς Καρπενησίου (0+000) μέχρι χιμαρομυμιοῦ Κέντρου Βελουχίου (λ.σ. I2+100).

./.

Γιὰ τὴν ἀνωτέρω ὁδὸ, τῆς ὁποίας ἡ σημασία εἶναι πολὺ μεγάλη λόγῳ τοῦ ὅτι ὁδηγεῖ στὴν πρῶτα σὺν Βελουχιῶν καὶ ἐπομένως ἀποτελεῖ τὴν τουριστικὴν ἀίχμη τοῦ Ν. Εὐρυτανίας, προτείνονται οἱ κάτωθι ἐργασίες:

α) Ἀπὸ Χ.Ο.3+200 μέχρι 4+200, ἀπὸ Χ.Ο.4+500 μέχρι Χ.Ο.5+200 καὶ ἀπὸ 5+850 μέχρι 6+050, διαπλάτυνση τῶν τμημάτων ἀφοῦ γίνουν, οἱ σχετικὲς ἀπαλλοτριώσεις.

β) Ἀπὸ Χ.Ο.3+200 μέχρι Χ.Ο.12+100, συμπλήρωση τῶν ἀπαραιτήτων τεχνικῶν ἔργων, ὁδοστρωσιὰ καὶ ἀσφαλτοστρωσιὰ.

Τέλος, πρέπει νὰ ἀναφερθεῖ, ὅτι κατὰ σειρά προτεραιότητος, ἐπείγει ἡ βελτίωση τῆς Ἐθνικῆς ὁδοῦ Ράχης Τυμφορηστοῦ-Καρπενησιῶν-Ἄγρινου, στὴ συνέχεια αὐτῆ τῶν Ἐπαρχιακῶν ἢ ὑπ'ἀριθ. (3), (II), (I), (5), (2), καθὼς καὶ τῆς Δασοτουριστικῆς Καρπενησιῶν-Βελουχιῶν ἀρχιῆς, κατόπιν δὲ καὶ τῶν ὑπολοίπων ὁδῶν καθὲ κατηγορίας δικτύου.

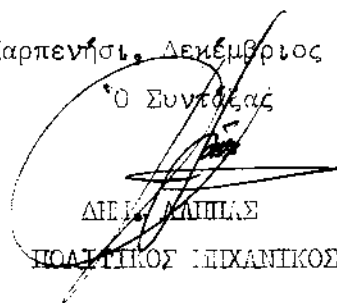
ΣΤ: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γιὰ τὴ σύνταξη τῆς παρούσης μελέτης, δὲν ἐλήφθη ὑπόψη οἰαδήποτε βιβλιογραφία, ἀλλὰ τὰ στοιχεῖα ἐξήχθησαν κατόπιν αὐτοψιῶν ποῦ ἔγιναν ἀπὸ τὸ συντάξαντα.

Σ: ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ἐνταῦθα παρατίθενται τέσσερες (4) πίνακες, ποῦ ἀφοροῦν τὴν βατότητα τοῦ Ἐθνικοῦ, Ἐπαρχιακοῦ, Κοινοτικοῦ, Δασικοῦ Δικτύου καὶ ἕναξ (I) χάρτης τοῦ ὁδικοῦ δικτύου Νομοῦ Εὐρυτανίας, καθὼς καὶ σχετικὲς φωτογραφίες.-

Καρπενήσι, Δεκέμβριος 1978

Ὁ Συντάξας

ΔΙΕΥ. ΜΗΤΣΙΛΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ



Ν. ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ
ΕΠ. ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ

