



ΕΟ1 vs Α1

Αναπτυξιακές (;) μεταλλάξεις στο Πέταλο του Μαλιακού Κόλπου

- Αντωνία Τζανέτου -



Διπλωματική Μεταπτυχιακή εργασία
Επιβλέπουσα_
Ρένα Κλαμπατσέα



Αθήνα, Μάρτιος 2021

Ευχαριστώ θερμά την καθηγήτριά μου και επιβλέπουσα της εργασίας μου,
κυρία Ρένα Κλαμπατσέα, που με ενέπνευσε με τη σωστή αντιμετώπιση
και τις εύστοχες παρατηρήσεις της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ/ABSTRACT.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
I. Αντικείμενο – υπόθεση εργασίας – πλαίσιο έρευνας.....	9
II. Μεθοδολογική προσέγγιση.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ I : ΠΕΡΙ ΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	17
I.1 – Υποδομές και έργα μεταφορών.....	18
I.2 – Αναπτυξιακές θεωρήσεις.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II : ΑΝΑ-ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	25
II.1 – Περιβαλλοντικά στοιχεία σύνθεσης του Πετάλου.....	26
II.1.1 – Ο Μαλιακός Κόλπος.....	26
II.1.1.α – Θαλάσσιο περιβάλλον και οικοσύστημα.....	27
II.1.1.β – Προβλήματα ρύπανσης.....	28
II.1.2 – Ο Σπερχειός ποταμός.....	31
II.1.2.α – Ιστορική σημασία για την περιοχή.....	32
II.1.2.β – Αιτίες κινδύνου.....	32
II.1.3 – Επίκεντρα προστασίας του δικτύου Natura 2000.....	33
II.2 – Η συμβολή του Πετάλου στην Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας.....	34
II.2.1 – Θέση.....	34
II.2.2 – Παραγωγικοί τομείς.....	36
II.2.3 – Προσπελασιμότητα.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ III : ΜΙΑ «ΩΔΗ» ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ.....	39
III.1 – Οδοιπορικό στο Πέταλο του Μαλιακού.....	41

III.2 – Το «πρότυπο» των Καμένων Βούρλων.....	50
III.2.1 – Μια επαρχιακή κωμόπολη ως τουριστικός σταθμός.....	50
III.2.2 – Η αρχή της πτώσης.....	55
III.2.3 – Οι μιμητές του «προτύπου».....	60
III.3 – Από «αναπτυξιακό» έργο, σε «φονικό» Πέταλο.....	62
III.3.1 – Αναγκαιότητα αναβάθμισης του οδικού δικτύου.....	62
III.3.2 – Σενάρια, προτάσεις και αντιδράσεις.....	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΒΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ.....	71
IV.1 – Το χρονικό της κατασκευής.....	72
IV.2 – Οι απροετοίμαστες τοπικές κοινωνίες.....	74
IV.2.1 – Αποτυπώματα στο κοινωνικό περιβάλλον.....	74
IV.2.2 – Αποτυπώματα στο δομημένο περιβάλλον.....	81
IV.3 – Η αξιολόγηση της «αναβάθμισης» με αριθμούς.....	83
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V : ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ.....	91
V.1 – Χωρικές και κοινωνικές μεταλλάξεις.....	92
V.1.1 – Στο βωμό της ανάπτυξης.....	92
V.1.2 – Αντιμέτωποι με νέα δεδομένα.....	94
V.1.3 – Αναπτυξιακές μεταπτώσεις.....	96
V.2 – Κύριες διαπιστώσεις.....	99
V.3 – Βιώσιμες ανακατευθύνσεις.....	103
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	108
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ.....	112

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η διερεύνηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων που είχε η αναβάθμιση του εθνικού οδικού άξονα ΕΟ1 σε Αυτοκινητόδρομο Α1, στην άμεση ζώνη επιρροής του, στο Πέταλο του Μαλιακού Κόλπου, όσον αφορά στα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Από τη δημιουργία του, το εθνικό οδικό δίκτυο διερχόταν από την περιοχή κατά μήκος των ακτών του Μαλιακού χαρίζοντάς της μια δυναμική η οποία, από τότε που εμφανίστηκε η ανάγκη βελτίωσής του, αποτέλεσε ένα από τα κυρίαρχα θέματα συζητήσεων και συγχρόνως ζήτημα έντονων αντιδράσεων. Λόγω αυτού, η εργασία εξελίσσεται στηριζόμενη στην αποδελτίωση του δημόσιου λόγου που αφορά στην περιοχή μελέτης, τόσο πριν όσο και μετά την αναβάθμιση του συγκεκριμένου οδικού τμήματος, αξιολογώντας τα αποτελέσματα που αυτό επέφερε μέσα από τα μάτια της τοπικής κοινωνίας. Στη συνέχεια, γίνεται προσπάθεια καθορισμού της έντασης των αποτελεσμάτων και συσχέτισής τους με τον παλιό οδικό άξονα που διατρέχει την περιοχή, καταλήγοντας σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα για το αν το έργο της βελτίωσης του οδικού τμήματος στον Μαλιακό Κόλπο έφερε, ως μεγάλο έργο υποδομής, την αναμενόμενη ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης.

ABSTRACT

The object of this thesis is to examine and evaluate the effects of the upgrade of the national road ΕΟ1 and its conversion to Α1 Motorway, in its direct zone of influence, the Petalo of the Malian Gulf, according to the social, economic and environmental characteristics of the region. Since its first establishment, the national road was passing through the area along the coast of Maliakos, giving it a dynamic role which, since the need of its improvement, has been one of the main topics of discussion and at the same time a matter of strong disagreements. Due to this, this thesis is evolving based on the indexing of the public speech concerning the study area, both before and after the upgrade of this specific road section, evaluating the results that it brought through the eyes of the local community. Then, an attempt is made to evaluate the intensity of the results and their correlation with the old road that runs through the area, providing us with interesting conclusions as to whether the project of improving the road section in the Malian Gulf brought, as a major infrastructure project, the expected development in the study area.

«... ὁδὸς ἄνω κάτω μία καὶ ὡυτή.»

Ἡ ἴδια οὐδὸς που οὐηγεί προς τα πάνω, οὐηγεί και προς τα κάτω.

Ἡράκλειτος, «Περί Φύσεως»: Απόσπασμα 60

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Αντικείμενο – υπόθεση εργασίας – πλαίσιο έρευνας

Έχοντας πλέον ολοκληρωθεί ένα από τα σημαντικότερα διαπεριφερειακά συγκοινωνιακά έργα βελτίωσης υποδομών της χώρας, η αναβάθμιση με νέα χάραξη της Εθνικής Οδού ΕΟ1 (νυν Παλαιάς Εθνικής Οδού ΠΕΟ Αθηνών - Θεσσαλονίκης) στο Πέταλο του Μαλιακού Κόλπου κατά τα σύγχρονα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα, κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση και ανάδειξη των επιπτώσεών της. Το έργο αυτό της αντικατάστασης της χρήσης της ΕΟ1 από τον Αυτοκινητόδρομο Α1 (τμήμα της Ευρωπαϊκής Διαδρομής Ε75), προωθήθηκε πολιτικά ως βέλτιστη αναπτυξιακή επιλογή για τη συγκεκριμένη περιοχή. Διερευνάται λοιπόν, στην παρούσα εργασία, υπό το πρίσμα ενός ευρέος πλαισίου που εν γένει προωθεί την πραγματοποίηση τέτοιων επενδύσεων, σε συνάρτηση με τις επιπτώσεις που συνεπάγεται η λειτουργία του σε χωρικό, περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο και την αξιολόγηση της ανάπτυξης που αυτό υπόσχεται.

Γεγονός, εξάλλου, αποτελεί ότι η εκ νέου κατασκευή είτε η αναβάθμιση μεταφορικών υποδομών αποτέλεσαν και αποτελούν κυρίαρχο μέσο περιφερειακής πολιτικής, ενώ σκοπός τους είναι, πέραν της προφανούς κάλυψης της ανάγκης της μετακίνησης, και η επίτευξη της «πολυπόθητης ανάπτυξης». Η συσχέτιση λοιπόν μεταφορικών υποδομών και περιφερειακής ανάπτυξης δεν είναι κάτι νέο. Ο όρος ανάπτυξη όμως είναι ένας πολυσήμαντος όρος που κατά καιρούς έχει δεχθεί αρκετές ερμηνείες ανάλογα με τη θεωρητική αφετηρία.

Από το 1943 ο Rosenstein–Rodan¹ τόνισε τη σημασία των υποδομών για μια πετυχημένη αναπτυξιακή στρατηγική. Ο Hirschman² επίσης το 1958, αποδίδει στο πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο, και κατ' επέκταση στις υποδομές, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη μιας περιοχής. Αναπτύσσοντας δε τις θέσεις του Rostow, επισημαίνει ότι οι περαιτέρω επενδύσεις σε συγκεκριμένους τομείς της οικονομίας θα οδηγήσουν σε επενδυτικές ευκαιρίες και έτσι θα προετοιμαστεί το έδαφος και για περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη³. Σε μετέπειτα μελέτη επίσης του Biehl⁴ το 1986, η οποία θα προσπαθούσε να αποδείξει με τη βοήθεια διαφόρων δεικτών την ύπαρξη συσχετισμού (και αν ναι σε τι βαθμό) μεταξύ των όρων υποδομή και ανάπτυξη, εξάγονται συμπεράσματα που συμφωνούν με τις προαναφερθείσες θεωρίες. Ότι δηλαδή, περιφέρειες – περιοχές με καλή ποιότητα υποδομών ήταν ήδη ανεπτυγμένες οικονομικά και το αντίστροφο, ότι δηλαδή οι υποδομές έπαιζαν καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη περιοχών.

¹ Rosenstein-Rodan, P., (1966). «Notes on the theory of 'Big Push'». Όπως αναφέρθηκε στο: Σκάγιαννης, Π., (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

² Hirschman, A., (1958). «The strategy of economic development». Όπως αναφέρθηκε στο: Σκάγιαννης, Π. (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

³ Familoni K.A (2004). «The Role of Economic and Social Infrastructure in Economic Development: A Global View». [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.cbn.gov.ng/out/Publications/reports/occasionalpapers/RD/2004/Jos-02-2.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/09/2020]

⁴ Biehl, D., (1986). «The Contribution of Infrastructure to Regional Development: Final Report». Όπως αναφέρθηκε στο: Λαμπρινίδης κ.ά, (2001). «Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: η περίπτωση της ελληνικής μεταποίησης». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49.

Παρατηρείται, ότι από τη δεκαετία του '40 περίπου και ειδικότερα μεταξύ του '50 και του '60, το κλίμα ήταν υπέρ της δημιουργίας δημόσιων μεταφορικών υποδομών. Θεωρείτο, όπως έδειχναν και οι μελέτες της εποχής, ότι η δημιουργία τέτοιων υποδομών συνοδεύεται από ανάπτυξη.

Δεδομένου δε, ότι τέτοιου είδους κρατικές επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές επηρεάζουν και αναδιοργανώνουν τη συνολική χωρική ανάπτυξη της κάθε περιφέρειας στην οποία εφαρμόζονται, η κριτική τους ως αναπτυξιακή επιλογή είναι αναγκαία και απαραίτητη προϋπόθεση. Και αφού στόχος τους είναι «α) Να βελτιώσουν το επίπεδο ζωής των κατοίκων της περιφέρειας, λόγω μεγαλύτερης κινητικότητας, της καλύτερης πρόσβασης στις αγορές, σε υπηρεσίες εκπαίδευσης, υγείας, ψυχαγωγίας και άλλες κοινωνικές υπηρεσίες, β) Να αυξήσουν την απασχόληση, το επίπεδο μισθών και την κατανάλωση, γ) Να βελτιώσουν το περιβάλλον⁵», το καίριο ερώτημα που ανακύπτει από αυτή την κριτική θεώρηση, είναι το κατά πόσο αυτή η προδιαγεγραμμένη ανάπτυξη που θα επιφέρει ένα τέτοιου είδους έργο στην περιοχή όπου θα εφαρμοσθεί, θα είναι και σε διαλεκτική αρμονία με αυτή και με το περιβάλλον της, μέρος του οποίου είναι φυσικά και ο άνθρωπος.

Το μέγεθος της επίδρασης μιας μεταφορικής υποδομής στην περιφερειακή και την τοπική ανάπτυξη δεν είναι δεδομένο και εξαρτάται και από το υφιστάμενο επίπεδο ανάπτυξης και τα γενικότερα χαρακτηριστικά της περιφέρειας όπου υλοποιούνται οι υποδομές. Στις αναπτυγμένες περιφέρειες για παράδειγμα, οι μεταφορικές υποδομές υπολογίζεται ότι βοηθούν στην ενίσχυση της διαδικασίας πόλωσης και απομύζησης, με συνέπεια την περαιτέρω αποδυνάμωση των ασθενέστερων και ενδυνάμωση των ισχυρότερων οικονομικά περιφερειών. Στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες δε, οι σημειακές και ενδοπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές θα μειώσουν την ισχύ των αποτελεσμάτων αποδυνάμωσης και απομύζησης, θα εντείνουν τη διάχυση της ανάπτυξης και θα μειώσουν τη χωρική ανισορροπία⁶.

Οι Giannopoulos⁷ και Drew⁸ συμπληρωματικά προς αυτή την κατεύθυνση, υποστηρίζουν, όπως δείχνουν η εμπειρία και οι έρευνες, πως ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν αρκεί από μόνο του για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας – περιοχής, βοηθά όμως στην παράκαμψη τυχών εμποδίων και δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης.

Τι απ' όλα συνέβη όμως στην περίπτωση του Μαλιακού; Ποια η συνάφεια του έργου με τον χαρακτήρα της περιοχής; Ποιος είναι ο απαραίτητος σχεδιασμός από πλευράς

⁵ Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49

⁶ Πολύζος, Σ., (2019). «Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη». ΑΕΙΧΩΡΟΣ, τ. 28, σελ. 21

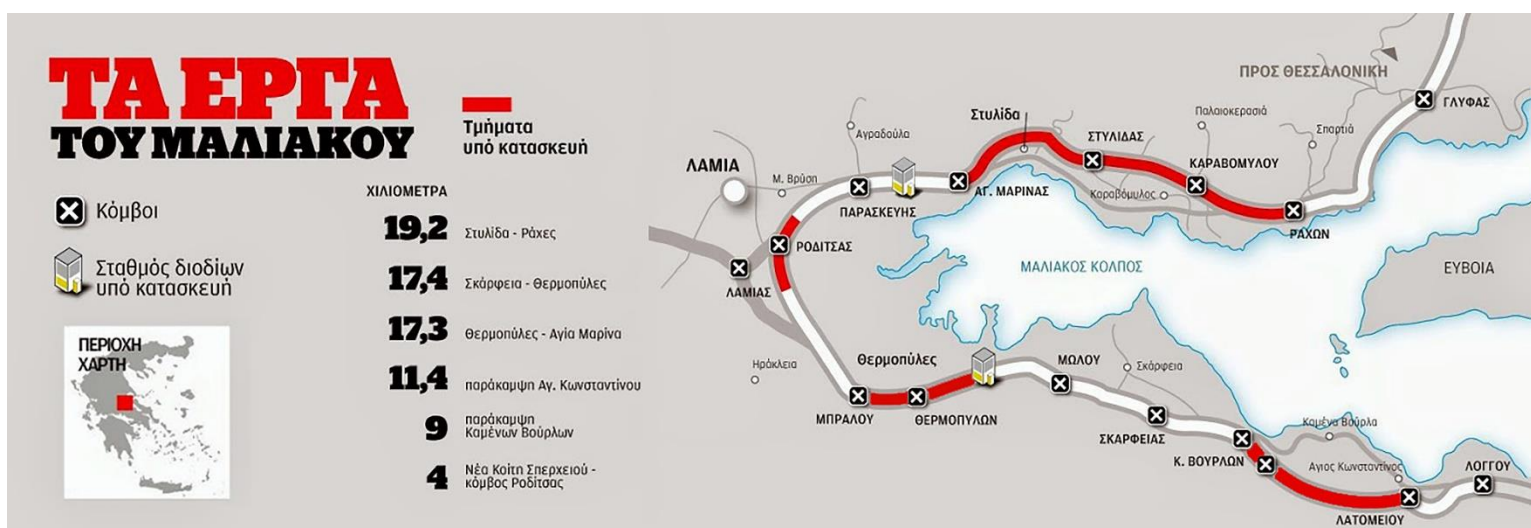
⁷ Giannopoulos, G. A., (1979). «Transport and Regional Development, the case of countries with Lesser Advanced Economies». Όπως αναφέρθηκε στο: Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49.

⁸ Drew, D., (1990). «Overview of methodology». Όπως αναφέρθηκε στο: Πολύζος Σ (2003), «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49

της πολιτείας για την αφομοίωση του έργου; Ποια η, εν τέλει, συνολική μεταβολή προς την ανάπτυξη και ποια τα επακόλουθά της στο χωροκοινωνικό περιβάλλον; Ποιο το αντίκτυπο στις ζωές των κατοίκων;

Παρόλο που η θετική σχέση μεταφορικών υποδομών και οικονομικής ανάπτυξης είναι για πολλούς φανερή και δεδομένη, από άλλους αμφισβητείται. Το γεγονός αυτό δημιούργησε την ανάγκη της διερεύνησης των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων αλλαγών – επιπτώσεων που επέφερε η αναβάθμιση του τμήματος της ΕΟ1 στην περιοχή του Μαλιακού Κόλπου. Με αυτό τον τρόπο η μελέτη επιδιώκει να επιβεβαιώσει ή όχι, τη θεωρία που εστιάζει στον αναπτυξιακό ρόλο των συγκοινωνιακών έργων σε μια περιοχή.

Φυσικά, ως μελέτη περίπτωσης δεν θα μπορούσαν παρά να ελεγχθούν οι περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού, οι οποίες επηρεάστηκαν άμεσα από την αναβάθμιση της ΕΟ1 και τη νέα χάραξη αυτής. Πρόκειται για τις πρώτες παρακάμψεις που δόθηκαν σε κυκλοφορία, του Αγίου Κωνσταντίνου, την παράκαμψη Καμένων Βούρλων και την παράκαμψη Θερμοπυλών-Μπράλου, καθώς και το τελευταίο τμήμα του Πετάλου του Μαλιακού που κατασκευάστηκε, Στυλίδα-Καραβόμυλος-Ράχες, με τις σήραγγες της Στυλίδας, με τον αναβαθμισμένο ανισόπεδο κόμβο Λαμίας και τη νέα γέφυρα του Σπερχειού (παράκαμψη Λαμίας). Οι περιοχές αυτές αποτελούν θέσεις-κλειδί τόσο σε τοπικό επίπεδο για τον Μαλιακό, αφού συνθέτουν στο σύνολό του τον Κόλπο από το νότιο ως το βόρειο τμήμα του αντίστοιχα, όσο και σε Περιφερειακό επίπεδο για ολόκληρη τη Φθιώτιδα.



Εικ.1. Οι υπό εξέταση περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού Κόλπου.

Πηγή: http://www.afirimeno.com/2014/11/blog-post_40.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 30/09/2020], ιδία επεξεργασία

II. Μεθοδολογική προσέγγιση

Ο τρόπος με τον οποίο θα περιορίζονταν, θα αξιολογούνταν και θα κατέληγαν σε συμπεράσματα οι παραπάνω προβληματισμοί, είναι από τα κύρια ζητήματα που ανέκυψαν. Η δυσκολία ήταν να αξιολογηθούν τα επιμέρους ερωτήματα και να προσδιοριστούν οι αναγκαίες παραδοχές στα πλαίσια μιας σπονδυλωτής προσέγγισης του ζητήματος.

Η πραγματοποίηση ωστόσο μιας πρώτης διερευνητικής προσέγγισης στο θέμα της παρούσας εργασίας, οδήγησε και στην ανάλογη διατύπωση της θέσης εργασίας, η οποία αντιστοιχεί και στην οπτική γωνία βάσει της οποίας θα αναπτυχθεί και η μεθοδολογική προσέγγιση και θα διατυπωθούν οι άξονες της έρευνας.

Η προσπάθεια, λοιπόν, να δομηθούν και να αξιολογηθούν οι προβληματισμοί για την υπόθεση εργασίας γύρω από την οποία θα εκτυλιχτεί και η παρούσα έρευνα, οδηγεί στην εξής γενική διατύπωση:

Η κατασκευή του νέου Αυτοκινητόδρομου Α1 κατέστη μια αναπτυξιακή λύση που υποβάθμισε τις περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού Κόλπου, αφού η επιλογή της χάραξής του διέλυσε το επί χρόνια εγκατεστημένο αναπτυξιακό γίνεσθαι στο οποίο αυτές βασίζονταν, ανέδειξε ωστόσο, την προβληματική αυτού, πάνω στην οποία, επί χρόνια, οι κάτοικοι στήριζαν τις ζωές τους.

Όσον αφορά τώρα την πορεία προς την εξαγωγή συμπερασμάτων και την επιβεβαίωση ή την αναδιατύπωση της παραπάνω θέσης, λόγω της συνθετότητας του προβληματισμού, αρχικά δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη συγκρότηση ενός θεωρητικού – εννοιολογικού πλαισίου, με πρόθεση τη συνέπεια των μελετητικών βημάτων ως προς τις προσωπικές τοποθετήσεις και βιώματα που προκύπτουν από την ιδιαίτερη σχέση με την περιοχή μελέτης.

Αφού κύριο ζήτημα της παρούσας εργασίας είναι η αλληλεπίδραση του έργου με το έμψυχο περιβάλλον του, τόσο κατά την ολοκλήρωσή του όσο και σε όλες τις επιμέρους φάσεις κατασκευής του, κρίθηκε απαραίτητη η στήριξη της έρευνας σε πρωτογενή στοιχεία με κυριότερη την αποδελτίωση του δημόσιου λόγου που αφορά στην περιοχή μελέτης, από την αρχή της σύστασής της μέχρι την σημερινή της μορφή. Το σύνολο λοιπόν της εργασίας θα διατρέχουν απόψεις ανθρώπων σε θέσεις-κλειδί όπως παρουσιάστηκαν στον τύπο και τα μέσα της εκάστοτε εποχής-φάσης της περιοχής του Μαλιακού, οι οποίες ύστερα θα ισχυροποιούνται με τα διαθέσιμα ποιοτικά στοιχεία που ανακύπτουν από την έρευνα σε δευτερογενείς πηγές, τη συγκέντρωση υλικού από το διαδίκτυο, την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας αλλά και την καταγραφή ποσοτικών στατιστικών στοιχείων από έρευνες που πραγματοποιήθηκαν για την περιοχή.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί πως ένα μεγάλο μέρος της έρευνας συμπίπτει και με την περίοδο κρίσης που βίωσε η ελληνική κοινωνία στο σύνολό της, άρα και η περιοχή μελέτης, και επομένως πολλά από τα ποσοτικά και κατ' επέκταση ποιοτικά στοιχεία είναι σαφώς επηρεασμένα από αυτή τη συνθήκη, παράγοντας ίσως θολές εικόνες όσον αφορά τις πραγματικές αιτίες των αποτελεσμάτων.

Επιπλέον, δεν πρέπει να παραλειφθεί πως οι γραμμές αυτές γράφονται ενώ εξελίσσεται μια πρωτοφανής πανδημία, της οποίας και οι συνέπειες δεν είναι ακόμη γνωστές. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο η έρευνα σκοπίμως παραμένει «ανοιχτή» σε σημεία αφήνοντας «αναμονές», καθώς όσο εξελίσσεται η τωρινή κατάσταση τόσο περισσότερο θα αλλάζει το σκηνικό της «συνύπαρξης» οδικού άξονα-ανθρώπου.

Αρχικά λοιπόν, στο 1^ο Κεφάλαιο τίθενται οι βάσεις ώστε να δοθεί υπόσταση στις έννοιες που πρωταγωνιστούν στην εργασία. Γίνεται λοιπόν προσπάθεια ανάλυσης της έννοιας των μεταφορικών υποδομών και της συμβολής αυτών σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, προσεγγίζοντάς τες ως προς ζητήματα – θέματα μέσα από τα οποία ξετυλίγεται και το νήμα της έρευνας, και μέσω αυτών στην πορεία, φωτίζονται σημεία που αφορούν την περιοχή μελέτης, που μέχρι και σήμερα παραμένουν στην αφάνεια.

Στο 2^ο Κεφάλαιο, εντοπίζεται γεωγραφικά η περιοχή του Πετάλου του Μαλιακού καθώς και τα στοιχεία αυτά που την συνθέτουν με τα γενικότερα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητές τους και μέσω αυτών υπογραμμίζονται οι λόγοι που καθιστούν την περιοχή υψίστης σημασίας σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Στη συνέχεια, στο 3^ο Κεφάλαιο, το οποίο χρονολογικά ξεκινάει το διάστημα από το 1960 περίπου, οπότε και γίνεται η αρχή των εργασιών της κατασκευής της Εθνικής Οδού 1, εξετάζονται τα δεδομένα που επέφερε η χάραξη της Εθνικής Οδού στις περιοχές που διαπερνούσε. Χωροθετώντας την έρευνα στο τμήμα της Οδού που διατρέχει το Μαλιακό Κόλπο, καταγράφονται θέσεις που αφορούν την αξιοποίησή της από τους κατοίκους του, τις σχέσεις αλληλεξάρτησης που ανέπτυξαν αυτοί με τον οδικό άξονα, τη δυναμική ένταξή του στην καθημερινή τους ζωή, αλλά και τα προβλήματα που ανέκυψαν στην πορεία λόγω της χάραξής του και αξιολογούνται οι προτάσεις αναβάθμισης είτε αντικατάστασής του και οι λόγοι εφαρμογής είτε απόρριψής τους.

Στο 4^ο Κεφάλαιο με χρονική αφετηρία το 2007, χρονολογία – τομή για την περιοχή μελέτης, αφού τότε παραδόθηκαν στην κυκλοφορία τα πρώτα αναβαθμισμένα τμήματα του Α1, εξετάζονται σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο οι μεταβολές και οι αλλαγές που επέφερε στο τοπίο αυτή η αναβάθμιση, τα νέα δεδομένα με τα οποία οι ντόπιοι πρέπει να συμβιβαστούν, τα υποβόσκοντα έως τότε προβληματικά στοιχεία που ανέδειξε η νέα χάραξη και που χαρακτήριζαν τον προηγούμενο τρόπο ζωής τους και αξιολογούνται τόσο αυτά, όσο και οι επιπτώσεις της κατασκευής σε ένα γενικότερο πλαίσιο.

Τέλος, μέσω μιας συγκριτικής και κριτικής προσέγγισης, στο 5^ο Κεφάλαιο, επιχειρείται μια προσπάθεια να αναδειχθούν οι θέσεις και οι αντιθέσεις των δύο στιγμών που καθόρισαν την εξέλιξη των περιοχών του Μαλιακού, από τη μια της κατασκευής και λειτουργίας της ΕΟ1 από το 1961 και από την άλλη του Α1 από το 2007. Έτσι, μέσω αυτών εξάγονται συμπεράσματα για την περιοχή και για το έργο, τα οποία με τη σειρά τους ανακατευθύνουν την έρευνα σε γενικότερες προτάσεις, με στόχο την ανάδειξη της περιοχής μέσω των «κρυμμένων» πλεονεκτημάτων της, που δύνανται να την ανακατευθύνουν αναπτυξιακά με όρους αειφορίας.

ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΥΠΟΘΕΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ανάδειξη του προβληματικού εγκατεστημένου γίνεσθαι στις περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού, που δημιουργήθηκε με την κατασκευή και αναδείχθηκε με την ανακατασκευή της Εθνικής Οδού, ως απόρροια των επιπτώσεων, κυρίως σε κοινωνικό επίπεδο, των μεγάλων έργων υποδομής.

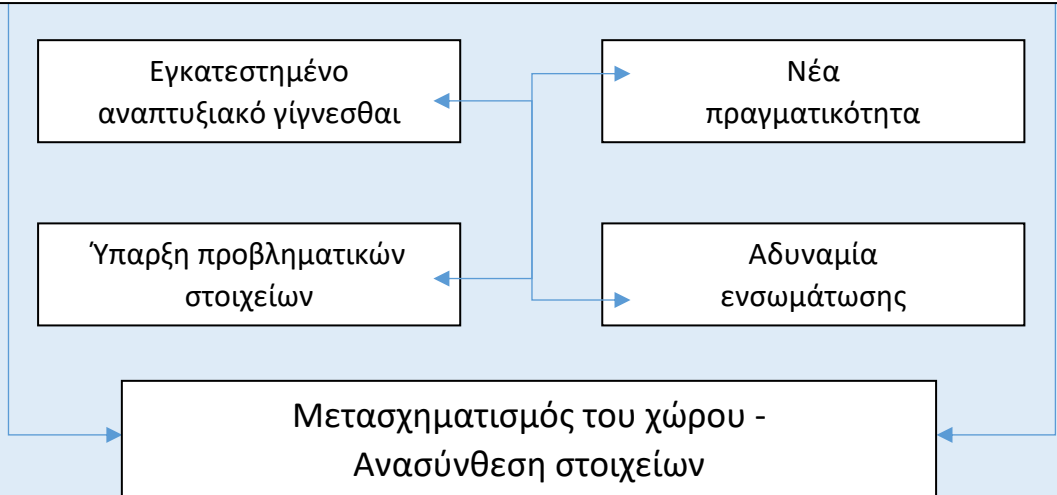
ΔΥΟ ΣΤΙΓΜΕΣ

Στο χρονικό της κατασκευής

ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ

1950 - 1973	εργασίες κατασκευής νέας χάραξης Εθνικής Οδού 1	1980	μετατροπή σε κλειστό αυτοκινητόδρομο	1994	ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα – κατακερματισμός των εργολαβιών	2002	Υλική-Άγιος Κωνσταντίνος	2003	Δυτική Είσοδος Θεσσαλονίκης	2004	πρώτη σήραγγα του Α1	2007	πρώτα τμήματα παρακάμφσεων Πετάλου Μαλιακού (Άγ. Κωνσταντίνος, Καμ. Βούρλα, Αγ. Παρασκευή-Αγ. Μαρίνα)	2009-2011	«Πάγωμα» έργων	2008	Παράκαμψη Θερμοπυλών-Μπράλου	2015	Παράκαμψη Στυλίδα-Ράχες με σήραγγες	...	στο σήμερα
-------------	---	------	--------------------------------------	------	--	------	--------------------------	------	-----------------------------	------	----------------------	------	---	-----------	----------------	------	------------------------------	------	-------------------------------------	-----	------------



Λέξεις-κλειδί: χώρος, τοπική κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία, μεταφορές, επενδύσεις, τουρισμός, παραγωγικοί τομείς, φυσικοί πόροι, αναπτυξιακά πρότυπα, προσβασιμότητα, γεωγραφική θέση, οδικός άξονας, μονοπωλιακό πλεονέκτημα, αυθόρμητη διαδικασία, δημόσιος λόγος, αναπτυξιακές προοπτικές

ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

ΝΕΑ
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Παλιά Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης

→ Κοινωνικό-οικονομικό πεδίο

- Δημιουργία καλής προσβασιμότητας στις περιοχές του Μαλιακού κόλπου
- Δημιουργία νέων επιχειρήσεων εκατέρωθεν και σύνδεσή τους με την Οδό
- Δημιουργία αναπτυξιακής πορείας και στήριξή της:
 - Α) στην «εκμετάλλευση» της προσβασιμότητας που τους προσέφερε ο δρόμος
 - Β) σε δεύτερη μοίρα το τι είχε πραγματικά να προσφέρει ο τόπος (παράκτιο μέτωπο κτλ.)
- Οι ντόπιοι «βάφτισαν» τις περιοχές τους ως σημεία στάσης
- Συνδέθηκαν με τον πρόσκαιρο και τον ευκαιριακό τουρισμό (τριτογενής τομέας) που τους προσέφερε ο οδικός άξονας
- Στήριξαν της ζωές τους σε αυτή τη χάραξη που υπήρξε πολύ σημαντική για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας

→ Περιβαλλοντικό-χωροταξικό πεδίο

- Μεγάλο τμήμα του δρόμου σε άμεση σχέση με το παράκτιο μέτωπο
- Σε πολλά σημεία υπήρξε καταπάτηση του ως τότε παρθένου εδάφους, υποβαθμίστηκαν σημαντικά τμήματα γης ιδιαίτερης φυσικής σημασίας
 - Οι ντόπιοι δεν φάνηκαν να πτοούνται, εξάλλου έτσι παρουσίαζαν τα μέσα τότε την κατασκευή του δρόμου, ως το νέο μέσο για την τουριστική αξιοποίηση των ως τότε «ανεκμετάλλευτων» περιοχών

Αυτοκινητόδρομος Α1

- Παράκαμψη περιοχών -> Αναδιανομή κίνησης
- Μεταβολές στην ως τότε υφιστάμενη χωρική και οικονομική ισορροπία
- Placebo Ανάπτυξη στηριζόμενη σε τεχνητό-επίκτητο έργο που μετατράπηκε συνειδητά ή αυθόρμητα σε μονοκαλλιέργεια;
- Περιορισμός ή ανακατανομή μονοπωλιακών πλεονεκτημάτων;
- Χάθηκε το πρόσκαιρο και το εφήμερο κέρδος, υποβαθμίστηκε ο επί χρόνια κυρίαρχος τριτογενής τομέας παραγωγής
 - Μη εφικτή η αποκλειστική ενασχόληση με τον πρωτογενή και τον δευτερογενή τομέα
 - Κατάρρευση αναπτυξιακού οράματος
- Απομάκρυνση από το θαλάσσιο μέτωπο
 - Ωστόσο εξακολουθεί να βρίσκεται εντός προστατευόμενων περιοχών Natura

ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ

-
ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

ΝΕΑ
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Παλιά Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης

→ Συγκοινωνιακό πεδίο (λειτουργίας του οδικού άξονα)

- Νέος δρόμος -> Αύξηση οχημάτων -> Αύξηση ατυχημάτων
- Πολύ σύντομα η Εθνική Οδός στο πλέον «ανεπτυγμένο και αξιοποιημένο» Πέταλο του Μαλιακού άρχισε να χαρακτηρίζεται ως «δρόμος-καρμανιόλα» και «παγίδα θανάτου», μετατρέποντας τη Φθιώτιδα στον 1^ο σε τροχαία ατυχήματα Νομό της χώρας
 - Νέες προτάσεις «στο τραπέζι»
 - Νέες προοπτικές ανάπτυξης
 - Υποθαλάσσια ζεύξη Μαλιακού
 - Διπλή ζεύξη Μαλιακού
 - Αντιδράσεις φορέων Φθιώτιδας, φόβος για απομόνωση Νομού
 - Θηριώδη έργα που έμειναν μακέτες
- Ανάλαφρες αποφάσεις έργων;
- Απόρριψη λόγω περιβαλλοντικού κόστους;
- Αδυναμία εύρεσης νέων τοπικών προοπτικών;
- Επιβολή του νέου Α1;

Αυτοκινητόδρομος Α1

→ Σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος κατά τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα

- Μείωση ατυχημάτων όμως,
- Αδυναμία ενσωμάτωσης στον τόπο και το τοπίο

→ Αποδυνάμωση περιοχών Μαλιακού

- Αδιαμφισβήτητο όφελος Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης

Ακτίνα επιρροής:
Μεγάλη -> Θετικές επιδράσεις έργου
Μικρή -> Αρνητικές επιδράσεις έργου

- Απροετοίμαστες τοπικές κοινωνίες
- Αδυναμία ανάκαμψης

↓
Ανάδειξη προβληματικών προϋφιστάμενης κατάστασης

↓
Δυνατότητες ανακατεύθυνσης;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΠΕΡΙ ΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1.1 – Υποδομές και έργα μεταφορών

Οι μετακινήσεις προσώπων και αγαθών οι οποίες πραγματοποιούνται με οργανωμένο τρόπο, ξεκινούν από την προϊστορική περίοδο. Από τότε και σε άμεση συσχέτιση με τις κοινωνικο-οικονομικές ανάγκες και τις τεχνολογικές δυνατότητες, η εξέλιξη του συστήματος μεταφορών οδήγησε στην ανάπτυξη των διαφόρων μέσων μεταφοράς και στην εξάπλωση των δικτύων μετακίνησης και των μεταφορικών συνδέσεων⁹.

Η καταλυτική χρονική περίοδος για τα συστήματα μεταφορών, έτσι όπως εμφανίζονται σήμερα, ξεκινά από τον 19ο αιώνα και έκτοτε, χρόνια καίριων αλλαγών, τα οποία συμπίπτουν με την εκβιομηχάνιση και την μετέπειτα οικονομική ανάπτυξη του δυτικού κόσμου. Τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνταν από άμαξες και πεζή μετακίνηση κυρίως, διαδέχεται η εποχή μιας πρωτοφανούς οικονομικής ανάπτυξης, με τη βιομηχανία στο προσκήνιο, με μεγάλη δημογραφική αύξηση και τεράστια τεχνολογική πρόοδο.

Αυτή η ανάπτυξη κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα, οδήγησε στη δημιουργία των πρώτων δικτύων μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το τραμ και τα ατμοκίνητα και τα ηλεκτρικά τρένα. Τα μέσα αυτά μαζικής μεταφοράς συνετέλεσαν στην εξάπλωση των πόλεων κατά μήκος των γραμμών τους και οδήγησαν στη δημιουργία πόλων κοινωνικο-οικονομικής δραστηριότητας γύρω τους.

Στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, τόσο η οικονομική ακμή των χωρών του δυτικού κόσμου, όσο και η σταδιακή εφαρμογή των τεχνολογικών μέσων στη βιομηχανία και στην καθημερινή ζωή, συνδέθηκαν με την αστικοποίηση σε ακόμη ευρύτερη κλίμακα. Κατά την περίοδο αυτή ξεκίνησε να επεκτείνεται και η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Έτσι η κινητικότητα εξασφαλίζεται πλέον σε μεγάλο βαθμό μέσω αυτοκινητόδρομων οι οποίοι ξεκίνησαν τότε να κατασκευάζονται μαζικά καταλαμβάνοντας μεγάλο μέρος του δημόσιου χώρου.

Τα μετέπειτα χρόνια ο χώρος υπέστη πολλές αναμορφώσεις σύμφωνα με τις ανάγκες, τις δραστηριότητες και τις αλλαγές που επέτασσε η κάθε εποχή, ενώ ταυτόχρονα ο άνθρωπος ακολούθησε τις σύγχρονες κατευθύνσεις που επέφερε η ανάπτυξη της τεχνολογίας, οι οποίες επέβαλλαν την ανάγκη για ακόμη ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης.

Πέραν της ιστορικής σημασίας τους λοιπόν, οι μεταφορικές υποδομές έχουν σαν πρώτο στόχο την εξοικονόμηση χρόνου. Σε αυτό το ζήτημα αναφερόταν και ο Marx όταν μιλούσε για «την εκμηδένιση του χώρου δια του χρόνου»¹⁰. Μείωση των χρονοαποστάσεων σημαίνει επιτάχυνση της κυκλοφορίας του κεφαλαίου, δηλαδή αύξηση της αποδοτικότητας και επίτευξη υψηλότερων επιπέδων κέρδους. Τις

⁹ Κοκκάρας, Γ., (2016). «Χωρικές επιπτώσεις συγκοινωνιακών έργων σε υπεραστική κλίμακα». Διπλωματική εργασία [online]. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/283867?ln=el> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/10/2020]

¹⁰ Marx, K., (1989). «Για το Κράτος». Μεταφράστηκε από: Τ. Κυπριανίδη, Αθήνα: Εξάντας

τελευταίες δεκαετίες με την αύξηση των ρυθμών ζωής και την ανάγκη για όλο και μεγαλύτερη εξοικονόμηση χρόνου, ο σχεδιασμός των διαφόρων συστημάτων μεταφορών έχει εξελιχθεί από τεχνική σε ολόκληρο επιστημονικό κλάδο που απαιτεί όχι μόνο τεχνικές γνώσεις αλλά και οικονομικές, περιβαλλοντικές και ανθρωπιστικών επιστημών¹¹.

Η κατασκευή, λοιπόν, ενός μεταφορικού συστήματος, από την απαρχή της, συνδέθηκε με την εισαγωγή νέων πολιτικών και θεσμών και την αναδιοργάνωση του χώρου όπου εγκαθίσταται, ενώ με το πέρασ των χρόνων ταυτίστηκε και με την έννοια της ανάπτυξης, καθιστώντας ωστόσο θολά τα όρια που το συνιστούν αποτέλεσμα ή αρωγό αυτής.

Γίνεται αντιληπτό επομένως, πως οι συνέπειες των μεγάλων έργων υποδομής και ειδικότερα των μεταφορικών έργων είναι συχνά δυσδιάκριτες και οι μελέτες αποτελέσματος ή συνεπειών παρουσιάζουν σχετική δυσκολία, αφού η πολυπλοκότητα και το πλήθος των παραγόντων που υπεισέρχονται αφήνουν αρκετά περιθώρια αμφιβολίας. Ωστόσο, για ένα σύστημα μεταφορών, εξακολουθεί να τίθεται πάντα το βασικό ερώτημα: «Ποιος είναι ο βασικός στόχος που του ζητείται να εξυπηρετεί;».

1.2 – Αναπτυξιακές θεωρήσεις

Ως μια από τις πλέον σημαντικές δραστηριότητες της σύγχρονης κοινωνίας οι μεταφορές εξαρτώνται από:

- Γεωγραφικούς και δημογραφικούς παράγοντες.
- Πολιτικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες.
- Τεχνολογικούς παράγοντες.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο η υλοποίηση, ο προγραμματισμός και ο σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων συνιστά ένα δύσκολο έργο¹².

Οι μεταβολές στα παραπάνω μεγέθη είναι συνάρτηση της ποσότητας των μετακινήσεων που συνδέονται με βασικά αναπτυξιακά μεγέθη. Η διέλευση, λοιπόν, ενός σημαντικού οδικού άξονα επηρεάζει άμεσα και σε μεγάλο βαθμό πολλούς αναπτυξιακούς τομείς, τόσο γύρω από την περιοχή του άξονα, όσο και στην ευρύτερη περιοχή διέλευσης του άξονα, ενώ τα αποτελέσματα αυτής της επίδρασης αποτυπώνονται σε μια σειρά από βασικά μεγέθη, όπως είναι η προσπελασιμότητα της περιοχής, η κατανομή του εισοδήματος των κατοίκων γύρω από την περιοχή διέλευσης του άξονα, η ποιότητα του περιβάλλοντος, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς και η συγκέντρωση ή η πιθανή μετακίνηση του πληθυσμού. Αυτά τα μεγέθη διαφοροποιούνται ανάλογα με το μέγεθος της περιοχής επιρροής του άξονα.

¹¹ Σκάγιαννης, Π., (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

¹² Κοκκάρας, Γ., (2016). «Χωρικές επιπτώσεις συγκοινωνιακών έργων σε υπεραστική κλίμακα». Διπλωματική εργασία [online]. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/283867?ln=el> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/10/2020]

Η σύνθεση των παραπάνω είναι και αυτή που διαμορφώνει τη σχέση ανάμεσα στις μεταφορές και την ανάπτυξη, παρόλο που συχνά, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, συγχέονται οι δύο αυτές έννοιες, θεωρώντας ότι κάθε μεταφορικό έργο δημιουργεί από μόνο του οικονομική ανάπτυξη.

Στην πραγματικότητα, μερικά βοηθούν και άλλα όχι, και ακόμη περισσότερο μερικά δεν αιτιολογούνται και στερούν κεφάλαια από άλλα έργα με μεγαλύτερες δυνατότητες επίδρασης προς αυτή, αφού εν τέλει η ανάπτυξη απαιτεί μια βασική, δυναμική και μακροχρόνια στρατηγική.

Ακόμη και εάν παραδοσιακά θεωρείται ότι τα μεταφορικά έργα λειτουργούν σαν καταλύτης για την ανάπτυξη, προκύπτουν σοβαρά ερωτήματα σχετικά με το μέγεθος και το είδος της μεταφορικής υποδομής και επένδυσης, τόσο για τις αστικές όσο και για τις μη αστικές περιοχές με ένα συγκεκριμένο επίπεδο ανάπτυξης και κατά πόσο αυτή η επένδυση θα είναι συμβατή με τη βιώσιμη ανάπτυξη. Και εδώ εγείρεται ένα σημαντικότατο ζήτημα, για το ποιες είναι οι κατάλληλες επενδύσεις σε σύγχρονες μεταφορικές υποδομές στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές, ώστε να επιτευχθεί η οικονομική τους ανάπτυξη με όρους βιωσιμότητας και η σύγκλισή τους προς τα μέσα επίπεδα ανάπτυξης και εισοδημάτων των υπόλοιπων περιοχών.

Γίνεται συνήθως η παραδοχή για τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές ότι η μεταφορική ανάπτυξη «φέρνει» και οικονομική ανάπτυξη, κάτι που ωστόσο δεν ισχύει, ως κανόνας, και για τις αναπτυγμένες περιοχές αντίστοιχα. Επομένως, η αντιμετώπιση των μεταφορικών έργων ως «ανάπτυξη για την ανάπτυξη» φαίνεται πως δεν λειτουργεί σε κάθε περίπτωση.

Ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη σχετίζεται με την ύπαρξη ενός σύγχρονου συστήματος οδικών αξόνων, που οδηγεί στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στη βελτίωση του επιπέδου προσπελασιμότητας της περιοχής όπου εφαρμόζεται, καθιστώντας το παραγωγικό σύστημα της εκάστοτε περιφέρειας περισσότερο ανταγωνιστικό και αναβαθμίζοντας τη σχετική θέση της οικονομικής της κατάστασης¹³. Ζητούμενο και απροσδιόριστο ωστόσο είναι το αν τα έργα αυτά μπορούν τελικά να έλκουν και άλλες οικονομικές δραστηριότητες λειτουργώντας ως βασικό αίτιο δημιουργίας νέων δραστηριοτήτων στον χώρο.

Για τον Drew η οικονομική μεγέθυνση μετά την ολοκλήρωση μια μεταφορικής υποδομής προηγείται σε αστικοποιημένες περιοχές ή και σε άλλες κοντά σε αυτές. Αυτό γιατί εκείνες οι περιοχές έχουν τους απαραίτητους ανθρώπινους ή φυσικούς πόρους για την άμεση εκμετάλλευση των ωφελειών. Εξάλλου, οι επιχειρηματίες προτιμούν η χωροθέτηση των επιχειρήσεων – βιομηχανιών τους να γίνεται κοντά σε ένα καλό μεταφορικό δίκτυο αφού έτσι εξασφαλίζεται η καλύτερη προσιτότητα προς τις αγορές και για αγορά πρώτων υλών, αλλά και για την τελική διάθεση των προϊόντων. Υποστηρίζει λοιπόν, ότι αφού οι υποδομές αυξάνουν την

¹³ Μπέλλας, Αθ., (2011). «Μελέτη εκτίμησης χωρικών επιπτώσεων του Οδικού Άξονα της Δυτικής Χώρας στον Κοινωνικό και Οικονομικό Τομέα της Περιφέρειας Ηπείρου». [online]. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών. Διαθέσιμο στο: https://www.roadep.gr/wp-content/uploads/2015/03/Meleti_Epirus_Teliko.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/10/2020]

παραγωγικότητα, τότε εξυπηρετούν και την ανάπτυξη, καθώς οι όροι παραγωγικότητα και οικονομική μεγέθυνση είναι αλληλένδετοι¹⁴.

Περιοχές, τόσο αστικές όσο και στην περιφέρεια, πλέον λειτουργούν ως κόμβοι – κλειδί στο μεταφορικό δίκτυο καθώς γίνονται αποδέκτες της υψηλής κινητικότητας και της αυξανόμενης ζήτησης. Είναι γεγονός ότι η δημιουργία ενός οδικού άξονα δημιουργεί πιέσεις αλλαγών χρήσεων γης, ιδιαίτερα με την χωροθέτηση πλησίον του επιχειρήσεων, που παραθέτουν το επιχείρημα πως η εγγύτητα στο άξονα δεν εξασφαλίζει μόνο την άμεση πρόσβαση σε αυτές, αλλά και την ίδια την προβολή τους. Σαν συνθήκη ωστόσο αυτές οι πιέσεις δεν είναι βέβαιο ότι θα φέρουν θετικά αποτελέσματα, αφού μπορεί να δημιουργούν προβλήματα στην ίδια τη χωρητικότητα των μεταφορικών υποδομών.

Αυτή είναι και η τάση των ελληνικών επιχειρήσεων όλων των κλάδων. Να χωροθετούνται κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων και σε πολύ μεγάλη εγγύτητα με αυτούς, γεγονός που έχει μετατραπεί σε ένα από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της ελληνικής ανάπτυξης. Τα οικονομικά αποτελέσματα από αυτή τη χωροθετική συμπεριφορά, αν και θετικά για τις μονομερείς επιχειρήσεις, δεν αναιρούν τις επιπτώσεις, τις όχι και τόσο θετικές, στο τοπικό και στο παγκόσμιο περιβάλλον, από την αλλαγή των χρήσεων γης σε αυτές τις ζώνες, την πιθανή μείωση των πλουτοπαραγωγικών πόρων, την αυξημένη κυκλοφορία.

Ο Vickerman θέτει το κρίσιμο ερώτημα για το εάν η επένδυση σε υποδομές μπορεί να φέρει την περιφερειακή ανάπτυξη από μόνη της ή αποτελεί έναν βοηθητικό παράγοντα. Για την εξαγωγή συμπερασμάτων δε, θεωρεί ότι πρέπει να εξετάζονται και άλλοι παράγοντες, όχι μόνο η μεταβολή του μεταφορικού κόστους και της προσπελασιμότητας, αλλά και οι επιπτώσεις τους. Θα πρέπει επίσης να εξετάζεται η πιθανότητα η περιοχή διέλευσης να μην επηρεάζεται από την μεταφορική υποδομή και κατ' επέκταση να μην εκμεταλλευθεί τα «πλεονεκτήματα» που παρουσιάζονται. Σε αυτήν την περίπτωση έχουμε δημιουργία «αποτελεσμάτων διαδρόμου» (corridor effects)¹⁵.

Οι Eberts¹⁶ και Berechman¹⁷ καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η επένδυση και κατασκευή αυτοκινητόδρομων και μεταφορικών υποδομών γενικότερα, δεν μπορεί από μόνη της να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη μιας περιοχής. Σημαντικό ρόλο παίζει και το οικονομικό και πολιτικό υπόβαθρο μιας περιοχής. Δηλαδή πρέπει να ληφθούν και συμπληρωματικά μέτρα σε σχέση με την μεταφορική υποδομή ώστε να υποστηριχθεί ότι μια περιοχή μπορεί να αναπτυχθεί ολοκληρωμένα.

¹⁴ Drew, D., (1990). «Overview of methodology». Όπως αναφέρθηκε στο: Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση», ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49

¹⁵ Vickerman, R.W., (1987). «The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development». Reg. Studies 21, pp. 187-197

¹⁶ Eberts, R., (1990). «Public Infrastructure and Regional Economic Development», Federal Reserve Bank of Cleveland – Economic Review, pp 15-27

¹⁷ Berechman, J., (2001). «Transport Investment and Economic Development: Is there a Link?». Όπως αναφέρθηκε στο: European conference of ministers of transport, (2001). «Transport and Economic Development». Paris: Economic research centre

Οι Rephann and Isserman εκφράζουν την άποψη ότι η σχέση μεταξύ της επένδυσης σε μεταφορικές υποδομές και στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι περίπλοκη και για αυτό δεν μπορεί να περιγραφεί με μια οικονομική θεωρία. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι γιατί οι μεταφορικές υποδομές έχουν συγχρόνως οικονομικές και χωρικές ιδιότητες. Από τη μια οι μεταφορικές υποδομές έχουν ιδιότητες δικτύου, αφού μπορούν να επηρεάζουν τις θέσεις των αγορών και από την άλλη αποτελούν τμήμα της παραγωγής αγαθών. Επηρεάζουν δηλαδή το κοινωνικό-οικονομικό τοπίο με τέτοιο τρόπο, ο οποίος δεν μπορεί να εξηγηθεί με κανένα οικονομικό μοντέλο αυτοτελώς. Έτσι οι Rephann και Isserman συμπεραίνουν ότι η επιρροή των μεταφορικών υποδομών σε μια περιοχή μπορεί να εξεταστεί μόνο τμήμα – τμήμα για μεγαλύτερη ακρίβεια¹⁸.

Τελικά οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν «καταλύτη» για την οικονομική ανάπτυξη ή είναι αναγκαία και όχι επαρκής συνθήκη για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας; Πού είναι προτιμότερο να υλοποιούνται ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητα τους και τα οικονομικά αποτελέσματα; Μπορούν να υπάρξουν σημαντικές μεταβολές στην ιεραρχία των περιφερειών καθώς μεταβάλλονται οι χρονοαποστάσεις των περιμετρικών περιοχών από τις κεντρικές; Ποιος είναι τελικά ο αντίκτυπος της κατασκευής αυτοκινητόδρομων;

Ο Πετράκος το 1997 κάνει λόγο για τέσσερις προσδιοριστικούς παράγοντες που αφορούν την ανάπτυξη μιας περιοχής. Ένας από αυτούς είναι και τα μεταφορικά δίκτυα, μαζί με τη θέση της στο χώρο (κέντρο-περιφέρεια), τις οικονομίες συγκέντρωσης και την τομεακή σύνθεση της τοπικής παραγωγής και απασχόλησης. Το μέγεθος δε των ωφελειών μιας μη κεντρικής περιοχής – περιφέρειας εξαρτάται κυρίως από την παραγωγική της βάση και την αντίσταση στις ελκτικές δυνάμεις που θα τις ασκηθούν από τις κεντρικές περιοχές για απορρόφηση εργατικού δυναμικού και αγοραστικής δύναμης. Αν συμβεί αυτό το φαινόμενο ονομάζεται φαινόμενο απορρόφησης (tunnel effect)¹⁹.

Ο Botham με τη σειρά του, ενώ υποστηρίζει πως ο αντίκτυπος της κατασκευής αυτοκινητόδρομων από μόνος του είναι σχετικά μικρός και πως η νομοθεσία και η φορολογία που επιδρούν στην τιμή της βενζίνης, στα όρια ταχύτητας κτλ., μπορεί να έχουν μεγαλύτερη επίδραση από την ίδια την κατασκευή αυτοκινητόδρομων, αποδέχεται ότι η κατασκευή και λειτουργία των μεταφορικών υποδομών παίζει μεγάλο ρόλο στην κατανομή της απασχόλησης²⁰.

Είναι σαφές επομένως, ότι μια συγκοινωνιακή υποδομή αλληλεπιδρά με το χώρο και αποτέλεσμά αυτής της αλληλεπίδρασης είναι οι διάφορες επιπτώσεις οι οποίες

¹⁸ Rephann, T. and Isserman, A., (1994), «New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods». *Regional Science and Urban Economics*, vol. 24, pp. 723-751

¹⁹ Πετράκος, Γ., (1997). «Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, παραγωγική ανασυγκρότηση και διευρωπαϊκά δίκτυα: Μελετώντας την περίπτωση του Βόλου». Όπως αναφέρθηκε στο Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». *ΤΟΠΟΣ*, τ. 20-21, σελ. 25-49

²⁰ Botham, R.W., (1980). «The regional development effects of road investment», *Transportation Planning and Technology*, vol. 6:2, pp 97-108

προκαλούνται και αφορούν τόσο στο χώρο ως αυτοτελή ενότητα, όσο και ως επίπεδο στο οποίο αναπτύσσεται μια σειρά ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Γίνεται λοιπόν λόγος και για τον έμψυχο χώρο, το ανθρωπογενές περιβάλλον, το οποίο οργανώνει και οργανώνεται από τις λειτουργίες της καθημερινής ζωής, από ιδιαίτερα γεγονότα, από τα τυχαία και ή προσχεδιασμένα συμβάντα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ο όρος «περιβάλλον» δηλώνει το φάσμα των στοιχείων που περιβάλλουν το άτομο και με τα οποία έρχεται σε επαφή. Το ενδιαφέρον εστιάζεται στα άτομα, και ειδικότερα στη συμπεριφορά και την ψυχολογική τους διάθεση, η οποία πηγάζει από τη σύνθεση των στοιχείων γύρω τους. Ο άνθρωπος ως έμψυχο ον δέχεται τις επιρροές όλων όσων τον περιβάλλουν, όπως είναι οι κοινωνικές ομάδες – άνθρωποι, το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, δραστηριότητες και τα έργα που αναπτύσσονται γύρω του, στοιχεία τα οποία δρουν καταλυτικά στη συμπεριφορά και διάθεση του, ενώ παράλληλα διαμορφώνουν και αναδιαμορφώνουν τη ζωή του²¹.

Οι σύγχρονες αλλαγές που πραγματοποιούνται στη γεωγραφία των συγκοινωνιακών έργων, με στόχο την επίτευξη της πολυπόθητης ανάπτυξης είναι σίγουρα έργα αναδιαμόρφωσης του υπάρχοντος περιβάλλοντος. Στον υπεραστικό χώρο οι οδικοί άξονες αναβαθμίζονται, διαπλατώνονται κι έτσι διευρύνουν τη ζώνη κατάληψης και υπερκαλύπτουν τα όρια των παλιών δρόμων, που ωστόσο αποτελούσαν το ως τότε δεδομένο περιβάλλον των ανθρώπων, άρα και την καθημερινότητά τους. Βεβαίως, αυτά τα νέα έργα δικαιολογούνται από νέες ανάγκες που υπάρχουν ή δημιουργούνται, αλλά δεν υπόσχονται από μόνα τους την αφομοίωσή τους από το έμψυχο και άψυχο περιβάλλον τους, ούτε την αναγκαία και μονόπλευρη συμβολή τους προς την ανάπτυξη.

Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν επομένως έναν οικονομικό αλλά και έναν κοινωνικό παράγοντα ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη μιας περιοχής, μετασχηματίζοντας το χώρο και καθορίζοντας σε μεγάλο βαθμό τις μετακινήσεις επιβατών και αγαθών. Σύμφωνα με πολλούς ερευνητές δε, η δημιουργία νέων ή η βελτίωση ήδη υπάρχουσών μεταφορικών υποδομών αποτελεί ένα από τα κυριότερα μέσα άσκησης σύγχρονης, αποτελεσματικής και ολοκληρωμένης στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης, με στόχο την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των περιοχών μιας χώρας. Ωστόσο, ο ακριβής ρόλος των υποδομών αυτών στη διαδικασία της περιφερειακής ανάπτυξης και οι μεταβολές που θα προκληθούν από αυτές, είναι ζητήματα που ακόμη ζητούν απάντηση²².

Μέχρι σήμερα αρκετές μελέτες έχουν ασχοληθεί με το συγκεκριμένο ζήτημα, χωρίς ωστόσο να έχουν καταλήξει σε μια τελική απάντηση. Φαίνεται πως ρόλος των

²¹ Ρογκογκού, Ι., (2007). «Η Επιρροή του Αστικού Περιβάλλοντος στη Συμπεριφορά και Διάθεση των Ανθρώπων. Έρευνα στο Βόρειο τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας Παλαιών Βόλου», Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://core.ac.uk/download/pdf/132801931.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

²² Ψαρράς – Τασιόπουλος, Ι., (2007). «Κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ στο Πέταλο του Μαλιακού κόλπου». Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/13875> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

μεταφορικών υποδομών, άρα και των οδικών μεταφορικών υποδομών, στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι ιδιαίτερα σημαντικός, αλλά δύσκολο να καθοριστεί ποσοτικά. Προβλήματα μέτρησης, δυσκολίες και ερωτήματα αιτιότητας, όπως εάν οι υποδομές οδηγούν στις καλύτερες οικονομικές επιδόσεις μιας περιοχής ή προκύπτουν από αυτές, εμποδίζουν στο να υπάρξει τελικά μια ολοκληρωμένη θεωρία²³.

Επομένως, καμία παρέμβαση στο χώρο δεν αποτελεί από μόνη της εγγύηση ανάπτυξης. Η σύνθεση του συνόλου των χαρακτηριστικών ενός τόπου, όπως η γεωγραφική του θέση, η μορφολογία του εδάφους, η γειτνίαση με τη θάλασσα, με τα ανθρωπογενή και τεχνητά χαρακτηριστικά, είναι αυτή που επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο τελικά οι μεταφορικές υποδομές θα οδηγήσουν ή όχι στην ανάπτυξη και στον καθορισμό της σχετικής θέσης μιας περιοχής σε σχέση με τις υπόλοιπες. Για το λόγο αυτό θα δοθεί βαρύτητα στην ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης του Πετάλου του Μαλιακού Κόλπου, έτσι ώστε η διερεύνηση των μεταβολών που θα προκύψουν να τεκμηριωθεί βάσει των σχετικών στοιχείων.

²³ Vickerman, R.W., (1987). «The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development». Reg. Studies 21, pp. 187-197

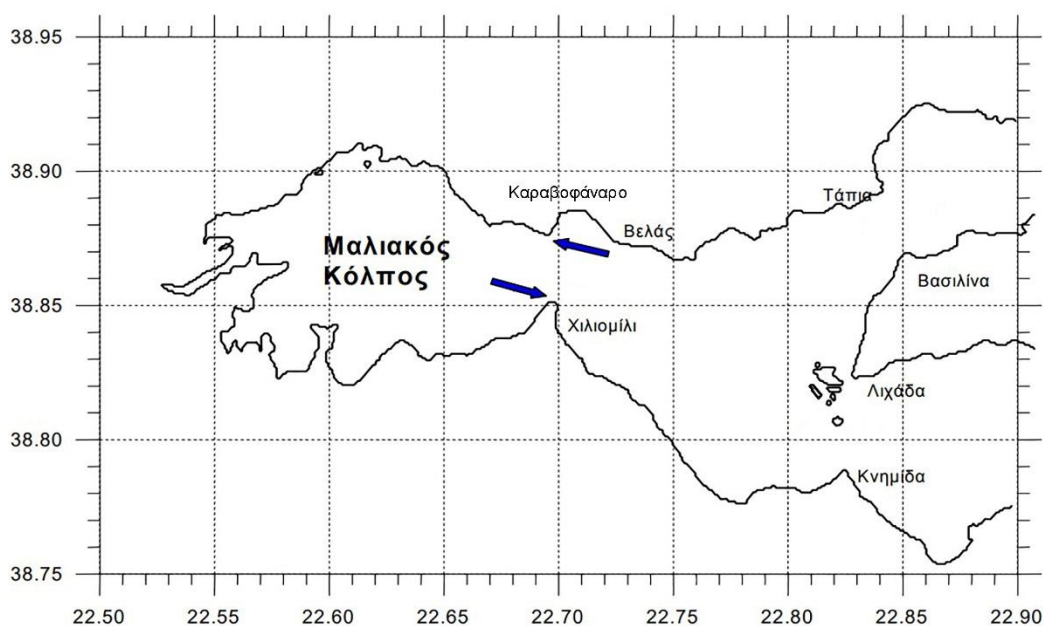
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΝΑ-ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

II.1 – Περιβαλλοντικά στοιχεία σύνθεσης του Πετάλου

II.1.1 – Ο Μαλιακός Κόλπος

Ο Μαλιακός Κόλπος είναι ένας μικρός ημίκλειστος και αβαθής σχετικά κόλπος – αφού το μέσο βάθος του δεν ξεπερνά τα 30 μέτρα – που βρίσκεται στην Ανατολική Στερεά Ελλάδα και συνδέεται στο ανατολικό άκρο του με το Αιγαίο Πέλαγος, μέσω του διαύλου Ωρεών και με τον Βόρειο Ευβοϊκό Κόλπο μέσω του διαύλου Κνημίδας. Καλύπτει 9.000 εκτάρια έκτασης, εισχωρώντας στην Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας από ανατολικά προς δυτικά 8-12 μίλια (13 - 20 χλμ.), ανάλογα με το πώς καθορίζονται τα εξωτερικά του όρια²⁴.



Εικ.2. Ο Μαλιακός Κόλπος. Σημειώνονται τα όρια του στα ακρωτήρια Χιλιομίλι και Καραβοφάναρο.

Πηγή: <http://library.tee.gr/digital/m2519.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020], ίδια επεξεργασία

Η ονομασία του Μαλιακού Κόλπου προέρχεται από τους Μαλιείς, αρχαίους κατοίκους της Μαλίδος, μικρού κράτους στην περιοχή της Φθιώτιδας, που ελεγχόταν για μεγάλο διάστημα από τους Θεσσαλούς. Πρωτεύουσα του κράτους ήταν αρχικά η Τραχίνα και αργότερα έγινε η Λαμία. Κατά τα μέσα του περασμένου αιώνα ο κόλπος ήταν γνωστός και με το όνομα «Λαμιακός Κόλπος» ή «Κόλπος της Λαμίας» για το εσωτερικό του τμήμα, αφού η πόλη της Λαμίας απέχει 6 χλμ. περίπου σε ευθεία γραμμή από το κοντινότερο σε αυτή σημείο της ακτής του κόλπου.

²⁴ ΕΛΚΕΘΕ¹, (2015). «Τεχνική έκθεση με τα αποτελέσματα της αρχικής αξιολόγησης της οικολογικής ποιότητας». ΚΡΗΠΙΣ-ΙΘΑΒΙΠΕΥ. [online] Διαθέσιμο στο: http://imbriw.hcmr.gr/wp-content/uploads/2016/10/%CE%A03.2_INITIAL-ECOLOGICAL-QUALITY.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020]

Σύμφωνα με μια ακριβέστερη οριοθέτηση του Κόλπου, τα όριά του τοποθετούνται στα ακρωτήρια Χιλιομίλι και Καραβοφάναρο, νοτιοανατολικά και βορειοανατολικά αντιστοίχως (βλ. Εικ.2). Ο μοναδικός ποταμός που εκβάλλει στα νερά του Μαλιακού κόλπου ανατροφοδοτώντας τον συνεχώς είναι ο Σπερχειός, ο οποίος συναντά την θάλασσα στο νοτιοδυτικό τμήμα του Κόλπου και με τις προσχώσεις του μειώνει τις τελευταίες δεκάδες χιλιάδες χρόνια αργά, αλλά σταθερά, την έκταση αυτού. Τόσο ο Μαλιακός Κόλπος όσο και ο υγρότοπος των εκβολών του Σπερχειού, καθώς και η Κοιλιάδα του ποταμού, ανήκουν στο δίκτυο Natura 2000²⁵ και αποτελούν περιοχές υψίστης σημασίας τόσο γεωγραφικά όσο και παραγωγικά για τον πρώην Νομό (σημερινή Περιφερειακή Ενότητα) Φθιώτιδας στον οποίο ανήκουν. Στην προστατευόμενη περιβαλλοντικά περιοχή αυτή, δεν επιτρέπονται ανθρώπινες παρεμβάσεις παρά μόνο ήπιες και με αυστηρούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

II.1.1.α – Θαλάσσιο περιβάλλον και οικοσύστημα

Ο συνδυασμός της εισόδου γλυκών νερών από το Σπερχειό ποταμό, αλλά και μικρότερων σχηματισμών (διάφορα ρέματα) με το θαλάσσιο ρεύμα από ανατολικά, δημιουργεί ιδιαίτερες φυσικοχημικές συνθήκες στη θαλάσσια στήλη και στο θαλάσσιο πυθμένα του Μαλιακού, που επηρεάζουν τη χλωρίδα, την πανίδα και την παραγωγικότητα του οικοσυστήματος. Όσον αφορά τη θαλάσσια χλωρίδα, οι φυτοκοινωνίες στο εξωτερικό του Κόλπου ανατολικά (κοντά στον Βόρειο Ευβοϊκό) είναι πλουσιότερες συγκριτικά με εκείνες στο εσωτερικό (δυτικά από το Χιλιομίλι).

Η κατανομή των βιοκοινωνιών επηρεάζεται και από το φαινόμενο της παλίρροιας κυρίως στη νότια αβαθή πλευρά του Μαλιακού, όπου κοντά στην ακτή επικρατούν οργανισμοί, όπως είδη γαρίδας και γαστερόποδα, που έχουν την ικανότητα να βυθίζονται στο μαλακό υπόστρωμα κατά την άμπωτη (πτώση στάθμης της θάλασσας). Πρόκειται για μια πλούσια περιοχή σε οργανισμούς που ζουν στη λάσπη και στηρίζουν διατροφικά πληθυσμούς μεταναστευτικών πτηνών κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου και του χειμώνα. Τα μεταναστευτικά αυτά πτηνά όπως ερωδιοί, τοικνιάδες και φλαμίγκο φωλιάζουν στις ακτές και πετούν πάνω από τα νερά.

Στην βόρεια πλευρά του Μαλιακού σε σχετικά μικρό βάθος, συνήθως ανάμεσα σε φυκιάδες, παρατηρούνται πυκνές αποικίες του δίθυρου πίννα (*Pinna nobilis*), είδος υπό αυστηρή προστασία, που όμως απειλείται εξ αιτίας παράνομης αλιείας και συλλογής. Σε αφθονία βρίσκονται επίσης και πληθυσμοί μυδιών κυρίως σε σκληρά υποστρώματα, ενώ αξιοσημείωτη είναι η παρουσία στρειδιών κυρίως στη νότια πλευρά. Στον εξωτερικό Μαλιακό, ανατολικά και νότια από το Χιλιομίλι και τον

²⁵ Σύμφωνα με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ η περιοχή «Κοιλιάδα & εκβολές Σπερχειού - Μαλιακός Κόλπος» ανήκει στο δίκτυο Natura 2000: κωδικός GR2440002 (SCI), όπως και η περιοχή «Υγρότοπος Εκβολών (Δέλτα) Σπερχειού»: κωδικός GR2440005 (SPA). [online] Διαθέσιμα αντίστοιχα στο: <https://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=GR2440002> και <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=GR2440005> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020]

Καραβόμυλο υπάρχουν διάσπαρτα λιβάδια ποσειδωνίας, θαλάσσιου φυτού που αποτελεί σημαντικό βιότοπο για ψάρια και άλλους θαλάσσιου οργανισμούς.

Κοντά στις εκβολές του Σπερχειού και μέχρι την Αγία Μαρίνα οριοθετείται η περιοχή που ονομάζεται Λιβάρι και αποτελεί σημαντικό βιότοπο για την ιχθυοπανίδα. Είναι ένας φυσικός ιχθυογεννητικός σταθμός που εμπλουτίζει με φυσικό γόνο τη θάλασσα και πέραν του Μαλιακού. Η περιοχή του Μαλιακού Κόλπου αποτελεί ένα σημαντικό πεδίο αναπαραγωγής (ωστοκίας) και συγκέντρωσης ιχθυοσυμφών πολλών ειδών²⁶.

Συνολικά στον εξωτερικό και στον εσωτερικό Μαλιακό έχουν καταγραφεί 124 είδη ψαριών, 20 είδη γαρίδων και καβουριών (καρκινοειδή) και 6 είδη κεφαλόποδων (χταπόδια, σουπιές, καλαμάρια). Είδη ψαριών σε μεγάλη αφθονία είναι ο καμπανάς, το λιθρίνι, η τσιπούρα, το μουσμούλι, το σκαθάρι, ο σπάρος, ο χάνος, το κοκκάλι, το φαγκρί, η πέρκα, ο σαργός, το λαβράκι και πολλά άλλα.

Τακτικοί επισκέπτες των νερών του Μαλιακού είναι και οι θαλάσσιες χελώνες, τα δελφίνια και οι φώκιες που αναζητούν τροφή στο πλούσιο οικοσύστημα κυρίως του εξωτερικού Μαλιακού. Παρά την τόσο θετική συμβολή του ωστόσο στο περιβάλλον της Φθιώτιδας, δέχεται συνεχώς τις αρνητικές συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας.

II.1.1.β – Προβλήματα ρύπανσης

Φερτά υλικά αλλά και ουσίες ως αποτέλεσμα ανθρωπογενών δραστηριοτήτων εισέρχονται στο θαλάσσιο σύστημα του Μαλιακού από τις εκβολές του Σπερχειού και διάσπαρτων ρεμάτων που εποχιακά μεταβάλλονται. Έχει υπολογιστεί ότι κάθε χρόνο στο Δέλτα του Σπερχειού φτάνουν πάνω από 1.000.000 κυβικά μέτρα φερτών υλικών που προκαλούν αύξηση της θολερότητας στο νερό και μείωση της φωτοσύνθεσης, με αποτέλεσμα τη μείωση της παραγωγικότητας, αλλά και τη μείωση των συγκεντρώσεων διαλυμένου οξυγόνου στην υδάτινη στήλη, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει και σε ανοξία. Μείωση παραγωγικότητας και μείωση συγκεντρώσεων οξυγόνου έχουν σαν συνέπεια και τη δραστική μείωση των βιοκοινωνιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Οι απορρίψεις στερεών υλικών πάνω στις ακτές του Μαλιακού αποτελούν δυστυχώς πολύ συχνό φαινόμενο. Ουσίες ανθρωπογενούς προέλευσης, όπως υπολείμματα φυτοφαρμάκων ή άλλα χημικά που είναι τοξικά για τους οργανισμούς προκαλώντας βιοσυσσώρευση, δηλαδή αύξηση των συγκεντρώσεων των τοξικών ουσιών μέσω των τροφικών αλυσίδων, εκτός από την επιβάρυνση που προκαλούν στο παράκτιο χερσαίο οικοσύστημα, μέρος τους εισέρχεται και στη θάλασσα παρασυρόμενο από

²⁶ Βλαχώνης, Γ. και Καγκαρά, Μ., (2021). «Μαλιακός κόλπος: Ένας περιβαλλοντικός θησαυρός δίπλα μας». [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.lamiareport.gr/index.php/apopseis/item/180440-maliakos-kolpos-enas-perivallontikos-thisavros-dipla-mas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2020]

τα νερά της βροχής, τον κυματισμό και την παλίρροια, καταστρέφοντας τους βιότοπους του βυθού.

Η υπεραλίευση και η παράνομη συλλογή θαλάσσιων οργανισμών για εμπορικούς σκοπούς, είναι επίσης φαινόμενα που διαταράσσουν την ισορροπία του οικοσυστήματος έχοντας μακροχρόνιες επιπτώσεις, αφού η αναγέννηση των πληθυσμών των ειδών είναι μια μακροχρόνια διαδικασία.

Επειδή ο Μαλιακός Κόλπος δεν έχει μεγάλα βάθη (δυτικά από τη νοτιή γραμμή που ενώνει το Χιλιόμετρο με το Ακρωτήριο Καραβοφάναρο το μέγιστο βάθος είναι 25 μ., ενώ το μέσο βάθος δεν ξεπερνά τα 18 μ.), η πιθανή αύξηση εισροών χημικών ουσιών, όπως υπολείμματα αγροχημικών, μπορεί να προκαλέσει ευτροφισμό με αποτέλεσμα τη μείωση του διαλυμένου οξυγόνου στο θαλασσινό νερό και την πιθανή εμφάνιση άνθισης φυτοπλαγκτού, φαινόμενο που συμβαίνει συχνά σε περιοχές όπως ο Θερμαϊκός. Οι μεγάλες συγκεντρώσεις φυτοπλαγκτού δε και ιδιαίτερα ειδών με τοξικές επιδράσεις, μπορεί να οδηγήσουν σε φαινόμενα μαζικών θανάτων ψαριών, όπως παρατηρήθηκε σε μεγάλη έκταση το 2009²⁷.

«Η εκτίμησή μας είναι ότι έχουμε μια απόλυτη ασυδοσία σε συνδυασμό με τη μη εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των ευρωπαϊκών οδηγιών. Κατά τα άλλα ο Μαλιακός, το Δέλτα και η Κοιλιάδα του Σπερχειού είναι προστατευόμενη περιοχή στο Δίκτυο NATURA 2000. Οι κάτοικοι της περιοχής αναγνωρίζουν ήδη τις πηγές μόλυνσης, άλλωστε συμμετέχουν σημαντικά σε αυτές! Ενώ οι αρχές φαίνεται να κρύβονται πίσω από μελέτες και δειγματοληψίες που δεν οδηγούσαν σε κάποιο συνολικό αποτέλεσμα. Γνωρίζουμε ήδη, άλλωστε, ότι νεκρά ψάρια δεν εμφανίστηκαν μόνο κατά το 40ήμερο εκείνο, την άνοιξη του 2009. Και το πρόβλημα δεν έχει αντιμετωπιστεί. Απεναντίας, στον βαθμό που δεν λαμβάνονται μέτρα κατά της εντεινόμενης αστικοποίησης και της προστασίας του περιβάλλοντος είναι βέβαιο ότι θα αυξάνονται οι πιέσεις στο περιβάλλον. Ας το δούμε από μια συνολικότερη σκοπιά. Για τον άλλοτε εύρωστο αλιευτικό συνεταιρισμό Μαλιακού δημιουργήθηκαν σοβαρά προβλήματα βιωσιμότητας. Οι ψαράδες του Μαλιακού ταξιδεύουν πλέον πολύ περισσότερα μίλια για να βρουν ψάρια (αύξηση του κόστους), ενώ οι πωλήσεις τους έχουν μειωθεί δραματικά. Αλλά και η τουριστική οικονομία του τόπου δέχεται ισχυρότατο πλήγμα, καθώς η περιοχή δυσφημίστηκε ως μη καθαρή. Σε μια περιοχή, όμως, που η ανεργία αυξάνεται, οι κάτοικοι είναι εύκολη λεία στα δίχτυα των κάθε λογής επενδυτών. Για παράδειγμα, πέρυσι (2011) συζητούνταν η επέκταση υφιστάμενης βιομηχανικής μονάδας, με βασικό μοχλό πίεσης προς τους ντόπιους τις θέσεις εργασίας. Όμως τα λύματα των βιομηχανικών μονάδων αποτελούν ήδη μέρος του προβλήματος.»²⁸

²⁷ Βλαχώνης, Γ. και Καγκαρά, Μ., (2021). «Μαλιακός κόλπος: Ένας περιβαλλοντικός θησαυρός δίπλα μας». [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.lamiareport.gr/index.php/apopseis/item/180440-maliakos-kolpos-enas-perivallontikos-thisavros-dipla-mas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2020]

²⁸ ΜΑΛΙΑΚΟΣ Σ.Ο.Σ. Κίνηση πολιτών, (2012). «Ο Μαλιακός Κόλπος θα ζήσει. Είναι το σπίτι μας!» [online] Διαθέσιμο στο: http://www.e-ecology.gr/DiscView.asp?mid=1717&forum_id=6& [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Εκτός από τη χρόνια ρύπανση από τις «γνωστές πηγές» ωστόσο, τα λύματα των εργοστασίων, των ελαιοτριβείων, τα αστικά λύματα με την έλλειψη βιολογικών καθαρισμών και τη μη σωστή λειτουργία των βιολογικών της Λαμίας και των Καμένων Βούρλων, τα φυτοφάρμακα και τα λιπάσματα, τα λύματα των κτηνοτροφικών μονάδων, τα σκουπίδια και οι παράνομες χωματερές κατά μήκος της κοίτης του Σπερχειού και κατά μήκος της ακτής με την παράνομη εναπόθεση απορριμμάτων οικοδομών, οι πηγές ρύπανσης του Μαλιακού Κόλπου δεν σταματούν εδώ.



Εικ.3. Ρύπανση του Μαλιακού Κόλπου, ως αποτέλεσμα ανθρωπογενών δραστηριοτήτων.

Πηγή: <https://www.lamiareport.gr/index.php/arpseis/item/180440-maliakos-kolpos-enas-perivallontikos-thisavros-dipla-mas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2020]

Οι περισσότεροι παράκτιοι οικισμοί λειτουργούν με απορροφητικούς βόθρους και τα σκουπίδια εναποτίθενται οπουδήποτε. Παράλληλα, το θαλάσσιο περιβάλλον δέχεται επιπλέον πιέσεις τόσο από την αλιεία και τα ιχθυοτροφεία που λειτουργούν στην περιοχή όσο και από τα πετρελαιοειδή και τις τοξικές ουσίες από τις θαλάσσιες μεταφορές²⁹.

Όλα αυτά όμως, δεν σημαίνουν ότι ο Μαλιακός Κόλπος είναι μια επιβαρυμένη θαλάσσια περιοχή που αργοπεθαίνει. Μετρήσεις διαλυμένου οξυγόνου στο νερό και συγκεντρώσεων αμμωνίας και φωσφορικών έδειξαν ότι η περιοχή βρίσκεται σε καλή κατάσταση και όχι ευτροφική. Είναι όμως ένα οικοσύστημα που δέχεται ανθρωπογενείς επιδράσεις από διάφορες πηγές και η φυσικοχημική, βιολογική κατάστασή του είναι δείκτης του βαθμού περιβαλλοντικής επιβάρυνσης ολόκληρης της λεκάνης απορροής του Σπερχειού ποταμού.

²⁹ Ψαρρού, Ν., (2012). «Μαλιακός Κόλπος: Μια θάλασσα που πεθαίνει;». [online] Διαθέσιμο στο: <https://stilida.com/periballon/oikologia/maliakos-kolposmia-8alassa-rou-peθainei/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

II.1.2 – Ο Σπερχειός ποταμός

Ο Σπερχειός, ο «μεγαλόπρεπος» ποταμός της Στερεάς Ελλάδας, ξεκινάει την πορεία του από τα ανατολικά της κεντρικής Πίνδου και τον ορεινό όγκο του Τυμφρηστού, κινείται από τα δυτικά προς τα ανατολικά και μετά από 82,5 χλμ. εκβάλλει στον Μαλιακό Κόλπο. Στην πορεία του δημιουργεί την μεγάλη κοιλάδα της Φθιώτιδας, κοιλάδα του Σπερχειού, που απλώνεται ανάμεσα στους ορεινούς όγκους της Οίτης στα νότια και της Όθρης στα βόρεια. Η λεκάνη δε απορροής του ποταμού καλύπτει μια έκταση 1.517 τ.χλμ. Στα νερά του συμβάλουν βέβαια και άλλοι μικρότεροι ποταμοί που κατεβαίνουν από την Οίτη με σημαντικότερους τον Γοργοπόταμο, τον Ίναχο (Βίστριζα), το Μαυρονέρι και τον Ασωπό, ενώ από τα πιο εντυπωσιακά στοιχεία του είναι οι απέραντες εκβολές του που δημιουργούν ένα μεγάλο και σημαντικό βιότοπο για πολλά είδη της πανίδας³⁰.



Εικ.4. Ο Σπερχειός ποταμός.

Πηγή: <https://lamianow.gr/spercheios-ena-archaio-potami-me-megali-istoria-foto-vinteo/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Το όνομά του προέρχεται από το ρήμα «σπέρχω» που σημαίνει «κινούμαι με ορμή», ενώ στα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης αναφερόταν και ως «Αλαμάνα». Πρόκειται για έναν «ζωντανό» ποταμό που με τα χρόνια έχει αλλάξει τελείως τη γεωμορφολογία της περιοχής, ενώ διατηρεί ακόμα τον αρχαίο ρου του. Το ποτάμι έχει μεταφέρει υλικά που έχουν μετατοπίσει τις εκβολές του κατά 8 χλμ. περίπου εντός της θάλασσας, ενώ υπολογίζεται ότι ο Μαλιακός Κόλπος θα εξαφανιστεί από τις προσχώσεις του Σπερχειού μέσα στα επόμενα χίλια χρόνια³¹.

³⁰ Dasarxeio, (2020). «Σπερχειός, ένα αρχαίο ποτάμι φορτωμένο ιστορία» [online]. Διαθέσιμο στο: <https://dasarxeio.com/2020/09/30/86936/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

³¹ «Το ποτάμι που λατρευόταν ως θεότητα. Πτήση πάνω από τις εντυπωσιακές εκβολές του Σπερχειού. Μετά την επανάσταση υπήρξε το πρώτο σύνορο της Ελλάδας» [online]. Διαθέσιμο στο: <http://www.mixanitouxronou.gr/to-potami-poy-latreotan-os-theotita-ptisi-pano-apo-tis-entyposiakes-ekvoles-toy-spercheioy-meta-tin-epanastasi-ypirxe-to-PROTO-synoro-tis-elladas-vinteo-drone/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

II.1.2.α – Ιστορική σημασία για την περιοχή

Ο Σπερχειός εμφανίζεται συχνά και στην ιστορία, ενώ στην ελληνική μυθολογία λατρευόταν ως θεότητα. Κατά την επικρατούσα άποψη στον Σπερχειό τοποθετείται το βασίλειο του μυθικού ήρωα Αχιλλέα, ενώ εκεί ζούσε και η αρχαία φυλή των Αινιανών.

Κοντά στην κοίτη του, διεξήχθη η ηρωική μάχη των Θερμοπυλών ενάντια στους Πέρσες, το 480 π.Χ., ενώ το 997 μ.Χ., ο στρατηγός του Βασιλείου Β΄ του Βουλγαροκτόνου, Νικηφόρος Ουρανός, επικεφαλής των βυζαντινών στρατευμάτων νίκησε τους Βουλγάρους καταφέροντας να περάσει το πλημμυρισμένο ποτάμι.

Κατά την Τουρκοκρατία, στην περιοχή της γέφυρας πριν τις εκβολές του ποταμού, έλαβε χώρα η φονική μάχη της Αλαμάνας, όπου και αιχμαλωτίσθηκε ο εθνομάρτυρας Αθανάσιος Διάκος. Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από τους Τούρκους, ο Σπερχειός αποτελούσε το πρώτο σύνορο του Ελληνικού Βασιλείου. Στα νεότερα δε χρόνια, το 1941 ο Σπερχειός αποτέλεσε τη δεύτερη διασυμμαχική αμυντική γραμμή στην κάθοδο των Γερμανών. Στον ποταμό επίσης, συντελέστηκε η ανατίναξη της γέφυρας του Γοργοποτάμου από τους αγωνιστές της Εθνικής Αντίστασης, στις 25 Νοεμβρίου 1942.

«Όλα αυτά έρχονται στο νου ακούγοντας το βουητό του. Έτσι όπως κατηφορίζει ορμητικά από τις ελατοκορφές του Βελουχιού, της Οξυάς, της Οίτης και της Όθρης κουβαλά μαζί του, μαζί με τους άγριους βοριάδες και τα χιόνια, τις φλογέρες και τα κουδούνια, τους καημούς και τα βάσανα μιας ζωής βουνίσιας, σκληρής και περήφανης. Ανταμώνοντας την πλατωσιά του κάμπου ημερεύει και ξεδιπλώνοντας φιδίσια το κορμί του αγναντεύει το κάστρο της Λαμίας και χάνεται στον κόρφο του Μαλιακού».³²

II.1.2.β – Αιτίες κινδύνου

Ο Σπερχειός είναι ένα ποτάμι με ανεκτίμητη αξία για την περιοχή του Πετάλου, μια πηγή πλούτου και ένα σπάνιο οικοσύστημα. Φορέας ενός μοναδικού ιστορικού κεφαλαίου από όλες τις περιόδους του ελληνικού πολιτισμού και φορτωμένος μύθους, θρύλους και παραδόσεις, «γεννά» στο διάβα του μαγευτικά τοπία και ξεχωριστές εικόνες.

Τόσο η κοιλάδα και οι εκβολές του Σπερχειού, όσο και ο Μαλιακός Κόλπος και το Μεσοχώρι Σπερχειού είναι προστατευόμενοι βιότοποι του δικτύου Natura 2000, όπως προαναφέρθηκε, με συνολική έκταση 463,27 τ.χλμ. Κι όμως και αυτός ο φυσικός πλούτος απειλείται σήμερα σοβαρά από ποικίλες μορφές ρύπανσης και ανθρώπινες επεμβάσεις. Απορρίψεις λημμάτων και μπαζών, αμμοληψίες, παράνομη

³² Dasarxeio, (2020). «Σπερχειός, ένα αρχαίο ποτάμι φορτωμένο ιστορία». [online] Διαθέσιμο στο: <https://dasarxeio.com/2020/09/30/86936/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

υλοτομία, ρύπανση από γεωργική και βιομηχανική δραστηριότητα στην περιοχή, υποβάθμιση και καταπατήσεις στα παραποτάμια πλατανοδάση και στα δάση λεύκας και βελανιδιάς που σχηματίζονται στις περιοχές που διαρρέει³³.

Όλα αυτά σε συνδυασμό με τα έντονα πλημμυρικά φαινόμενα που εκδηλώνονται στον Σπερχειό κυρίως τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, της καταστροφής της δασικής βλάστησης και της έλλειψης ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την αντιμετώπισή τους, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης των οικοσυστημάτων του ποταμού και των περιοχών που επηρεάζει.

II.1.3 – Επίκεντρα προστασίας του δικτύου Natura 2000

Η περιοχή Σπερχειού – Μαλιακού εντάσσεται, όχι τυχαία, σε ένα δίκτυο με προοπτικές προστασίας της φύσης, της οικοανάπτυξης και της βιώσιμης ανάπτυξης, ως μια περιοχή μέσα στην οποία καλείται να διατηρηθεί η κοινωνική ευημερία, ενώ παράλληλα προστατεύεται το περιβάλλον με τη βοήθεια και τη στρατηγική της βιώσιμης ανάπτυξης και της οικοανάπτυξης.