Ν. ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ

Ν. ΘΕΣΠΙΔΟΣ

ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΝ

ΕΠ. ΘΕΣΠΙΔΟΣ

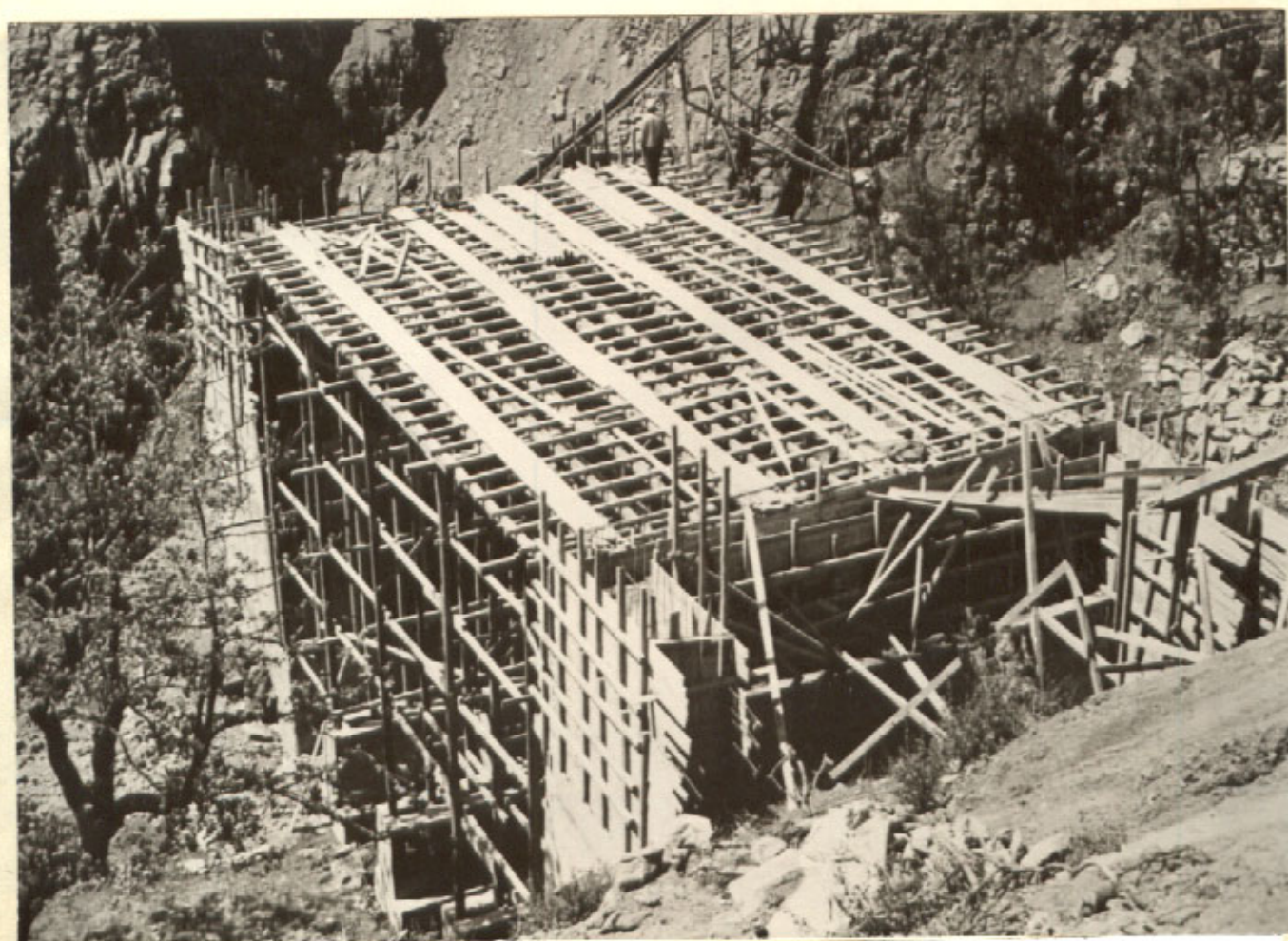
Π. ΒΑΛΤΟΥ

ΕΠ. ΤΡΥΦΗΝΙΔΟΣ

Εθνικό Διότιο
Επιτοπικό Σύνορο
Κοινοτικό Σύνορο
Όριο Νομού



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΣΤΕΝΟΜΑΤΟΣ



ΕΤΕΡΑ ΓΕΦΥΡΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ



ΓΕΦΥΡΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΔΟΜΗΝΙΣΤΗΣ-ΣΤΑΛΛΟΝ-ΣΤΑΥΡΟΠΗΓΩΝ



ΓΕΦΥΡΑ ΔΙΠΛΟΤΑΜΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΩΝ-ΠΡΟΝΣΟΥ-ΠΕΤΡΟΜΑΤΑ



ΤΕΧΝΙΚΟΝ (ΓΕΦΥΡΑ) ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΩΝ-ΑΓΡΙΝΙΩΝ



ΤΜΗΜΑ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ- ΓΕΦ. ΕΠΙΒΛΟΠΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΩΝ-ΑΓΡΙΝΙΩΝ



ΣΙΜΕΝΤΟΣΤΡΩΜΕΝΗ ΟΔΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ ΜΙΚΡΟΥ ΧΩΡΙΟΥ.



ΑΠΟΨΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΠΡΟΣΩΠΥ-ΜΟΡΦΗ ΕΛΛΑΔΟΣ



ΜΟΡΦΗ ΕΔΑΦΟΥΣ - ΕΙΚΟΝΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΕΘΝ. ΟΔΟΥ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ-ΑΓΡΙΝΙΟΥ (ΦΥΣΙΣ ΕΔΑΦΟΥΣ)