Τρία είναι και τα σημαντικότερα επίκεντρα της περιοχής Natura, Σπερχειού – Μαλιακού³⁴:

1. Τα πλατανοδάση του Σπερχειού. Τα παραποτάμια δάση που καθώς είναι εκτεταμένα και συνεχή, μαζί με τον Σπερχειό, διαμορφώνουν έναν πυρήνα υψηλής βιοτοπικής σημασίας για την πανίδα και την орνιθοπανίδα και ταυτόχρονα πεδίο ιδιαίτερης σημασίας ως σημαντικός πόρος για την ανάπτυξη του οικοτουρισμού και για την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

2. Το δεύτερο επίκεντρο βιοτοπικής σημαντικότητας της περιοχής, βρίσκεται στο γεγονός ότι τα γλυκά νερά της περιοχής προσφέρονται για τη διαβίωση του μοναδικού στον κόσμο ψαριού γνωστού με το όνομα «Ελληνοπυγόστεος». Οι δυνατότητες δε για την οικοτουριστική αξιοποίηση αυτού του σπάνιου και μοναδικού ψαριού, πρέπει να εξεταστούν με τη βοήθεια ειδικών επιστημόνων, έτσι ώστε να μην επηρεαστεί η βιωσιμότητά του στον κίνδυνο της τοπικότητας - ενδημικότητας, αλλά αντίθετα να υποστηριχθεί. Ο «Ελληνοπυγόστεος» προσφέρεται γι' αυτή την παρακολούθηση, όπως η χελώνα Caretta - Caretta ή όπως η φώκια Monachus - Monachus, πέντε εκ των οποίων φιλοξενούνται σήμερα στα νερά του Μαλιακού, αλλά αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό στοιχείο ως βιοποικιλότητα μέσα στην εθνική επικράτεια. Σημειώνεται ότι ο «Ελληνοπυγόστεος», έχει καθεστώς διεθνούς

³³ Lamianow.gr, (2020). «Σπερχειός: Ένα αρχαίο ποτάμι με μεγάλη ιστορία» [online] Διαθέσιμο στο: <https://lamianow.gr/spercheios-ena-archaio-potami-me-megali-istoria-foto-vinteo/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2020]

³⁴ ΜΚΟ «ΣΟΛΩΝ» και Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων. «Οδηγός διαχείρισης & ανάδειξης Κοιλιάδας Σπερχειού & Μαλιακού Κόλπου “Πράσινη Συνάντηση”». [online] Διαθέσιμο στο: https://www.ekke.gr/projects/estia/gr_pages/F_synerg/Solon/Od_Diax_Sperx_Maliakos/GreenSyn.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2020]

προστασίας και προστατεύεται επίσης και από το εθνικό νομικό καθεστώς, αλλά και από απόφαση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

3. Το τρίτο σημαντικό σημείο στην περιοχή Natura Σπερχειού – Μαλιακού, συντίθεται από τον υδροβιότοπο του δέλτα στις εκβολές του Σπερχειού και από την παράκτια ζώνη του Μαλιακού Κόλπου, που λειτουργεί σαν ένας σημαντικός σταθμός διαμονής για την ορνιθοπανίδα, ή αλλιώς για τα πουλιά που είναι είτε μεταναστευτικοί πληθυσμοί, είτε διαβιούν εποχιακά εκεί.

Όσον αφορά τώρα τις πιέσεις που δέχεται η περιοχή και παρόλο που έχουν οριστεί συγκεκριμένες τοποθεσίες κατάληξης των διάφορων λυμάτων, η ποιότητα των υδάτων του Πετάλου, όπως προαναφέρθηκε, απειλείται.

Είναι ανάγκη λοιπόν, να γνωστοποιηθούν οι πιθανές επιπτώσεις που έχουν οι ανθρώπινες ενέργειες στο θαλάσσιο περιβάλλον του Πετάλου του Μαλιακού, ώστε όχι μόνο να αντιμετωπιστούν αλλά και να αποτραπούν, αφού πρόκειται για μια περιοχή με μοναδικό φυσικό οικοσύστημα και πηγή ζωής για την ευρύτερη περιοχή της Φθιώτιδας, το οποίο με ήπια, βιώσιμη διαχείριση μπορεί να διατηρήσει την οικολογική ισορροπία του και να πολλαπλασιάσει τα οφέλη προς τις τοπικές κοινωνίες. Η συμβολή του δε στην Π.Ε. αλλά και σε ολόκληρη την Περιφέρεια, φαίνεται όχι μόνο στα περιβαλλοντικά, αλλά και στα κοινωνικοοικονομικά του χαρακτηριστικά.

Μετά την αξιολογική παράθεση και τεκμηρίωση της περιβαλλοντικής σημασίας της περιοχής μελέτης λοιπόν, αναλύονται εν συνεχεία οι δραστηριότητες και τα κοινωνικοοικονομικά φαινόμενα που διαδραματίζονται σε αυτήν, εμπλουτίζοντας την ανάλυση και διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης της υπό εξέταση περιοχής.

II.2 – Η συμβολή του Πετάλου στην Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας

II.2.1 – Θέση

Αναφορικά με την Π.Ε. Φθιώτιδας, αυτή βρίσκεται στην Ανατολική Στερεά Ελλάδα και αποτελεί την μεγαλύτερη σε έκταση ενότητα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Το μεγαλύτερο μέρος της είναι ορεινό και ημιορεινό, ενώ στα όριά της περιλαμβάνονται οι ορεινοί όγκοι των Βαρδουσιών, της Οίτης και του Παρνασσού (στα σύνορα με τον Νομό Φωκίδας), η Όθρη (στα σύνορα με τον Νομό Μαγνησίας), ο Τυμφρηστός και η Οξιά (στα σύνορα με τον Νομό Ευρυτανίας), το Καλλίδρομο, το Χλωμό και η Κνημίδα (στα νοτιοανατολικά της Π.Ε.). Το πεδινό της μέρος αποτελούν εκτός από την κοιλάδα του Σπερχειού και του Μαλιακού, οι κοιλάδες του Βοιωτικού Κηφισού, του Διαύλου των Ωρεών, και του Βόρειου Ευβοϊκού.³⁵

³⁵ Ψαρράς – Τασσιόπουλος, Ι., (2007). «Κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ στο Πέταλο του Μαλιακού κόλπου». Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/13875> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

Το ανάγλυφο της Φθιώτιδας παρουσιάζει μια ιδιαίτερη πολυμορφία αφού κανείς συναντά τόσο ορεινούς όγκους, αλλά και πεδινές περιοχές, ενώ παράλληλα βρέχεται από τον Μαλιακό Κόλπο. Διαθέτει χείμαρρους, πηγές με ιαματικά λουτρά, ενώ στους ποταμούς συγκαταλέγεται, όπως αναφέρθηκε, ένας από τους ιστορικότερους όλης της Ελλάδος, ο Σπερχειός.



Εικ.5. Η Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας. Σημειώνεται ο οδικός άξονας E75 που τη διασχίζει.
Πηγή: <https://www.hotelsandrooms.gr/index.php?region=Kenourgio-Fthiotida-Stereas-Hellas&o=1450>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2020]

Η θέση της περιοχής μελέτης, του Πετάλου του Μαλιακού, προσδιορίζεται σε σχέση με τον εθνικό χώρο ως κεντροβαρική, αποτελώντας τμήμα της Π.Ε. Φθιώτιδας και κατ' επέκταση της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, που βρίσκονται στο κέντρο της χώρας. Όπως γεωγραφικά λαμβάνει αλλά και προσδίδει στοιχεία από και προς τη Φθιώτιδα όπου ανήκει, έτσι και κοινωνικοοικονομικά την επηρεάζει και ταυτόχρονα επηρεάζεται από αυτή.

II.2.2 – Παραγωγικοί τομείς

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ), ο πληθυσμός της Περιφερειακής Ενότητας της Φθιώτιδας ανέρχεται στους 158.231 κατοίκους.

Αναφορικά με τον πρωτογενή τομέα, το 34.9% της έκτασης της Π.Ε. αποτελεί γεωργική γη με 1.000.000 στρέμματα ετήσιες καλλιέργειες, που αποτελούνται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από ελαιώνες που βρίσκονται σε μεγάλο ποσοστό στην παράκτια ζώνη του Κόλπου του Μαλιακού, όπου η γεωργία είναι και η σημαντικότερη δραστηριότητα του αγροτικού πληθυσμού της περιοχής. Επιπλέον, στη Φθιώτιδα καλλιεργούνται σιτάρι και βιομηχανικά φυτά όπως καπνός, βαμβάκι, ρύζι.

Από την εποχή σύστασης του ελληνικού κράτους ήδη, η κτηνοτροφία αποτελούσε κύρια οικονομική δραστηριότητα της Π.Ε. Συνολικά τα παραγόμενα προϊόντα είναι πολύ καλής ποιότητας, γεγονός που αποδεικνύεται από την προστατευόμενη ονομασία προέλευσης (ΠΟΠ) που ισχύει για ορισμένα από αυτά, όπως το ακτινίδιο Σπερχειού, το κελυφωτό φυστίκι Φθιώτιδας, η κονσερβολιά Αταλάντης, η κονσερβολιά Στυλίδας, η φέτα και το κατίκι Δομοκού³⁶.

Εξίσου σημαντική και οικονομικής σημασίας είναι η συμβολή του Μαλιακού Κόλπου και λόγω της αλιευτικής του παραγωγής και των θαλάσσιων υδατοκαλλιεργειών. Τα νερά του προσφέρονται για την εγκατάσταση ιχθυοκαλλιεργητικών και οστρακοκαλλιεργητικών μονάδων με κυριότερα είδη εκτροφής την τσιπούρα, το λαβράκι, το μύδι, το κυδώνι και το στρείδι, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως.

Όσον αφορά τον δευτερογενή τομέα, η ανάπτυξη του μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική με βάση τα δεδομένα που επικρατούν σε εθνικό επίπεδο. Κύριο παράγοντα ανάπτυξης του τομέα αυτού, αποτελεί η ποικιλία των προϊόντων φυτικής και ζωτικής προέλευσης, που δίνουν την δυνατότητα ανάπτυξης σε βιομηχανίες που ασχολούνται με την μεταποίηση, καθώς και σε βιομηχανίες που ασχολούνται με τα τρόφιμα. Ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η Φθιώτιδα είναι η ύπαρξη οργανωμένης βιομηχανικής περιοχής στη Λαμία, το μοναδικό αστικό κέντρο της Π.Ε., που συγκεντρώνει το 26% του πληθυσμού, καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων και παρουσιάζει έκδηλα τις συνέπειες της αστικοποίησης. Σε έκταση 1.600 στρεμμάτων, υπάρχουν εγκατεστημένες αρκετές βιομηχανίες και βιοτεχνίες. Στις περιοχές του Μαλιακού επίσης, όπως στους δήμους Μώλου – Αγίου Κωνσταντίνου και Στυλίδας λειτουργούν εργοστάσια, ελαιοτριβεία και κονσερβοποιεία της ελιάς, όπου απασχολείται μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας³⁷.

³⁶ ΔΙΑΖΩΜΑ, (2018). «Μελέτη για την οργάνωση της συμμετοχής της τοπικής οικονομίας της Στερεάς Ελλάδας στη Διαδρομή Φύσης και Πολιτισμού Στερεάς Ελλάδας» [online] Διαθέσιμο στο: https://www.diazoma.gr/meletes_piges/ [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/10/2020]

³⁷ Κινανλής, Π., (2015). «Αστική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος». Διπλωματική εργασία [online]. Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/277267341_Biosime_Anptyxe_sten_Periphereia_Stereas_Ellados [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/10/2020]

Σχετικά με τον τριτογενή τομέα, ο κύριος μοχλός ανάπτυξης του δεν είναι άλλος από τον τουρισμό. Μια από τις σημαντικές μορφές τουρισμού, αποτελεί ο ιαματικός, χάρη στις πολλές ιαματικές πηγές που βρίσκονται στην Π.Ε. Επιπλέον προσφέρονται ο πολιτιστικός, θρησκευτικός, ιστορικής σημασίας τουρισμός και περιβαλλοντικός, αφού διαθέτει ορεινούς όγκους, πεδιάδες, λίμνες και υγρά τοπία, εθνικούς δρυμούς, τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, καταφύγια άγριας ζωής, αισθητικά δάση, διατηρητέα μνημεία της φύσης, σημαντικές περιοχές για την παρατήρηση και αναπαραγωγή πουλιών, μονοπάτια, φαράγγια, δραστηριότητες στη φύση, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικά μνημεία, μουσεία (αρχαιολογικά, λαογραφικά, φυσικής ιστορίας, άρτου, επαγγελματών) και γραφικά μοναστήρια. Ο οικολογικός τουρισμός ωστόσο, δεν είναι αξιοποιημένος σε ικανοποιητικό βαθμό αν και υπάρχει ο σημαντικότερος Εθνικός Δρυμός της Οίτης, αλλά και το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας στην Ιερή Μονή Αγάθωνος. Σε ιστορικό και αρχαιολογικό επίπεδο, η Π.Ε. διαθέτει πλούσια στοιχεία, καθώς γεωγραφικά βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι βορρά – νότου, διαδραματίζοντας ιστορικά έναν σημαντικό ρόλο. Χαρακτηριστικό γνώρισμα και απόδειξη των παραπάνω αποτελεί το «Ιστορικό Τρίγωνο» με τις Θερμοπύλες, την Αλαμάνια και τον Γοργοπόταμο, περιοχές ανεκτίμητης ιστορικής σημασίας και παγκόσμιας αναγνωρισιμότητας³⁸.

Το πέταλο του Μαλιακού συμβάλει ενεργά στην ενδυνάμωση του τριτογενή τομέα πολύ περισσότερο τους καλοκαιρινούς μήνες, αφού πλήθος ντόπιων απασχολούνται εκεί, αλλά και πλήθος τουριστών επισκέπτονται τις ακτές του για διακοπές.

II.2.3 – Προσπελασιμότητα

Η Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας διασχίζεται πλέον από τους Αυτοκινητόδρομους Α1 και Ε65 που συναντιούνται στο Πέταλο του Μαλιακού, καθώς και από τη διεθνή σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, τμήματα του Διεθνούς Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔΜ). Βρίσκεται δηλαδή σε μια πλεονεκτική θέση με πυκνό συγκοινωνιακό δίκτυο, οδικό και σιδηροδρομικό, ενώ αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, σε επιβατικό επίπεδο η εξυπηρέτηση γίνεται μέσω του λιμανιού του Αγίου Κωνσταντίνου, ενώ σε εμπορικό επίπεδο από το λιμάνι της Στυλίδας, που βρίσκονται στη νότια και βόρεια ακτή του Μαλιακού Κόλπου αντίστοιχα. Άλλοι σημαντικοί λιμένες επίσης στην περιοχή του Πετάλου είναι αυτοί της Αγίας Μαρίνας, των Καμένων Βούρλων και του Αγίου Κωνσταντίνου, με ιδιαίτερη τη συμβολή τους για την Π.Ε. και γενικότερα για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας.

Από τη δημιουργία του, το εθνικό οδικό δίκτυο, διερχόταν από την Π.Ε. και διέσχιζε την περιοχή του Μαλιακού Κόλπου κατά μήκος των ακτών του εξυπηρετώντας τις οδικές μεταφορές από την Αθήνα προς τον βορρά. Έτσι, οι περιοχές του Κόλπου απέκτησαν μια δυναμική, η οποία τα τελευταία χρόνια που εμφανίστηκε η ανάγκη βελτίωσης της κατάστασης του οδικού δικτύου και παρουσιάστηκαν τα πιθανά

³⁸ Μάργαρης, Β., (2000). «Φθιώτιδα-Λαμία Πολυοδηγός». Λαμία

σενάρια προς έγκριση, αποτέλεσε ένα από τα κυρίαρχα θέματα συζητήσεων και συνάμα ζήτημα έντονων αντιδράσεων.

Οι αναφορές στις συγκεκριμένες περιοχές του Κόλπου βεβαίως έχουν άρρηκτα συνδεθεί με το τμήμα της ΕΟ1 (νυν ΠΕΟ Αθηνών – Θεσσαλονίκης) το οποίο διέρχεται εδώ και δεκαετίες από εκεί, ενώ εξαιτίας της γεωμετρίας της χάραξής του, το οδικό τμήμα που θα εξετασθεί στην παρούσα εργασία, είναι και αυτό που αναφέρεται ως Πέταλο του Μαλιακού, με την συγκεκριμένη ονομασία να παραπέμπει ίσως και σε ένα αρνητικό χαρακτηριστικό που του αποδόθηκε με το πέρασ των χρόνων, για το οποίο γίνεται αναφορά στη συνέχεια.

Σήμερα που έχει ολοκληρωθεί το έργο της βελτίωσης του συγκεκριμένου οδικού τμήματος, είναι έκδηλες τόσο οι επιπτώσεις του στο σύνολο της Π.Ε., αλλά κυρίως στη δυναμική των περιοχών του Μαλιακού από την αρχή μέχρι και το πέρασ της κατασκευής του, όσο και της λειτουργίας του για αρκετά πλέον χρόνια. Αυτή είναι και βάση της προβληματικής της παρούσας μελέτης και μέσω αυτής καταγράφονται οι μεταβολές που επήλθαν στην περιοχή συγκριτικά με την προγενέστερη κατάσταση, αλλά και στη ψυχολογία και καθημερινότητα των κατοίκων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΜΙΑ «ΩΔΗ» ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ



Άπό τήν παραλία

Στόν Ἅγιο Κωνσταντῖνο, τῆς περιοχῆς τῶν Κορινθίων Βοιρίων, ἕνας δρόμος ζῆνει τή θάλασσα. Ὁ δρόμος ὁ ὁποῖος χαρακτηετ με μεγάλες εὐθείες, σι ὠρισμένα σημεῖα ἀκολουθεῖ τή γραμμική παραλία, πού εἶται ὅ ἄξιοποιηθῆ τοιριστικά.



Άπό τὸ βουνό

Ἵσο ἦταν δυνατόν παρακάμψθκαν οἱ ὠφομετρικὲς διαφορὲς τοῦ ἐδάφους, πού ἐξαναγκάζουσι σι πολὺς, κλειστὲς καὶ ἐπικίνδυνες στροφές. Σι ἐπτά σημεῖα, (σελ. 18), κατασκευάζονται κάρβου με ἀνισόπεδες διαβάσεις (κ.ε.ι.κ.ὸ ν.ε.ε. τεύχος 282), οἱ ὁποῖες θά ἐπιτρέπουν τή συνεχή ροή τῆς κυκλοφορίας.



Άπό τὸν κάμπο

Ἐκετομένες εὐθείες καὶ στροφές ἀνακτιές, με μεγάλο πεδίο ὄρασεω, θά ἐπιτρέπουν τήν ἀνάπτυξη μέσης ταχύτητος 80 ἕως 100 χιλιομέτρων, συντομοῦντας εἶται τὸ χρόνο τῆς διαδρομῆς σι ἡμῖσι. Χαρακτηριστικό τῆς νέας κατασκευῆς, τὸ τμήμα τῆς ἐθνικῆς ὁδοῦ σις Λιβαδιάνες.

Ἡ Ἑλλάς συντομευεῖ τῆς ἀποστάσεις τῆς

ΑΠΟ ΤΗΝ Ἀθήνα ἕως τὰ γειουγεογραφικά ἀνάρα, μιὰ νέα ἐθνική ὁδός, ἐφάμιλλη τῶν εὐρωπαϊκῶν, θά συνδέσῃ ὄλο τὸν κορμὸ τῆς Ἑλλάδος. Στόν χάρτη, με συνεχή κόκκινη γραμμὴ σημειώνονται τὰ περατωμένα τμήματα, με διακεκομμένη κόκκινη γραμμὴ τὰ ὑπὸ κατασκευῆν καὶ με κῶκκινες τελείες τὰ ὑπὸ ἄμεση ἐναρξη. Μὲ διακεκομμένη λευκὴ γραμμὴ, ἡ παλιὰ ἐθνική ὁδός.

ΧΑΡΑΓΜΕΝΗ ΜΕ ΤΙΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ, ΣΥΝΤΟΜΕΥΕΙ ΣΤΟ ΜΙΣΟ ΤΙΣ ΤΡΕΠΟΝΤΑΣ ΣΤ' ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΝΑ ΔΙΑΝΥΟΥΝ, ΣΕ 6-7 ΩΡΕΣ, ΟΛΟ

Ἡ Ἐθνικὴ Ὀδός

ΤΟ ΜΗΚΟΜΕΤΡΑ! • ἘΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ἘΡΓΟ ΠΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝΕΤΑΙ ΑΘΟΥΡΥΒΑ ΚΙ' ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΑ. ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ἙΛΛΑΔΑ ΣΤΟΝ ἝΞΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΝΤΟΠΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΑ

Εικ. 6. Ἡ χάραξη τῆς Ἐθνικῆς Ὀδοῦ. Περιοδικό «ΕΙΚΟΝΕΣ», Σεπτέμβριος 1961.
 Πηγή: <https://dev.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/> [Ἡμερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

III.1 – Οδοιπορικό στο Πέταλο του Μαλιακού

Τέλη 1961. Η Εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας παραδίδεται στην κυκλοφορία, συνδεδεμένη με το τμήμα Λάρισας – Κατερίνης – γιουγκοσλαβικών συνόρων που ολοκληρώθηκε ένα έτος νωρίτερα. Πρόκειται για μια νέα χάραξη με πλάτος 14 μέτρα και 2 λωρίδες κυκλοφορίας (1 λωρίδα + 1 βοηθητική λωρίδα ανά κατεύθυνση), χωρίς διαχωριστική νησίδα³⁹. Τμήμα της Εθνικής Οδού 1, όπως ονομάστηκε αυτό το οδικό έργο, ξεκίνησε να κατασκευάζεται τη δεκαετία του '50 και η χάραξή του ακολούθησε την ιστορική διαδρομή των υπαρχουσών από την αρχαιότητα οδών.

Με το νέο αυτό άξονα, οι περιοχές του Μαλιακού Κόλπου απέκτησαν ευκολότερη σύνδεση με την Αθήνα. Σε κάποιες περιπτώσεις, όπως στον Άγιο Κωνσταντίνο, τη Στυλίδα και τον Καραβόμυλο, ο νέος, τότε, οδικός άξονας χαράχθηκε παράκτια, αποκλείοντας τους οικισμούς από το παραλιακό τους μέτωπο και «τσιμεντώνοντας» τις παραλίες τους. Το τοπίο άλλαξε άρδην αλλά, όπως χαρακτηριστικά ανέφεραν τότε, άλλαξε με σκοπό να αξιοποιηθούν τουριστικά τα ως τότε παρθένα εδάφη. Αυτός υποστήριζαν και πως ήταν ο απώτερος σκοπός δημιουργίας της Οδού. Να δημιουργήσει μια νέα περιοχή, μια νέα εποχή.

«Το μήκος του νέου δρόμου Αθηνών - Λαμίας είναι το ίδιο με το μήκος του παλαιού (210 χιλιόμετρα), αλλά ο χρόνος της διαδρομής θα είναι σχεδόν ο μισός, λόγω της μεγαλύτερης ταχύτητας που θα μπορούν να αναπτύσσουν τα αυτοκίνητα. Σήμερα απαιτούνται 4 ώρες για τα επιβατικά και 5 ώρες για τα λεωφορεία. Μια νέα περιοχή, από την Αταλάντη έως τα Καμένα Βούρλα προσφέρεται τώρα χάρις στον νέο δρόμο για τουριστική αξιοποίηση. Ένα τοπίο “τουριστικά παρθένο” με “γραφικά ακρογιάλια”», όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν σε αναλυτικό ρεπορτάζ του 1961.⁴⁰

- Άγιος Κωνσταντίνος

Η πρώτη στάση πάνω στον οδικό άξονα, είναι και η πρώτη περιοχή που συναντάται στο Πέταλο του Μαλιακού με κατεύθυνση από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, ο Άγιος Κωνσταντίνος.

Σημαντικό λιμάνι του Βόρειου Ευβοϊκού κόλπου και θερινό θέρετρο ο Άγιος Κωνσταντίνος είναι χτισμένος σε μια στενή παραλιακή λωρίδα στους πρόποδες της κατακορύφως, σχεδόν, υψούμενης Κνημίδας. Είναι κτισμένος στη θέση όπου βρισκόταν η πόλη Δαφνούς, το αρχαίο οχυρό λιμάνι των Οπουντίων Λοκρών. Το 1832 στη θέση Γράδος ανακαλύφθηκε βυζαντινή εικόνα των Αγίων Κωνσταντίνου και

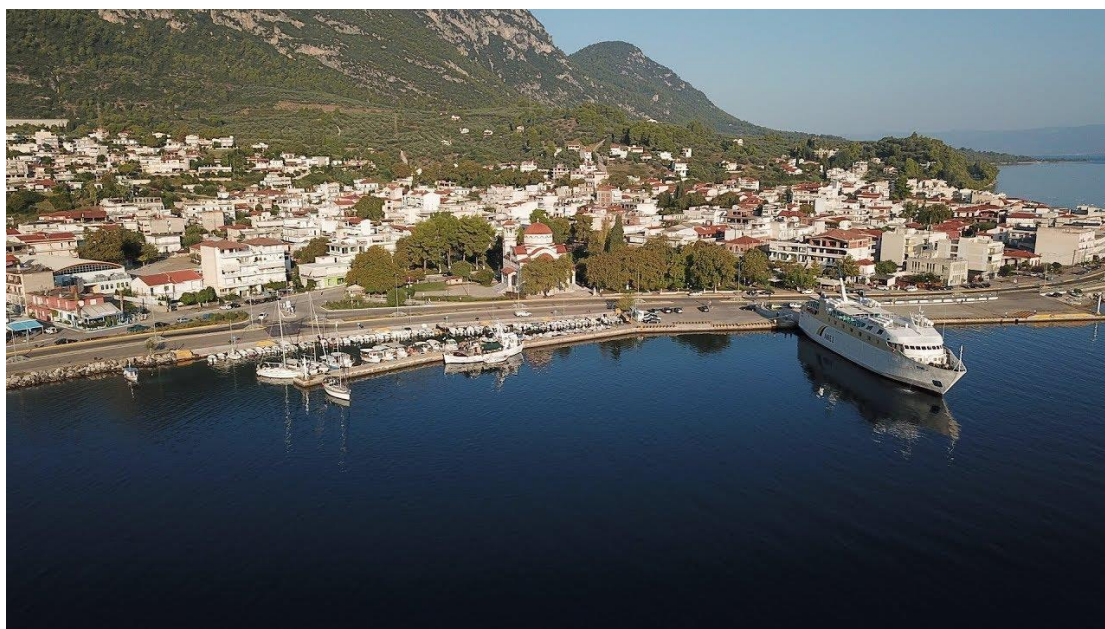
³⁹ Εθνικό Οπτικοακουστικό Αρχείο. «Εγκαίνια της νέας εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας από τον Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή» [online]. Διαθέσιμο στο: http://www.avarchive.gr/portal/digitalview.jsp?get_ac_id=3687&thid=14128 [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

⁴⁰ e-Μωλιώτικα Νέα, (2016). «1961 Εθνική οδός: Μια νέα περιοχή, από την Αταλάντη έως τα Καμένα Βούρλα προσφέρθηκε χάρις στον νέο δρόμο για τουριστική αξιοποίηση» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1961_66.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 13/11/2020]

Ελένης και οι κάτοικοι των προϋπάρχοντων οικισμών μετακινήθηκαν εκεί, δημιουργώντας τον Άγιο Κωνσταντίνο. Μετά τους σεισμούς του 1894, μεγάλο μέρος του οικισμού καταστράφηκε και πολλά από τα σπίτια βυθίστηκαν στον Ευβοϊκό κόλπο. Ο οικισμός στη συνέχεια ανοικοδομήθηκε βάσει πολεοδομικού σχεδίου⁴¹.

Πρόκειται για έναν παραθαλάσσιο οικισμό που οικονομικά στηρίζεται από το θαλάσσιο οικοσύστημα του Μαλιακού, αλλά και από τους ελαιώνες που βρίσκονται στην περιοχή.

Η κατασκευή της Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης τη δεκαετία του 1960, η οποία διερχόταν από τον οικισμό, τον μετέτρεψε από γνωστό ψαρότοπο και σε σημαντικό παραθεριστικό θέρετρο, εξέχον σημείο του οποίου είναι ο ναός του Αγίου Κωνσταντίνου δίπλα στην Εθνική Οδό, με την πλατεία με τα πλατάνια, που καταλαμβάνεται από τραπεζοκαθίσματα των παρακείμενων καταστημάτων εστίασης.



Εικ.7. Ο Άγιος Κωνσταντίνος. Φαίνεται η ομώνυμη εκκλησία, το λιμάνι και η ΕΟ1 που διέρχεται παραθαλάσσια. Πηγή: https://www.tripadvisor.com.mx/AttractionProductReview-g189400-d20385644-Private_Luxury_Transfer_from_Athens_to_Agios_Konstantinos-Athens_Attica.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

Ο Άγιος Κωνσταντίνος αποτελεί όχι μόνο πέρασμα προς το λιμάνι με καθημερινό προορισμό τις κοντινές Σποράδες, αλλά και έναν, καλοκαιρινό κυρίως, προορισμό διακοπών. Διαθέτει υποδομές, ενοικιαζόμενα δωμάτια, γειτνιάζει με κέντρα ιαματικού τουρισμού και προσφέρει δυνατότητες για ενδιαφέρουσες διαδρομές. Το κυριότερο όμως πλεονέκτημά του, είναι η εύκολη πρόσβαση σε αυτόν.

⁴¹ «Δήμος Μώλου- Αγίου Κωνσταντίνου με έδρα τα Καμένα Βούρλα (Φωτορεπορτάζ)» (2013). [online] Δημοσιεύθηκε στο: https://infofthiotida.blogspot.com/2013/05/blog-post_4.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

«Άλλαξε ο τόπος μας. Έβγαινε τη δεκαετία του '50 ο πιτσιρικός από την πόρτα και στα 70 μέτρα έκανε βουτιά στη θάλασσα. Δεν υπήρχε τίποτα να τον σταματήσει, όλοι αυτή τη δουλειά κάναμε. Ούτε να περάσουμε δρόμο, ούτε να διακινδυνέψουμε, αυτό που έγινε μετά»⁴², αναφέρει κάτοικος του Αγίου Κωνσταντίνου.

- Καμένα Βούρλα

Στη συνέχεια του οδοιπορικού, βρίσκονται τα Καμένα Βούρλα, ανάμεσα στους πρόποδες του όρους Κνήμις και τον Ευβοϊκό κόλπο, περιοχή που άρχισε να ακμάζει την δεκαετία του 1960, αφού αποτελούσε μια από τις τέσσερις κύριες λουτροπόλεις της εποχής. Το εντυπωσιακό ορεινό τοπίο στα ανατολικά της πόλης σε συνδυασμό με το θαλάσσιο περιβάλλον ανέδειξαν τα Καμένα Βούρλα σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό των Αθηναίων τις δεκαετίες του '60 και '70⁴³.

Η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής βρίσκει τις απαρχές της στον μεσοπόλεμο, όταν το 1926 ο χημικός Μιχαήλ Περτέσης ανακάλυψε τις ευεργετικές θεραπευτικές ιδιότητες των πηγών. Οι ιαματικές πηγές των Καμένων Βούρλων κατατάσσονται από τους ειδικούς επιστήμονες στις σημαντικότερες της Ευρώπης λόγω της μοναδικής σύστασής τους σε φυσικά μέταλλα, άλατα και ραδόνιο, της κατάλληλης θερμοκρασίας τους και των θεραπευτικών ιδιοτήτων τους. Δημιουργήθηκαν από τις έντονες γεωλογικές ανακατατάξεις των τεκτονικών πλακών που συνέβησαν κάποτε στο τρίγωνο μεταξύ Εύβοιας, Θερμοπυλών και Καμένων Βούρλων. Επίσης, σε κοντινή απόσταση στο δρόμο προς τις Θερμοπύλες υπάρχουν τα ιαματικά λουτρά «Κουνιαβίτη», τα λουτρά «Καλλυντικά» και οι πηγές «Αφροδίτη»⁴⁴.

Σε συνδυασμό με τις ιαματικές πηγές, η εκτεταμένη παραλία σε όλο το μήκος της παραλιακής οδού που προσφέρεται για κολύμπι και οι οργανωμένες παραλίες, η καλύτερη ακρογιαλιά στον Μαλιακό Κόλπο, το Ασπρονέρι, νότια από τα Καμένα Βούρλα μετά τον Άγιο Κωνσταντίνο, που είναι προσβάσιμη μέσω της Εθνικής Οδού και η μικρή απόσταση των Καμένων Βούρλων από την Αθήνα, συνετέλεσαν ώστε τις δεκαετίες αυτές να αναπτυχθεί στην περιοχή ο μαζικός τουρισμός.

«Ένα αυγουστιάτικο πρωινό του 1961 πέφτει «σύρμα» στους πιτσιρικάδες της εποχής. *“Τρέξτε στην παραλία, γυρίζεται ταινία, γίνεται χαμός!”* Χρειάζονται μόνο λίγα λεπτά της ώρας για να γεμίσει η πλαζ κόσμος, που ήθελε να δει από κοντά, τη Βασιλειάδου, τον Αυλωνίτη, τον Ρίζο, τις νεαρές ηθοποιούς, τις κάμερες και τα συνεργεία της ταινίας *“Η Μαρίνα, ο Κλέαρχος και ο κοντός”*. Έκθαμβοι οι ντόπιοι που

⁴² Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

⁴³ Τσατζάλη, Μ., (2018). «Ξενοδοχεία φαντάσματα, μια πασίγνωστη ταινία και ένα ταξίδι στο χρόνο στις λουτροπόλεις της Φθιώτιδας (φωτορεπορτάζ)» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://tvstar.gr/fthiotida-articles/97575-ksenodoxeia-fantasmata-mia-pasignosti-tainia-kai-ena-taksidi-sto-xrono-stis-loutropoleis-tis-fthiotidas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 09/11/2020]

⁴⁴ «Δήμος Μώλου- Αγίου Κωνσταντίνου με έδρα τα Καμένα Βούρλα (Φωτορεπορτάζ)» (2013). [online] Δημοσιεύθηκε στο: https://infofthiotida.blogspot.com/2013/05/blog-post_4.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

έβλεπαν ταυτόχρονα την καθημερινότητα τους να λαμπυρίζει πια, από την αστερόσκονη των αστερών του Ελληνικού κινηματογράφου.»⁴⁵

Δεν ήταν όμως μόνο το συνεργείο της Finos Films που αποβιβάστηκε στα Καμένα Βούρλα εκείνη την εποχή. Ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, οι βασιλιάδες της Λιβύης και της Σαουδικής Αραβίας, αργότερα ο Ανδρέας Παπανδρέου, υπουργοί και όλη η «αφρόκρεμα της υψηλής κοινωνίας» έκαναν τις διακοπές τους στην λουτρόπολη που αναπτύχθηκε ως θέρετρο τη δεκαετία του 1960, οφείλοντας σε μεγάλο βαθμό τη δημοφιλία της στην αξιοποίηση των ιαματικών της πηγών, αλλά φυσικά και στην Εθνική Οδό, που της χάριζε απλόχερα ένα ανεκτίμητο αγαθό, την εύκολη πρόσβαση.



Εικ.8. Τα Καμένα Βούρλα. Άποψη της Εθνικής Οδού που διέρχεται δίπλα από την οργανωμένη παραλία.
Πηγή: <https://www.kathimerini.gr/economy/561257095/oi-araves-sta-kamena-voynra-kai-oi-ependyseis-ton-germanon/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/11/2020]

Η τότε, Εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας διήλθε από το εσωτερικό του οικισμού των Καμένων Βούρλων, ανάγοντας την περιοχή σε παραθεριστικό κέντρο τουρισμού, αλλά και σε απαραίτητο σταθμό για στάση και διανυκτέρευση για τις πολύωρες διαδρομές των ταξιδιωτών. Σταδιακά, και οι περιοχές εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού άρχισαν να αναπτύσσονται, με το πρώτο μοτέλ «Λεβέντη» να λειτουργεί στην περιοχή ανάμεσα στον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα το 1962.

«Ο πατέρας μου είχε δημιουργήσει έξω από τη Λιβαδειά ένα εστιατόριο - βενζινάδικο, όταν δεν υπήρχε τίποτα σε όλο τον παλιό εθνικό δρόμο. Όταν χαράχθηκε

⁴⁵ Χαχοπούλου, Λ., (2021). «Καμένα Βούρλα: Τα “στοιχειωμένα”... διαμάντια μιας χρυσής εποχής! (Βίντεο – Φωτό)». Δημοσιεύθηκε στο: <https://lamianow.gr/kamena-voynra-ta-quot-stoicheiomena-quot-diamantia-mias-chrysis-epochis-vinteo-foto/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

ο νέος δρόμος, επί υπουργίας Κωνσταντίνου Καραμανλή, φρόντισε να βρει ένα άλλο πόστο στον καινούργιο δρόμο για την αναγκαία στάση του ταξιδιώτη. Το πρώτο μοτέλ είχε ανοίξει το 1962, το 1990 άνοιξε το απέναντι. Η αλήθεια είναι ότι πήγε πάρα πολύ καλά. Ήταν μονοπώλιο, σημείο αναφοράς. Ο κόσμος έλεγε “Είμαι στο Λεβέντη”. Υπήρχαν διαστήματα του καλοκαιριού ή των εορτών που είχαμε 10.000 πελάτες την ημέρα. Ο κόσμος μας προτίμησε και είμαι πάντοτε ευγνώμων»⁴⁶

Τα Καμένα Βούρλα από την δημιουργία της Εθνικής Οδού και έκτοτε διαθέτουν άρτια οργανωμένες ξενοδοχειακές μονάδες, ενοικιαζόμενα δωμάτια, ταβέρνες, καφέ και ποικίλες δυνατότητες για νυχτερινή διασκέδαση, εγκαταστάσεις που συνέβαλαν ώστε να γνωρίσει η περιοχή ραγδαία τουριστική ανάπτυξη.

- Θερμοπύλες

Επόμενη στάση είναι οι Θερμοπύλες, ένα στενό πέρασμα όπου, το 480 π.Χ., ο βασιλιάς Λεωνίδα με 300 Σπαρτιάτες πολεμιστές και συμμάχους τους αντιστάθηκαν στις περσικές δυνάμεις του βασιλιά Ξέρξη, που εισέβαλε στην Ελλάδα για δεύτερη φορά. Η περιοχή, κατά την εποχή της μάχης, είχε ένα στενό πέρασμα κατά μήκος της ακτής του Μαλιακού Κόλπου (από όπου μπορούσε να περάσει μονάχα ένα άρμα), ενώ το όνομα των στενών οφείλεται στις θερμές πηγές τους και λόγω αυτών, στην περιοχή λειτουργούν έως και σήμερα ιαματικά λουτρά.

Η περιοχή γνώρισε έντονη τεκτονική δραστηριότητα, δέχθηκε σημαντικό πάχος αποθέσεις ιζημάτων από τον Σπερχειό και τους παραποτάμους του, με αποτέλεσμα ο μυχός του Κόλπου να μετατοπισθεί κατά 7 περίπου χλμ. ανατολικά. Σήμερα, τα στενά δεν βρίσκονται κοντά στη θάλασσα αλλά μερικά χιλιόμετρα προς το εσωτερικό του Μαλιακού Κόλπου. Εκεί βρίσκεται και το άγαλμα του Λεωνίδα.



Εικ.9. Το άγαλμα του Λεωνίδα. Άποψη προς την Εθνική Οδό.

Πηγή: <https://www.lifo.gr/culture/epeteiako-etos-thermopyles-salamina-2020-anakoinothikan-ta-moyseia-ta-theatra-oi-foreis-kai> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/11/2020]

⁴⁶ e-Μωλιώτικα Νέα, (2016). «1961 Εθνική οδός: Μια νέα περιοχή, από την Αταλάντη έως τα Καμένα Βούρλα προσφέρθηκε χάρις στον νέο δρόμο για τουριστική αξιοποίηση» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1961_66.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 13/11/2020]

Ως φόρος τιμής στη μνήμη και την ιστορία της περιοχής, το μνημείο αναπαριστά πάνοπλο τον Λεωνίδα και στήθηκε απέναντι από τον ιστορικό λόφο του Κολωνού το 1955, ενώ τοποθετήθηκε στην κεντρική πύλη του περάσματος όπου διαδραματίστηκε η τελική φάση της μάχης. Η χάραξη της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας το ανέδειξε, περνώντας δίπλα του και οι διερχόμενοι από και προς τις Θερμοπύλες, έκαναν πάντα μια στάση για να φωτογραφηθούν στο άγαλμα αυτό.

- Λαμία

Η επόμενη στάση γίνεται πριν από την πόλη της Λαμίας, την έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, καθώς και της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας. Σε διαπεριφερειακό επίπεδο, η γεωγραφική της θέση είναι εξαιρετικά σημαντική δεδομένου ότι χωροθετείται στο κρίσιμο κεντρικό τμήμα του ηπειρωτικού χώρου της Ελλάδας, στο ιδιότυπο «πέραςμα» του Μαλιακού Κόλπου από τη βόρεια Ελλάδα και τη Θεσσαλία στη Στερεά Ελλάδα και την Αττική. Σε σχέση με την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, χωροθετείται δυτικά του κέντρου βάρους, ενώ την ίδια θέση κατέχει και ως προς την Π.Ε. Φθιώτιδος.



Εικ.10. Σημείο της ΕΟ1 πριν την έξοδο για Λαμία. Στα αριστερά, παράπλευρα της οδού φαίνεται το εστιατόριο «Αλέξανδρος», σημείο στάσης των ταξιδιωτών.

Πηγή:

<https://www.google.gr/maps/@38.8633005,22.461084,3a,75y,307.37h,86.62t/data=!3m9!1e1!3m7!1sWPwa4LktXN5x-gZt6Pv3Lw!2e0!7i13312!8i6656!9m2!1b1!2i17> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/11/2020]

Οι αρχαιολογικοί χώροι και τα πολιτιστικά τοπία, καθώς και οι περιοχές του δικτύου Natura 2000, προσδίδουν στο δήμο Λαμιέων ιδιαίτερη ταυτότητα και διεθνή αναγνωρισιμότητα.

Η πόλη και ο δήμος της Λαμίας σήμερα εμφανίζονται σαν χωρικές ενότητες που ταλαντεύονται ανάμεσα στον αστικό χαρακτήρα που τους προσδίδει η ανερχόμενη νεότερη πόλη της Λαμίας, με χαρακτηριστικά αναπτυσσόμενης περιφερειακής πόλης και εμπορο-βιομηχανικού πόλου σε κομβικό σημείο του οδικού άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και στο φθίνοντα γεωργικό χαρακτήρα που συνοδεύει τον ιδιαίτερο γεωγραφικό χώρο του Δέλτα του Σπερχειού και της λοιπής υπαίθρου του δήμου Λαμιέων. Η θέση αυτή, έχει εξασφαλίσει μέχρι σήμερα τη συμμετοχή της περιοχής στον βασικό άξονα ανάπτυξης και διεθνούς επικοινωνίας της σύγχρονης χώρας, το

γνωστό «S», ταυτιζόμενο με τον οδικό άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι: τμήμα της ΕΟ1) και την προέκτασή του προς την πόλη της Καβάλας⁴⁷.

- Στυλίδα

Επόμενη στάση αποτελεί η Στυλίδα, η «νυφούλα» του Μαλιακού όπως την αποκαλούν οι κάτοικοί της. Ο πολυπληθέστερος οικισμός της περιοχής και το επίνειο της Λαμίας. Πριν αναπτυχθεί η χερσαία συγκοινωνία, το εμπόριο και η επικοινωνία της Φθιώτιδας προς και από την Αθήνα γίνονταν μέσω του λιμανιού της Στυλίδας. Μετά την ολοκλήρωση, αλλά ακόμα και πιο έντονα, μετά την περάτωση των έργων της Εθνικής Οδού, η πόλη αποκόπηκε από το θαλάσσιο μέτωπο, κατάφερε και διατήρησε όμως τη στενή σχέση της με τη θάλασσα.

«Η Στυλίδα υπήρξε πολύ ωραία (σ.σ. στις αρχές του '60). Έρχονταν από τη Λαμία και έλεγαν “πάμε στο μικρό Παρισάκι”».⁴⁸



Εικ.11. Ο οικισμός της Στυλίδας, το λιμάνι της και η Εθνική Οδός που τη διασχίζει.

Πηγή: <https://www.maxmag.gr/agnosti-ellada/stylida-to-epineio-tis-lamias/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/11/2020]

Τις επόμενες δεκαετίες η πόλη αναπτύσσεται οικιστικά κατά μήκος της Εθνικής Οδού. Λόγω της θέσης της, με το διαχωρισμό του θαλάσσιου μετώπου της από τη στήριξη της από μια δυναμική ενδοχώρα, εξαιτίας της «ενδιάμεσης» σε αυτά χάραξης της Εθνικής Οδού, η Στυλίδα σταθεροποιήθηκε σε έναν σημαντικό τοπικό ρόλο, ενώ η ύπαρξη της ελαιοκαλλιέργειας, της μεταποίησης και των θαλάσσιων δυνατοτήτων της, συνέβαλαν στο να διατηρήσει τη δυναμική της παρουσία στην Π.Ε. Φθιώτιδας⁴⁹.

⁴⁷ Στρατηγική ΒΑΑ Δήμου Λαμιέων. (2019). «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμη Αστικής Ανάπτυξης για την ανάδειξη της Πάλης της Λαμίας ως Διεθνώς Αναγνωρισίμου Πολιτιστικού Προορισμού με αξιοποίηση της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης»

⁴⁸ e-Μωλιώτικα Νέα, (2016). «1961 Εθνική οδός: Μια νέα περιοχή, από την Αταλάντη έως τα Καμένα Βούρλα προσφέρθηκε χάρις στον νέο δρόμο για τουριστική αξιοποίηση» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1961_66.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 13/11/2020]

⁴⁹ 13^ο Συμβούλιο Περιοχής Στυλίδας Φθιώτιδας. (1997) «Η Στυλίδα και τα χωριά της περιοχής. Διαδρομές στο χώρο και στο χρόνο» [online] Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.openbook.gr/i-stylida-kai-ta-choria-tis-periochis/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 16/11/2020]

- Καραβόμυλος

Ακολουθώντας την παλιά «δημοσιά», όπως ονομάζουν οι ντόπιοι την Παλαιά Εθνική Οδό και διασχίζοντας τον ελαιώνα, φτάνουμε στον Καραβόμυλο, έναν αξιόλογο τουριστικό προορισμό. Στο παράλιο μέτωπό του έχει διαμορφωθεί ένα μικρό λιμάνι που προσφέρει φιλοξενία στα αλιευτικά σκάφη των κατοίκων. Στον οικισμό και κυρίως πάνω από τον άξονα της Εθνικής Οδού ιδρύθηκαν και λειτουργούν έως και σήμερα γνωστές στους ταξιδιώτες ταβέρνες. Κατά μήκος δε της Εθνικής Οδού πριν και μετά τον οικισμό, ανεγέρθηκαν πολλοί πυρήνες παραθεριστικής κατοικίας, αλλά και διάσπαρτα ξενοδοχειακά καταλύματα στα οποία απασχολούνται οι κάτοικοι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παρόλα αυτά, η γεωργία παραμένει ακόμη μια σημαντική δραστηριότητα γι' αυτούς.



Εικ.12. Ο Καραβόμυλος. Στάση επί της Εθνικής Οδού.

Πηγή:

https://www.google.gr/maps/@38.8868996,22.7035662,3a,75y,106.61h,95.86t/data=!3m6!1e1!3m4!1sh368bRC081at_KKNRn7B8Q!2e0!7i13312!8i6656 [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/11/2020]

- Ράχες

Ολοκληρώνοντας τη διαδρομή, στο «τέλος» του Πετάλου του Μαλιακού, βρίσκεται ο οικισμός των Ραχών στο βορρά με την παραλία του στο νότο. Η ονομασία του οικισμού προέρχεται από τη διαμόρφωση του εδάφους που είναι κτισμένος και το οποίο χαρακτηρίζεται από συστάδα μικρών λόφων (ραχούλες). Η παρουσία του οικισμού χρονολογείται πριν την κατάληψη της Φθιώτιδας από τους Τούρκους που τον ανέφεραν στα τουρκικά ως «τσιφλίκι Ράχες». Στην τοποθεσία όπου είναι κτισμένες οι Ράχες πιθανολογείται ότι ήταν και η αρχαία πόλη Αλόπη⁵⁰.

Η Εθνική Οδός διήλθε χωρίζοντας το ορεινό τμήμα των Ραχών από την παραλία τους με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δύο οικισμοί εκατέρωθέν του, με τον παραθαλάσσιο, λόγω της διάταξης των χρήσεων γης στο μέτωπό του με τη θάλασσα, να αναφέρεται συχνά και ως «νησί». Σε αυτόν βρίσκονται και οι περισσότερες τουριστικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, ενοικιαζόμενα δωμάτια, ταβέρνες, ενώ οι «πάνω» Ράχες παραμένουν οικιστική ζώνη στην οποία κυριαρχούν τα πετρόχιστα κτίσματα.

⁵⁰ Δήμος Στυλίδας. «Η ιστορία του Δήμου» [online]. Διαθέσιμο στο:

<https://stylida.gr/content/istoria-tou-dimou> [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

Ιδιαίτερα από τη δεκαετία του '80 και μετά, και αφού η παραλία των Ραχών ήταν εύκολα προσβάσιμη μέσω της ΕΟ1, πλήθος παραθαλάσσιων οικοπέδων, πολλά από τα οποία ήταν κτήματα με καλλιεργήσιμα ελαιόδεντρα, πωλήθηκαν κυρίως σε κατοίκους της Λαμίας, οι οποίοι οικοδόμησαν εκεί την παραθεριστική τους κατοικία. Έκτοτε, η παραλία των Ραχών μετατράπηκε σε τουριστικό καλοκαιρινό θέρετρο στον Κόλπο, εξέλιξη που δεν είχαν προβλέψει οι τότε γαιοκτήμονες που πούλησαν τα οικοπέδά τους σε πολύ χαμηλές τιμές. Η εποχή εκείνη χαρακτηρίστηκε για της Ράχες ως εποχή οικοδομικού οργασμού, που είχε σαν αποτέλεσμα σήμερα να έχει υπερτριπλασιαστεί η έκταση του οικισμού.



Εικ.13. Αριστερά: Ο οικισμός Ράχες. Δεξιά: Η παραλία των Ραχών. Αποψη από την Εθνική Οδό.

Πηγή:

https://www.google.gr/maps/@38.8848288,22.7756134,3a,75y,95.82h,95.89t/data=!3m6!1e1!3m4!1swcy4rzGDixlBu_1GUOzEEg!2e0!7i13312!8i6656 [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

«Τη δεκαετία του '60 όταν οι πολιτευτές, με πρόσχημα την ανάπτυξη, παρέσυραν μια οδική χάραξη μέσα από την πόλη τους, πλάι στην άσφαλτο δημιουργούνταν μια “ιδιότυπη ανάπτυξη” που μεταφερόταν από πόλη σε πόλη και από οικισμό σε οικισμό στο Πέταλο του Μαλιακού»⁵¹. Οι Θερμοπούλες, τα Καμένα Βούρλα, ο Άγιος Κωνσταντίνος, ήταν από τα πρώτα μέρη που αναπτύχθηκαν και στηρίχθηκαν στους διερχόμενους της Παλαιάς Εθνικής Οδού.

Οικισμοί «κόπηκαν» στα δύο, οι τοπικές κοινωνίες ωστόσο φαίνονται να απολαμβάνουν τη νέα πραγματικότητα που τους προσέφερε η Εθνική Οδός. Εξάλλου, η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή συνέβαλλε στη δημιουργία πολλών νέων θέσεων απασχόλησης και προωθήθηκε συστηματικά από τις ιδιωτικές εταιρείες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα μ' αυτόν.

«Η οικονομία της περιοχής στηρίχτηκε στο διερχόμενο εύκολο κέρδος. Υποβαθμίστηκαν οι υποδομές και δεν δόθηκε βάση σε εκείνον που θα έμενε, αλλά στον περαστικό», παρατηρεί ο Δημήτρης Μακρυνίτσας, αντιδήμαρχος Καμένων Βούρλων⁵².

⁵¹ Παπαδόπουλος. Γ., (2012). «Οι ξεχασμένοι της Εθνικής Οδού» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.tanea.gr/2012/10/05/greece/oi-ksexasmenoi-tis-ethnikis-odoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

⁵² Οπ.πρ.

Προκύπτει λοιπόν, μέσα από αυτό το σύντομο οδοιπορικό στον Μαλιακό της εποχής, πως ο τουρισμός και όλες οι δραστηριότητες που συνδέονται με αυτόν αναπτύχθηκαν ταχύτατα μετά την κατασκευή της Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Το επιχειρηματικό οικοσύστημα σταθμών ανάπαυσης, βουλκανιζατέρ και εστιατορίων που «γεννήθηκε» στις περιοχές του Αγίου Κωνσταντίνου και των Καμένων Βούρλων, άρχισε να βρίσκει μιμητές και στο βόρειο τμήμα του Μαλιακού, στην περιοχή της ανατολικής Φθιώτιδας. Οι αλλαγές αυτές φυσικά επηρέασαν και στο σύνολό τους τις τοπικές κοινωνίες, που προσπάθησαν να προσαρμοστούν στα καινούρια δεδομένα.

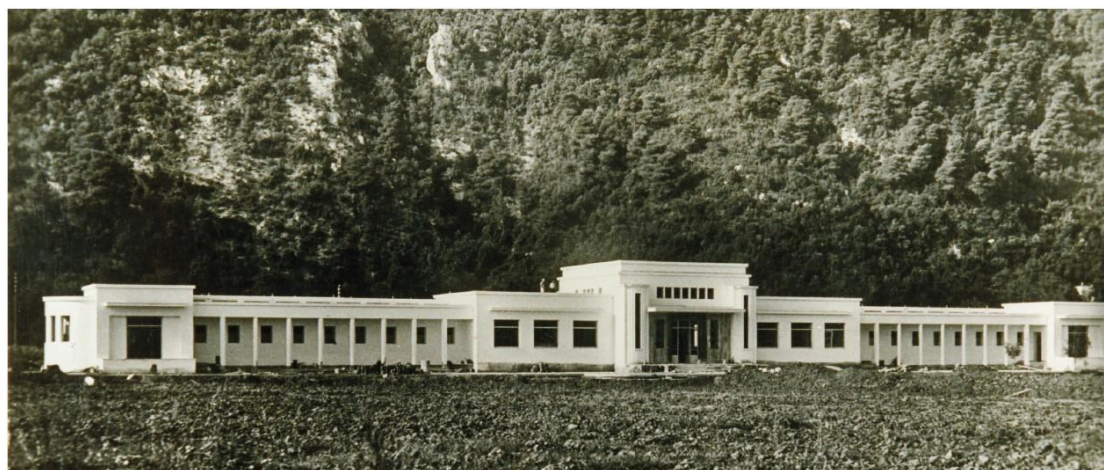
III.2 – Το «πρότυπο» των Καμένων Βούρλων⁵³

III.2.1 – Μια επαρχιακή κωμόπολη ως τουριστικός σταθμός

Η τετραετία από το 1936 ως το 1940 χαρακτηρίζεται ως περίοδος σχετικής ανάπτυξης, για τα Καμένα Βούρλα, με την πραγματοποίηση των πρώτων εκσυγχρονιστικών έργων όπως η ηλεκτροδότηση κατοικιών και η διάνοιξη οδικών αξόνων.

Το 1938, ιδρύεται εταιρεία για την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ιαματικών πηγών. Με τη συμβολή της, το τοπίο θα αλλάξει ριζικά για την περιοχή και η λουτρόπολη των Καμένων Βούρλων θα εδραιώσει τη φήμη της στον ελληνικό αλλά και παγκόσμιο χάρτη, με την καθοδήγηση του αρχιτέκτονα Γεράσιμου Μολφέση.

Τα κτήρια που σχεδίασε ο Μολφέσης στη λουτρόπολη ήταν το υδροθεραπευτήριο «Ασκληπιός», το ξενοδοχείο Α' κατηγορίας «Ράδιον» και το ξενοδοχείο Β' κατηγορίας «Θρόνιον».

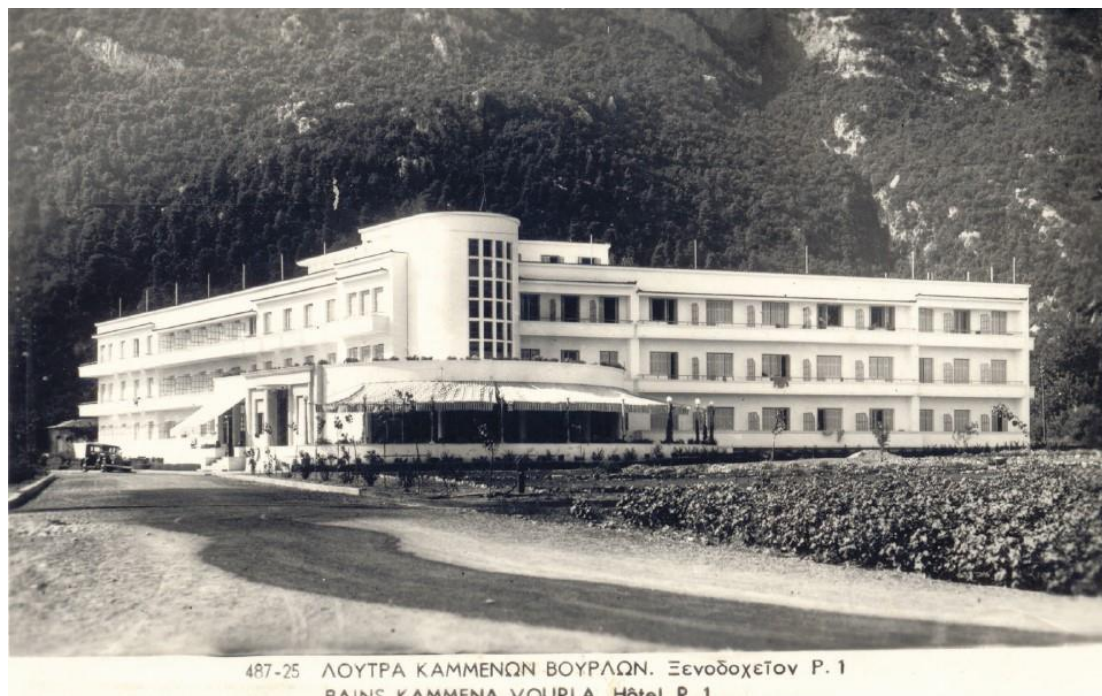


Εικ.14. Το υδροθεραπευτήριο Ασκληπιός.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

⁵³ Για τις ανάγκες του παρόντος υποκεφαλαίου χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία που αντλήθηκαν από: Σελτσιώτης, Π., (2016). «Ιστορικές “μεταλλάξεις” μιας λουτρόπολης – Τα Καμένα Βούρλα». Διάλεξη [online]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Τα ονόματα των κτηρίων δε, κάθε άλλο παρά τυχαία είναι, αφού συνδέονται τόσο με την ιστορία της περιοχής όσο και με τη λειτουργία τους. «Ράδιον» από τα ραδιενεργά ιαματικά νερά των πηγών, «Θρόνιον» από την ομώνυμη αρχαία πόλη των Επικνημίδων Λοκρών και «Ασκληπιός» από τον αρχαίο θεό της ιατρικής.



Εικ.15. Το ξενοδοχείο Ράδιον, καρτποστάλ.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Η λουτρόπολη έκτοτε γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη και ο σταθερός πληθυσμός της φτάνει, σύμφωνα με την απογραφή του 1961 (Ε.Σ.Υ.Ε.), τους 926 κατοίκους, μέγεθος αρκετά μεγάλο όταν αντίστοιχα πριν τον πόλεμο οι κάτοικοι ξεπερνούσαν οριακά τους 100. Επρόκειτο δηλαδή ήδη ένα ιδιαίτερα επιτυχημένο τουριστικό θέρετρο.

Η διέλευση της Εθνικής Οδού το 1961 «μέσα» από τα Καμένα Βούρλα σήμανε και την τουριστική εκτόξευσή τους και έγινε, με την πάροδο των δεκαετιών, ο παράγοντας όπου σε συνδυασμό με τις αλλαγές στον τομέα των μεταφορών, μετέτρεψε τη λουτρόπολη από τουριστικό θέρετρο σε τουριστικό σταθμό. Την μετέτρεψε σε «πέραςμα» της Κυριακάτικης επιστροφής και μια σύντομη στάση για καφέ και βόλτα στην παραλία. Η τουριστική περίοδος ωστόσο, θα περιοριστεί αυστηρά στους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ τον υπόλοιπο χρόνο χαρακτηρίζεται ως μια τυπική επαρχιακή κωμόπολη.

Η χάραξη του εθνικού οδικού άξονα δημιούργησε πολλές θέσεις εργασίας, οι οποίες άρχισαν να προσελκύουν πλήθος νέων κατοίκων που μετακινήθηκαν σταδιακά από τους γύρω ορεινούς οικισμούς προς τα Καμένα Βούρλα, που πλέον τους υπόσχονταν ένα καλύτερο μέλλον. Ταυτόχρονα, θα εγκατασταθούν μόνιμα στην περιοχή κάτοικοι από αρκετές περιοχές της Στερεάς Ελλάδας, πόλεις τις Θεσσαλίας, αλλά και την Αθήνα.

Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει το 1971 και σύμφωνα με την εθνική απογραφή (Ε.Σ.Υ.Ε.), όπου ο σταθερός πληθυσμός της πόλης έχει σχεδόν διπλασιαστεί σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία και, πλέον, κατοικούν 1.603 μόνιμοι κάτοικοι.

Οι νέοι αυτοί κάτοικοι θα ακολουθήσουν τα παλαιότερα πρότυπα ιδιοκτησίας. Θα αξιοποιήσουν δηλαδή την έκταση που χρησιμοποιείτο ως βοσκότοπος ή καλλιεργήσιμη γη και με μια υποτυπώδη περιφραγή θα τη μετέτρεπαν πλέον σε οικοδομήσιμη έκταση. Η συνθήκη αυτή είχε ως αποτέλεσμα την ταχύτατη εγκατάλειψη των ορεινών περιοχών και, ταυτόχρονα, την εκτός ορίων δόμηση των Καμένων Βούρλων. Οι νέες κατοικίες της λουτρόπολης συνήθως είναι διώροφα κτίσματα με έναν μικρό χώρο για την εξυπηρέτηση των αναγκών εστίασης των ιδιοκτητών και πολλά δωμάτια για τη διαμονή των τουριστών.

Παρατηρώντας την πολεοδομική εξέλιξη της πόλης από την δημιουργία της Εθνικής Οδού και έκτοτε, διαπιστώνεται σταδιακά η «μετάλλαξή της» από οικισμό κυρίως τουριστικού προορισμού, σε τόπο κατοικίας. Αυτό προκύπτει από την αναθεώρηση των ρυμοτομικών σχεδίων, όπου δίνεται μονίμως προτεραιότητα στην κατοικία, χωρίς να αναφέρονται όροι που αφορούν άμεσα τις τουριστικές υποδομές, παρά μόνο η χρήση των ισογείων σε εμπορικά καταστήματα. Φαίνεται, ότι αυτό συμβαίνει σε μια προσπάθεια του κράτους, να αφήσει ανεμπόδιστο το τουριστικό μονοπώλιο της αναδόχου εταιρίας. Οι κάτοικοι έτσι θα οδηγηθούν στην όλο και εντατικότερη απασχόληση με τις τουριστικές δραστηριότητες, θα κατασκευάσουν νέα ξενοδοχεία, εστιατόρια και ταβέρνες και όλα αυτά, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην Εθνική Οδό.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι προφορικές μαρτυρίες, μεταφέροντας μια εικόνα για το τι συνέβαινε κατά την περίοδο τουριστικής αιχμής, όπου τα Καμένα Βούρλα σχεδόν τριπλασιάζουν τον πληθυσμό τους. Συγκεκριμένα, η πληρότητα των ενοικιαζόμενων δωματίων στις υφιστάμενες κατοικίες των ντόπιων, άγγιζε ως και το 110%, με επισκέπτες να αναζητούν έστω ένα κρεβάτι κάτω από ένα δέντρο, μόνο για τις ανάγκες του ύπνου⁵⁴.

Σταδιακά λοιπόν, εμφανίζονται προβλήματα χωροταξικά, υποβάθμιση του περιβάλλοντος και εντάσεις από την παρουσία ή τη χρήση των υποδομών και υπηρεσιών της περιοχής, από έναν συχνά πολύ μεγαλύτερο αριθμό ατόμων από αυτόν που αναμένετο να δέχονται. Ως επακόλουθο, εμφανίζεται η ανάγκη για χάραξη οικοδομικών τετραγώνων, ασφαλτοστρώνονται δρόμοι – που υπάρχουν μέχρι και σήμερα – και κατασκευάζεται νέο δημοτικό σχολείο.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση των νησιών και την ανάπτυξη του νησιωτικού τουρισμού, τα Καμένα Βούρλα εισέρχονται πλέον στη σύγχρονη εποχή.

⁵⁴ Προφορικές μαρτυρίες του Γεώργιου Τρίγκα και Δημητρίου Σελτσιώτη, οικοδόμων, κατοίκων Καμένων Βούρλων. Όπως αναφέρθηκαν στο: Σελτσιώτης, Π., (2016). «Ιστορικές “μεταλλάξεις” μιας λουτρόπολης – Τα Καμένα Βούρλα». Διάλεξη [online]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Ο πληθυσμός της λουτρόπολης εξακολουθεί να αυξάνεται και στην απογραφή πληθυσμού του 1981 (Ε.Σ.Υ.Ε.), καταγράφονται 2067 μόνιμοι κάτοικοι. Τα Καμένα Βούρλα συνεχίζουν να είναι μια αναπτυσσόμενη περιοχή, με τον τουρισμό να προσφέρει ακόμα αρκετές θέσεις εργασίας, προσελκύοντας νέους κατοίκους. Ωστόσο, θα ήταν υπερβολή να ισχυριστεί κανείς πως ο τουρισμός είναι η μόνη εξήγηση για την αύξηση του πληθυσμού. Στην πραγματικότητα, αυτή παρακολουθεί μια γενικευμένη τάση αστικοποίησης και εγκατάλειψης της υπαίθρου. Οι κάτοικοι γειτονικών οικισμών μετακινούνται στη λουτρόπολη, όχι απαραίτητα σε αναζήτηση εργασίας αλλά, κυρίως, σε αναζήτηση καλύτερης ποιότητας ζωής, με την έννοια της «ζωής στην πόλη», με πρόσβαση στην κατανάλωση, σε υπηρεσίες και υποδομές.

Αρκετοί είναι λοιπόν και αυτοί που επιλέγουν να μετακινηθούν στα Καμένα Βούρλα, στο μέτρο εκείνο που μπορούν να συνδυάσουν την καθημερινότητα της πόλης, με την ηρεμία της επαρχίας.

	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Πληθυσμός Καμένων Βούρλων	927	1603	2067	2400	2742	2767

Πίν. 1. Πληθυσμιακή εξέλιξη Καμένων Βούρλων. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Σε όλη τη δεκαετία του '80, η ΕΟ1 έφερε πλήθος Γιουγκοσλάβων τουριστών οι οποίοι επισκέπτονται τακτικά την Ελλάδα, με τα Καμένα Βούρλα να αποτελούν έναν από τους αγαπημένους τους καλοκαιρινούς προορισμούς. Πολλοί από αυτούς γίνονται τακτικοί παραθεριστές, έρχονται κάθε καλοκαίρι και αναπτύσσουν φιλικές σχέσεις με τους κατοίκους της περιοχής. Ενισχύουν έτσι την τοπική οικονομία και διευρύνουν σημαντικά τη φήμη της λουτρόπολης. Σε ό,τι αφορά όμως τις δραστηριότητές τους, το ενδιαφέρον τους επικεντρώνεται σχεδόν αποκλειστικά στις παροχές διασκέδασης, αδιαφορούν για τον ιαματικό τουρισμό και δεν απολαμβάνουν την ατμόσφαιρα της «λουτρόπολης».

Οι δημοτικοί άρχοντες της πόλης δε, ουδέποτε ενδιαφέρθηκαν ουσιαστικά για την κατεύθυνση των Καμένων Βούρλων με γνώμονα τον τουρισμό. Κύριο μέλημα τους ήταν η εξυπηρέτηση μικροσυμφερόντων και σε καμία περίπτωση δεν ανέλαβαν την ευθύνη για την ενημέρωση και την επαγγελματική απασχόληση των κατοίκων σε θέματα τουρισμού⁵⁵.

Οι κάτοικοι ωστόσο φαίνεται να δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στον τουρισμό και ιδίως τους μήνες από τον Μάιο έως τον Σεπτέμβριο, αφού τους αποδίδει σημαντικά κέρδη. Σε κάθε περίπτωση όμως, βασίζονται στην μικτή οικονομία, καθώς οι τουριστικές δραστηριότητες περιορίζονται τους καλοκαιρινούς μήνες. Παράλληλα λοιπόν με

⁵⁵ Σελτσιώτης, Π., (2016). «Ιστορικές “μεταλλάξεις” μιας λουτρόπολης – Τα Καμένα Βούρλα». Διάλεξη [online]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

αυτές, διατηρούν ακόμα τις αγροτικές, κτηνοτροφικές και οικοδομικές τους εργασίες. Εξάλλου, ο μέσος κάτοικος – επιχειρηματίας της εποχής, συνήθως, προέρχεται από αγροτική οικογένεια που κατοικεί σε ορεινό οικισμό, χωρίς κάποια γνώση ή εξειδίκευση στον τουρισμό και η εργασιακή του ενασχόληση έως τότε, περιορίζεται στη γεωργία, την κτηνοτροφία και τις οικοδομικές εργασίες. Παρ' όλα αυτά, καταβάλλονται προσπάθειες για να ακολουθηθούν οι ρυθμοί εξέλιξης της πόλης και δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη βελτίωση της απασχόλησης με τον τουρισμό.

Έντονη επίσης είναι και η συμμετοχή των γυναικών στην παραγωγική διαδικασία με αποτέλεσμα την αλλαγή των ισορροπιών εντός και εκτός του ελληνικού νοικοκυριού, ήδη από τη δεκαετία του '70⁵⁶. Έτσι, ενώ ο αντρικός πληθυσμός είχε ως πρωτεύουσες ασχολίες τη γεωργία και την οικοδομή, οι γυναίκες προσφέρουν στους τουρίστες εξαιρετικό φαγητό, καφέ και ποτό, αναπτύσσοντας έτσι φιλίες μεταξύ της οικογένειας και των επισκεπτών, που διαρκούν μέχρι και σήμερα. Σε αυτές τις φιλικές σχέσεις έφτασαν να στηρίζουν τον τουρισμό τους τα Καμένα Βούρλα και οι διερχόμενοι φαίνεται να απολαμβάνουν την ιδιαίτερη μεταχείριση που τους παρέχουν οι ντόπιοι.



Εικ.16. Το μοτέλ Λεβέντη κατασκευασμένο επί της Εθνικής Οδού, καρπποστάλ.

Πηγή: http://mwlosnews.blogspot.com/2017/07/blog-post_955.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/11/2020]

Από τη στιγμή όμως που ο τουρισμός δεν αποτέλεσε ποτέ κύρια απασχόληση, αναπτυσσόταν πάντα με βάση τα ζητούμενα των τουριστών που άλλαζαν ανά εποχή και ανά τόπο προέλευσης, με συνεπακόλουθο την αδυναμία εξέλιξης των τουριστικών υποδομών της περιοχής, όπου αυτό φυσικά έμελλε να συμβάλει στην υποβάθμιση της λουτρόπολης.

⁵⁶ Νικολακάκης, Μ., (2017). «Μοντέρνα Κίρκη – Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1950-1974». Αθήνα: Αλεξάνδρεια

III.2.2 – Η αρχή της πτώσης

Συγκρίνοντας την περίοδο που καλύπτει η χρονική διάρκεια 1960-1980 με αυτή της δεκαετίας του 1980 και μετά, όσο αφορά τον τουρισμό στα Καμένα Βούρλα, οι λέξεις αναψυχή (ξεκούραση και ευεξία) και διασκέδαση (θαλάσσιος τουρισμός, σε συνδυασμό με εξόδους σε νυχτερινά κέντρα) θα περιέγραφαν ικανοποιητικά τη διαφορά των δύο περιόδων.

Η συνθήκη αυτή, επηρεάζει βέβαια και τον τρόπο ζωής τοπικά, με τις κοσμικές απολαύσεις να παίρνουν τη θέση παλαιότερων μορφών αναψυχής όπως και του ιαματικού τουρισμού, διαμορφώνοντας νέες καταναλωτικές τάσεις και νέα πρότυπα ανάπτυξης. Σε κάθε περίπτωση, οι τουρίστες που έφερε η Εθνική Οδός συνέβαλαν σημαντικά στη «μετάλλαξη» των Καμένων Βούρλων, χρησιμοποιώντας παράλληλα την περιοχή και σαν βάση για εξορμήσεις σε κοντινές περιοχές με αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους, όπως οι Δελφοί, οι Θερμοπύλες, τα Μετέωρα.



Εικ.17. Καρτποστάλ από τα Καμένα Βούρλα.

Πηγή:

<https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Το φαινόμενο της απαξίωσης των ιαματικών εγκαταστάσεων θα γίνει πιο έντονο τις επόμενες δεκαετίες, όπου θα κριθεί και το αναπτυξιακό μέλλον της περιοχής. Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, θα διακοπεί η λειτουργία του ξενοδοχείου «Θρόνιον» ενώ, το 1989 θα διακοπεί και η λειτουργία του πρώτου ξενοδοχείου της λουτρόπολης, του «Ράδιον». Τα δύο ξενοδοχεία θα περάσουν πλέον στην ιστορία, με την τοπική κοινωνία να θυμάται τις ένδοξες στιγμές τους και τις σημαντικές προσωπικότητες που τα επισκέφθηκαν.

Οι συνθήκες αυτές συμπίπτουν χρονικά με την έναρξη του κοινωνικού τουρισμού το 1984, που πειραματικά είχε ξεκινήσει από το 1974, ο οποίος συνδύαζε την πολιτική πρόνοιας, με την προσπάθεια τόνωσης του εσωτερικού τουρισμού και που παραδόξως, με τον κατάλληλο σχεδιασμό, θα μπορούσε να λειτουργήσει ευεργετικά για τις ιαματικές εγκαταστάσεις.

Στόχος ήταν ο τουρισμός να μην απευθύνεται πια μόνο στα υψηλά κοινωνικά στρώματα, αλλά να αποτελεί δικαίωμα όλης της κοινωνίας. Στην περίπτωση των Καμένων Βούρλων δε, ο κοινωνικός τουρισμός έδωσε μεγάλη οικονομική ανάσα. Αυτού του είδους η ζήτηση είχε σαν επακόλουθο να αρχίσει, στο πλαίσιο της τοπικής κοινωνίας, η προσπάθεια να αξιοποιηθούν και να εκσυγχρονιστούν οι υπάρχουσες μικρές τουριστικές επιχειρήσεις, όπως τα μικρά οικογενειακά ξενοδοχεία.

Τέτοιου είδους επιχειρήσεις αξιοποιήθηκαν με επιδοτήσεις αλλά και ευνοϊκά νομοθετικά μέτρα για να αναπτύξουν τις υποδομές τους και να εξυπηρετήσουν τον συνεχώς αυξανόμενο εσωτερικό τουρισμό. Ο σχεδιασμός όμως αυτής της πολιτικής, δεν βοήθησε τις πολυτελείς ξενοδοχειακές μονάδες της λουτρόπολης. Το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού κύματος δεν είχε επαρκή κίνητρα για να κατευθυνθεί στα μεγάλα ξενοδοχεία, γεγονός που μείωσε την ελκυστικότητά τους, αφήνοντάς τα στα υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Αυτό, σε συνδυασμό με λανθασμένες επιχειρηματικές στρατηγικές των υπευθύνων, οδήγησε στη διακοπή της λειτουργίας τους.

Ο ιαματικός τουρισμός πλέον θεωρείται ξεπερασμένος και, εξαιτίας του κοινωνικού τουρισμού, ταυτίζεται με την τρίτη ηλικία και τη σχετικά περιορισμένη καταναλωτική ικανότητα. Τα Καμένα Βούρλα, από το 1980 και ύστερα, σαν λουτρόπολη προσελκύουν τουρίστες με σχετικά μεγάλο μέσο όρο ηλικίας, η διαμονή των οποίων περιορίζεται συνήθως στις δύο εβδομάδες.

Την ίδια εποχή, αρχίζει να προωθείται και ένα άλλο είδος τουρισμού με περισσότερες ελευθερίες, με αναζήτηση έντονων συγκινήσεων και σε πιο στενή επαφή με τη φύση, μοντέλο ελκυστικότερο για τις νεαρότερες ηλικίες. Οι κατασκηνώσεις (camping), προσελκύουν πλήθος κατασκηνωτών, προσφέροντάς τους διαμονή δίπλα στη φύση χωρίς να εγκλωβίζονται στα συμβατικά καταναλωτικά πρότυπα.

Μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του '90, το ελληνικό πρότυπο τουρισμού προσανατολίζεται προς αυτό του οργανωμένου, μαζικού τουρισμού, το οποίο χαρακτηρίζεται και ως τουρισμός των 3S (sun, sand, sea)⁵⁷. Έτσι τα κίνητρα της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος αφορούν κυρίως στην ξεκούραση, την αναζήτηση του δίπτυχου «ήλιος – θάλασσα» ή αλλιώς «sunlust» και λιγότερο στις φυσικές ή πολιτιστικές ιδιαιτερότητες του κάθε προορισμού⁵⁸.

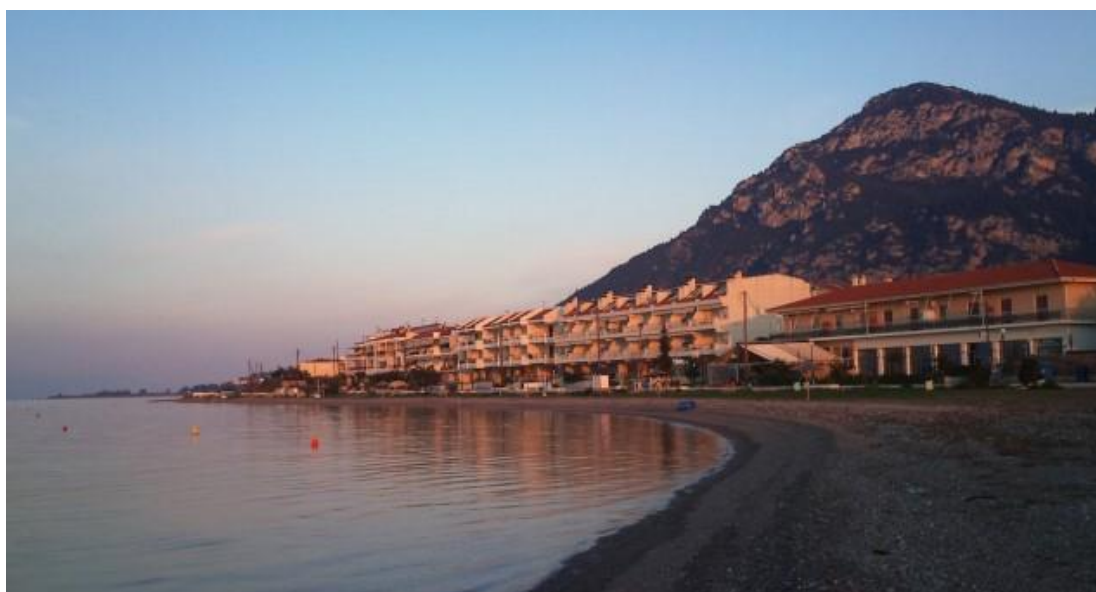
⁵⁷ Τσελεμέγκου, Λ., (2016). «Νέες μορφές αστικοποίησης και Τουριστική ανάπτυξη. Επενδύσεις στο Κάβο Σίδερο». Διπλωματική εργασία. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

⁵⁸ Αυγερινού-Κολώνια, Σ., Δεμερτζή, Α., Κλαμπασέα, Ρ., (2013). «Τα χρηματοδοτικά εργαλεία του Τουρισμού: στρατηγικοί στόχοι ανάπτυξης και fast-track επενδύσεις στην εποχή της κρίσης», Πρακτικά συνεδρίου «Μεταβολές και Ανασημασιοδοτήσεις του Χώρου στην Εποχή της Κρίσης», Βόλος, σελ.141-149

Στην κατεύθυνση αυτή, εντείνεται και ο όρος εποχικότητα του τουρισμού, που συνδέεται με το τουριστικό μοντέλο «ήλιος και θάλασσα» και υποδηλώνει το φαινόμενο της τουριστικής δραστηριότητας που συγκεντρώνεται σε ορισμένη εποχή του έτους και που θα αποτελέσει το, κατά το μάλλον ή ήττον, χαρακτηριστικό και συνάμα πρόβλημα κάθε εθνικού, περιφερειακού και τοπικού χαρακτήρα τουριστικού προορισμού⁵⁹.

Τα βασικότερα χαρακτηριστικά αυτής της κατεύθυνσης είναι η ανάπτυξη του παραθαλάσσιου παραθεριστικού τουρισμού, με μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες σε εντοπισμένους προορισμούς και η ταυτόχρονη εξάρτηση της τοπικής παραγωγής από την τουριστική δραστηριότητα⁶⁰.

Τα Καμένα Βούρλα, έπειτα από την απαξίωσή τους ως λουτρόπολη, προσπάθησαν να αναπτυχθούν με βάση αυτό το τουριστικό μοντέλο, εκμεταλλευόμενοι την προνομιακή τους παραθαλάσσια θέση. Ωστόσο, οι μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες της περιοχής, ακριβώς λόγω του ότι ήταν συνδεδεμένες με το χαρακτήρα της περιοχής ως λουτρόπολη, είχαν ήδη υποβαθμιστεί. Οι ντόπιοι όμως, σαφώς επηρεασμένοι από τις κατευθύνσεις της πολιτείας προς αυτό το πρότυπο και στην προσπάθειά τους να ανακάμψει η τουριστική δραστηριότητα της περιοχής τους, αρχίζουν να επεκτείνονται προς το παραθαλάσσιο μέτωπο.



Εικ.18. Οι πολυκατοικίες της περιόδου της αντιπαροχής δημιουργούν ένα «μπετονένιο» φράγμα προς τη θάλασσα των Καμένων Βούρλων.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

⁵⁹ Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), (2014). «Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα». Μελέτη. Επιστημονικός υπεύθυνος: Γεράσιμος Ζαχαράτος [online]. Διαθέσιμο στο: <https://www.capital.gr/epikairoτητα/2130764/itep-pathogeneia-i-upsili-epoxikotita-tou-ellinikou-tourismou> [Ημερομηνία πρόσβασης: 01/12/2020]

⁶⁰ Χατζημιχάλης Κ., (2006). «Τοπική/περιφερειακή ανάπτυξη και τουριστικές επενδύσεις: τα κρίσιμα ερωτήματα». 5η Πανελλήνια συνάντηση Περιβαλλοντικών Οργανώσεων. Ηράκλειο, Κρήτης [online]. Διαθέσιμο στο: https://www.ecocrete.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=3453&Itemid=0 [Ημερομηνία πρόσβασης: 01/12/2020]

Τα παραλιακά οικοπέδα πωλούνται ή δίνονται αντιπαροχή σε εργολάβους. Μικρά και ακαλαίσθητα διαμερίσματα στοιβάζονται το ένα δίπλα στο άλλο, ενώ πλήθος αγοραστών σπεύδει να αγοράσει ένα διαμέρισμα ικανοποιώντας το όνειρο του κάθε μεσοαστού για «ένα διαμέρισμα για να κάνει τα μπάνια του το καλοκαίρι». Αυτό το γεγονός θα δημιουργήσει και ένα μεγάλο πλήθος μόνιμων παραθεριστών όπου διαμένουν στα Καμένα Βούρλα κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες και τις περιόδους των διακοπών, αλλά και για ορισμένα Σαββατοκύριακα. Τα πρώτα χρόνια δε, η συνεισφορά τους στην τοπική οικονομία θα είναι πολύ σημαντική καθώς μπορούν να χαρακτηριστούν ως «μόνιμοι κάτοικοι που ξοδεύουν σαν τουρίστες».

Η έντονη οικοδομική δραστηριότητα της εποχής, θα φέρει και αντίστοιχη αύξηση των θέσεων εργασίας στο δευτερογενή τομέα, κυρίως στις κατασκευές. Καθώς ο μόνιμος πληθυσμός αυξάνεται, η κτηνοτροφία και η γεωργία θα παρουσιάσουν αναμενόμενη κάμψη αφού τα άτομα που εμπλέκονται σε αυτές τις δραστηριότητες είναι συνήθως μεγάλης ηλικίας και σταδιακά αποσύρονται από την παραγωγική δραστηριότητα. Παράλληλα οι νέοι, μετά και το πέρας των σπουδών τους, επιλέγουν συνήθως να ασχοληθούν στον τριτογενή τομέα, με παροχή υπηρεσιών στον κλάδο του τουρισμού.

Παραγωγικοί κλάδοι	1991	2001	Ποσοστό
Πρωτογενής Τομέας	528	493	-6,63%
Δευτερογενής Τομέας	290	359	23,79%
Τριτογενής Τομέας	727	962	32,32%

Πίν. 2. Αριθμός απασχολούμενων ανά παραγωγικό κλάδο. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Έτσι, ο τριτογενής τομέας εμφανίζεται ιδιαίτερα δυναμικός με τις τουριστικές δραστηριότητες να αποτελούν πλέον τον κύριο αναπτυξιακό άξονα (ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφετέριες, τουριστικά γραφεία). Ιδιαίτερα την περίοδο 1991-2001 οι δραστηριότητες αυτές γνωρίζουν αύξηση κατά 32,32%. Αντίστοιχα, αύξηση της τάξεως του 23,79% για την ίδια περίοδο παρουσιάζει και ο δευτερογενής τομέας κυρίως εξαιτίας της ενασχόλησης με τον κατασκευαστικό τομέα, αλλά εξακολουθεί να κατέχει την τελευταία θέση μεταξύ των τομέων παραγωγής. Ο πρωτογενής τομέας εμφάνισε πτώση της τάξης του -6,63%, ωστόσο εξακολουθεί να προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας.

Με την πάροδο του χρόνου όμως, ο καταναλωτισμός περιορίζεται και αρκετοί από τους παραθεριστές αρχίζουν να συμπεριφέρονται σαν μόνιμοι κάτοικοι και επιλέγουν έναν πιο λιτό βίο για την περίοδο των διακοπών τους, άρα συμβάλουν ολοένα και λιγότερο στην τοπική οικονομία. Οι ντόπιοι λοιπόν σταδιακά βλέπουν τον τουριστικό τομέα που τόσα «απλόχερα» τους χάρισε, ολοένα και να φθίνει, μη γνωρίζοντας πώς να τον επαναφέρουν.

Συμπληρωματικά, και μέσα σε ένα πρωτόγνωρο κλίμα ευημερίας, όπου πραγματοποιούνται νέα μεταφορικά έργα και η ελληνική οικογένεια διαθέτει τουλάχιστον ένα αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης, της προσφέρεται η δυνατότητα να διανύει μεγάλες αποστάσεις, που καθιστούν προσιτούς, με άνεση, τους προορισμούς που μέχρι τότε «φάνταζαν απλησίαστοι». Έτσι, οι περιοχές όπου τα προηγούμενα χρόνια παρούσιάζαν μεγάλη επισκεψιμότητα λόγω εγγύτητας προς την Αθήνα, όπως τα Καμένα Βούρλα, τείνουν να χάσουν σημαντικό ποσοστό από τον τουρισμό τους, προς όφελος των πιο μακρινών προορισμών.

Η διέλευση της Εθνικής Οδού το 1961 μέσα από τα Καμένα Βούρλα, μέσω της οποίας πραγματοποιήθηκε μια πιο επισταμένη επαφή της περιοχής με την τουριστική δραστηριότητα, που στη συνέχεια εξελίχθηκε με βάση τις ανάγκες της εποχής, συντέλεσε ώστε η περιοχή να γνωρίσει ραγδαία ανάπτυξη εξαιτίας της και το τοπίο να αλλάξει άρδην. Η ΕΟ1 επηρέασε την εξέλιξη της περιοχής ίσως περισσότερο από κάθε άλλο γεγονός. Στις αρχές δε, φάνταζε ως ευλογία για τη λουτρόπολη όπου προσπαθούσε να ορθοποδήσει μετά από την πολεμική περιπέτεια.

Η ταινία «ο Κλέαρχος, η Μαρίνα και ο κοντός» του 1961, καθώς και η αποβίβαση στη λουτρόπολη πλήθος σημαντικών προσωπικοτήτων από όλους τους χώρους, όπως ήδη αναφέρθηκε, φανερώνει πως η περιοχή αποτελούσε για χρόνια ένα ξεχωριστό προορισμό.



Εικ.19. Από την ταινία «Ο Κλέαρχος η Μαρίνα και ο κοντός» της Finos Film. Ο Βασίλης Αυλωνίτης, ο Νίκος Ρίζος και η Πόπη Λάζου, στην υποδοχή του ξενοδοχείου Ράδιον.

Πηγή:

<https://i.pinimg.com/originals/e9/f0/64/e9f06456452b249f0912a6f5c9f94c63.jpg>

[Ημερομηνία πρόσβασης: 21/11/2020]

Σε συνέχεια των παγκόσμιων τάσεων όμως, αναζητούνται νέες μορφές ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας. Άλλωστε, η συνεχής επέκταση του μαζικού τουρισμού, είχε ήδη επιφέρει σημαντικές επιβαρύνσεις σε περιβαλλοντικό επίπεδο, αλλοίωση του φυσικού τοπίου, όπως και υποβάθμιση του τοπικού πολιτιστικού και τουριστικού προϊόντος⁶¹. Στο πλαίσιο αυτό, έχει αρχίσει ήδη να θαμπώνει η λάμψη των Καμένων Βούρλων ως τουριστικός σταθμός και τη θέση του, αργά αλλά σταθερά, παίρνει η επαρχιακή κωμόπολη με τη δική της συντηρητική νοοτροπία.

⁶¹ Τσελεμέγκου, Λ., (2016). «Νέες μορφές αστικοποίησης και Τουριστική ανάπτυξη. Επενδύσεις στο Κάβο Σίδηρο». Διπλωματική εργασία. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παρατηρούνται λοιπόν, τέσσερα στάδια όσον αφορά την εξέλιξη των Καμένων Βούρλων, από την «ίδρυση λουτρόπολης», σε «τουριστικό θέρετρο», «τουριστικό σταθμό», ως τη μετατροπή της σε μια «κοινή παραθαλάσσια κωμόπολη».

Το παράδειγμα των Καμένων Βούρλων δόθηκε σε αυτό το σημείο καθώς επρόκειτο για μια από τις πιο αναπτυγμένες παραθαλάσσιες κωμοπόλεις στο Πέταλο του Μαλιακού, η εξέλιξη της οποίας, από την λειτουργία της Εθνικής Οδού και έπειτα, γνώρισε πολλούς μιμητές στο υπόλοιπο παραθαλάσσιο μέτωπο.

III.2.3 – Οι μιμητές του «προτύπου»

Ο Άγιος Κωνσταντίνος, ο Καραβόμυλος, οι Ράχες είναι μερικοί μόνο από τους σταθμούς της Εθνικής Οδού που ακολούθησαν αυτό το αναπτυξιακό γίνεσθαι που είχε εγκατασταθεί στα γειτονικά Καμένα Βούρλα. Το μέγεθος της επίδρασης βεβαίως αυτού του «προτύπου» ανάπτυξης είναι ανάλογο της χωρικής αλλά και της πληθυσμιακής έκτασης της κάθε περιοχής. Σε γενικές γραμμές ωστόσο, αυτή την τουριστική ανάπτυξη που έφερε η ΕΟ1 την «εκμεταλλεύτηκαν» όλες οι περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού που ήταν άμεσα προσβάσιμες από αυτή.

Παρόλο που δεν τις χαρακτήριζε η αίγλη της λουτρόπολης, κατάφεραν με όσα μέσα διέθεταν προς αξιοποίηση, να προσεγγίσουν τουρίστες και να γίνουν γνωστές στους διερχόμενους του Πετάλου, με μια στάση σε αυτές να κρίνεται σε κάθε ταξίδι απαραίτητη.

Στις περιοχές αυτές του Μαλιακού, πριν την εμφάνιση του τουρισμού, υπήρχε μικρή ή ανύπαρκτη κοινωνική και επαγγελματική κινητικότητα. Έκτοτε ωστόσο, η αλλαγή ήταν εντυπωσιακή. Και αυτή η αλλαγή οφείλεται στην Εθνική Οδό.

Όπως και στα Καμένα Βούρλα, έτσι και στο υπόλοιπο Πέταλο, ο τρόπος αναπτύξεως της τουριστικής δραστηριότητας στον χώρο ήταν ασυντόνιστος και δεν συνέδεσε λειτουργικά τον τομέα του τουρισμού με μακροχρόνια αναπτυξιακά προγράμματα άλλων κλάδων της οικονομίας. Η πρώτη σημαντική αλλαγή που υπέστη η περιοχή λοιπόν μετά την άφιξη του οδικού άξονα, είναι η προσαρμογή της κοινωνικό-επαγγελματικής δομής στις απαιτήσεις της τουριστικής ζήτησης και τα περισσότερα προβλήματα εδώ, παρουσιάζονται λόγω των αντιτιθεμένων συμφερόντων.

Η αρχική ανάπτυξη του τουρισμού στις περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού, οδήγησε σίγουρα σε βελτίωση της ποιότητας ζωής σχεδόν σε όλα τα επίπεδα, υποδομές, μεταφορικά δίκτυα, τηλεπικοινωνίες, εκπαίδευση, κοινωνικές παροχές. Η αντίστοιχη αύξηση όμως της κινητικότητας στην περιοχή οδήγησε και στην ανάγκη της συνεχούς επέκτασης των τουριστικών υποδομών. Ακόμη και ένα μικρό οικόπεδο στην άκρη ενός οικισμού έμοιαζε αξιοποιήσιμο στα μάτια του ιδιοκτήτη του που έπαιρνε αψήφιστα την απόφαση να το «χτίσει» στεγάζοντας εκεί την επιχείρησή του που θα συνέδεε αργότερα με την Εθνική Οδό.

Εξάλλου, καθώς ο τουρισμός αναπτύσσεται σε μια περιοχή, δημιουργεί αυξανόμενες απαιτήσεις ζήτησης από τους πόρους αυτής της περιοχής. Απαιτείται γη και κατά συνέπεια οι τιμές για απόκτησή της αυξάνονται. Το όφελος δε από τις υψηλές τιμές πώλησης της γης μπορεί να συσσωρευτεί σε κερδοσκόπους οι οποίοι αγοράζουν προτού προγραμματιστεί η τουριστική ανάπτυξη. Επομένως, η ανάπτυξη αυτή καθαυτή, γίνεται η αιτία να υπάρξει ένας – συχνά ταχύτατος – εκκρηματισμός των κοινωνιών αυτών μέσω των υψηλών εισοδημάτων που αποδίδει ο τουρισμός⁶².

Εκτός όμως από χωροταξικά προβλήματα, ξεκίνησαν να προκύπτουν και κοινωνικά προβλήματα που σχετίζονται με τα διαφορετικά ήθη και έθιμα των τουριστών, αλλά και με την υιοθέτηση από τους ντόπιους ενός τρόπου ζωής που έχει σαν πρότυπο τα καταναλωτικά πρότυπα των τουριστών.

Επιχειρήσεις που ασχολούνται με μπαρ, εστιατόρια, μαγαζιά τουριστικών ειδών, κύρια χαρακτηριστικά των οποίων είναι τα μεγάλα κέρδη που πραγματοποιούν, η φοροδιαφυγή, η εποχικότητα και επαγγελματική ανεξαρτησία. Όπως είναι φυσικό το πρότυπο αυτό λειτουργεί σαν μαγνήτης για τους νέους που στρέφονται μαζικά στον τουρισμό, θεωρώντας όλα τα υπόλοιπα επαγγέλματα κατώτερα. Ντόπιους που ταυτίζουν την επαγγελματική επιτυχία με το υψηλό εισόδημα, γεγονός που αποτελεί και την σημαντικότερη αρνητική κοινωνική επίπτωση.

Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι αφενός ότι ένα μεγάλο μέρος της νεολαίας αδρανοποιείται και ζει περιμένοντας το καλοκαίρι και αφετέρου ότι στις περιοχές αυτές η πλειοψηφία των κατοίκων εγκαταλείπει όλες τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες και τους άλλους κλάδους της τοπικής οικονομίας και ασχολείται κατ' αποκλειστικότητα με τον ασταθή τουρισμό⁶³.

Αρχίζει με αυτόν τον τρόπο μια σημαντική επαγγελματική και κοινωνική κινητικότητα που εκφράζεται καταρχήν με τη στροφή από τα επαγγέλματα του πρωτογενούς τομέα (γεωργία) σε αυτά του τριτογενούς (τουρισμός – εμπόριο). Αυτή η στροφή είναι σταδιακή και επηρεάζεται και από δημογραφικούς παράγοντες (ηλικία-φύλο). Έτσι, οι μεγαλύτεροι σε ηλικία αγρότες προτιμούν να μην εγκαταλείψουν την αγροτική τους απασχόληση ασκώντας την έστω συμπληρωματικά, ενώ οι νεότεροι εγκαταλείπουν τη γεωργία προς όφελος του τουρισμού.

Σε πολλές τουριστικές περιοχές η εξέλιξη αυτή οδηγεί σε μια γεωργοκτηνοτροφία «βιτρίνα», όπου ο αγροτικός κλήρος διατηρείται μόνο για λόγους παράδοσης ή γιατί η περίοδος της συγκομιδής δεν συμπίπτει με την τουριστική περίοδο. Το αγροτικό εισόδημα διαρκώς φθίνει και οι αγρότες γίνονται μικροεπιχειρηματίες ή υπάλληλοι του τουρισμού και εντάσσονται στην μεσαία κοινωνική τάξη των τουριστικών περιοχών. Την πορεία των αγροτών ακολουθούν πολύ συχνά και άλλες

⁶² Τσάρτας, Π., (1998). «Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό» Αθήνα: Εξάντας.

⁶³ Κρητικός, Γ., (2012). «Η τουριστική ανάπτυξη και οι επιπτώσεις της στην κοινωνία και το περιβάλλον». Πτυχιακή εργασία. Κρήτη: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης [online]. Διαθέσιμο στο: <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/KritikosGiannis/attached-document-1340621019-39671-16416/Kritikos2012.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/12/2020]

επαγγελματικές κατηγορίες, όπως οικοδόμοι, έμποροι, επιστήμονες, ναυτικοί, οι οποίοι στρέφονται στον τουρισμό είτε ως δεύτερη απασχόληση είτε ως κλάδο επένδυσης των οικονομικών τους. Τα υψηλότερα δε εισοδήματα που προσφέρει ο τουρισμός είναι οι κυριότερες αιτίες αυτής της γενικευμένης τάσης. Το αποτέλεσμα είναι συχνά ο τουρισμός να μετατρέπεται σταδιακά σε κυρίαρχο κλάδο της τοπικής οικονομίας.

Δημιουργείται έτσι συχνά μια παράδοξη κατάσταση στην παραγωγική δομή τουριστικών περιοχών. Η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού – ασχέτως με την πρώτη απασχόληση που ασκεί – να έχει κάποια δεύτερη απασχόληση στον τουρισμό ή να αντλεί ένα μέρος του οικογενειακού εισοδήματός του από αυτόν.

Το ποσοστό έτσι των ατόμων στις περιοχές του Πετάλου που διπλοαπασχολείται (τουριστικό και κάποιο άλλο επάγγελμα) αυξάνεται σημαντικά κατ' αυτόν τον τρόπο, καθώς και το ποσοστό όσων αντλούν έμμεσα κάποιο εισόδημα από τον τουρισμό (ενοικιαζόμενα δωμάτια, εμπόριο κ.λ.π), ενώ ασκούν άλλο επάγγελμα. Η αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης οδηγεί σε αύξηση των εισοδημάτων και τελικά σε μια ανοδική κοινωνική κινητικότητα τον πληθυσμό.

Κάπως έτσι, επί χρόνια, οι κάτοικοι «έχτιζαν» τη ζωή τους. Τίποτα ως τότε ωστόσο δεν προμήνυε τις αλλαγές και τις εντάσεις που θα επέφερε ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της Εθνικής Οδού, τα ατυχήματά της.

III.3 – Από «αναπτυξιακό» έργο, σε «φονικό» Πέταλο

III.3.1 – Αναγκαιότητα αναβάθμισης του οδικού δικτύου

Καθώς τα χρόνια περνούσαν και τα αυτοκίνητα αυξάνονταν σε ένα μη ασφαλές και υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο, επόμενο είναι να αυξηθούν και τα ατυχήματα.

«Το πρώτο πράγμα που άκουγε ένα παιδί που μεγάλωνε στον Άγιο Κωνσταντίνο ήταν “Προς Θεού, μην περάσεις την Εθνική Οδό!” Πάντα υπήρχε ο καθημερινός φόβος του ατυχήματος, δεν μπορούσαμε να περάσουμε κάτω από το λιμάνι άνετα, να περάσει μια μάνα με ένα καρότσι. Αυτό ήταν απαγορευμένο.»⁶⁴

«Το φονικό Πέταλο του Μαλιακού, όπως είναι γνωστό στο ευρύ κοινό, άφησε πολλά θύματα και σημάδια με εκκλησάκια, που φανερώνουν ότι κάποιοι έχουν γλιτώσει, και κάποιοι δυστυχώς δεν τα κατάφεραν. Είτε επειδή δεν φορούσαν ζώνη ασφαλείας, είτε επειδή άργησε να έρθει το ασθενοφόρο. Κάθε μέρα και μια θλιβερή ιστορία παιζόταν με νταλίκες, αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες. Πάσχα και Χριστούγεννα παιζόταν το ...θείο δράμα, σε ένα δρόμο που έδειχνε το σκληρό του πρόσωπο, που δεν συγχωρούσε κανένα λάθος. Με ώρες μπουτλιαρισμάτων, αγανάκτηση, και την απορία να επαναλαμβάνεται κάθε φορά: “Τι έγινε πάλι;” Η είδηση του τροχαίου

⁶⁴ Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

δυστυχήματος στην Εθνική Οδό, στο Πέταλο του Μαλιακού ήταν μια συνήθεια. Το φονικό Πέταλο είναι ένα κουφάρι κακών αναμνήσεων. Ένας γερασμένος δρόμος που η ασφάλτος του κρύβει πολλά σημάδια. Σημάδια στις μπαριέρες, στα δέντρα, στις ψυχές όσων έχουν χάσει τους δικούς τους ανθρώπους σε μια στιγμή. Μια μόνο ευχή στο στόμα του κάθε ταξιδιώτη. Να φθάσουμε σπίτι μας και ας είναι ότι ώρα είναι.»⁶⁵

Μέχρι το τέλος του 2007 η ΕΟ1 δεν είχε χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου σε όλο της το μήκος, αλλά Εθνικής Οδού και περιλάμβανε μια λωρίδα κυκλοφορίας και μια λωρίδα πολλαπλών χρήσεων δημιουργώντας συνθήκες συμφόρησης, ρύπανσης και αυξημένης επικινδυνότητας. Ήταν άξονας με μιάμιση λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστική νησίδα και βοηθητική λωρίδα και από αυτόν διέρχονταν καθημερινά κατά μέσο όρο 50.000 αυτοκίνητα.

Μόνο την περίοδο 1990-2000, έχασαν τη ζωή τους στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα 300 άτομα. Δικαίως λοιπόν το Πέταλο του Μαλιακού, θεωρείται, μαζί με το τμήμα του οδικού δικτύου που διέρχεται από τα Τέμπη, ως το πιο επικίνδυνο σημείο του εθνικού δικτύου της χώρας. Ως εξόχως επικίνδυνα κρίνονται τα τμήματα της ΕΟ1 από την Αρκίτσα ως την Αταλάντη, το τμήμα Λαμίας – Αγίων Θεοδώρων και Λαμίας – Ραχών. Στην περιοχή δε, δεν υπάρχει διαχωριστική νησίδα, ο άξονας είναι στενός και το οδόστρωμα από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες έχει αλλοιωθεί. Το τμήμα Ράχες – Γλύφα θυμίζει «πίστα αγώνων», το ίδιο και η περιφερειακή οδός των Καμένων Βούρλων. Λόγω του επικίνδυνου σημείου στο Πέταλο του Μαλιακού, ο Νομός Φθιώτιδας ήταν και ο πρώτος σε τροχαία ατυχήματα Νομός της χώρας⁶⁶.

Επιπλέον, λόγω της κατάστασης στην οποία βρισκόταν το οδόστρωμα στο Πέταλο του Μαλιακού Κόλπου, το κόστος μετακίνησης σε αυτό εμφανιζόταν ιδιαίτερα υψηλό⁶⁷. Γενικά ισχύει ότι οι δαπάνες χρήσης σε έναν οδικό άξονα που δεν λειτουργεί κανονικά αυξάνονται κατακόρυφα. Το κόστος συμπεριλαμβάνει, εκτός των διοδίων, τη φθορά που υφίστανται οι αναρτήσεις και τα ελαστικά των οχημάτων λόγω της κακής ποιότητας που παρουσιάζει το οδόστρωμα, καθώς και το γεγονός ότι λόγω του ελλιπούς φωτισμού και της σήμανσης οι οδηγοί αναγκάζονται να μειώνουν συνεχώς ταχύτητα με αποτέλεσμα να αυξάνεται η κατανάλωση καυσίμων και να φθείρονται οι κινητήρες των οχημάτων.

⁶⁵ Λιβανός, Ν., (2018). «Πέταλο Μαλιακού, ένα κουφάρι κακών αναμνήσεων» [online].

Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.pagenews.gr/2018/04/05/ellada/petalo-maliakoy-ena-koufari-kakon-anamniseon/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/12/2020]

⁶⁶ In.gr, (2004). «Από τα πιο επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου το “πέταλο” του Μαλιακού Κόλπου» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.in.gr/2004/09/27/greece/apo-ta-pio-epikindynasimeia-toy-odikoy-diktyoy-to-petaloy-toy-maliakoy-kolpoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/12/2020]

⁶⁷ Σύμφωνα με σχετική μελέτη που εκπονήθηκε υπό την αιγίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ, ο ΠΑΘΕ εμφανίζεται ως ο ακριβότερος αυτοκινητόδρομος της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, μια ώρα μετακίνησης στον ΠΑΘΕ κοστίζει στον κάθε οδηγό έως 8,58 €, όταν την ίδια στιγμή μια ώρα μετακίνησης στους υπερσύγχρονους αυτοκινητόδρομους της Ιταλίας κοστίζει 8 €, της Ισπανίας 8,12 και της Γερμανίας 7,8€. Συμπληρωματικά, οδικά τμήματα όπως του Μαλιακού Κόλπου, λόγω της κακής κατάστασης στην οποία βρίσκονται, παρουσιάζουν πολλαπλάσιο κόστος μετακίνησης σε σχέση με τα υπόλοιπα τμήματα του ΠΑΘΕ ανεβάζοντας τον μέσο όρο. Διαθέσιμο στο: Ψαρράς – Τασιόπουλος, Ι., (2007).

III.3.2 – Σενάρια, προτάσεις και αντιδράσεις

Το 1986, όταν ξεκίνησε να μελετάται το τμήμα της οδού Υλίκη-Κατερίνη, ως αντίστοιχη αυτής της λύσης, προτάθηκε για την περιοχή του Μαλιακού Κόλπου η δημιουργία ενός κλειστού αυτοκινητοδρόμου που θα έφτανε μέχρι την είσοδο της Λαμίας και από εκεί θα συνέχιζε μέσω σήραγγας στο Δομοκό – όπως περίπου η σημερινή σιδηροδρομική γραμμή – έως το Θεσσαλικό κάμπο κατευθυνόμενος προς τη Λάρισσα. Η χάραξη αυτή βεβαίως προτάθηκε ως αναπτυξιακή λύση για το πλέον επιβαρυμένο και προβληματικό οδικό δίκτυο στο Πέταλο του Μαλιακού, με στόχο την αναβάθμιση της κατασκευής και την, κατά το δυνατόν, μείωση των ατυχημάτων.

Η λύση αυτή, ωστόσο, δεν εξετάστηκε συστηματικά και η μελέτη της αναβλήθηκε μέχρι το 1993 που ξεκίνησε υλοποίηση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ με το 2^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ). Εγκαταλείφθηκε δε σαν λύση, όταν ο ΠΑΘΕ εντάχθηκε στο 3^ο ΚΠΣ και δηλώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την παραλιακή του χάραξη. Παρόλα αυτά, η ανάγκη της βελτίωσης του οδικού δικτύου του Μαλιακού παρέμεινε και οι συζητήσεις περί αναβάθμισης, με όλους τους πιθανούς τρόπους, πολλαπλασιάζονται.

Το 1993 ανατέθηκε σε μια ομάδα μελετητικών γραφείων να μελετηθούν οικονομοτεχνικά τα παρακάτω τέσσερα εναλλακτικά σενάρια⁶⁸:

1) Το πρώτο σενάριο αφορούσε τη βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου με το διπλασιασμό της διατομής του και ευθυγραμμίσεις, όπου αυτό ήταν δυνατό και βάσει του ανάγλυφου της περιοχής.

2) Το δεύτερο σενάριο πρότεινε διπλή ζεύξη με τη δημιουργία γεφυρών μέσω της Εύβοιας. Εδώ εμφανίστηκαν αρκετές επιμέρους λύσεις, όπως αυτή όπου ο άξονας διέρχεται από τη Χαλκίδα, κατευθύνεται στους Ωραιούς και στη συνέχεια απέναντι μέσω γέφυρας.

3) Το τρίτο και πιο πολυσυζητημένο σενάριο ήταν αυτό της υποθαλάσσιας ζεύξης, με τον αρχικό σχεδιασμό της να ξεκινά από τον Άγιο Κωνσταντίνο και να καταλήγει στην απέναντι ακτή, στα όρια με το Νομό Μαγνησίας.

4) Τέλος, το τέταρτο σενάριο ήταν, η τυπικά εγκαταλειφθείσα, λύση που διερχόταν μέσω του Δομοκού.

Τελικά, επιλέχθηκε η λύση της υποθαλάσσιας ζεύξης και το 1993 προκηρύσσεται διαγωνισμός για το έργο. Με την αλλαγή της διακυβέρνησης της χώρας ωστόσο, η πρόταση της ζεύξης του Μαλιακού παραμελείται. Όμως η επικινδυνότητα της Εθνικής Οδού, τα διαρκή ατυχήματα καθώς και διαμαρτυρίες και οι συνεχείς παρεμβάσεις φορέων, ιδιαίτερα του Νομού Μαγνησίας, ανάγκασαν τον τότε υπουργό ΠΕΧΩΔΕ να ανακοινώσει και πάλι τη ζεύξη του Μαλιακού, διαφορετική όμως από αυτή που είχε αρχικά προταθεί. Πλέον λοιπόν αφορά σε έναν

⁶⁸ Ψαρράς – Τασσιόπουλος, Ι., (2007). «Κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ στο Πέταλο του Μαλιακού κόλπου». Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/13875> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

υποθαλάσσιο άξονα μήκους 2,8 χλμ., που στην πορεία επανεξετάσθηκε, αφού διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν προβλήματα σεισμικότητας, λόγω της θέσης του κοντά στο ρήγμα των Ωρεών. Μετά από άεννες συζητήσεις και μελέτες λοιπόν, ο τελικός σχεδιασμός που αποφασίστηκε ήταν ένα τούνελ μήκους 4,5 χιλιομέτρων από τα Σκάρφεια ως στις Ράχες.

Η λύση αυτή δημιούργησε εκ νέου εντάσεις. Ο δήμαρχος της Λαμίας (οπαδός της προηγούμενης Κυβέρνησης), τοπικές οικολογικές οργανώσεις, η εκκλησία, οι βουλευτές Φθιώτιδας, τα εργατικά κέντρα και εμπορικά-βιομηχανικά επιμελητήρια, προσφεύγουν στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά της ζεύξης, ζητώντας να κηρυχτεί το έργο αντισυνταγματικό. Κύριο επιχείρημά τους είναι ότι η σήραγγα θα απομονώσει τη Λαμία από την υπόλοιπη Ελλάδα και θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία.

«Οι διερχόμενοι δηλαδή, σύμφωνα με τα όσα όλοι αυτοί ισχυρίζονται, στηρίζουν αποκλειστικά την οικονομία της πόλης είτε εφοδιάζοντας με καύσιμα τα οχήματά τους από τα ολιγάριθμα πρατήρια βενζίνης της περιοχής, είτε προμηθευόμενοι λίγα λουκούμια και χυλοπίτες από τα μαγαζιά της Εθνικής Οδού! Τερατώδες και όμως αληθινό. Όμως, παρά το πολιτικά πλατύ μέτωπο η προσφυγή απορρίπτεται. Αυτό δείχνει πόσο εξαιρετικά αδύναμα ήταν τα επιχειρήματά τους.»⁶⁹

Στο μεταξύ, από το 1994 ο άξονας ΠΑΘΕ της ΕΟ1 εντάχθηκε στα διευρωπαϊκά δίκτυα και ακολουθήθηκε η τακτική του κατακερματισμού των εργολαβιών σε μικρά και εύκολα διαχειρίσιμα τμήματα.

Όταν το 1997 πλέον δημοπρατείται το έργο της υποθαλάσσιας ζεύξης, δεν υπάρχει στα τεύχη δημοπράτησης ούτε μελέτη σκοπιμότητας, ούτε μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Δύο μελέτες που είναι αναγκαίες και υποχρεωτικές για κάθε μεγάλο έργο και ιδιαίτερα όταν αυτό πρόκειται να χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης). Το γεγονός αυτό αναζωπύρωσε τις αντιδράσεις όσων είχαν τεθεί κατά της συγκεκριμένης λύσης και προσφεύγουν, αυτή τη φορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επικαλούμενοι περιβαλλοντικούς λόγους. Ιδιαίτερα επικαλούνται ότι τα έργα θα καταστρέψουν τις περιοχές που οι ελληνικές αρχές πρότειναν να συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα Natura 2000, σύμφωνα με την οδηγία για τους βιότοπους.

Τελικά, οι περιβαλλοντικοί όροι που τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την προστασία του Μαλιακού Κόλπου ύστερα από τις προσφυγές των φορέων, οδήγησαν σε άλλη λύση με σχεδιασμό σήραγγας πολύ περισσότερων χιλιομέτρων, με αποτέλεσμα ο προϋπολογισμός να αυξηθεί υπερβολικά, γεγονός που κατέστησε και απαγορευτική την υλοποίησή της.

«Αποφύγαμε την απομόνωση της Λαμίας, αφού μετά από αγώνες και ακολουθώντας μια διαφορετική στρατηγική απ' αυτή των δικαστικών αγώνων, καταφέραμε να

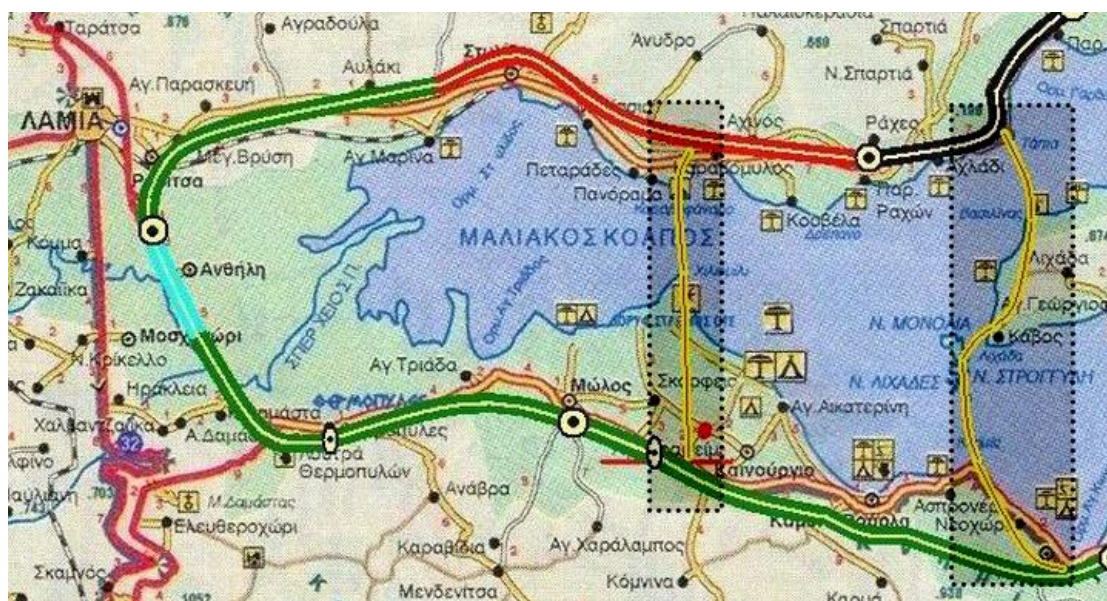
⁶⁹ «Οι σαμποταριστές της ζεύξης του Μαλιακού υπεύθυνοι για 400 θανάτους σε 15 χρόνια» Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.oakke.gr/na393/maliakos393.htm> [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

ματαιώσουμε τη ζεύξη του Μαλιακού. Πώς; Δώσαμε προτεραιότητα στις περιβαλλοντικές βλάβες που θα είχε, πήγαμε το θέμα στην Ε.Ε., κλείσαμε 2 φορές το δρόμο, αποτέλεσμα των περιβαλλοντικών όρων ήταν να ανέβει πολύ το κόστος του έργου με αποτέλεσμα την ματαίωση της ζεύξης.»⁷⁰

Τον Αύγουστο του 2001 λοιπόν, ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ ανακοινώνει τη ματαίωση του έργου, με το αιτιολογικό του υψηλού κόστους, αλλά και εξαιτίας της σφοδρής αντίδρασης των φορέων της Φθιώτιδας και άλλων Νομαρχιών (Ευρυτανίας, Ιωαννίνων, Φλώρινας κ.λπ.), ενώ παράλληλα ανακοινώνει την αναβάθμιση του Πετάλου του Μαλιακού σε αυτοκινητόδρομο.

Βέβαια οι αντιρρήσεις συνεχίζονται, με τους αρνητές να αντιπροτείνουν την διαπλάτυνση του υπάρχοντος οδικού άξονα, δηλαδή την επιμονή στα περιττά 70 επιπλέον χιλιόμετρα. Ο άξονας στο Πέταλο του Μαλιακού ωστόσο, έχει δύο βασικά χαρακτηριστικά εξ αιτίας των οποίων είναι δύσκολο να γίνει διαπλάτυνσή του. Το ένα είναι το έντονο ανάγλυφο του εδάφους και το άλλο είναι ότι το χερσαίο τμήμα μεταξύ του υπάρχοντος οδικού άξονα και της θάλασσας έχει αναπτυχθεί ραγδαία οικιστικά. Παρά ταύτα τα προβλήματα που έχει επιφέρει η Εθνική Οδός παραμένουν.

Το φθινόπωρο του 2001, το Περιφερειακό τμήμα Μαγνησίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος επαναφέρει την πρόταση της διπλής ζεύξης του Μαλιακού που εδράζεται στην Εύβοια. Η ζεύξη αυτής της μορφής συντομεύει τη διαδρομή Αθήνας – Θεσσαλονίκης κατά 70 χλμ., προσφέρει χερσαία επικοινωνία στην Εύβοια με Στερεά Ελλάδα και Θεσσαλία, αποκαθιστά την ενότητα του άξονα ΠΑΘΕ και, το κυριότερο, εξασφαλίζει ασφαλή κυκλοφορία.



Εικ.20. Αριστερά η υποθαλάσσια ζεύξη του Μαλιακού από τα Σκάρφεια ως τις Ράχεις. Δεξιά η διπλή ζεύξη.

Πηγή: <https://www.enikos.gr/society/82580/to-foniko-petalo-tou-maliakou>

[Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020], ίδια επεξεργασία

⁷⁰ Από προεκλογική ομιλία του δημάρχου Λαμίας πριν τις τελευταίες δημοτικές εκλογές 2002. Όπως δημοσιεύθηκε στο: «Οι σαμποταριστές της ζεύξης του Μαλιακού υπεύθυνοι για 400 θανάτους σε 15 χρόνια» <https://www.oakke.gr/na393/maliakos393.htm> [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

Η διπλή ζεύξη σχεδιάστηκε για να αναπτυχθεί ανάμεσα στον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα, στη θέση «Ασπρονέρι» και διέρχεται με γεφύρωση στο ακρωτήριο «Λιχάδα» της βόρειας Εύβοιας. Στη συνέχεια πορεύεται με συμβατική οδοποιία στη χερσαία ζώνη στο βόρειο άκρο της Εύβοιας και καταλήγει στο ακρωτήριο «Βασίλινα», όπου συναντά το δίαυλο Ωρεών. Η δε ζεύξη του διαύλου των Ωρεών ξεκινά από το ακρωτήριο «Βασίλινα» και καταλήγει στο ακρωτήριο «Τάπια», κοντά στα διόδια της Πελασγίας. Πρόκειται για έργο συνολικού μήκους 14,7 χιλιομέτρων, που περιλαμβάνει δύο γέφυρες μήκους 2.250 και 2.300 μέτρων αντίστοιχα στους διαύλους Κνημίδας και Ωρεών⁷¹.

Στις αρχές του 2003, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας, που διεκδικεί σθεναρά τη διπλή ζεύξη, αναθέτει σε εταιρεία τη μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας της διπλής ζεύξης του Μαλιακού, η οποία και παραδόθηκε το καλοκαίρι του 2004.

Ωστόσο, τα έργα αναβάθμισης της υφιστάμενης Εθνικής οδού και μετατροπής της σε κλειστό αυτοκινητόδρομο κατά τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα είχαν ήδη αρχίσει. Μόλις τον Ιούλιο του 2003 ενώ η χώρα έμπαινε σε προεκλογική τροχιά, οι εκπρόσωποι της τότε κυβέρνησης ανακοίνωσαν την έγκριση πίστωσης ύψους 109.757.000 ευρώ για τη δημοπράτηση και κατασκευή τεσσάρων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου. Το τμήμα παράκαμψης Αγίου Κωνσταντίνου - Καμένων Βούρλων ανατέθηκε στην εταιρία «Άκτωρ ΑΤΕ», ενώ το τμήμα Καμένα Βούρλα - Σκάρφεια στην εταιρία «ΑΕΓΕΚ ΑΕ». Το τμήμα Σκάρφεια - Θερμοπύλες βρισκόταν ακόμα σε διαδικασία μελέτης. Το κρίσιμο τμήμα Θερμοπύλες - Αγία Μαρίνα (Στυλίδα) για περισσότερο από ένα χρόνο παρέμεινε «μπλοκαρισμένο» και εκκρεμούσαν προσφυγές από την πλευρά της εταιρίας «Μηχανική». Το τραγικό όμως δυστύχημα με τους μαθητές της Φαρκαδόνας τον Σεπτέμβριο του 2004 στο Ασπρονέρι, κατέστησε αναγκαία την επίσπευσή τους. Η πρόταση της διπλής ζεύξης ωστόσο, ήταν ακόμη «στα σκαριά».

«Οι εργολάβοι πρόκειται να κατασκευάσουν τα ημιτελή και ανολοκλήρωτα τμήματα και να εκμεταλλεύονται τα νέα μαζί με τα ακριβοπληρωμένα από εγχώριους και κοινοτικούς πόρους ήδη ολοκληρωμένα τμήματα των εθνικών αξόνων, θέτοντας ολόκληρη τη χώρα σε κλοιό ακριβών διοδίων για τις επόμενες δεκαετίες».⁷²

Στις 4/3/2005 στο Τεχνικό Επιμελητήριο Μαγνησίας συνδιοργανώνεται επιστημονική ημερίδα από τη Νομαρχία Μαγνησίας, το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και το Τ.Ε.Ε. Μαγνησίας με αντικείμενο τη διπλή ζεύξη του Μαλιακού. Συμμετέχουν εισηγητές υψηλού κύρους καταθέτοντας τις απόψεις τους και το συμπέρασμα αυτής είναι: «Κατόπιν τούτου θεωρούμε επιβεβλημένο να διερευνηθεί από τους αρμόδιους φορείς με εμπεριστατωμένες μελέτες το όλο έργο, το οποίο κατά την άποψη μας θα ωφελήσει ποικιλοτρόπως την Ελληνική οικονομία. Το έργο της διπλής ζεύξης από απόψεως κόστους δεν πρέπει να κριθεί στα στενά πλαίσια αυτού καθ' εαυτού του έργου, αλλά από τα αναπτυξιακά οφέλη τα οποία θα προκύψουν για τον ευρύτερο

⁷¹ Πρίντζος, Ι., (2008). «Η Ζεύξη του Μαλιακού Κόλπου – 20 χρόνια αγώνας». Δημοσιεύθηκε στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_printzos.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

⁷² Δεμερτζής, Αργ., (2004). «Ενοχή και συνενοχή» Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2511708> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/12/2020]

Ελλαδικό χώρο. Η διπλή ζεύξη δεν έρχεται σε καμία περίπτωση σε αντίθεση με την αναβάθμιση του Πετάλου του Μαλιακού, έργο που άλλωστε έχει αρχίσει να υλοποιείται, ούτε με την Ε65. Τα τρία προαναφερόμενα έργα είναι απαραίτητα να υλοποιηθούν, διότι δημιουργούν ένα πλέγμα οδικών αξόνων με κομβικό σημείο το Μαλιακό, το οποίο θα εξυπηρετεί οδικά τον Ελλαδικό χώρο γρήγορα και με ασφάλεια.»

Μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω διαδικασιών η Νομαρχία Μαγνησίας καταθέτει στο ΥΠΕΧΩΔΕ στις 15/6/2006 πλήρη φάκελο της πρότασης για τη διπλή ζεύξη του Μαλιακού με το αίτημα να διερευνηθεί περαιτέρω με εμπειροστατωμένες μελέτες στο σύνολό του το έργο και να καθοριστεί χρονοδιάγραμμα προώθησης και υλοποίησης του. Το ΥΠΕΧΩΔΕ με ανακοινώσεις τύπου στις 15/6 και 25/6/2006 καθιστά γνωστό ότι βρίσκει την πρόταση ενδιαφέρουσα και ότι θα προχωρήσει σε προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας για την διπλή ζεύξη του Μαλιακού μέσω Εύβοιας.

Ενώ παράλληλα...

«Παράταση, τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 2007, παίρνει το καθημερινό παιχνίδι... με τον θάνατο των οδηγών που κινούνται στο πολυαίμακτο Πέταλο του Μαλιακού. Τότε αναμένεται να ολοκληρωθεί η κατασκευή του νέου σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου που θα αντικαταστήσει τον υπάρχοντα άκρως επικίνδυνο άξονα. Εφόσον, φυσικά, οι δεσμεύσεις που δημόσια ανέλαβε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ τηρηθούν και δεν προστεθούν -απλώς- στη λίστα των χρονοδιαγραμμάτων που ανακοινώνονται για να ξεχαστούν»⁷³.

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας οργανώνει ημερίδα στην Αθήνα στις 15/10/2008, η οποία αποτελεί συνέχεια των μακρόχρονων προσπαθειών για την υλοποίηση του εθνικής σημασίας έργου της διπλής ζεύξης του Μαλιακού.

«Η διπλή ζεύξη του Μαλιακού δεν έρχεται σε καμία περίπτωση σε αντίθεση με την αναβάθμιση του Πετάλου του Μαλιακού, έργο το οποίο βρίσκεται άλλωστε στο στάδιο της αποπεράτωσης, ούτε με την Ε65 η οποία ήδη δημοπρατήθηκε. Εκτιμώ ότι το έργο αυτό νομοτελειακά θα υλοποιηθεί. Όσο συντομότερα τόσο το καλύτερο. Οι μεγάλες τεχνικές παρεμβάσεις συνήθως ξεκινούν από ένα όραμα. Περνούν από μια μακρά διαδικασία ωρίμανσης μέχρις ότου να αρχίσει η υλοποίησή τους. Ελπίζω με τη σημερινή ημερίδα του Τεχνικού Επιμελητηρίου, που πραγματικά βρίσκεται στον κατ'εξοχήν ρόλο του να συμβουλευεί την πολιτεία, να κλείσει ο κύκλος των αναλύσεων για την αναγκαιότητα κατασκευής του έργου. Και η πολιτεία να προχωρήσει στο στάδιο σύνταξης των απαιτούμενων μελετών για την προσέγγιση του θέματος. Η διπλή ζεύξη του Μαλιακού, θα προσφέρει τη σύζευξη περιφερειών, νομών και

⁷³ Τερζής, Γ., (2004). «Τα έργα, οι μελέτες, οι ανάδοχοι και το 2007...» Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/society/195750/ta-erga-oi-meletes-oi-anadochoi-kai-to-2007/amp/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/12/2020]

κατοίκων αυτής της χώρας. Οικονομικός, κοινωνικός και αναπτυξιακός κανόνας της παγκοσμιοποιημένης κοινότητας στην οποία ζούμε.»⁷⁴

Η διπλή ζεύξη του Μαλιακού Κόλπου αποτελεί μια διαπεριφερειακή οδική υποδομή με σημαντική επίδραση στη μείωση της απόστασης Αθηνών - Θεσσαλονίκης και του συνολικού μήκους του ΠΑΘΕ και ως εκ τούτου, με αναμενόμενες μεταβολές σημαντικού εύρους στην οικονομία των νομών. Υπό μια γενική θεώρηση, οι διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές επηρεάζουν τον παράγοντα «απόσταση» και κατά συνέπεια το βαθμό ή την ένταση της αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης των οικονομικών δραστηριοτήτων των περιφερειών. Όμως, ο ακριβής ρόλος των υποδομών αυτών στη διαδικασία της περιφερειακής ανάπτυξης και η «κατεύθυνση» των μεταβολών που θα προκληθούν από τη μείωση των διαπεριφερειακών αποστάσεων, αποτελούν ζητήματα που ακόμη διερευνώνται. Παρά το πλήθος των μελετών, σημαντικά ερωτήματα για τη συμβολή των διαπεριφερειακών μεταφορικών υποδομών σε μια πολωτική ή αποκεντρωτική διαδικασία παραμένουν αναπάντητα⁷⁵.

Ωστόσο, στην ανάλυση που πραγματοποιήθηκε αναφορικά με τη διπλή ζεύξη, έγινε η εκτίμηση των χωρικών οικονομικών μεταβολών που αναμένονται να επέλθουν μετά την κατασκευή του έργου και την επερχόμενη μείωση της χρονοαπόστασης μεταξύ των νομών που θα εξυπηρετούνται από το εν λόγω έργο. Η ανάλυση περιελάμβανε τις ονομαζόμενες «παράγωγες» οικονομικές μεταβολές, οι οποίες αποτελούν το βασικό όφελος που θα προκύψει. Τα αποτελέσματα των υπολογισμών έδειξαν ότι ένας σημαντικός αριθμός νομών της ηπειρωτικής χώρας επηρεάζεται από το έργο.

Παρόλα αυτά, η διπλή ζεύξη του Μαλιακού παρέμεινε ένα έργο σε μακέτες. Μέχρι και σήμερα, δεν έχουν πραγματοποιηθεί έργα για την υλοποίηση της ζεύξης και έχει παραμείνει σε επίπεδο ιδέας, από το έτος 1909, όπως φαίνεται και στο παρακάτω φύλλο χάρτη.



Εικ.21. Απόσπασμα από φύλλο χάρτη «Αιδηψός» του 1909, της τότε Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού.
Πηγή:
<http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1909.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/12/2020]

⁷⁴ Πρίντζος, Ι., (2008). «Η Ζεύξη του Μαλιακού Κόλπου – 20 χρόνια αγώνας». Δημοσιεύθηκε στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_printzos.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

⁷⁵ Πολύζος, Σ., (2008). «Η ζεύξη του Μαλιακού και οι χωρικές οικονομικές μεταβολές». Δημοσιεύθηκε στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_polizos.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/12/2020]

Παράλληλα, το 2007 παραδόθηκαν στην κυκλοφορία τα πρώτα τμήματα του αναβαθμισμένου πλέον αυτοκινητόδρομου στο Πέταλο του Μαλιακού, με τις παρακάμψεις του Αγίου Κωνσταντίνου, των Καμένων Βούρλων και το τμήμα Αγία Παρασκευή – Αγία Μαρίνα μήκους 4,5 χλμ.

Η προώθηση κάποιων σημαντικών έργων στην Ελλάδα είναι, πολλές φορές, αποτέλεσμα πίεσης «τοπικών» παραγόντων και συμφερόντων και ο προγραμματισμός τους αποτελεί αφορμή διαπεριφερειακών «συγκρούσεων», οι οποίες προέρχονται από το επιχείρημά ότι τα έργα αυτά ικανοποιούν κυρίως τοπική και όχι εθνική ανάπτυξη. Η ζωτική σημασία της ανάπτυξης ωστόσο που φέρνουν αυτά τα έργα, την τοποθετεί εκ των πραγμάτων στο κέντρο μιας μεγάλης προσπάθειας όχι κομματικής, όχι κυβερνητικής, αλλά εθνικής, αφού τα διαπεριφερειακά συγκοινωνιακά έργα, όπως προαναφέρθηκε, έχουν συγχρόνως οικονομικές και χωρικές ιδιότητες και συνεπώς η ακτίνα επιρροής τους είναι πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με άλλες υποδομές.

Τι όμως συνέβη τελικά μετά την παράδοση των νέων και αναβαθμισμένων οδικών τμημάτων στις περιοχές του Μαλιακού;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΒΙΩΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ

IV.1 – Το χρονικό της κατασκευής

Τέλη του 2007, ο Αυτοκινητόδρομος Α1 στο Πέταλο του Μαλιακού αποκτά πλέον μορφή και υπόσταση και το έργο της αναβάθμισης της ΕΟ1 είναι πλέον σε τροχιά ολοκλήρωσης.

Ο σχεδιασμός ήταν τα οδικά έργα από τα Σκάρφεια ως τις Ράχες, που περιλαμβάνουν τον αναβαθμισμένο ανισόπεδο κόμβο Λαμίας και τη νέα γέφυρα του Σπερχειού (παράκαμψη Λαμίας) καθώς και τις παρακάμψεις Στυλίδα-Καραβόμυλος-Ράχες, με τις σήραγγες της Στυλίδας, με τη σύμβαση ανάθεσής τους να έχει υπογραφεί το φθινόπωρο του 2008, να παραδοθούν το 2009 και το 2010. Ωστόσο μέχρι τότε δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ λόγω προβλημάτων της αναδόχου κατασκευάστριας εταιρείας.

Λίγο μετά την έναρξη της περιόδου παραχώρησης των έργων και εξαιτίας της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης που έπληξε τον ελλαδικό χώρο, άρχισαν να γίνονται σταδιακά εμφανή και τα σημάδια των εσωτερικών χρηματοοικονομικών και δημοσιονομικών προβλημάτων.

Το 2009 λοιπόν, σταμάτησε η κατασκευή και των δύο έργων και για 3 χρόνια παρέμεναν «παγωμένα». Βρέθηκαν, επομένως, αντιμέτωπα με έναν συνδυασμό προκλήσεων, αλληλένδετων μεταξύ τους και με γενεσιουργό αιτία τη χρηματοοικονομική κρίση. Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και σχεδόν 20 χρόνια εργασιών δεν φαίνεται να ήταν αρκετά για να ολοκληρωθεί ο αυτοκινητόδρομος Α1, ο ονομαζόμενος ΠΑΘΕ, συνολικού μήκους περίπου 700 χλμ.

Από το 2011 ξεκίνησε όμως μια συστηματική προσπάθεια για την επανεκκίνηση τους από άλλες εταιρείες, αφού κρίθηκε πως η κατασκευή τους είναι απαραίτητο, για την εθνική οικονομία, να συνεχιστεί το συντομότερο δυνατό, με στόχο να ολοκληρωθεί μέχρι το καλοκαίρι του 2015. Έτσι και έγινε. Το 2015 παραδόθηκε στην κυκλοφορία το τελευταίο τμήμα του Πετάλου του Μαλιακού Στυλίδα – Ράχες.

Η επανεκκίνηση και ολοκλήρωση των έργων παρουσιάστηκε ως ένα ηχηρό σάλπισμα προς την αναπτυξιακή πορεία και την προοπτική ανάκαμψης της οικονομίας, που θα τονώσει την ψυχολογία των πολιτών, παράγοντας ιδιαίτερα σημαντικός για τη βελτίωση των επενδύσεων και την ανάληψη παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Και αυτό διότι με την ολοκλήρωση των έργων συνδέεται ο Α1 (στη θέση νότιος ΠΑΘΕ) με την Εγνατία Οδό, που αποτελεί τον κύριο οριζόντιο άξονα της βόρειας Ελλάδας, αλλά και με τον αυτοκινητόδρομο της κεντρικής Ελλάδας Ε65, που αποτελεί μια εναλλακτική πρόσβαση προς το δυτικό τμήμα της Εγνατίας οδού. Η κατανομή λοιπόν των μετακινήσεων γίνεται σαφώς καλύτερη και εξυπηρετεί πολύ μεγαλύτερο μέρος του ηπειρωτικού κορμού της χώρας.

Το έργο θα έχει σημαντικές επιπτώσεις τόσο στην περιφερειακή ανάπτυξη όσο και στο εξωτερικό εμπόριο της χώρας. Οι περιοχές τις οποίες ενώνει ο άξονας θα αναπτυχθούν οικονομικά και πολιτιστικά λόγω βελτίωσης της προσπελασιμότητάς

τους, ενώ αναμένεται αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων αλλά και μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης.

Στρατηγικοί δε στόχοι που συμβαδίζουν με την αναβάθμιση του Α1 είναι⁷⁶:

- Η συνύπαρξη και ο συνδυασμός με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, για την καλύτερη δυνατή διάρθρωση του εθνικού συστήματος μεταφορών, από άποψη αποδοτικότητας, συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και αειφόρου ανάπτυξης.
- Η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις μεταφορές και η εξασφάλιση των συνθηκών για τον περιορισμό των ατυχημάτων - ειδικότερα των τροχαίων - σε επίπεδα ανάλογα με εκείνα των άλλων χωρών-μελών της Ε.Ε.
- Η εξασφάλιση άμεσης, ευχερούς και ασφαλούς οδικής πρόσβασης σε νομούς της Στερεάς Ελλάδας, της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Μακεδονίας.
- Η βελτίωση της προσπελασιμότητας, η οποία διευκολύνει την μετακίνηση ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών και, ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την ανάπτυξη επενδύσεων και ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού.
- Οι ωφέλειες μείωσης λειτουργικού κόστους οχημάτων και μείωσης χρόνου ταξιδιού.
- Το σημαντικό κοινωνικό όφελος στα πλαίσια της κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης των οδικών έργων είναι η αναμενόμενη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, σαν αποτέλεσμα των επεμβάσεων που γίνονται.

Αλλά ...

Η Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1999 για τους σκοπούς της ορίζει ως αυτοκινητόδρομο «κάθε οδό η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και η οποία δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες (...) Δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή με λωρίδα για πεζούς.»⁷⁷

Από το 2007 και μέχρι την ολοκλήρωση των έργων το 2015, καταγράφονται με σαφήνεια οι συνέπειες του Α1 στα πρώτα τμήματα όπου αυτός λειτουργήσε, στον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα.

«Ήταν Παρασκευή, προπαραμονή βουλευτικών εκλογών του 2007. Οι πελάτες σχημάτιζαν τις συνήθεις ουρές στο ταμείο. Το προσωπικό δεν προλάβαινε να ξαποστάσει. Όσπου το μεσημέρι η κίνηση αραιώσε. Αναπάντεχα για την ημέρα, την ώρα, την περιοχή. Ο Λεβέντης στον Άγιο Κωνσταντίνο, ένα από τα πιο κομβικά σημεία ανάπαυσης αυτοκινητιστών στο ταξίδι Θεσσαλονίκη - Αθήνα, είχε νεκρώσει. Οι υπάλληλοι σκέφτηκαν ότι κάποιο ατύχημα έκλεισε το δρόμο. Βγήκαν έξω, κοίταξαν

⁷⁶ Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» Δημοσιεύθηκε στο: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/k-odiry-eis-1_XPress.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/01/2021]

⁷⁷ «Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής» Δημοσιεύθηκε στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A31999L0062> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/01/2021]

προς το βουνό, είδαν τα αυτοκίνητα να διατρέχουν την πλαγιά. Η νέα οδός είχε δοθεί στην κυκλοφορία. Λίγους μήνες μετά η επιχείρηση που τους συντηρούσε έκλεισε. Αρκετοί δεν ξαναβρήκαν δουλειά. Η νέα χάραξη μαζί με την περιοχή παρέκαμψε και τις ζωές τους.»⁷⁸



Εικ.22. Τμήμα του Αυτοκινητόδρομου Α1 στο Πέταλο του Μαλιακού. Παράκαμψη Αγίου Κωνσταντίνου. Πηγή: <https://www.metaforespress.gr/autokinitodromoi/στα-543-εκατ-τα-έσοδα-διοδίων-στον-αυτοκι/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 16/01/2021]

IV.2 – Οι απροετοίμαστες τοπικές κοινωνίες

IV.2.1 – Αποτυπώματα στο κοινωνικό περιβάλλον

Το «σκηνικό» στον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα θα αλλάξει κυριολεκτικά μέσα σε μια ημέρα. Πλέον, ο νέος αυτοκινητόδρομος διέρχεται από τους πρόποδες του όρους Κνημής και απομακρύνεται από τις οικιστικές περιοχές.

Οι περιοχές αυτές όπου μέχρι τότε ζούσαν ως «τουριστικοί σταθμοί», από τη μια ημέρα στην άλλη έχασαν όλη την κίνηση του δρόμου. Η οικονομία της ευρύτερης περιοχής θα πληγεί λόγω αυτού σε μεγάλο βαθμό και επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό, πόσο μάλλον εστιατόρια και καφετέριες που, όπως προαναφέρθηκε, επιβίωναν αποκλειστικά με την κίνηση της Εθνικής Οδού, οδεύουν σε οριστική παύση λειτουργίας. Μέχρι πριν λίγα χρόνια η στάση σε αυτές θεωρούνταν από τους οδηγούς μια «ευχάριστη παράδοση». Τώρα πλέον έφτασε να θεωρείται «χάσιμο χρόνου». Οι περιοχές αυτές απώλεσαν την παλιά τους λάμψη και μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες προσφέρουν μια μικρή γεύση από παλαιότερα «μεγαλεία» τους.

⁷⁸ Παπαδόπουλος. Γ., (2012). «Οι ξεχασμένοι της Εθνικής Οδού» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.tanea.gr/2012/10/05/greece/oi-ksexasmenoi-tis-ethnikis-odoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

«Όταν έφυγε η κυκλοφορία ήταν ένα πολύ ξεχωριστό συναίσθημα. Είχαμε βγει όλος ο κόσμος στην πλατεία και κοιτούσαμε τον άδειο δρόμο. Την ημέρα εκείνη, στις αρχές του 2008, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά που κινούνταν από Αθήνα προς Λαμία και το αντίστροφο έπαψαν έπειτα από 47 χρόνια να διέρχονται από την παραλία του Αγίου Κωνσταντίνου και τα γειτονικά Καμένα Βούρλα. Αλλά από την επόμενη ημέρα κιάλας, ξεκίνησαν τα ερωτήματα. Και τώρα τι κάνουμε;»⁷⁹

Το πρώτο και απαραίτητο βήμα για την κατάργηση ενός δρόμου είναι ο αποχαρακτηρισμός του και η μετατροπή του σε κάτι διαφορετικό. Αυτό, εν μέρει μόνο, πραγματοποιήθηκε και για την ΕΟ1 που το όνομά της μετατράπηκε στους χάρτες σε Παλαιά ΕΟ Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Για να γίνει ένα έργο όμως αποδεκτό και να αφομοιωθεί από τον τόπο δεν αρκεί αυτό. Χρειάζονται μελέτες και πόροι.

«Προέβλεψαν νέα εθνική οδό αλλά δεν προέβλεψαν δίκτυο ομβρίων, παράπλευρους δρόμους, να αποχαρακτηριστεί η Ε2 σε Ε3, δηλαδή να γίνει ο δρόμος επαρχιακή οδός και όχι δευτερεύον εθνικό δίκτυο για να μπορεί να γίνει ανάπλαση της παραλιακής περιοχής», αναφέρει ο κ. Συκιώτης, δήμαρχος Μώλου- Αγίου Κωνσταντίνου.

«Όλα έγιναν στο πόδι, για ψηφοθηρικούς λόγους. Δεν ευθύνονται μόνο αυτοί που έκαναν τον δρόμο, αλλά και οι τοπικοί άρχοντες που δεν ενδιαφέρθηκαν ή έδειξαν πολύ ισχνό ενδιαφέρον», εκτιμά ο Ανδρέας Θεολόγου, γενικός διευθυντής της μεγαλύτερης ξενοδοχειακής μονάδας στα Καμένα Βούρλα, που βασιζέται στα ιαματικά νερά της περιοχής, προσφέροντας υπηρεσίες χαλάρωσης στους επισκέπτες.⁸⁰

Στα χρόνια που ακολούθησαν, όσες επιχειρήσεις είχαν συνδέσει τη λειτουργία τους με την Εθνική Οδό σταδιακά έκλεισαν και η τοπική οικονομία δοκιμάστηκε. Το Μοτέλ «Λεβέντη», η πιο εμβληματική επιχείρηση της παραλιακής Φθιώτιδας ήταν και από τις πρώτες που έκλεισαν μετά τη δημιουργία του Α1.

«Ομολογώ ότι δεν το περιμέναμε. Ήταν μια καταστροφή. Κρατήσαμε 6-8 μήνες, αλλά ήταν ραγδαία η πτώση. Είχα 105 εργαζόμενους, ήταν πλήγμα για την περιοχή γιατί ήταν όλοι από Άγιο Κωνσταντίνο και Καμένα Βούρλα», αναφέρει η κ. Λεβέντη.

«Εκεί ήταν και η πρώτη μου δουλειά στα 17 μου. Έπειτα από ένα πολυετές διάλειμμα στην Αθήνα επέστρεψα και πάλι στο πόστο μου, στο ζαχαροπλαστείο της επιχείρησης, λίγο πριν από το λουκέτο. Ήξερα ότι εκεί θα βρω δουλειά. Υπήρχαν πάντα ευκαιρίες στον Λεβέντη», αναφέρει πρώην εργαζόμενη της επιχείρησης, ενώ όπως χαρακτηριστικά τονίζει, οι περισσότεροι συνάδελφοί της από το κλείσιμο της επιχείρησης και έκτοτε δεν αποκαταστάθηκαν επαγγελματικά.

«Τοπικοί παράγοντες μας έταξαν ότι θα προηγουμάσταν σε διαγωνισμούς για δουλειές. Από τα 65 άτομα όμως στο σελφ σέρβις δεν απορροφήθηκε κανείς. Έχω

⁷⁹ Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

⁸⁰ Οπ.πρ.

χάσει κι εγώ δικό μου άνθρωπο στην παλιά Εθνική. Ο νέος δρόμος έπρεπε να φτιαχτεί, αλλά όχι με τόσες απώλειες στην εμπορική ζωή του τόπου».

Λίγα χρόνια μετά, το πρώτο από τα δύο fast food «Λεβέντη» κατεδαφίστηκε και μετατράπηκε σε εξοχικές κατοικίες. Το δεύτερο παραμένει κλειστό. Το κλείσιμο δε αυτό του «Λεβέντη» έδειξε με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο στους επαγγελματίες της Φθιώτιδας, ιδίως σε όσους εξαρτώνταν ή εξαρτώνται ακόμα και σήμερα από την Παλαιά Εθνική Οδό, ποια είναι η αναμενόμενη εξέλιξη αν δεν υπάρχει εκ των προτέρων σχεδιασμός και προγραμματισμός.

Και ενώ οι επιχειρήσεις στις οποίες βασιζόνταν ως τότε οι ντόπιοι, έκλειναν «σαν ντόμινο», «σαν ντόμινο» εξαπλώνονταν και το φαινόμενο της παρακμής. Έξι χρόνια μετά, το υπόλοιπο μισό του Μαλιακού Κόλπου, από τη Στυλίδα μέχρι τις Ράχες, θα βιώσει την ίδια κατάσταση και οι κάτοικοί του θα αντιμετωπίσουν την ίδια τύχη.

Τα Καμένα Βούρλα που κάποτε λόγω της Εθνικής Οδού αποτέλεσαν αρωγό και πρότυπο ανάπτυξης για τις συγκεκριμένες περιοχές, τώρα και πάλι λόγω αυτής, θα γίνουν ο «εφιάλτης» τους, με την τύχη των συγκεκριμένων περιοχών να είναι προδιαγεγραμμένη και μη αποφευκταία, παρά τις προσπάθειες για «ανατροπή».

Πριν από την είσοδο της Στυλίδας βρίσκεται το «222», επιχείρηση που τότε ζούσε από την εξυπηρέτηση της διερχόμενης κίνησης. «Με ανησυχεί πολύ η επόμενη ημέρα. Τον τελευταίο χρόνο ενημερώνουμε συνεχώς τους πελάτες μας για το πώς μπορούν να έρθουν σε εμάς, έχουμε ετοιμάσει και ένα έντυπο που δείχνει πώς θα μας βρουν. Κάνουμε πολύ μεγάλη προσπάθεια αναβάθμισης του εστιατορίου και θα κρατήσουμε χαμηλές τιμές στο καύσιμο, για να δίνουμε στον πελάτη ένα λόγο να έρθει», αναφέρει ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης.

Αντίστοιχες προσπάθειες πραγματοποιεί και ο Εμπορικός Σύλλογος Στυλίδας. «Φέραμε manager από την ΕΣΕΕ (Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας) από την Αθήνα να μιλήσουν στα μαγαζιά, να δούμε πώς θα αντεπεξέλθουμε. Το εσωτερικό χρήμα της αγοράς δεν φθάνει για να επιβιώσουμε», υποστηρίζει ο πρόεδρος του συλλόγου.

Η τοπική κοινωνία παρόλο που ήξερε το μέλλον που είχαν ο Άγιος Κωνσταντίνος και τα Καμένα Βούρλα, δεν γινόταν να προετοιμαστεί κατάλληλα για την επόμενη ημέρα. «Δεν ήθελα να φύγει ο δρόμος, προτείναμε να βυθιστεί και να περνά μέσα από τη Στυλίδα», λέει ο κ. Απόστολος Γκλέτσος, τότε δήμαρχος Στυλίδας, προσθέτοντας πως «Θα μας επηρεάσει δυσμενώς, αλλά τώρα δεν μπορούμε να το αποφύγουμε. Η Στυλίδα δεν είναι τουριστικός προορισμός, αλλά πέρασμα. Αυτό το πέρασμα θα το χάσουμε. Θα το πολεμήσουμε όμως. Θα βάλουμε καλή σήμανση για να ξέρει ο κόσμος πώς θα επισκεφθεί τη Στυλίδα, πώς θα πάει στον Καραβόμυλο στις ταβέρνες. Πιστεύω ότι τελικά το πλήγμα δεν θα είναι μεγάλο»⁸¹.

⁸¹ Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

Οι κάτοικοι στον Καραβόμυλο ωστόσο, δεν συμμερίζονται την αισιοδοξία του πρώην δημάρχου, με τους ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων επί της ΕΟ1 να θεωρούν ότι οι έξοδοι προς και από τον Καραβόμυλο δεν έχουν σχεδιαστεί σωστά, ούτε έχουν σήμανση που να κατευθύνει τους ταξιδιώτες προς την περιοχή.

«Στην υπό παράδοση ΠΑΘΕ με κατεύθυνση προς Αθήνα, υπάρχει πινακίδα με την ένδειξη “Στυλίδα 1000 μέτρα”. Πρέπει να συμπληρωθεί επίσης πινακίδα “ΚΑΡΑΒΟΜΥΛΟΣ”, ώστε ο διερχόμενος οδηγός αν έχει περάσει την προηγούμενη έξοδο από λάθος, να γνωρίζει ότι υπάρχει έξοδος και εκεί προς Καραβόμυλο. Το ίδιο πρέπει να γίνει και στην ΠΑΘΕ με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη και σε όσα αντίστοιχα σημεία έχει παραλειφθεί η ανακατεύθυνση των διερχόμενων προς τον οικισμό»⁸².



Εικ.23. Κατά την τοποθέτηση σήμανσης στον Αυτοκινητόδρομο Α1.

Πηγή: <https://www.youtube.com/watch?v=1S4yUo438U> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/01/2021]

Το βασικότερο πρόβλημα δε, θεωρούν πως είναι τα πλευρικά διόδια που θα δημιουργηθούν στην περιοχή. «Θα σβήσουμε από τον χάρτη. Φεύγοντας ο δρόμος, όλη η περιοχή θα χαθεί», αναφέρουν.

Αντίθετα, ο νέος δήμαρχος του διευρυμένου πλέον Δήμου Μώλου-Αγίου Κωνσταντίνου, κ. Γιάννης Συκιώτης, που «έζησε» την ίδια μετάβαση μερικά χρόνια νωρίτερα, πιστεύει ότι οι αναταράξεις σιγά-σιγά απορροφώνται. «Μετά, το 2009-2010 είδαμε ότι η μετακίνηση της Εθνικής Οδού βοήθησε πολύ τον τόπο γιατί έφυγαν όλα τα φορτηγά μέσα από τα χωριά. Δεύτερον, γίναμε προορισμός που μπορεί να καθίσει κανείς ήσυχα στην παραλία».

⁸² Lamiaereport, (2015). «Που είναι ο Καραβόμυλος στη σήμανση της νέας εθνικής οδού;» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.lamiareport.gr/index.php/kataggelies/item/7551-pou-einai-o-karavolylos-sti-simansi-tis-neas-ethnikis-odoy> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/12/2020]

Συμπληρωματικά, όσο διερχόταν από την περιοχή του Αγίου Κωνσταντίνου η Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, μεσίτης της περιοχής παρατηρούσε ότι υπήρχε ελάχιστο αγοραστικό ενδιαφέρον. Μετά την παράκαμψη όμως υποστηρίζει ότι αυξήθηκαν οι αντικειμενικές αξίες κατά 20%. Πουλήθηκαν δύο οικοπέδα με θέα την Παλαιά Εθνική Οδό και χτίστηκαν τέσσερις πολυκατοικίες με περίπου 40 διαμερίσματα προς πώληση και ενοικίαση.⁸³

Δεν συμμερίζονται όλοι όμως την ίδια άποψη. «Δυστυχώς έγινε ακριβώς το αντίθετο», αναφέρει ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Αγίου Κωνσταντίνου. «Ξεκίνησε η ραγδαία πτώση».

Οι ντόπιοι στήριξαν την οικονομία τους στην Εθνική Οδό και τους ταξιδιώτες της, στα χρόνια που με πρόσημα την ανάπτυξη ο αυτοκινητόδρομος γειτόνευε με τις κατοικίες τους. Ωσπου η νέα χάραξη παρέκαμψε τις εμπορικές τους δραστηριότητες και κομβικά σημεία του παλαιού οδικού δικτύου πέρασαν στη λήθη.

Την ίδια στιγμή, λουκέτο θα αναγκαστούν να βάλουν χιλιάδες μικρές και μεγαλύτερες επιχειρήσεις που μέχρι σήμερα εξυπηρετούσαν τους ταξιδιώτες και ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων θα βρεθεί κυριολεκτικά στον δρόμο, κάτι που αποτελεί ένα ακόμη βαρύτατο πλήγμα στις ήδη ημιθανείς τοπικές οικονομίες.⁸⁴

Σειρά παίρνουν και οι άλλες επιχειρήσεις της Παλαιάς Εθνικής Οδού. Το εστιατόριο «Μακεδονία» με πρατήριο στο 218ο χλμ. (προς Αθήνα), το καφέ «Άρης» με πρατήριο στο 222ο χλμ. (ρεύμα προς Θεσσαλονίκη), το εστιατόριο «Νέα Ρούμελη» στο 218ο χλμ. (προς Θεσσαλονίκη), το πρατήριο στο 210ο χλμ. (προς Αθήνα), το πρατήριο και Goody's στο 210ο χλμ. (προς Θεσσαλονίκη).

«30 περίπου οικογένειες συντηρεί το Μακεδονία. Ζωή χωρίς τον αυτοκινητόδρομο δεν υπάρχει» αναφέρει ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης.

Όλοι οι άνθρωποι που συνέδεσαν την ζωή τους με την Εθνική Οδό θα πρέπει πλέον να αναζητήσουν άλλη λύση για να εξασφαλίσουν τα έσοδά τους. Ιδιοκτήτες καταστημάτων, εργαζόμενοι και προμηθευτές ζουν με τον εφιάλητη της ανεργίας και δεν μπορούν να απολαύσουν το μεγάλο αναπτυξιακό έργο που παραδόθηκε στην κυκλοφορία.

«Το νέο έργο δεν περνά από την πόλη της Στυλίδας, είναι κλειστός αυτοκινητόδρομος όπως τα έργα του ΠΑΘΕ. Κι αν το συνδυάσεις με την παράκαμψη Ροδίτσας, για όλο το Πέταλο του Μαλιακού θα έχουμε ένα κέρδος μισής ώρας. Αλλά το κυριότερο κέρδος είναι η ασφάλεια που παρέχει στον οδηγό» εκτιμά στέλεχος της ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ

⁸³ Παπαδόπουλος, Γ., (2012). «Οι ξεχασμένοι της Εθνικής Οδού» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.tanea.gr/2012/10/05/greece/oi-ksexasmenoi-tis-ethnikis-odoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

⁸⁴ eReportaz Team, (2015). «Κλείνουν χιλιάδες βενζινάδικα και εστιατόρια των Εθνικών Οδών για να δοθούν δώρο στους εργολάβους!» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.ereportaz.gr/klinoun-chiliades-venzinadika-ke-estiatoria-ton-ethnikon-odon-ke-dinonte-doro-stous-ergolavous/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 04/01/2021]

(της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών). «Η ιστορία του Πετάλου του Μαλιακού είναι αιματηρή. Έχουν συμβεί πολύ σοβαρά δυστυχήματα. Πλέον, δεν θα έχουμε τέτοια προβλήματα, όταν βέβαια οι οδηγοί τηρούν τα όρια ταχύτητας» επισημαίνει.

Ο πρώην δήμαρχος της Λαμίας, Γιώργος Κοτρωνιάς, σε επιστολή του στον Υπουργό Υποδομών αλλά και στη Διαρκή Επιτροπή Εμπορίου της Βουλής, διαπιστώνει αντίθετα ότι ο μεγαλύτερος όγκος της κυκλοφορίας πλέον μεταφέρεται λόγω των αυξημένων διοδίων στο επαρχιακό δίκτυο και μέσα σε κατοικημένες περιοχές. Εκτιμά δε ότι η υπέρμετρη αύξηση των διοδίων θα μεταφέρει και νέο όγκο κυκλοφορίας στο απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο και θα δημιουργήσει «ένα νέο Πέταλο του Μαλιακού με εκατόμβη θυμάτων». Στην ίδια επιστολή επίσης, υπογραμμίζει πως «Μόνο με μια ματιά στο χάρτη μπορεί να καταλάβει ο καθένας ότι η πόλη της Λαμίας στραγγαλίζεται λειτουργικά και αναπτυξιακά από το έργο και τα διόδια».⁸⁵

Άλλη είναι όμως η άποψη των κατασκευαστριών εταιρειών τόσο για την επιβολή επιπλέον διοδίων, όσο και για την τοποθέτηση στηθαίων που αποκλείουν την είσοδο και έξοδο στους παράδρομους.

«Στην περίπτωση που κάποιος επιλέξει την άνεση, την ταχύτητα και τις προσφερόμενες υπηρεσίες οδικής ασφάλειας και εξυπηρέτησης ενός κλειστού αυτοκινητοδρόμου, αυτό δεν μπορεί να γίνεται χωρίς αντίτιμο και σίγουρα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να γίνεται με κίνδυνο της οδικής ασφάλειας των χρηστών του αυτοκινητοδρόμου. Για το λόγο αυτό κλείνουν και τα “ανοίγματα” που αποτέλεσαν για χρόνια “σημεία διαφυγής” προς αποφυγή πληρωμής των διοδίων τελών για κάθε ενδιαφερόμενο που απολάμβανε ωστόσο το σύνολο των υπηρεσιών οδικής ασφάλειας, καθώς και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης όπως χώρους προσωρινής στάθμευσης με WC, προκαλώντας ταυτόχρονα τη συνήθη αλλά και μη (σε περίπτωση συμβάντος), φθορά της υποδομής και έχοντας τα ίδια δικαιώματα και την ίδια προτεραιότητα, με όλους τους υπόλοιπους οδηγούς που πλήρωναν κανονικά τα διόδια τέλη.»⁸⁶

Στην κατεύθυνση αυτή, νομοσχέδιο της κυβέρνησης του 2013, ρυθμίζει το πλαίσιο λειτουργίας των υφιστάμενων καταστημάτων εξυπηρέτησης κατά μήκος των υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομων, σύμφωνα με το οποίο καφέ, εστιατόρια, βενζινάδικα και άλλα καταστήματα εξυπηρέτησης που υπάρχουν σε διάφορα σημεία των υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομων, θα συνεχίσουν να λειτουργούν, μέχρι όμως την κατασκευή των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) οι οποίοι προβλέπονται από τις συμβάσεις του 2007.⁸⁷

⁸⁵ «Έντονες αντιδράσεις για ενδεχόμενες αυξήσεις διοδίων στην Κεντρική Ελλάδα» (2013). [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/617497/edones-adidraseis-gia-endehomepnes-auxiseis-diodion-stin-kedriki-ellada> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

⁸⁶ «Αθηνών -Λαμίας: Τέλος οι παράδρομοι -Έκλεισε και το “90”-Τι αναφέρει η “Νέα Οδός”» (2018). [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.ilamia.gr/2018/09/14/athinon-lamias-telos-oi/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

⁸⁷ Σημειώνεται ότι το κλείσιμό τους είχε επιβληθεί με το άρθρο 83 του Νόμου 4313/2013, με τον οποίο κυρώθηκε η νέα συμφωνία του δημοσίου με τους εργολάβους για την επανεκκίνηση των έργων.

Πρέπει να σημειωθεί ωστόσο, ότι στο τμήμα του Πετάλου, στον Α1, όχι μόνο δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί Σ.Ε.Α., παρά μόνο 7 χώροι προσωρινής στάθμευσης – Parking, αλλά υπάρχει και επιπλέον επιβάρυνση κόστους ταξιδιού με δύο νέους μετωπικούς σταθμούς διοδίων της Αγίας Τριάδας και Μαυρομαντήλας και τέσσερις πλευρικούς σταθμούς του Μώλου, του Μπράλου (Θερμοπυλών), της Αγίας Μαρίνας και της Στυλίδας (Καραβόμυλου).



Εικ.24. Πορεία διαμαρτυρίας στον νέο μετωπικό σταθμό διοδίων της Μαυρομαντήλας.
Πηγή: <http://www.gkordis.com/2015/03/2-video.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

Έτσι, με έναν τρόπο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «αριστοτεχνικός», οι εργολάβοι «άρπαξαν τα κλειδιά» από έναν τεράστιο αριθμό επιχειρήσεων, κατά κύριο λόγο πρατήρια καυσίμων αλλά και εστιατόρια διαφόρων τύπων, που βρίσκονταν εκατέρωθεν της εθνικής αρτηρίας, για να τις αντικαταστήσουν με τα λεγόμενα ΚΕΑ (Κέντρων Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών), τα οποία αφ' ενός μεν για τους ίδιους σημαίνουν κέρδη πολλών ακόμη δισεκατομμυρίων από την ίδια την κατασκευή και αφ' ετέρου από τη μετέπειτα εκχώρηση της επιχείρησης σε ιδιώτες ή ομάδες συμφερόντων.

Αναμενόμενο είναι βέβαια πως «αν η νέα χάραξη του οδικού άξονα περνά από τον ίδιο νομό, τότε προκύπτει μια αναδιανομή της ανάπτυξης» αναφέρει ο κ. Σεραφεΐμ Πολύζος, αναπληρωτής καθηγητής αστικής και περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. «Πάντως, θα έπρεπε η Πολιτεία στην περίπτωση που προκαλούνται ζημιές σε μια περιοχή, να δημιουργήσει ένα νομικό καθεστώς ότι θα “επιδοτηθούν” όσοι χάνουν θέσεις εργασίας από μια νέα οδική υποδομή»⁸⁸.

Οι οικονομοτεχνικές μελέτες που γίνονται για την έγκριση των νέων οδικών υποδομών φυσικά και περιλαμβάνουν εκτιμήσεις για τις, προφανείς, θετικές επιδράσεις που έχει ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος στην ασφάλεια, στις

⁸⁸ Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

μεταφορές, στην οικονομία. Δεν μελετούν όμως την επίδραση που θα έχει στη μικρή, τοπική κλίμακα η κατάργηση της παλιάς υποδομής ώστε να υπάρξει πρόβλεψη για τις περιοχές αυτές. Και σαν απόρροια των μαρτυριών που προηγήθηκαν προκύπτει ότι ο εκ των προτέρων ολοκληρωμένος σχεδιασμός ήταν και παραμένει το ζητούμενο.

IV.2.2 – Αποτυπώματα στο δομημένο περιβάλλον

Στο πέταλο του Μαλιακού τα υπέρ και τα κατά της νέας οδικής χάραξης δεν γέρνουν τη ζυγαριά όλων το ίδιο. Τα «κουφάρια» της Παλαιάς Εθνικής Οδού όμως, εντείνουν την εικόνα της υποβάθμισης.

Το πολιτιστικό και ιστορικό περιβάλλον της περιοχής επλήγη αντίστοιχα από τη νέα χάραξη που ακολούθησε ο Αυτοκινητόδρομος στο Πέταλο του Μαλιακού, γεγονός που επηρέασε σημαντικά την κληρονομιά της Φθιώτιδας. Ο νέος οδικός άξονας δεν έρχεται σε επαφή με γνωστά σημεία σημαντικού πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, αλλά ούτε με παραδοσιακούς οικισμούς, που ως τότε έχαιραν της προσοχής των διερχόμενων.

Τα ξενοδοχεία «Ράδιον» και «Θρόνιον» και το υδροθεραπευτήριο «Ασκληπιός» στα Καμένα Βούρλα είχαν ήδη εγκαταλειφθεί. Μετά ωστόσο από αγώνες των φορέων και κατοίκων χαρακτηρίστηκαν διατηρητέα ως μνημεία συνδεδεμένα άρρηκτα με την ιστορία και την κοινωνική, πολεοδομική και πολιτιστική ταυτότητα της λουτρόπολης⁸⁹.



Εικ.25 και 26. Αριστερά: Το ξενοδοχείο Θρόνιον. Δεξιά το υδροθεραπευτήριο Ασκληπιός. Εικόνες εγκατάλειψης. Πηγή: <https://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/οδοιπορικό-στο-ξενοδοχείο-radion-id3266> [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/01/2021]

⁸⁹ Απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/115471/2871/10/02/2009: «Έχουν ρυθμό Bauhaus και Αρχιτέκτων ήταν ο Γ. Μολφέσης. Παρουσιάζουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και είναι αντιπροσωπευτικά δείγματα της αρχιτεκτονικής του Μεσοπολέμου, τα οποία μαζί με ανάλογα κτίσματα της εποχής τους, επηρέασαν αποφασιστικά την πορεία και την εξέλιξη της αρχιτεκτονικής των κτηρίων αυτής της χρήσης, σε μια προσπάθεια των αρχιτεκτόνων να εκφραστούν μέσω των αρχών του μοντέρνου κινήματος.»

Παρόλα αυτά, τίποτα δεν έγινε για την αποκατάσταση και επαναχρησιμοποίησή τους, ενώ πλέον βρίσκονται σε πλήρη εγκατάλειψη. Απορρίμματα, αλλά και δέντρα που φυτρώνουν και «ξεπηδούν» από τα κτήρια, επιδεινώνουν καθημερινά το ενδεχόμενο κατάρρευσής τους. Ο χαρακτηρισμός των κτηρίων ως μνημείων επιβάλλει στο να μην αλλοιωθεί ο χαρακτήρας τους και να μην κατεδαφιστούν. Δεν εγγυάται ωστόσο τη συντήρηση και την προστασία τους.

Μόλις κατευθυνθεί κάποιος προς τα ιαματικά λουτρά των Θερμοπυλών καταλαβαίνει ότι ένα μέρος που κάποτε ήταν πόλος έλξης τουριστών από όλο τον ελλαδικό χώρο, πλέον έχει εγκαταλειφθεί. Ένα κατεστραμμένο πρώην πρατήριο δε, δεν αφήνει σε κάποιον την εικόνα ότι βρίσκεται σε έναν ιστορικό τόπο. Δίπλα στα λουτρά βρίσκεται και ένα παλιό ξενοδοχείο το οποίο για πάρα πολλά χρόνια είχε εγκαταλειφθεί και πλέον καλύπτει τις ανάγκες στέγασης προσφύγων και μεταναστών που έρχονται από τα νησιά⁹⁰.



Εικ.27 και 28. Αριστερά: Εγκαταλελειμμένο πρατήριο βενζίνης στις Θερμοπύλες.

Δεξιά: Ξενοδοχείο στις Θερμοπύλες που έχει παραχωρηθεί για την εγκατάσταση μεταναστών.

Πηγή: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/4065892/poia-eikona-paroysiazeti-simera-to-mnimeio-ton-thermopylon> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/01/2021]

Όσον αφορά το μνημείο των Θερμοπυλών, η νέα χάραξη διέρχεται εκτός του οικισμού, περνώντας πλέον πίσω από το μνημείο. Προοπτικές δε περαιτέρω τουριστικής ανάπτυξης όσον αφορά τον ίδιο τον χώρο του μνημείου δεν φαίνεται να υπάρχουν. Οι ελπίδες έρχονται από μια παραπλήσια κατασκευή, αφού ακριβώς δίπλα από το σύγχρονο μνημείο των Θερμοπυλών χτίστηκε το Κέντρο Ιστορικής Ενημέρωσης Θερμοπυλών (Κ.Ι.Ε.Θ.), με το συγκεκριμένο εγχείρημα να έγινε με πρωτοβουλία του δήμου Λαμιέων, ενώ εγκαινιάστηκε το 2010 στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων «Θερμοπύλια 2010».

⁹⁰ Φιλιππόπουλος, Γ., (2018). «Ποια εικόνα παρουσιάζει σήμερα το μνημείο των Θερμοπυλών» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/4065892/poia-eikona-paroysiazeti-simera-to-mnimeio-ton-thermopylon> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/01/2021]

Η εικόνα του χώρου του μνημείου παραμένει ακόμα καλή, αλλά είναι εμφανής και σε αυτή την περίπτωση η απουσία προστασίας και των μνημείων και των επισκεπτών. Για να περάσει κάποιος από το Λόφο του Κολωνού στο σύγχρονο μνημείο του Λεωνίδα πρέπει να διασχίσει χωρίς κάποια μέριμνα ή σηματοδότηση την Παλαιά Εθνική, με δική του ευθύνη. «Και μαζί με αυτούς υπάρχουν και οι μετανάστες με τις αποσκευές τους στην πλάτη οι οποίοι με τα πόδια επιχειρούν να φτάσουν στον όποιο προορισμό τους, προσπαθώντας να νικήσουν τους δικούς τους Εφιάλτες»⁹¹.

Εγκαταλελειμμένο βρίσκεται και το μνημείο του Διάκου στην Αλαμάνα, χαμένο μέσα στα δέντρα και στους θάμνους. Από την κατασκευή του Α1 και μετά, δεν έχουν ακόμη τοποθετηθεί πινακίδες αναγγελίας ούτε ιστορικού ούτε και τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως υπήρχαν στην Παλαιά Εθνική Οδό.

Η αδυναμία του κρατικού μηχανισμού να χρηματοδοτήσει τη συντήρηση των κτηρίων και των ευρύτερων περιοχών των μνημείων έχει σαν αποτέλεσμα αυτά να εξακολουθούν να υποβαθμίζονται και να λειτουργούν σαν εστίες μόλυνσης στην περιοχή. Πολλοί είναι αυτοί που τάχθηκαν κατά της κήρυξής τους, επικαλούμενοι την παραπάνω κατάσταση. Σε κάθε περίπτωση όμως, τα μνημεία αυτά αποτελούν μια ζωντανή ιστορία των περιοχών του Πετάλου που υποβαθμίζεται καθημερινά.

IV.3 – Η αξιολόγηση της «αναβάθμισης» με αριθμούς

Σύμφωνα με τους μελετητές, το σύνολο των έργων της αναβάθμισης της ΕΟ1 δεν θα επιβάρυνε σημαντικά την ατμόσφαιρα των οικισμών της εκάστοτε περιοχής, αλλά ούτε και το συνολικότερο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της άμεσης και ευρύτερης περιοχής του Κόλπου. Ακόμη, το έργο της βελτίωσης δεν υπολογιζόταν να προκαλέσει αλλαγές στο μικροκλίμα της περιοχής, αφού η γεωμορφολογία του Πετάλου δεν τροποποιείται σημαντικά από αυτό⁹².

Η χάραξη όμως του Α1 στο Πέταλο του Μαλιακού διασχίζει κάθετα την περιοχή Natura «Κουιάδα και Εκβολές Σπερχειού – Μαλιακός κόλπος» με κωδικό GR2440002, από τη χιλιομετρική θέση 201+000 μέχρι τη θέση 210+000 και συμπίπτει με το όριο της προστατευόμενης περιοχής σε μήκος πολλών χιλιομέτρων, ήτοι από τη χιλιομετρική θέση 176+000 έως την 201+000 και από τη θέση 210+000 έως την 240+963. Γειτνιάζει επίσης με την περιοχή Natura «Υγρότοπος Εκβολών (Δέλτα) Σπερχειού», με κωδικό GR2440005 και είναι εν επαφή με την περιοχή Natura «Όρος Καλλίδρομο» με κωδικό GR2440006⁹³.

⁹¹ Φιλιππόπουλος, Γ., (2018). «Ποια εικόνα παρουσιάζει σήμερα το μνημείο των Θερμοπυλών» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/4065892/poia-eikona-paroysiazeti-simera-to-mnimeio-ton-thermopylon> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/01/2021]

⁹² Αργυρόπουλος & ΓΑΜΜΑ-4 ΕΠΕ, (2004) [online]. Διαθέσιμο στο: <https://www.gamma4.gr/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

⁹³ Πασχάλη – Μάνου, Κ. «Η περιβαλλοντική διάσταση του έργου της διπλής ζεύξης του Μαλιακού». Ημερίδα: Διπλή ζεύξης Μαλιακού Κόλπου, Enviropian Α.Ε. Διαθέσιμο στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_pashali.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/02/2021]

Βέβαια, η διέλευση ενός κύριου οδικού άξονα από την συγκεκριμένη περιοχή δεν αποτελεί καινούργιο γεγονός για το φυσικό της περιβάλλον, αφού μέχρι και σήμερα από την περιοχή διέρχεται το υφιστάμενο τμήμα της Παλαιάς Εθνικής Οδού.



Εικ.29. Η χάραξη του Α1 (τμήμα του Ε75) στα όρια της περιοχής Natura 2000 (περιοχή με διαγράμμιση).
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Ωστόσο, όπως αναφέρεται σε μελέτη του ΤΕΕ Ανατολικής Στερεάς, η ανακατασκευή του τμήματος της Εθνικής Οδού υπήρξε πηγή πολλών κακών και πρωτίστως περιβαλλοντικής επιβάρυνσης μιας κατά τα άλλα προστατευμένης περιοχής, αφού κόπηκαν οι προστατευτικοί για τη θάλασσα καλαμιώνες και απορρίφθηκαν στη θάλασσα επιβλαβείς χημικές ουσίες που χρησιμοποιούνται για τη στερεοποίηση του σκυροδέματος και μπάζα⁹⁴.

Κατά τη φάση λειτουργίας του έργου η νέα χάραξη αναμενόταν να έχει σημαντικές θετικές επιδράσεις στους οικισμούς της περιοχής. Οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του έργου εντοπίζονται αρχικά στη σημαντική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου και κατά συνέπεια στη μείωση της έντασης των οχλήσεων στην κοινωνική ζωή των οικισμών από τους οποίους διερχόταν μέχρι σήμερα η ΕΟ1, αφού ο Α1 διέρχεται πια σε μεγαλύτερη απόσταση από αυτούς.

⁹⁴ Ψαρρού, Ν., (2012). «Μαλιακός Κόλπος: Μια θάλασσα που πεθαίνει;». [online] Διαθέσιμο στο: <https://stilida.com/periballon/oikologia/maliakos-kolposmia-8alassa-rou-peθainei/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Επιπλέον, οι μετακινήσεις πια γίνονται με μεγαλύτερη ασφάλεια, με δύο λωρίδες ανά κυκλοφορία και τσιμεντένιο στηθαίο στη μέση, ωστόσο η χρέωση των επιπλέον διοδίων στον Αυτοκινητόδρομο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τη χρήση του Α1 από πολλούς ταξιδιώτες και επαγγελματίες.

Παρόλο που ο Αυτοκινητόδρομος εγγυάται ασφάλεια κατά τις μετακινήσεις, με οχήματα της Κεντρικής Οδού σε 24ωρη βάση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε οδηγούς που αντιμετωπίζουν κάποιο πρόβλημα ή έχουν ακινητοποιηθεί τα οχήματά τους επί της οδού, μεταφέροντάς τα σε ασφαλές σημείο, ο «παλιός» εξασφαλίζει άμεση οικονομία, χωρίς πληρωμή διοδίων και έμμεση στα πετρέλαια.

Ένας εξίσου σημαντικός λόγος αποφυγής του, είναι πως το καινούργιο τμήμα της παράκαψης της Στυλίδας είναι ιδιαίτερα ανηφορικό και από τις δυο πλευρές, που συνεπάγεται ακόμα μεγαλύτερη κατανάλωση στα καύσιμα. Από την πλευρά της Λαμίας προς Λάρισα το πρόβλημα εντοπίζεται μετά τα διόδια μέχρι το πρώτο τούνελ, ενώ από την άλλη πλευρά, από Λάρισα προς Λαμία, ο ανήφορος είναι μεγαλύτερος και εκεί τα φορτωμένα οχήματα σημειώνουν αυξημένη κατανάλωση⁹⁵.

Φυσικά, αν το πρώτο κριτήριο επιλογής της διαδρομής είναι η ασφάλεια κατά τη διάρκεια του δρομολογίου, τότε ο Α1 είναι μονόδρομος. Βέβαια, μετά τη λειτουργία του και ο βαθμός επικινδυνότητας της παλαιάς οδού είναι πλέον μειωμένος, αφού τα οχήματα που την επιλέγουν είναι σαφώς λιγότερα. Αν από την άλλη, το κριτήριο είναι καθαρά οικονομικό, τότε με την Παλαιά Εθνική Οδό το κόστος διοδίων και τα καύσιμα που θα καταναλώσει το όχημα θα είναι μειωμένα, οπότε το κέρδος αυξάνεται.

Μαζί με τις οικονομικές παραμέτρους, που παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ψυχολογία του ταξιδιώτη και συμβάλλουν στην μετέπειτα αξιολόγηση του Α1 ως επιτυχημένη ή μη χάραξη, δεν υπολογίστηκαν ούτε οι κοινωνικές διαστάσεις που πήρε η νέα χάραξη, ήδη από την αρχή της λειτουργίας της.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο σημείο αυτό έχει η παρουσίαση στατιστικών στοιχείων που αφορούν τον τριτογενή τομέα παραγωγής, ο οποίος σύμφωνα με τις μαρτυρίες που προηγήθηκαν⁹⁶ φαίνεται ότι επλήγη σημαντικά. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα δε (Πίν.3), παρουσιάζεται και ως ο δυναμικότερος της περιοχής μελέτης, αφού συγκεντρώνει και τον μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων.

⁹⁵ Μαυρομύτης, Π., (2016). «Αυτοκινητόδρομος Στυλίδας: Σύγκριση παλαιάς και νέας διαδρομής» Διαθέσιμο στο: <https://troxoikaitir.gr/article/334/aytokinitodromos-stylidas-syngkrisi-palaias-kai-neas-diadromis> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/02/2021]

⁹⁶ Βλ. Κεφάλαιο IV.2.1 – Αποτυπώματα στο κοινωνικό περιβάλλον.

	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας
Σύνολο Π.Ε. Φθιώτιδας	21,10%	18,90%	60%
Δήμος Λαμίας	9,30%	18,80%	71,90%
Δήμος Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου	28%	16,20%	55,80%
Δήμος Στυλίδας	33,60%	18,20%	48,20%

Πίν. 3. Ποσοστό απασχόλησης ανθρώπινου δυναμικού ανά παραγωγικό τομέα για το έτος 2011.
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Ακολουθώντας το πρότυπο των Καμένων Βούρλων, αλλά και εξαιτίας της αυξημένης τουριστικής δραστηριότητας λόγω της Παλαιάς Εθνικής Οδού που διέσχιζε κατά μήκος τις επιμέρους περιοχές του Πετάλου, προκύπτει ότι το σύνολο των περιοχών της Φθιώτιδας στηρίζεται οικονομικά στον τουρισμό, ενώ στη βάση αυτή οι ντόπιοι ανέπτυξαν τόσο τον ξενοδοχειακό τομέα, όσο και τον τομέα της εστίασης. Με την ολοκλήρωση του Α1 όμως, αυτοί οι τόσο σημαντικοί τομείς για την Π.Ε., φαίνεται να φθίνουν.

	Ξενοδοχεία	Δωμάτια	Κλίνες
Γενικό σύνολο Ελλάδας	8.689	339.540	644.898
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	1.261	49.127	92.419
Π.Ε. Φθιώτιδας	181	4.253	8.033

Πίν. 4α. Ξενοδοχειακό δυναμικό κατά κατηγορία για το έτος 2003.
Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας, ίδια επεξεργασία

	Ξενοδοχεία	Δωμάτια	Κλίνες
Γενικό σύνολο Ελλάδας	9.873	425.973	835.773
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	527	15.496	29.728
Π.Ε. Φθιώτιδας	121	2.898	5.555

Πίν. 4β. Ξενοδοχειακό δυναμικό κατά κατηγορία για το έτος 2018.
Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας, ίδια επεξεργασία

Όπως προκύπτει από τους παραπάνω πίνακες, το σύνολο του ξενοδοχειακού δυναμικού της Φθιώτιδας έχει μειωθεί αισθητά. Φυσικά στο διάστημα από το 2003, οπότε και πραγματοποιήθηκε η πρώτη έρευνα από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας, μέχρι και το 2018, την Π.Ε. Φθιώτιδας, όσο και το σύνολο της χώρας, επηρέασε σημαντικά η οικονομική κρίση που μεσολάβησε. Παρόλα αυτά, αν τα στατιστικά αποτελέσματα συνδυαστούν με τις προαναφερθείσες μαρτυρίες των

ντόπιων επιχειρηματιών, τότε ένα μεγάλο μέρος της πτώσης οφείλεται και στην αναβάθμιση της Εθνικής Οδού.

Αντίστοιχα αποτελέσματα προκύπτουν και από τους πίνακες 5α και 5β που αναγράφουν συνδυαστικά αποτελέσματα σχετικά με τις δραστηριότητες παροχής καταλυμάτων και υπηρεσιών εστίασης. Όπως παρουσιάζεται για την Π.Ε. Φθιώτιδας η πτωτική τάση τόσο του αριθμού νομικών μονάδων, όσο και του κύκλου εργασιών που σχετίζεται με αυτές είναι εμφανής. Ο τριτογενής λοιπόν τομέας που τόσα χρόνια στήριζε τους κατοίκους της περιοχής μελέτης, πλέον ολοένα και αποδυναμώνεται.

	Αριθμός νομικών μονάδων	Κύκλος εργασιών (σε χιλιάδες €)	Αριθμός απασχολούμενων
Γενικό σύνολο Ελλάδας	120.123	10.581.278	358.106
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	6.965	333.852	14.379
Π.Ε. Φθιώτιδας	1.680	82.182	3.537

Πίν. 5α. Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης για το έτος 2011.
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

	Αριθμός νομικών μονάδων	Κύκλος εργασιών (σε χιλιάδες €)	Αριθμός απασχολούμενων
Γενικό σύνολο Ελλάδας	109.967	10.778.604	521.576
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	6.083	232.518	16.967
Π.Ε. Φθιώτιδας	1.423	56.439	4.254

Πίν. 5β. Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης για το έτος 2016.
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Ενδιαφέρον ωστόσο παρουσιάζει το γεγονός ότι παρά τη μείωση του αριθμού νομικών μονάδων και του κύκλου εργασιών, ο αριθμός των απασχολούμενων για το διάστημα 2011-2016 παρουσιάζει αύξηση, γεγονός που πιθανόν να οφείλεται σε άλλους παράγοντες που αφορούν απασχόληση μεγαλύτερου ποσοστού μεταναστών, χαμηλότερων αμοιβών κτλ.

Όσον αφορά τον συνολικό αριθμό των απασχολούμενων και των ανέργων που εντοπίζονται στο Πέταλο του Μαλιακού, στους δήμους του Αγίου Κωνσταντίνου και της Στυλίδας, το διάστημα 2001-2011 καταγράφεται μείωση των πρώτων και αύξηση των δεύτερων. Για τον δήμο Αγίου Κωνσταντίνου, συμπεραίνεται ότι η κατασκευή του Α1 είχε επίπτωση στον αριθμό απασχολούμενων, καθώς το 2011 οι παρακάμψεις

του συγκεκριμένου τμήματος είχαν ήδη δοθεί στην κυκλοφορία και οι πρώτες επιχειρήσεις είχαν αρχίσει να κλείνουν.

	Οικονομικά ερνεργοί						Οικονομικά μη ενεργοί
	Σύνολο οικονομικώς ενεργών	Απασχολούμενοι			Άνεργοι		
		Σύνολο απασχολούμενων	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας		Τριτογενής Τομέας	
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	222.696	198.114	46.668	49.342	89.453	24.582	282.670
Π.Ε. Φθιώτιδας	68.129	61.208	19.018	11.431	26.934	6.921	85.936
Δήμος Λαμιέων	25.195	22.208	1.980	4.799	13.738	2.987	30.766
Δήμος Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου	5.636	5.053	1.824	904	1.955	583	7.009
Δήμος Στυλίδας	6.075	5.497	2.433	1.083	1.843	578	6.917

Πίν. 6α. Οικονομικά ενεργό και μη ενεργό δυναμικό για το έτος 2001.

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

	Οικονομικά ερνεργοί						Οικονομικά μη ενεργοί
	Σύνολο οικονομικώς ενεργών	Απασχολούμενοι			Άνεργοι		
		Σύνολο απασχολούμενων	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας		Τριτογενής Τομέας	
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	217.278	175.972	30.495	42.463	103.014	41.306	330.112
Π.Ε. Φθιώτιδας	60.535	49.322	10.389	9.318	29.615	11.213	97.696
Δήμος Λαμιέων	30.266	24.326	2.267	4.562	17.497	5.940	45.049
Δήμος Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου	4.479	3.655	1.023	593	2.039	824	7.611
Δήμος Στυλίδας	4.876	3.975	1.334	725	1.916	901	7.874

Πίν. 6β. Οικονομικά ενεργό και μη ενεργό δυναμικό για το έτος 2011.

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Μετά τη βελτίωση και του βόρειου τμήματος του Πετάλου του Μαλιακού ωστόσο, λόγω της έλλειψης στατιστικών στοιχείων, δεν είναι δυνατή η καταγραφή της

εξελικτικής πορείας των ανωτέρω δεδομένων. Από τις απόψεις όμως που προηγήθηκαν, τα πιθανά αποτελέσματα φαντάζουν ιδιαίτερα αποθαρρυντικά.

Όσον αφορά τα στατιστικά στοιχεία, δεν μπορούν να παραλειφθούν τα αποτελέσματα του βασικότερου λόγου για τον οποίο προτάθηκε και πραγματοποιήθηκε η αναβάθμιση της ΕΟ1, των τροχαίων ατυχημάτων του «φονικού Πετάλου».

Φύση και βαθμός ατυχήματος											
	Σύνολο		Θανατηφόρα					Προκαλέσαντα τραυματισμούς			
	Ατυχή- ματα	Παθόντα πρόσωπα	Συνέπεια τούτων					Συνέπεια τούτων			
			Ατυχή- ματα	Νεκροί	Τραυματίες			Ατυχή- ματα	Τραυματίες		
					Σύνολο	Βαρέως	Ελαφρώς		Σύνολο	Βαρέως	Ελαφρώς
Σύνολο Ελλάδας	16.809	24.093	1.438	1.634	1.119	321	798	15.371	21.340	2.287	19.053
Π.Ε. Φθιώτιδας	281	510	50	61	90	23	67	231	359	72	287
Δήμος Λαμιέων	97	189	16	21	28	10	18	81	140	21	119
Δήμος Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου	34	59	7	7	5	3	2	27	47	7	40
Δήμος Στυλίδας	33	46	8	8	8	1	7	25	30	11	19

Πίν. 7α. Οδικά τροχαία ατυχήματα, ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος για το έτος 2002.

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Φύση και βαθμός ατυχήματος											
	Σύνολο		Θανατηφόρα					Προκαλέσαντα τραυματισμούς			
	Ατυχή- ματα	Παθόντα πρόσωπα	Συνέπεια τούτων					Συνέπεια τούτων			
			Ατυχή- ματα	Νεκροί	Τραυματίες			Ατυχή- ματα	Τραυματίες		
					Σύνολο	Βαρέως	Ελαφρώς		Σύνολο	Βαρέως	Ελαφρώς
Σύνολο Ελλάδας	10.848	14.002	679	731	321	67	254	10.169	12.950	639	12.311
Π.Ε. Φθιώτιδας	150	197	11	14	4	3	1	139	179	15	164
Δήμος Λαμιέων	75	97	5	6	1	1	0	70	90	3	87
Δήμος Μώλου - Αγ. Κωνσταντίνου	9	11	0	0	0	0	0	9	11	1	10
Δήμος Στυλίδας	16	25	3	5	1	0	1	13	19	1	18

Πίν. 7β. Οδικά τροχαία ατυχήματα, ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος για το έτος 2017.

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στα οποία είχε εμπλακεί μεγάλος αριθμός τόσο κατοίκων της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, όσο και της χώρας γενικότερα, φαίνεται ότι έχει μειωθεί αισθητά με την νέα χάραξη. Αισθητά μειωμένα είναι τα ατυχήματα που αφορούν όχι μόνο στην Π.Ε. Φθιώτιδας αλλά και σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο, για τον οποίο ως τότε η ΕΟ1 στο Πέταλο του Μαλιακού συνιστούσε μια «μαύρη

σελίδα». Έτσι, ένας από τους κυριότερους λόγους κατασκευής του Α1, έχει επιτευχθεί.

Παρόλα αυτά, σημειώνεται ότι πλέον προσφέρεται η δυνατότητα στους οδηγούς να αναπτύξουν μεγαλύτερες ταχύτητες με πιθανή την πρόκληση ατυχημάτων. Ωστόσο, αυτό μπορεί να αποφευχθεί με την συνέχιση των μέτρων αστυνόμευσης και παρακολούθησης της ταχύτητας των οχημάτων, που μέχρι σήμερα εφαρμόζονται στο τμήμα αυτό του άξονα.

Συμπληρωματικά, επίσης επισημαίνεται πως καθημερινά σημαντικό ποσοστό των κατοίκων της περιοχής μετακινείται για λόγους εργασίας αλλά και για άλλους λόγους όπως εκπαίδευση και ψυχαγωγία, χρησιμοποιώντας όμως την Παλαιά Εθνική, λόγω του κόστους των διοδίων.

Σε κάθε περίπτωση οι παραπάνω στατιστικές έρευνες δεν διεξήχθησαν με σκοπό την θετική ή μη αξιολόγηση του έργου της αναβάθμισης της ΕΟ1 και τα αποτελέσματά τους μπορούν μεν, αλλά μόνο έμμεσα, να συνδυαστούν με τον Α1 και πάντα σε συσχέτιση με τον τρόπο με τον οποίο βίωσαν την επόμενη μέρα οι άμεσα εμπλεκόμενοι, δηλαδή οι κάτοικοι της περιοχής.

Από την προηγηθείσα παράθεση και αξιολόγηση των δεδομένων, εξάγονται τεκμηριωμένα συμπεράσματα τόσο για τον χαρακτήρα του συγκεκριμένου αναπτυξιακού έργου και της επιρροής του, όσο και των σύνθετων και πολυεπίπεδων επιπτώσεων των οδικών μεταφορικών έργων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

V.1 – Χωρικές και κοινωνικές μεταλλάξεις

V.1.1 – Στο βωμό της ανάπτυξης

Η Παλαιά Εθνική Οδός παρουσιάστηκε στις τοπικές κοινωνίες ως ο «μεσσίας» που θα φέρει την ανάπτυξη στις περιοχές του Μαλιακού, θα τις ανακατευθύνει παραγωγικά και θα συμβάλει στη γνωριμία τους με τον, ως τότε άγνωστο για τις περισσότερες από αυτές, τομέα του τουρισμού. Μετά από την κατασκευή της, συντελέστηκε εκείνη η πρώτη σημαντική αύξηση του πληθυσμού στις περιοχές του Πετάλου, ως αποτέλεσμα της μετακίνησης από τα ορεινά χωριά προς το πλέον κερδοφόρο και αναπτυξιακό Πέταλο.

Ο οδικός άξονας προσέλκυσε ανθρώπους όπου μέχρι τότε ζούσαν αποκλειστικά από τις γεωργικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες, φέρνοντάς τους σε επαφή με μια παντελώς άγνωστη για αυτούς ασχολία. Ωστόσο, μερικώς απομακρύνθηκαν από τις δραστηριότητες του πρωτογενή και του δευτερογενή τομέα που ασκούσαν έως τότε και εισχώρησαν στον «ασταθή» τουριστικό κλάδο, ενώ παρόλες τις λιγοστές τους γνώσεις κατάφεραν, με όποια μέσα διέθεταν, να εξυπηρετήσουν τον ολοένα και αυξανόμενο αριθμό επισκεπτών. Η χαρακτηριστική κατοικία του '70 και του '80 που έχει ήδη περιγραφεί, με τα πολλά ενοικιαζόμενα δωμάτια, ήταν μια πρώτη προσπάθειά τους, τουριστικής επιχειρηματικότητας.

Χωρίς να τους έχει δοθεί καμία κατεύθυνση από την πολιτεία, πέραν του «ήρθε η ώρα να αναπτυχθούν τουριστικά τα ως τώρα παρθένα εδάφη», οι ντόπιοι, αγνοώντας τους κινδύνους ενός άγνωστου και νέου εγχειρήματος, επένδυσαν σε αυτό που έμοιαζε πολλά υποσχόμενο και κατάφεραν να μετατρέψουν σταδιακά την περιοχή τους σε τουριστικό σταθμό. Αλλά αυτή η ταχύτατη ανταπόκρισή τους στο «αναπτυξιακό» κάλεσμα της πολιτείας, οδήγησε τελικά στο να μην πραγματοποιηθεί σωστά η προσαρμογή τους στο νέο περιβάλλον, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί μαζί τους «η σκληρή νοστροπία του χωριού».

Για χάριν της Εθνικής Οδού και του πρόσκαιρου τουρισμού που τους προσέφερε, θυσίαζαν μια φημισμένη λουτρόπολη για να εξυπηρετήσουν τις παροδικές ανάγκες των τουριστών, με τις τριγύρω πόλεις και χωριά να σπεύδουν άρδην να μιμηθούν το νέο τουριστικό «πρότυπο» που αναπτυσσόταν στα Καμένα Βούρλα. Το ευκαιριακό χρήμα που απλόχερα τους χάριζε μια τεχνητή οδική κατασκευή, αντικατέστησε τα σίγουρα και μακροχρόνια οφέλη από τα φυσικά κάλλη μιας προστατευόμενης περιοχής, που την κάνουν να ξεχωρίζει από τις υπόλοιπες και το σημαντικότερο, είναι και θα είναι πάντα εκεί.

Η ανεξέλεγκτη δημιουργία και επέκταση ξενοδοχειακών και άλλων τουριστικών επιχειρήσεων, με σκοπό την εξυπηρέτηση της τουριστικής ανάπτυξης, δίχως φροντίδα για την αισθητική και αρχιτεκτονική, οδήγησε και στην αισθητική υποβάθμιση των παράκτιων αυτών περιοχών.

Η Παλαιά Εθνική Οδός κατέστησε μια λουτρόπολη όπως τα Καμένα Βούρλα, με υπόβαθρο εξαιρετικά κατάλληλο για την ανάπτυξη του τουρισμού, σε μια περιοχή

που δε διαφέρει σε τίποτα από τις υπόλοιπες παραθαλάσσιες της επαρχίας. Στα μάτια των τουριστών ο οικισμός των Ραχών δεν είχε τίποτα να ζηλέψει από την λουτρόπολη. Οι περιοχές του Πετάλου αντιμετωπίζονται σαν μια σειρά μικρότερων ή μεγαλύτερων πόλεων και οικισμών, χωρίς ουσιαστική ταυτότητα, με παρόμοιες τουριστικές εγκαταστάσεις, που τους προσέφεραν ακριβώς το ίδιο αγαθό, την ξεκούραση στο ταξίδι τους.

Η μη προσδοκώμενη κατακόρυφη αύξηση των τουριστών στην περιοχή, οδήγησε και στη μη βιώσιμη εκμετάλλευση των φυσικών της πόρων, με την υπέρμετρη άντληση πόσιμου νερού, όπως συνέβη στην περίπτωση των Ραχών μετά την μετατροπή τους σε τουριστικό θέρετρο, καθώς και τη μείωση των αποθεμάτων αλιείας.

Και οι επόμενες γενιές δεν αντιλήφθηκαν ποτέ αυτά τα ουσιαστικά προβλήματα που εγείρονταν από τις λάθος αποφάσεις στις οποίες στηριζόταν ως τότε η ανάπτυξη των περιοχών τους. Προσκολλήθηκαν στις παλαιότερες απόψεις που, ναι μεν φαίνονταν να λειτουργούν, είχαν όμως τελικά την αναμενόμενη εξέλιξη. Επιπροσθέτως και η χαρακτηριστική απαθής στάση των τοπικών αρχόντων, η οποία σε καμία περίπτωση δεν βοήθησε στην σωστή καθοδήγηση και εξέλιξη της τοπικής κοινωνίας με γνώμονα τον τουρισμό.

Τα προβλήματα αυτού του «προτύπου» ζωής που οι ίδιοι οι κάτοικοι των περιοχών του Πετάλου είχαν «βαφτίσει» ανάπτυξη, είχαν αρχίσει να διαφαίνονται ήδη από το 2000 περίπου, οπότε και γίνονταν συζητήσεις για την αναβάθμιση της ΕΟ1. Οι κάτοικοι όμως είχαν συνδέσει την καθημερινότητά τους με τον οδικό άξονα και ως τότε παρέμενε βαθιά ριζωμένη η εντύπωση ότι τίποτα και κανείς δεν θα άλλαζε το τοπίο που είχαν δημιουργήσει. Την «τεχνητή ευλογία» της ΕΟ1 την μετέτρεψαν σε «μονοκαλλιέργεια», αφού έμμεσα και μέσω του τουρισμού που τους προσέφερε, αυτοί έχτιζαν ένα αναπτυξιακό γίγνεσθαι μέσα από το οποίο τελικά θράφηκαν πολλές γενιές. Με τη διαπίστωση όμως πως το επίκτητο δεν θα είναι και μόνιμο, ακολούθησε θύελλα αντιδράσεων από τους φορείς της Φθιώτιδας, οι οποίοι εξέφραζαν φόβους για τον οικονομικό μαρασμό της περιοχής τους. Οι φόβοι αυτοί πήραν τελικά μορφή και υπόσταση και ονομάστηκαν Αυτοκινητόδρομος Α1.

«Ο δρόμος είναι σαν ένα κοπάδι με ψάρια κι εσύ με μια βάρκα. Όταν αυτό φύγει από σένα, όλα θα είναι λιγότερα και πιο φτωχά».

Παναγιώτης Τζούνης
Ιδιοκτήτης επιχείρησης στη Στυλίδα

Με τη σύγχρονη χάραξη της Εθνικής Οδού θα πρέπει να βγει κανείς από την έξοδο του Αγίου Κωνσταντίνου, των Καμένων Βούρλων ή των Θερμοπυλών για να τα επισκεφθεί. Η εύκολη πρόσβαση και η πλεονεκτική θέση που η ΕΟ1 τους είχε προσδώσει σε σχέση με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της

Θεσσαλονίκης, έγιναν πλέον παρελθόν και τα αποτελέσματα της υποβάθμισης από την κατασκευή του Α1 γίνονταν εμφανή σε όλες τις περιοχές στο Πέταλο που ως τότε διέσχιζε η ΕΟ1, κάνοντάς τες τελικά ολοένα και πιο ανταγωνιστικές μεταξύ τους.

V.1.2 – Αντιμέτωποι με νέα δεδομένα

Μετά το 2007, την οικονομική συρρίκνωση των περιοχών του νότιου Πετάλου επιχείρησαν να εκμεταλλευτούν οι περιοχές στο βόρειο τμήμα του Μαλιακού, οι οποίες δεν είχαν δεχτεί ακόμη τις αλλαγές του νέου οδικού άξονα. Η έστω και προσωρινή, εξακολούθηση της χρήσης της ΕΟ1 ως κύρια οδική αρτηρία στο βόρειο Πέταλο, δημιούργησε ακόμη μεγαλύτερες «αναπτυξιακές» εντάσεις στις περιοχές όπου είχε ήδη λειτουργήσει ο Α1.

Το φαινόμενο αυτό δε, εντάθηκε το 2010 με το Νόμο 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης»⁹⁷. Το «σχέδιο Καλλικράτης» ξεκίνησε με την αρχή του επόμενου έτους και στην ουσία αναπροσάρμοζε τις διοικητικές διαιρέσεις της χώρας. Στη Δημοτική Ενότητα (Δ.Ε.) Καμένων Βούρλων, όπου μέχρι πρότινος περιλάμβανε τις κοινότητες Καμένων Βούρλων, Καρυάς, Καινουρίου, Ρεγγίνιου, Νέο Θρόνιο και Αγίας Αικατερίνης, θα προστεθούν οι Δ.Ε. Αγίου Κωνσταντίνου και Μώλου και θα διαμορφωθεί ο νέος διευρυμένος δήμος Μώλου – Αγίου Κωνσταντίου με έδρα τα Καμένα Βούρλα.

Ωστόσο, με το νέο διευρυμένο αυτό δήμο, η συγχώνευση τριών κοινοτήτων με διαφορετικό χαρακτήρα και ανάγκες, έφερε στο προσκήνιο αρκετά, ως τότε υποβόσκοντα, προβλήματα. Αν αναλογιστεί κανείς ότι προβλήματα δημιουργήθηκαν ακόμα και για το όνομα του νέου Δήμου, τότε γίνεται ξεκάθαρο ότι τα σημαντικά ζητήματα θα περνούσαν από «τρικυμία» για να βρεθεί λύση⁹⁸.

Τα Καμένα Βούρλα είναι λουτρόπολη με κατεχοχόν τουριστικό χαρακτήρα, ο Άγιος Κωνσταντίνος θεωρείται και αυτός τουριστικής σημασίας με κύριο γνώρισμα όμως το λιμάνι όπου ξεκινούν δρομολόγια πλοίων για τα νησιά των Σποράδων και ο Μώλος, που δεν είναι τουριστικής σημασίας και χαρακτηριζόταν ως αγροτική κοινότητα. Με το ταμείο του δήμου σε δυσχερή θέση και με τις τοπικιστικές αντιπαραθέσεις να εντείνονται, είναι πλέον δύσκολο να πραγματοποιηθεί κάποιο έργο ανάπτυξης χωρίς να θιγεί μια από τις γειτονικές κοινότητες. Ο νέος δήμος έφτασε να λειτουργεί ως μια επιπλέον τροχοπέδη μαζί με την αναβάθμιση της Εθνικής Οδού, όχι μόνο για την εξέλιξη των Καμένων Βούρλων, αλλά και όλων των κοινοτήτων που συγχωνεύτηκαν, από τη στιγμή που, και εδώ, δεν υπήρξε μια ολοκληρωμένη στρατηγική που να αξιοποιεί τις διαφορετικές ποιότητες που προέκυψαν, στο πλαίσιο μιας ενωτικής προσέγγισης.

⁹⁷ Τέθηκε σε λειτουργία με το Φ.Ε.Κ. 87/Α/2010.

⁹⁸ Σελτσιώτης, Π., (2016). «Ιστορικές “μεταλλάξεις” μιας λουτρόπολης – Τα Καμένα Βούρλα». Διάλεξη [online]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Η περίοδος αυτή, σχετίζεται άμεσα και με τη δυσχερή οικονομική κατάσταση της χώρας, η οποία όμως δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί ακόμα αρνητική αν δεν ολοκληρωνόταν και η διαδικασία της μετάβασης. Και σε αυτό το κρίσιμο στάδιο, φάνηκε και η αδυναμία της τοπικής κοινωνίας να αλλάξει κατεύθυνση, πριν φτάσει στην απαξίωση η περιοχή. Οι ενέργειες ήταν ατομικές, εξακολούθησε να κυριαρχεί η πολιτική του «ενός» έναντι του «συνόλου», τα μικρά ατομικά συμφέροντα εξακολουθούσαν να είναι κυρίαρχα στην τοπική νοοτροπία και οι τοπικές αυτοδιοικήσεις παρέμειναν αμέτοχες.

Οι δυσμενείς οικονομικές συνθήκες των τελευταίων χρόνων, έχουν σαν αποτέλεσμα οι περιοχές του νότιου Πετάλου και λίγο αργότερα και οι υπόλοιπες στο βόρειο Μαλιακό, να επιβαρυνθούν ακόμη περισσότερο, χάνοντας ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής τους κίνησης και συνεπώς ένα μεγάλο τμήμα των εσόδων τους.

Ως προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό η ανεργία αυξάνεται κατακόρυφα, όχι μόνο τοπικά αλλά και συνολικά και δημιουργούνται εξαιρετικά προβλήματα στην τοπική οικονομία, αφού οι εργοδότες αδυνατούν να πληρώσουν τους εργαζόμενους, ενώ παράλληλα εξακολουθεί να μειώνεται η επισκεψιμότητα και οι πωλήσεις γης και καταστημάτων.

Οι παράκτιες περιοχές που τόση αίγλη γνώρισαν με την ΕΟ1, με τα παραλιακά οικοπέδα να πωλούνται ή να δίδονται αντιπαροχή σωρηδόν σε εργολάβους, πλέον ασφυκτιούν είτε από άδεια διαμερίσματα, είτε από ξεχασμένες παραθεριστικές κατοικίες τις οποίες οι ιδιοκτήτες τους αδυνατούν οικονομικά να συντηρήσουν, είτε από ερημωμένες εγκαταστάσεις εστίασης που κάποτε καλοδέχονταν τους ταξιδιώτες. Εκτός από την επιβάρυνση που προκαλούν τα κενά κτίσματα, το τοπίο επιβαρύνεται επιπλέον από τα καυσαέρια των αυτοκινήτων, που επιλέγουν να κινηθούν στις παλιές πλέον επαρχιακές οδούς προς αποφυγή των διοδίων, ενώ παράλληλα, παραμένει και ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος.

Οι τοπικές κοινωνίες στο Πέταλο του Μαλιακού παρά την ύπαρξη της κρίσης όμως, επιλέγουν μέχρι και σήμερα να αναλώνονται σε κατηγορίες για τον Α1, όπου κατά την κοινή γνώμη, αυτός και μόνο ευθύνεται για την μείωση της τοπικής οικονομίας. Σε πολλές των περιπτώσεων μάλιστα οι κάτοικοι δείχνουν να μην αντιλαμβάνονται ακόμη ότι επέλεξαν να στηρίξουν τις ζωές τους σε ένα προβληματικό εκ της βάσης του μοντέλο, το οποίο δεν θα μπορούσε να αποδώσει καρπούς παρά μόνο πρόσκαιρα, ούτε και μπορούσαν οι ίδιοι να το υποστηρίξουν τελικά, προσπαθώντας να επαναφέρουν τις παλιές ένδοξες εποχές στηριζόμενοι πάλι στις ίδιες, γνωστές πλέον μεθόδους.

Φυσικά δεν μπορεί να αρνηθεί κανείς ότι, τουλάχιστον για την περιοχή μελέτης, η ανακατασκευή της ΕΟ1 κάθε άλλο παρά ανάπτυξη έφερε, με την έννοια της ανάπτυξης που φέρνει και διατηρήσιμη οικονομική ευημερία σε μια περιοχή. Αναμφίβολα μετά την κατασκευή και ολοκλήρωση του Α1 η περιοχή επλήγη ποικιλοτρόπως με τους κατοίκους, λόγω έλλειψης γνώσεων, εμπειρίας και κατεύθυνσης από την πολιτεία, να μην μπορούν να ανταπεξέλθουν στα νέα

δεδομένα. Σε συνδυασμό δε με την οικονομική κρίση, σήμανε η παρακμή των κατά τα άλλα «πλούσιων» περιοχών του Πετάλου.

Μετά τη λειτουργία του Αυτοκινητόδρομου αποτυπώνονται σημαντικά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή του Πετάλου, ενώ εντοπίζονται ελλείψεις σε επίπεδο υποδομών με αποτέλεσμα να πλημμυρίζουν τμήματα των παράπλευρων οδών και ανεπαρκής οδική σήμανση που να ανακατευθύνει τους διερχόμενους από και προς τους οικισμούς της περιοχής. Οι απόψεις βέβαια δίστανται ως προς τον Α1, με την τοπική αυτοδιοίκηση να σχολιάζει θετικά το γεγονός της «μετάλλαξης» των ως τότε «επικίνδυνων» περιοχών, σε περιοχές ηρεμίας και γαλήνης ενώ αντίθετα, όσοι συσχέτισαν επαγγελματικά τη ζωή τους με την ΕΟ1, περιγράφουν ότι από το 2007 και ύστερα, «η τοπική οικονομία καταρρέει».

Ισχύει ότι η εμβέλεια επιρροής ενός νέου οδικού άξονα εξαρτάται κάθε φορά και από τη χάραξη που ακολουθήθηκε. Στις περισσότερες των περιοχών, όπως στον Άγιο Κωνσταντίνο, τα Καμένα Βούρλα, τη Στυλίδα και τον Καραβόμυλο, η χάραξη ήταν παρεμβατική ως προς την προϋπάρχουσα και τις παράκαμπτε. Στη Λαμία και τις Ράχες όμως, ο Α1 διήλθε από το ίδιο σημείο όπου βρισκόταν η ΕΟ1, με αποτέλεσμα οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις από την ανακατασκευή να είναι συγκριτικά ελάχιστες και οι περισσότερες να εντοπίζονται σε σχέση με την κρίση. Έτσι αντίστοιχα, προκύπτει και το μέγεθος των αντιδράσεων από τις διαφορετικές περιοχές.

V.1.3 – Αναπτυξιακές μεταπτώσεις

Η Εθνική Οδός αποτέλεσε για την περιοχή μια αντιφατική πραγματικότητα. Με τη διέλευσή της από τις περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού, στις αρχές της δεκαετίας του '60, θα σημάνει η ραγδαία ανάπτυξη αυτών, ενώ με την αντικατάστασή της από τη διάνοιξη του Α1 το 2007, λίγα μέτρα έξω από τις ίδιες περιοχές, θα ξεκινήσει η οικονομική τους συρρίκνωση.

Στους οικισμούς αυτούς στο Πέταλο του Μαλιακού δόθηκε ένα χωρικό προνόμιο με την τότε χάραξη και διέλευση της ΕΟ1. Σε συνδυασμό με τα όσα είχε να προσφέρει η περιοχή σε περιβαλλοντικό και πολιτιστικό επίπεδο, δημιουργήθηκε έναντι άλλων περιοχών ένα συγκριτικό πλεονέκτημα με το οποίο, αξιοποιώντας το οι κάτοικοι, κατάφεραν να χαράξουν μια αναπτυξιακή πορεία.

Οδηγήθηκε έτσι η περιοχή σε ένα εντελώς νέο οικονομικό και αναπτυξιακό τοπίο. Αφενός η συνεχής ανοικοδόμηση μέσω των κινήτρων της πολιτείας και όλων των αναπτυξιακών Νόμων από τη δεκαετία του '80 και έκτοτε και αφετέρου των γνωστών ρυθμίσεων «Περί εκτός Σχεδίου Δόμησης», αδιαμφισβήτητα συνέβαλλαν στο μετασχηματισμό του τόπου σε ένα συνεχώς διευρυνόμενο υποδοχέα τουριστικών

εγκαταστάσεων, χωρίς περιορισμό και έλεγχο είτε ως προς τον αριθμό, είτε και ως προς το χαρακτήρα⁹⁹.

Ο τουρισμός έδωσε τη δυνατότητα στις περιοχές του Πετάλου να αναπτυχθούν. Οι αλλαγές όμως που επέφερε στο τοπίο του Μαλιακού είχαν και αρνητικές συνέπειες, η κυριότερη εκ των οποίων είναι η εξάρτηση των περιοχών από αυτόν. Η επικέντρωση στην ενασχόληση με τον τριτογενή τομέα οδήγησε μεγάλη μερίδα του πληθυσμού της περιοχής στο να εγκαταλείψει τις παραδοσιακές ασχολίες, με αποτέλεσμα τη μειωμένη παραγωγή ή και την εξαφάνιση άλλων τομέων της οικονομίας.

Επιπροσθέτως, η επιρροή που άσκησαν οι ξένοι τουρίστες επί δεκαετίες στους κατοίκους της περιοχής, οι οποίοι συχνά διέθεταν ελάχιστη μόρφωση, οδήγησε σε μια ξενομανία και μια άκριτη προσπάθεια προσαρμογής του τόπου τους ανάλογα με το τουριστικό πρότυπο της εποχής.

Με τη βοήθεια του κράτους δε, αρχίζει και η ασύδοτη τουριστική ανάπτυξη, κατασκευάζονται οδικοί άξονες, καλύτερεύουν οι επικοινωνίες και αρχίζουν οι δανειοδοτήσεις για την κατασκευή ξενοδοχείων, bungalows, motels, camping, ιδρύονται σχολές τουριστικών επαγγελματιών, διοργανώνονται κρουαζιέρες στα νησιά και εξορμήσεις στις παραθαλάσσιες περιοχές. Η συνεχής αύξηση του τουριστικού ρεύματος δε, έδειχνε ότι αυτό το «πρότυπο» ανάπτυξης λειτουργεί όχι μόνο για τις υπό μελέτη περιοχές του Μαλιακού, αλλά και για ολόκληρο τον ελληνικό χώρο.

Ο εσωτερικός τουρισμός βοήθησε στην περιφερειακή ανάπτυξη, ενώ ο εξωτερικός τουρισμός εξαρτάται από την νοοτροπία και τις συνήθειες των τουριστών και κάθε περιοχή προσπαθεί να προσαρμοσθεί στην ζήτηση, για να προσφέρει τις κατάλληλες συνθήκες στους τουρίστες που δέχεται. Η ανάπτυξη του παραλιακού τουρισμού παίρνει μεγάλες διαστάσεις και η χώρα αρχίζει να αξιοποιεί με κατάλληλες εγκαταστάσεις τις παραλίες της τις οποίες εκμεταλλεύονται μικρές οικογενειακού επιπέδου επιχειρήσεις. Το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού που απασχολείται με τον τουρισμό δε, απορροφάται από τα ξενοδοχεία.

Βεβαίως, το τουριστικό φαινόμενο είναι εποχιακό, δεν προσφέρει σιγουριά στον εργαζόμενο και λύνει μόνο ένα μικρό ποσοστό του προβλήματος της ανεργίας και της εσωτερικής μετανάστευσης. Οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, στους μόνιμους και σε εκείνους που εργάζονται κατά την περίοδο του καλοκαιριού. Τα τουριστικά επαγγέλματα δεν είναι κατοχυρωμένα και οι επιχειρηματίες προτιμούν το ανειδίκευτο προσωπικό για λόγους καθαρά οικονομικούς, ενώ παράλληλα προσπαθούν να το περιορίσουν σε αριθμό όσο το δυνατόν περισσότερο.

⁹⁹ Κλαμπατσέα, Ρ., (2008). «Σχεδιάζοντας (σε) προνομιακούς τόπους και μετατοπίζοντας ανισότητες στον ελληνικό χώρο». Όπως αναφέρθηκε στο: «Μεταλλαγές και (Α)συνέχειες, Πρακτικές, Πολιτικές και Λόγος για τον αστικό χώρο», Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ: Πρακτικά Συνεδρίου. Αθήνα: Αλεξάνδρεια, σελ. 201-214

Την ίδια περίοδο δεν υπήρξε κανένα πραγματικό ενδιαφέρον σχεδιασμού μιας βιώσιμης ανάπτυξης για την περιοχή. Δεν υπήρξε συστηματική και ουσιαστική ενασχόληση ούτε σχεδιασμός με στόχο να αναδειχθούν οι ομορφιές, η πολιτιστική ταυτότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Μέχρι που εμφανίστηκε η ανάγκη αντικατάστασης του οδικού άξονα που τόσο μετάλλαξε τις περιοχές του Μαλιακού.

Ο επανασχεδιασμός όμως μιας συγκοινωνιακής υποδομής ως τεχνική, παρεμβατική επιστημονική, κοινωνική και πολιτική διαδικασία – διεργασία, σε ποιο βαθμό συμβάλει στη δημιουργία νέων, την ενίσχυση υφιστάμενων, την κατάργηση παλαιότερων χωρικών προνομίων;¹⁰⁰

Τα μεγάλα εθνικά οδικά δίκτυα φέρουν ως αποτέλεσμα την ανακατανομή της ανάπτυξης και σαφώς επηρεάζουν σε καθοριστικό βαθμό τόσο την ίδια την ανάπτυξη, όσο και τη δομή του χώρου και των δραστηριοτήτων που συντελούνται σε αυτόν, σε επίπεδο τοπικό ή σε αυτό της ευρύτερης περιοχής. Απαιτείται επομένως εναρμόνιση του οδικού δικτύου με το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, μέσω μιας εκ βαθέων ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Σκοπός είναι όχι μόνο η διαμόρφωση ενός οδικού δικτύου, αλλά και του χώρου όπου αυτό θα εγκατασταθεί, με την επίλυση των αντικρουόμενων λειτουργιών που θα προκύψουν, λαμβάνοντας υπόψη την κυκλοφοριακή ασφάλεια, την περιβαλλοντική και κοινωνική αποδοχή και το κόστος, καθώς επίσης και τη συμμετοχή άλλων κυκλοφοριακών συστημάτων στην επίλυση των πιθανών προβλημάτων.

Ωστόσο, αν η ανάπτυξη που προδιαγράφεται από την δημιουργία ενός νέου οδικού άξονα δεν συνδυαστεί και με τον σχεδιασμό μιας «άλλης» ανάπτυξης για την περιοχή, τότε τα αποτελέσματα θα είναι αποθαρρυντικά. Ειδικότερα, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εξαρχής έλλειψη εξειδικευμένου σχεδιασμού που να λαμβάνει υπόψη τη φέρουσα ικανότητα των περιοχών και η δίχως προϋποθέσεις, όρους και σχεδιασμό εκμετάλλευση του συγκριτικού πλεονεκτήματος που τους προσέφερε ο οδικός άξονας, οδήγησε σε συνεχή συρρίκνωση, αδρανοποίηση και εξάλειψη των υπόλοιπων τοπικών χαρακτηριστικών τους, γεγονός που θέτει την εξορισμού αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής σε κίνδυνο¹⁰¹.

Με μια γρήγορη ματιά στα δρώμενα των περιοχών του Πετάλου, συμπεραίνεται ότι δεν υπήρξε ποτέ καμία τεκμηριωμένη στρατηγική που να επιδιώκει τη σύνδεση του νέου Αυτοκινητόδρομου με τις τοπικές δραστηριότητες, με την αναβάθμιση σε τοπικό επίπεδο και την ολοκληρωμένη κατεύθυνση προς την ενίσχυση και ανάδειξή τους.

¹⁰⁰ Κλαμπατσέα, Ρ., (2008). «Σχεδιάζοντας (σε) προνομιακούς τόπους και μετατοπίζοντας ανισότητες στον ελληνικό χώρο». Όπως αναφέρθηκε στο: «Μεταλλαγές και (Α)συνέχειες, Πρακτικές, Πολιτικές και Λόγος για τον αστικό χώρο», Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ: Πρακτικά Συνεδρίου. Αθήνα: Αλεξάνδρεια, σελ. 201-214

¹⁰¹ Klabatsea, I.S., (2006). «Local development of small islands with intense specialization in tourism: Cost and benefits in the framework of sustainable development». Όπως αναφέρθηκε στο: K., Aravossis, C.A., Brebbia and A.G., Kungolos (επιμ.). «Environmental Economics and Investment Assessment, Proceedings of First International Conference on Environmental Economics». Σαουθάμπτον: WIT Press

Ο Α1 όμως, είναι μια πραγματικότητα με την οποία όλοι οι κάτοικοι του Πετάλου του Μαλιακού θα πρέπει να συμφιλιωθούν. Η άποψη δε ότι είναι και η πηγή όλων των δεινών της περιοχής αποτελεί, όπως προέκυψε από τα ανωτέρω, μια μονόπλευρη αντίληψη που εμποδίζει την τοπική κοινωνία να αξιοποιήσει τη θετική του πλευρά, που με κατάλληλη στρατηγική δύναται να την αναδιαμορφώσει με ευνοϊκές συνθήκες. Ήδη πολλά χρόνια τώρα, είναι μέρος της καθημερινότητάς των κατοίκων και θα συνεχίσει να είναι, μέχρι ίσως τη στιγμή που αποφασιστεί να αντικατασταθεί από ένα μεγαλύτερο και νέο «αναπτυξιακό» έργο.

Εξάλλου τα οδικά συγκοινωνιακά έργα θα συνεχίσουν να υφίστανται, να αξιολογούνται και να επανασχεδιάζονται, ειδικά για τη συγκεκριμένη περιοχή, αφού η θέση της στο ελλαδικό χώρο ως το «σταυροδρόμι» βορρά και νότου, κρίνεται εξόχως σημαντική.

V.2 – Κύριες διαπιστώσεις

Τα συγκοινωνιακά έργα αποτελούν συστατικά στοιχεία των περιοχών και εργαλεία των αναπτυξιακών πολιτικών. Τις περιοχές αφορούν τόσο οι υπεραστικοί οδικοί άξονες που εξυπηρετούν τις συνδέσεις με τα γειτονικά τους οικιστικά σύνολα, όσο και οι παρακάμψεις των οικιστικών συνόλων, που έχουν ως στόχο να απορροφούν την κυκλοφορία από το εσωτερικό των πόλεων. Ωστόσο, υπεραστικοί άξονες και παρακαμπτήριои, ενώ υλοποιούνται για τη θετική τους συμβολή, προκαλούν σημαντικές επιπτώσεις, αναπροσανατολίζοντας τις συγκεκριμένες πορείες ανάπτυξης που είχαν σχεδιαστεί ή επηρεάζοντας τις οικονομικές δραστηριότητες που είχαν προσαρμοστεί σε μια διαμπερή κυκλοφορία η οποία λόγω της παράκαμψης απομακρύνθηκε.

Με τη συνεχή αναβάθμιση και ανακατασκευή των συγκοινωνιακών έργων, που έχει ως αποτέλεσμα την οριστική απώλεια της εικόνας των παλαιότερων μορφών τους, τίθεται το πρόβλημα της απώλειας της ιστορίας τους. Η αξία αυτής της ιστορίας είναι το ίδιο σημαντική με την ιστορία της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομικής κληρονομιάς διότι είναι συνδεδεμένη μαζί τους. Η ιστορία κάθε έργου διδάσκει. Διδάσκει τρόπους ζωής με ποιότητες που σήμερα χάνονται, με την αξία τους ωστόσο να έπρεπε να διατηρείται σε βάθος χρόνου. Σε μια εποχή όπως η σημερινή, όπου η ταχύτητα των αλλαγών είναι σχεδόν εκτός ελέγχου και ο κίνδυνος να απωλεστούν αξίες της ανθρώπινης φύσης στο ατομικό και στο κοινωνικό επίπεδο είναι μεγάλος, καθώς εξίσου και η σχέση του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον, ο ρόλος της ιστορίας τους είναι πολύτιμος¹⁰².

Γι' αυτό τον λόγο, στον τομέα των μεταφορών μια συγκοινωνιακή υποδομή αξίζει να προστατεύεται διότι αντανακλά τον τρόπο που οι άνθρωποι ζούσαν και είχαν οργανώσει τις ζωές τους. Η χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υπεραστικών δρόμων δείχνουν την ευκολία ή τη δυσκολία των σχέσεων επικοινωνίας

¹⁰² Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ., (2001) «Σχεδιασμός Έργων Υποδομής και Προστασία του Περιβάλλοντος. Συγκοινωνιακά Έργα». Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

μεταξύ των γειτονικών ή και των απομακρυσμένων οικισμών, την επαφή του ταξιδιώτη με το χώρο, την ποιότητα του ταξιδιού, τη φιλοσοφία προσαρμογής των τεχνικών έργων στο ανάγλυφο.

Ότι απομένει από τα παλαιά έργα στο χώρο, είναι αυτοί οι παλιοί άξονες, που υποβαθμίστηκαν λόγω της υλοποίησης νέων δικτύων, τα μονοπάτια στις αγροτικές εκτάσεις και στα ορεινά τοπία, κάποια μικρά τεχνικά έργα. Αυτά τα ίχνη της ιστορίας των υπεραστικών έργων, εκτός της σημασίας τους για τη διατήρηση της μνήμης του τρόπου που ζούσαν αυτοί οι τόποι, έχουν και μια αξία συνδεδεμένη με την ποιοτική αξία του τοπίου ή των οικισμών. Εξάλλου, κάθε οδός είναι μια προσφορά επικοινωνίας που προσελκύει χρήσεις και χρήστες, οι οποίοι εγκαθίστανται στη ζώνη επιρροής της για να επωφεληθούν¹⁰³.

Οι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι από την άλλη, είναι ταυτισμένοι με την ανάπτυξη των περιοχών που εξυπηρετούν. Συνδέουν προορισμούς, διευκολύνουν τη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών, συντομεύουν τις διαδρομές και παρέχουν ασφάλεια στις μετακινήσεις. Τις περισσότερες φορές όμως, οι επιπτώσεις τους είναι διττές, με συνιστώσες εκ πρώτης όψεως αντιφατικές. Από τη μια προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος χώρου και από την άλλη, ανάπτυξη όλο και μεγαλύτερων ταχυτήτων για την πιο γρήγορη προσπελασιμότητα των περιοχών.

Ο μετακινούμενος λόγω της ταχύτητάς του, αλλά και της ιδιότυπης πορείας του, έχει μια διαφορετική αντίληψη του χώρου από την πραγματική και τον παρακάμπτει μάλλον αδιάκριτα. Ακόμη και το οπτικό του πεδίο συρρικνώνεται. Μειώνεται δε, όσο αυξάνει η ταχύτητά του.

Κάτι αντίστοιχο συνέβη και στην περιοχή του Μαλιακού. Η Παλαιά πλέον Εθνική Οδός έμεινε στον χώρο ως μια υποδομή που γνώρισε την «αγάπη» των ντόπιων. Την «αγκάλιασαν» από την αρχή της λειτουργίας της, την εισήγαγαν ενεργά στην καθημερινότητά τους, την «λάτρεψαν» γιατί μέσω αυτής «έλαμψε» η περιοχή τους. Μένει εκεί για να θυμίζει τις παλιές εποχές αίγλης του Πετάλου, που έσφυζε από τουρισμό. Μένει εκεί και για να θυμίζει όμως το σημαντικότερο όλων. Ότι επρόκειτο για ένα έργο με ημερομηνία λήξης και οτιδήποτε συνδέεται με αυτό είναι επίσης πεπερασμένο. Και ο Α1 ήρθε, κάπως βίαια, να το επιβεβαιώσει.

Ο σχεδιασμός και ο έλεγχος κάθε προβλεπόμενου έργου δεν καλείται να αντιμετωπίσει μονάχα ένα απλό πρόβλημα προσπέλασης τοπίων, αλλά και προσπέλασης κοινωνιών. Κοινωνιών που ως τότε είχαν συνδέσει την ύπαρξή τους με την προϋπάρχουσα υποδομή, που τις αναδείκνυε.

Οι διαδρομές αυτές που προκύπτουν από τα συγκοινωνιακά έργα, αποτελούν όμως και κυρίαρχο τρόπο παραγωγής εικόνων της εκάστοτε κοινωνίας που κανείς προσπερνά. Μέσα δε από το οπτικό πεδίο και τη θέση κάποιου πάνω στον δρόμο, το ίδιο στοιχείο μπορεί να ειπωθεί με διαφορετικούς τρόπους. Για παράδειγμα, ένας

¹⁰³ Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ., (2001) «Σχεδιασμός Έργων Υποδομής και Προστασία του Περιβάλλοντος. Συγκοινωνιακά Έργα». Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

αυτοκινητόδρομος θεωρείται διαδρομή από όσους κινούνται πάνω σε αυτόν, αλλά αποτελεί και περιοριστικό όριο για όσους βρίσκονται γύρω του.

Έτσι συγκοινωνιακά έργα, αποκτώντας όλο και μεγαλύτερες κλίμακες για να εξυπηρετούν συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες, θέτουν όρια στην ανάπτυξη των τριγύρω περιοχών και εγγράφονται πλέον όλο και δυσκολότερα όχι μόνο στο τοπίο, αλλά και στην κοινωνία και κατά κανόνα ανατρέπουν τις ισορροπίες και επιβάλλουν αδιάκριτα την παρουσία τους σε αυτές.

Ο Α1 δεν έδωσε χώρο στην Παλαιά Εθνική Οδό, δεν την ανέδειξε και δεν ανέδειξε ούτε τις περιοχές, τα μνημεία, τα φυσικά στοιχεία που συνδέονταν με αυτή. Τα προσπέρασε σαν να μην υπήρξαν ποτέ στο χώρο. Δεν λειτούργησε συμπληρωματικά με αυτά και δεν έγινε καμία προσπάθεια, έστω και εκ των υστέρων, να τα αποκαταστήσει στο τοπίο και στη μνήμη των διερχόμενων. Οι διαδρομές που διαγράφει κανείς κινούμενος στον Α1 δεν είναι σίγουρα διαδρομές παραγωγής εικόνων, διαδρομές γνωριμίας με το φυσικό περιβάλλον, με νέους τόπους και κοινωνίες.

«Οι ρομαντικοί ταξιδιώτες όμως τι ζητούν από ένα ταξίδι; Να τους δίνει εικόνες.»¹⁰⁴

Σήμερα αν αποφασίσει κανείς να ακολουθήσει τον Α1 για Θεσσαλονίκη από Αθήνα οδικώς και πάλι πίσω, τα πράγματα είναι κάπως μονότονα. Θυσιάζεται το γραφικό πλάνο και η στάση στον τόπο, για την ταχύτητα.



Εικ.30. Η διδυμη σήραγγα Κνημίδος που παρακάμπτει τον Άγιο Κωνσταντίνο. Σημειώνεται ότι στο τμήμα του Α1 που διατρέχει το Πέταλο του Μαλιακού είναι κατασκευασμένες συνολικά 8 σήραγγες διπλού κλάδου.
Πηγή: <https://www.kathimerini.gr/society/780509/to-polydapano-petalo-maliakoy-kai-oi-kathysteriseis/>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 20/02/2021]

¹⁰⁴ Χρήστου, Κ. (2019) «Το Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ΙΧ δεν είναι και η πιο ονειρική διαδρομή» Διαθέσιμο στο: <https://www.ratpack.gr/buzz/story/5164/xenerosa-ti-zoi-moy-kanontas-to-athina-thessaloniki-me-ix> [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/02/2021]

«Πριν, έκανες μεν περισσότερες ώρες αλλά τουλάχιστον απολάμβανες διαδρομή. Ήσουν ακριβώς δίπλα στη φύση χωρίς την τσιμεντίλα τριγύρω σου. Σε στενότερους δρόμους αλλά που κατέβαινες από το αμάξι και περπατούσες ανάμεσα στα δέντρα. Ήταν βέβαια μια εποχή πιο ανέμελη, που και το ίδιο το ταξίδι ήταν κομμάτι της εμπειρίας που ζούσες. Τώρα παρακαλάς για περισσότερα τούνελ και λιγότερα διόδια ώστε να φτάνεις στον προορισμό πιο γρήγορα. Αλλά τσιμέντο, τούνελ, διόδια, ευθεία, τσιμέντο, τούνελ, διόδια, ευθεία. Τίποτε άλλο. Αν μάλιστα ταξιδεύεις και βράδυ, τότε σίγουρα δεν πρόκειται να το απολαύσεις. Το καταλαβαίνουμε και το σεβόμαστε πως δεν μπορούμε να τα έχουμε όλα, μιας και ο δρόμος αυτός έγινε για την ταχύτητα και όχι για την απόλαυση. Όμως ο όποιος ρομαντισμός υπήρχε για τις στροφές δίπλα από τον Μαλιακό, τις στάσεις για περπάτημα δίπλα στα δέντρα και τα σύννεφα να πέφτουν πάνω στο δρόμο, έχει πλέον χαθεί. Σε κάθε περίπτωση.... Χαλάλι του ρομαντισμού που χάθηκε, καθώς μόνο έτσι θα μπορούσαν να μειωθούν τα μοιρολόγια για τα θύματα της ασφάλτου.»¹⁰⁵

Άλλοτε το ταξίδι διαρκούσε πολύ και αυτό σήμαινε ότι ο διερχόμενος είχε περισσότερο χρόνο να έρθει σε επαφή με το χώρο και τις κοινωνικές του ομάδες, να επενδύσει στην τοπική κοινωνία, να αποκτήσει εμπειρίες. Σήμερα η συρρίκνωση του χρόνου μεταξύ δύο σταθμών καταλήγει σε συρρίκνωση και του χώρου ανάμεσά τους.

Ο οδικός άξονας στο Πέταλο ήταν «δύσκολος», «κούραζε» τους ταξιδιώτες, τους προκαλούσε άγχος. Μείωναν την ταχύτητά τους και αύξαναν τις στάσεις τους για να αποφύγουν ένα πιθανό ατύχημα. Έτσι όμως, γνώρισαν τις περιοχές του Μαλιακού. Τις «έθρεψαν» και οι κάτοικοι στηρίχτηκαν σε αυτούς. Το διερχόμενο κέρδος έγινε πηγή σημαντικού εισοδήματος. Η Εθνική Οδός, οδήγησε τελικά σε μια εντυπωσιακή αύξηση της ζήτησης, με αποτέλεσμα τη σταδιακή μετατροπή του τουρισμού σε έναν τομέα με μεγάλες οικονομικές προοπτικές για την περιοχή.

Η ανάπτυξη του τουρισμού δεν ήταν τυχαία αλλά αντίθετα, αποτέλεσμα επιλογής των μεταπολεμικών κυβερνήσεων που ακολουθώντας τις προτροπές ξένων διεθνών οργανισμών, θεώρησαν τον τουρισμό εύκολο τρόπο για να καλυφθούν οι βραχυπρόθεσμες ανάγκες σε συνάλλαγμα. Έτσι η τουριστική ανάπτυξη στην περιοχή του Μαλιακού, όπως και γενικότερα στην Ελλάδα, υπήρξε ασυντόνιστη και απρογραμματίστη, αγνόησε τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού, καθώς και τα χωροταξικά κριτήρια στην κατανομή των τουριστικών περιοχών. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης προγραμματισμού είναι να έχει δημιουργηθεί μια εκτεταμένη παραοικονομία (φοροδιαφυγή και διαφυγή συναλλάγματος).

Τα πρώτα χρόνια της ραγδαίας ανάπτυξης μπορεί φαινομενικά να βελτίωσαν τα εισοδήματα των κατοίκων, αλλά δεν έλυσαν τα συνολικά προβλήματα ανάπτυξης της περιοχής. Επιπλέον το γεγονός ότι ακολουθήθηκε πιστά το κρατικό πρότυπο της

¹⁰⁵ Χρήστου, Κ. (2019) «Το Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ΙΧ δεν είναι και η πιο ονειρική διαδρομή» Διαθέσιμο στο: <https://www.ratpack.gr/buzz/story/5164/xenerosa-ti-zoi-moy-kanontas-to-athina-thessaloniki-me-ix> [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/02/2021]

ασυντόνιστης και γρήγορης τουριστικής ανάπτυξης, οδήγησε σε προβλήματα όπως η δημιουργία σταδιακά μιας μονοτομεακής τουριστικής οικονομίας, γεγονός που αναδείχθηκε ιδιαίτερα προβληματικό από την στιγμή που αντικαταστάθηκε η ΕΟ1 και εντάθηκε την μετέπειτα περίοδο της οικονομικής κρίσης, δημιουργώντας μεγάλη αστάθεια και κοινωνικά προβλήματα.

Με δεδομένες τις προηγούμενες παρατηρήσεις, δεν πρέπει να υποτιμηθούν τα οφέλη που ένας σωστός σχεδιασμός συγκοινωνιακού έργου θα επιτύχει, αν θέσει ως αφετηρία του ότι το έργο θα αποτελέσει και ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της διαμόρφωσης του τόπου και των κοινωνιών. Βεβαίως η εξέταση της παραμέτρου χρόνος είναι πολύ σημαντική, αφού οι χαράξεις των αυτοκινητόδρομων παρακάμπτουν τα δύσκολα σημεία και αποκτούν έτσι ανετότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά για υψηλότερες ταχύτητες. Εξίσου σημαντικός είναι όμως και ο συνδυασμός της με τον άνθρωπο και τις διαφορετικές περιοχές. Ο σχεδιασμός καλείται να καταγράψει και να λάβει υπόψιν του αυτό που υπάρχει, να μην γίνει ανεξάρτητα των ποιοτήτων που έχουν αναπτυχθεί σε μια περιοχή και τέλος, να προβλέψει και να επιλύσει εκείνες τις αλλαγές τις οποίες το συγκοινωνιακό έργο μακροπρόθεσμα θα προκαλέσει.

V.3 – Βιώσιμες ανακατευθύνσεις

«Ανάπτυξη για την ανάπτυξη είναι η
ιδεολογία του καρκινικού κυττάρου»

Edward Abbey

Ο δρόμος για τον αναπροσδιορισμό της ταυτότητας των περιοχών στο Πέταλο του Μαλιακού δεν είναι εύκολος και απαιτούνται δουλειά, θυσίες και τόλμη τόσο από την πλευρά των κατοίκων, όσο και από την πλευρά της τοπικής αυτοδιοίκησης.

«Η οικονομία της περιοχής πρέπει να αποκτήσει ταυτότητα. Να αποκτήσει περιβαλλοντική εναρμόνιση, να εναρμονίζεται η ανάπτυξη με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες, να μην είναι άτυπη. Η ανάπτυξη πρέπει να έχει ταυτότητα και να βασίζεται στην ταυτότητα. Πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που συνδέουν τον τόπο, την ταυτότητα και την ποιότητα του περιβάλλοντος και του προϊόντος. Για αυτό χρειάζεται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που να βασίζεται σε μια χωροταξική ανάλυση συγκριτικού πλεονεκτήματος, σε υποδομές και πολιτικές που διαμορφώνουν οικονομίες κλίμακας, αλλά και θετικές εξωτερικές οικονομίες ή επιδράσεις. Το περιβάλλον λειτουργεί σαν μια εσωτερικότητα για την οικονομική

ανάπτυξη και το κοινωνικό προϊόν της. Έτσι λοιπόν πρέπει να εξετασθούν τα χαρακτηριστικά της περιοχής, ώστε να κατευθυνθεί και η ανάπτυξή της.»¹⁰⁶

«Ο τουριστικός τομέας, είναι ένας τομέας που πρέπει να σχεδιάσουμε με όρους περιβαλλοντικούς, αλλά και με όρους δυναμικής προοπτικής, αν θέλουμε να έχουμε μια ανάπτυξη που να ταιριάζει στον τόπο μας. Πρέπει να προσεγγίσουμε το πλαίσιο για την βιώσιμη ανάπτυξη στην NATURA του Σπερχειού – Μαλιακού. Δυστυχώς όμως εμείς οι ίδιοι έχουμε απαξιώσει το φυσικό πλούτο, την παρουσία της φύσης που είναι δίπλα μας, γιατί δεν έχουμε εκτιμήσει τις ευκαιρίες που διαμορφώνονται για μας, μέσα από αυτή την αφθονία της φύσης. Ξένοι παρατηρητές, πολύ πιο εύκολα προσεγγίζουν και αναγνωρίζουν τη σημαντικότητα της βιοποικιλότητάς μας και του οικοσυστήματός μας, από ότι εμείς οι ίδιοι. Αυτό πρέπει να αλλάξει, πρέπει να αποκτήσουμε περιβαλλοντική αυτοσυνειδησία και ταυτότητα και πάνω σε αυτήν, να οικοδομήσουμε τις ιδέες της ανάπτυξης. Ιδέες που θα κοιτάζουν στο μέλλον και που θα βασίζονται στο μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης.»¹⁰⁷

Οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής του Πετάλου, φαίνεται ότι δεν έχουν διαμορφώσει ακόμα μια ολοκληρωμένη άποψη για τον τουρισμό και τις μορφές που μπορεί να πάρει ανάλογα με τις δυνατότητες που προσφέρονται σε κάθε περιοχή. Ωστόσο φαίνεται να υπάρχει η θέληση των νέων για απασχόληση με τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Η απασχόληση με τον τουρισμό, έστω και αν αυτή παραμείνει εποχιακή για την περιοχή, δεν μπορεί να υφίσταται χωρίς την κατάλληλη επιμόρφωση και ενημέρωση για νέα μέσα, νέες τεχνολογίες, καλή χρήση ξένων γλωσσών, αλλά και τρόπους συμπεριφοράς που αρμόζουν σε υπαλλήλους ή και εργοδότες άριστα εκπαιδευμένους. Βασικό είναι ένας στρατηγικός σχεδιασμός για την προώθηση του τουρισμού από την πολιτεία, ο οποίος όμως θα είναι μεσοπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος. Όσο στόχος είναι το πως θα «αρπάξουμε» τα έσοδα άμεσα, για να «βγει» η χρονιά, τόσο χειρότερα θα εξελιχθούν τα πράγματα, ή τουλάχιστον αυτό δείχνει η μέχρι τώρα κριτική.

Ταυτόχρονα, απαιτείται ενίσχυση της τοπικής αυτοδιοίκησης, προκειμένου να συμμετάσχει ενεργά και δυναμικά στην ανάδειξη των τοπικών πλεονεκτημάτων, της ιστορίας, του πολιτισμού, καθώς και των παραγόντων του δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος που διαχειρίζεται.

Αποτελεί πρόκληση για όλους όσους εμπλέκονται ενεργά με τον τουριστικό κύκλο να συμβάλουν στην υλοποίηση ενός μακρόπνοου στρατηγικού σχεδίου δράσης ανά τόπο. Επιβάλλεται να χαραχθεί με ένα από κάτω προς τα πάνω σχεδιασμό (bottom-up) τοπικό σχέδιο δράσης, εκφράζοντας τις τοπικές ανάγκες, τις ιδιαιτερότητες και κυρίως τις κοινωνίες.

¹⁰⁶ Ζήσης, Γ., «Πρακτικά διημερίδας Natura Σπερχειού – Μαλιακού: Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Natura Σπερχειού» [online] Διαθέσιμο στο: <https://docplayer.gr/11309301-Praktika-iimeri-as-natura-sperheioy-maliakoy-04.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 26/02/2021]

¹⁰⁷ Όπ. πρ.

Κυρίαρχο στοιχείο της διαδικασίας αυτής του σχεδιασμού bottom-up, είναι η συμμετοχή των κατοίκων. Στον τουριστικό σχεδιασμό πρέπει συμμετέχουν άμεσα οι πολίτες της περιοχής και οι γνώμες που διατυπώνουν να λαμβάνονται υπόψη κατά τη λήψη των αποφάσεων. Τα πλεονεκτήματα αυτής της προσέγγισης είναι ότι οι πολίτες έχουν φωνή. Είναι ενήμεροι για τον προτεινόμενο σχεδιασμό, εμπλέκονται στη διαδικασία και εισακούονται οι γνώμες τους. Φυσικά, προβλήματα μπορεί να ανακύπτουν από τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στο σχεδιασμό, όπως συγκρουόμενα προσωπικά συμφέροντα και επιδιώξεις, πιθανή έλλειψη γνώσης αλλά και αδυναμία συσχετισμού διασύνδεσης των παραμέτρων που συνθέτουν το σχέδιο ανάπτυξης (μη ικανότητα σφαιρικής αντίληψης). Η συμμετοχή μπορεί να κάνει χρονοβόρα τη διαδικασία, κυρίως και με την εμπλοκή κομματικών συμφερόντων, παρόλα αυτά η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας δίνει πλεονεκτήματα σε αυτή την προσέγγιση¹⁰⁸.

Στόχος ωστόσο δεν θα πρέπει να είναι η αποτροπή της κατασκευής κάθε προτεινόμενου αναπτυξιακού έργου, όπως πραγματοποιήθηκε με την υποθαλάσσια και με την διπλή ζεύξη του Μαλιακού, και η απόρριψή του απλώς και μόνο για να μην μεταβληθούν οι υπάρχουσες ισορροπίες. Ο χώρος είναι και παραμένει «ανοιχτός» στο να λαμβάνει αλλαγές που στοχεύουν σε κάθε είδους ανάπτυξη και έτσι θα έπρεπε να είναι και οι κοινωνίες. Εξάλλου, ο Α1 είναι ένα έργο που, καλώς ή κακώς, ήρθε για να μείνει και οι ντόπιοι οφείλουν να το αποδεχτούν και σε επίπεδο υποδομής και στο επίπεδο που αυτή μπορεί να αναδιαμορφώσει τις ζωές τους.

Ένα σημαντικό στοιχείο που προέκυψε από τη συζήτηση με τίτλο «Ανάγκη για ένα νέο παραγωγικό μοντέλο στην Φθιώτιδα», είναι ότι «... Στην περιοχή εδώ και πάρα πολλά χρόνια έχει σταματήσει να παράγεται καινούριος πλούτος. Εδώ και πολλά χρόνια δεν μπαίνει φρέσκο χρήμα. Αυτό το έλλειμμα, που με κάθε κρίση έχει ακόμη πιο δυσμενείς συνέπειες για το εισόδημα και τη ζωή των πολιτών δεν μπορεί να το υποκαταστήσει για πολύ καιρό καμία λογική κρατικών ενισχύσεων. Εκείνο που μπορεί να κάνει το κράτος και οφείλει να “τρέξει” η κυβέρνηση είναι να σχεδιάσει και να υλοποιήσει άμεσα μια στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης που θα αξιοποιήσει παραγωγικούς συντελεστές που βρίσκονται σε αδράνεια όπως είναι η Πανελλήνια Έκθεση Λαμίας (Π.Ε.Λ.), τα ιαματικά λουτρά των Καμένων Βούρλων, το Λιμάνι της Στυλίδας, η αγροτική παραγωγή και η κτηνοτροφία των οικισμών, τα ιστορικά και πολιτιστικά τοπία. Αυτά είναι που θα πυροδοτήσουν το σπιράλ της βιώσιμης ανάπτυξης (δουλειές για να γίνουν τα έργα- δουλειές στη λειτουργία των έργων- μικρότερες επενδύσεις δορυφορικά των έργων- προστιθέμενη αξία σε τοπικές δραστηριότητες- αύξηση επισκεψιμότητας) από την οποία έχει ανάγκη ο τόπος μας.»¹⁰⁹

¹⁰⁸ Κοσμαδάκης, Εμμ., (2020). «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Ειδικών Μορφών Τουρισμού στην Περιφερειακή ενότητα Πιερίας» Διπλωματική εργασία. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών. Διαθέσιμο στο: <http://195.251.240.227/jsrui/handle/123456789/11799> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/02/2021]

¹⁰⁹ Οικονόμου, Γ., (2020) «Ανάγκη για ένα νέο παραγωγικό μοντέλο στην Φθιώτιδα».

Διαθέσιμο στο: <https://www.stereanews.gr/2020/05/giannhs-oikonomou-anagkh-gia-ena-neo-paragwgiko-montelo-sthn-fthiwtida/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/02/2021]

Ωστόσο, η ανάπτυξη του τουρισμού, όπως συμβαίνει και για κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα και σαν απόρροια των όσων προηγήθηκαν, δεν πρέπει να αποτελεί αυτοσκοπό. Στόχος είναι η ανάπτυξή του να συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής αναφοράς, βελτιώνοντας τόσο τα εισοδήματα και τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων (βραχυπρόθεσμοι στόχοι), όσο και τις γενικότερες προοπτικές ανάπτυξης του χώρου, μέσα από μια διαδικασία συσσώρευσης κεφαλαίου, γνώσεων, δεξιοτήτων και προετοιμασίας εναλλακτικών λύσεων για το μέλλον (μακροχρόνιοι στόχοι), σε συνδυασμό πάντα με την ανάπτυξη και του πρωτογενή και του δευτερογενή τομέα παραγωγής. Και εδώ μπορεί να συμβάλει και ο Α1.

Μπορεί να προβάλλεται το γρήγορο και ασφαλές ταξίδι από την Αθήνα και από τις υπόλοιπες σημαντικές ελληνικές πόλεις προς την περιοχή, ενώ μπορεί να προωθηθεί και η μικρή βιοτεχνία σε προϊόντα που παράγει η περιοχή (καρπός ελιάς, ελαιόλαδο κ.τ.λ.) και να διοχετεύονται αμέσως στην αγορά μέσω του Α1.

Η κατασκευή και λειτουργία, ενός σημαντικού οδικού άξονα τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο, όπως προηγήθηκε, ασκεί πιέσεις για την αλλαγή των χρήσεων γης κατά μήκος του. Επειδή ο άξονας Α1 είναι κλειστού τύπου, τέτοιες πιέσεις παρατηρούνται στους κόμβους σύνδεσης με τα αστικά κέντρα. Εκεί παρατηρούνται και σε μεγαλύτερο βαθμό μετασχηματισμοί στις βασικές χρήσεις γης, όπως η βιομηχανία, η βιοτεχνία, το εμπόριο. Αυτά είναι και τα σημεία που θα πρέπει να επανεξετασθούν ως «αναπτυξιακά».

Ακόμη και αν το παράκτιο μέτωπο ήταν ως τότε κυρίαρχο, ας μείνει προσωρινά στο παρασκήνιο και ας δώσει τη θέση του σε άλλα σημεία που δύνανται να ανακατευθύνουν τις περιοχές του Μαλιακού. Αλλά τα ήδη υπάρχοντα σημαντικά ιστορικά και πολιτιστικά σημεία δεν μπορούν να αντικατασταθούν. Γι' αυτό το λόγο, ο ρόλος της πληροφοριακής σήμανσης είναι πολύ σημαντικός. Όσο περισσότερα στοιχεία δίνονται στον οδηγό και στους επιβάτες για την ταυτότητα των χώρων από τους οποίους διέρχονται, τόσο ομαλότερα εγγράφεται σε αυτούς ο οδικός άξονας. Ο χαρακτηρισμός των κτηρίων – περιοχών ως μνημείων επιβάλλεται ώστε να μην αλλοιωθεί ο χαρακτήρας τους και να συντηρηθούν ώστε να προστατευτούν, επομένως και να μην κατεδαφιστούν – βανδαλιστούν.

«Ακόμα και αν ο τουρισμός δεν μπορεί να γίνει η κύρια δραστηριότητα για την περιοχή, δεν πειράζει, ας μην είναι η κύρια. Ας μη δώσει δουλειά σε όλους τους ανέργους της, ας δώσει στο 5% ή στο 10%»¹¹⁰.

Βασικό είναι να ξαναρχίσει η παραγωγή στον πρωτογενή τομέα, η γεωργία και η κτηνοτροφία αυτή τη στιγμή έχει παραμείνει στα χέρια ηλικιακά γηρασμένου πληθυσμού. Η περιοχή είναι κατάλληλη, οι κάτοικοί της γνωρίζουν τον τρόπο. Το Πέταλο του Μαλιακού δεν είναι άγονο, δεν είναι απομακρυσμένο, δεν είναι φτωχό ως περιοχή. Διαθέτει όλες αυτές τις προϋποθέσεις που μπορούν να αναδείξουν τις

¹¹⁰ Τσακνιάς, Γ., (2012). «Τουρισμός στη Φθιώτιδα (πώς λέμε “Ελβετός ναύαρχος”)». Διαθέσιμο στο: <https://shinecast.wordpress.com/2012/05/04/τουρισμός-στη-φθιώτιδα-πώς-λέμε-ελβε/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/03/2021]

περιοχές του, και όχι μόνο τουριστικά. Εξάλλου ο τριτογενής τομέας έχει τη δυνατότητα να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο αν ενισχυθούν ταυτόχρονα και οι άλλοι δύο παραγωγικοί τομείς.

Η ένταξη και άλλων δραστηριοτήτων στις περιοχές της ελληνικής υπαίθρου, αποτελεί στόχο στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός ισχυρότερου και πολυτομεακού παραγωγικού υποβάθρου, ικανού να συγκρατήσει ανθρώπινο δυναμικό και να δημιουργήσει συνθήκες αναστροφής της τάσης για εγκατάλειψη και μαρασμό της περιοχής¹¹¹.

Από μόνα τους τα μεγάλα έργα υποδομής δεν αρκούν, ακόμα κι αν θεωρητικά συνδέονται με την ανάπτυξη. Χρειάζεται συνεχής προσπάθεια σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο. Απαιτείται η, όσο το δυνατόν, καλύτερη οργάνωση της τοπικής κοινωνίας προκειμένου να είναι ανθεκτική σε ενδεχόμενες τάσεις εκδήλωσης αρνητικών επιπτώσεων, κυρίως από τη λειτουργία των έργων υποδομής. Σημαντική είναι η θωράκισή της απέναντι σε απειλές, όπως η μετεγκατάσταση πληθυσμού, η μείωση του τοπικού εμπορίου και η αλλαγή της καθημερινότητας των πολιτών. Αλλά και η εξωστρέφειά της και ο προσανατολισμός της σε καινοτόμες ιδέες, νέες τεχνολογίες και νέες αγορές, συνδυαστικά με τη γνώση, τη διατήρηση πολιτισμικών αξιών και το πνεύμα συνεργατικότητας, που εξισορροπεί τα συμφέροντα.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι στην ελληνική πραγματικότητα, της τελευταίας σχεδόν δεκαετίας, είναι δύσκολο να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για την πρόοδο των μεγάλων έργων υποδομής αλλά και για τη βιωσιμότητά τους. Απαιτείται όμως, για την ομαλότερη λειτουργία των κοινωνιών αυτών, να υπάρξει ένα «κοινωνικό συμβόλαιο» μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης, τοπικών επιχειρηματιών και τοπικής κοινωνίας, ώστε να προγραμματιστεί εκ θεμελίων η πορεία του Πετάλου, με βάση τη νέα χάραξη. Οι τρεις φορείς οφείλουν να συνεργαστούν και να μην δρουν αποκομμένα. Άλλωστε, η κυρίαρχη αντίληψη του ατομικού συμφέροντος είναι πιθανώς το κυριότερο πρόβλημα που καλούνται να λύσουν οι περιοχές του Μαλιακού.

¹¹¹ Κλαμπατσέα, Ρ., (2020). «Μονοκαλλιέργεια VS Αειφορία: Λειτουργικά εξειδικευμένες περιοχές του ελληνικού χώρου. Παρελθόν, παρόν και προοπτικές στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης». Παρουσίαση στο μεταπτυχιακό μάθημα: «Ευνοϊκοί & περιοριστικοί παράγοντες του σχεδιασμού με όρους αειφορίας». Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η περίπτωση του Μαλιακού αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα του ρυθμού και του τρόπου με τον οποίο αναβαθμίζεται μια Εθνική Οδός σε αυτοκινητόδρομο. Αντιδράσεις, οικονομικός μαρασμός, απροετοίμαστες κοινωνίες, είναι μόνο λίγα από όσα προκάλεσε ο Α1. Βοήθησε όμως στην ανάδειξη του συνολικά στρεβλού τρόπου με τον οποίο αναπτύσσεται η ελληνική οικονομία υπέρ του τριτογενούς τομέα.

Αναμενόταν ότι το έργο της βελτίωσης του Πετάλου του Μαλιακού Κόλπου θα προσφέρει κάποιες δυνατότητες οικονομικής άνθησης στην ευρύτερη περιοχή, όπως είχε γίνει και με την περίπτωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού. Σίγουρα κατέστη αναπτυξιακό έργο για το σύνολο της χώρας, αφού μέσω αυτού εξυπηρετούνται πολύ περισσότερες περιοχές, δεν μπορεί να υποστηριχθεί όμως σε καμία περίπτωση ότι, με τα σημερινά δεδομένα, κατέστη αναπτυξιακό και σε μικρότερη ακτίνα επιρροής, για τις περιοχές του Πετάλου. Ειδικά, αν αναλογιστεί κανείς τις προαναφερθείσες μαρτυρίες των ανθρώπων της περιοχής, τότε τα συμπεράσματα που εξάγονται είναι ιδιαίτερα αποθαρρυντικά.

Ωστόσο και οι θετικές και οι αρνητικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις κινούνται μέσα στα πλαίσια των επιπτώσεων κάθε οδικού έργου τέτοιας εμβέλειας. Το ενδιαφέρον στην περίπτωση του Μαλιακού όμως, είναι ότι η αναβάθμιση της Εθνικής Οδού ανέσυρε στην επιφάνεια τον ασυντόνιστο τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι οργάνωναν τις ζωές τους. Ο Αυτοκινητόδρομος Α1 τους κατέδειξε με τον πιο βίαιο τρόπο ότι ο μη ολοκληρωμένος αναπτυξιακός σχεδιασμός δεν είναι και βιώσιμος και το πλεονέκτημα μπορεί να μετατραπεί σε μειονέκτημα από τη μια μέρα στην άλλη, όπως ακριβώς έχασαν και την κίνηση από την Εθνική Οδό.

Ο Α1 εκ πρώτης όψεως όχι μόνο δεν έφερε ανάπτυξη στις περιοχές του Μαλιακού, αντίθετα μάλιστα τις υποβάθμισε οικονομικά, αφού τους «άρπαξε» τον τουρισμό «μέσα από τα χέρια». Κατέδειξε όμως και τα προβληματικά στοιχεία αυτού του τομέα που παρασιτικά λειτουργούσαν ως τότε, παράγοντας στρεβλές αναπτυξιακές εικόνες. Αν αυτά τα στοιχεία αξιολογηθούν σωστά από τις τοπικές κοινωνίες, όχι μόνο μπορούν να ανατραπούν, αλλά μπορούν να ανακατευθύνουν την περιοχή σε μια ανάπτυξη με όρους βιωσιμότητας.

Ως προς το ερώτημα για το αν η νέα χάραξη στο Πέταλο του Μαλιακού μπορεί μελλοντικά να φέρει ή όχι ανάπτυξη στην περιοχή, δεν υπάρχουν επαρκή δεδομένα για να τεκμηριωθεί η απάντησή του. Συμπληρωματικά δε των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, η Ελλάδα μόλις «βγήκε» από τη μεγάλη οικονομική κρίση των τελευταίων ετών και «μπήκε» σε μια πανδημία της οποίας τα αποτελέσματα είναι ακόμη θολά.

Η αναπτυξιακή σκοπιμότητα κατασκευής και λειτουργίας του Αυτοκινητόδρομου σε εθνικό επίπεδο ωστόσο, κρίνεται ως αναμφισβήτητη. Ως μεταφορική υποδομή και κυρίως ως διαπεριφερειακό οδικό δίκτυο που συνδέει τα κέντρα ανάπτυξης της κεντρικής με της βόρειας και νότιας Ελλάδας, έχει άμεσες επιδράσεις στη συνολική βελτίωση της οικονομίας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Παράλληλα, όμως, αποδεικνύεται πως η κατασκευή και λειτουργία του Αυτοκινητόδρομου Α1, όπως και γενικότερα η υλοποίηση έργων αναβάθμισης των μεταφορικών υποδομών, θα πρέπει να συνδέεται με συμπληρωματικά μέτρα πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης

που θα ενισχύουν την παραγωγική δομή, τη χωροταξική οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος των περιφερειών, ιδιαίτερα των πιο αδύναμων, οι οποίες είναι και οι πλέον εκτεθειμένες σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Το έργο πιθανότατα μπορεί να προσφέρει δυνατότητες περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης μακροπρόθεσμα, αλλά δεν αναμένεται να τις εξασφαλίσει μόνο του. Ο προγραμματισμός και οι προτεραιότητες που θα δοθούν και η υλοποίησή τους, θα καταγράψουν στο μέλλον και το αποτέλεσμα.

Για να γίνουν οι δυνατότητες αυτές πραγματικότητα για την περιοχή, το έργο θα πρέπει να συνδυαστεί με συγκεκριμένες πολιτικές και μέτρα της τοπικής αυτοδιοίκησης για την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας. Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα και ευκαιρίες στους επενδυτές. Οι περιοχές στο Πέταλο του Μαλιακού, αλλά και συνολικά η Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας, θα πρέπει να αναπτύξουν μια οικονομία πιο ανταγωνιστική και να αποκτήσουν δυναμικότερη παρουσία σε ενδοπεριφερειακό αλλά και σε διαπεριφερειακό επίπεδο, αφού οι πιέσεις που δέχονται από τις υπόλοιπες γειτονικές Περιφέρειες είναι ιδιαίτερα έντονες και αποτελούν ακόμη ένα επιχείρημα εφαρμογής των μέτρων και πολιτικών έτσι ώστε να ενισχυθεί και να σταθεροποιηθεί η παρουσία τους στον αναπτυξιακό χάρτη.

Είναι αδιαμφισβήτητο στο σημείο αυτό, ότι οι μεταφορικές υποδομές επηρεάζουν κατά πολύ τις περιοχές διέλευσης. Εξαρτάται από την κάθε περιοχή το πώς θα εκμεταλλευτεί την πρόκληση και αν θα αφήσει τις συνέπειες να γίνουν αρνητικές. Πραγματοποιώντας ταυτόχρονες δράσεις, μια περιοχή μπορεί να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της και να αναπτυχθεί, ενώ μπορεί να γίνει και το αντίστροφο. Μια περιοχή δηλαδή που ωφελείται από την κατασκευή ενός οδικού άξονα να μην το εκμεταλλευτεί με άλλες δράσεις και αυτό να την επιβαρύνει ακόμα παραπάνω με φαινόμενα που αναλύθηκαν προηγουμένως.

Μέχρι σήμερα στη χώρα, τα ζητήματα που συνήθως αναδεικνύονται στο επίκεντρο της λήψης αποφάσεων για την κατασκευή νέων μεταφορικών υποδομών είναι τα τεχνικά χαρακτηριστικά και οι όροι χρηματοδότησης. Όμως, η ουσιαστική συζήτηση, η οποία και οριοθετεί την ποιοτική διαφορά των έργων, θα πρέπει να αφορά και στις αναμενόμενες χωρικές επιδράσεις από τη λειτουργία τους, αλλά και στις περαιτέρω ενέργειες που πρέπει να γίνουν.

Ο Α1 μπορεί να ωφελήσει την περιοχή επιρροής του. Πρέπει, όμως, να ληφθούν υπόψη οι κίνδυνοι που προκύπτουν από την μείωση των χρονοαποστάσεων του, σε σχέση με τους μεγάλους και αναπτυσσόμενους αστικούς κόμβους, όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Προϋπόθεση αποφυγής της παράκαμψης, είναι η οικονομική ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών με ενέργειες και πέραν των τουριστικών. Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο Αυτοκινητόδρομος μπορεί να δώσει ευκαιρίες οικονομικής ευημερίας, αρκεί οι αρμόδιοι εφαρμογής του σχεδιασμού να μην επαναπαυθούν με τα, εκ πρώτης όψεως, αρνητικά αποτελέσματά του. Επιβάλλεται ο συντονισμός του έργου με την, έστω και εκ των υστέρων, εφαρμογή ενός ολοκληρωτικού σχεδίου που θα στοχεύει στην εξυγίανση των

περιοχών που επλήγησαν. Άλλωστε το Γενικό Πλαίσιο, τα Ειδικά αλλά και όλα τα ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα δίνουν κατευθύνσεις γενικές και πολυδιάστατες.

Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη με όρους αειφορίας αποτελεί ανοιχτή πρόκληση προς όφελος τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών αυτών των περιοχών και ακόμη ανοιχτό πεδίο αναστροφής καταγεγραμμένων τάσεων απαξίωσης του συγκριτικού πλεονεκτήματός τους¹¹².

«Η τοπικότητα πρέπει να σταθεί ενάντια στις
αναπτυξιακές ατυπίες»

Πράσινη Οικονομία, Κοινωνία και Πολιτική

¹¹² Κλαμπατσέα, Ρ., (2020). «Μονοκαλλιέργεια VS Αειφορία: Λειτουργικά εξειδικευμένες περιοχές του ελληνικού χώρου. Παρελθόν, παρόν και προοπτικές στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης». Παρουσίαση στο μεταπτυχιακό μάθημα: «Ευνοϊκοί & περιοριστικοί παράγοντες του σχεδιασμού με όρους αειφορίας». Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

Berechman, J., (2001). «Transport Investment and Economic Development: Is there a Link?». Όπως αναφέρθηκε στο: European conference of ministers of transport, (2001). «Transport and Economic Development». Paris: Economic research centre

Biehl, D., (1986). «The Contribution of Infrastructure to Regional Development: Final Report». Όπως αναφέρθηκε στο: Λαμπρινίδης κ.ά, (2001). «Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: η περίπτωση της ελληνικής μεταποίησης». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21

Botham, R.W., (1980). «The regional development effects of road investment», Transportation Planning and Technology, vol. 6:2

Drew, D., (1990). «Overview of methodology». Όπως αναφέρθηκε στο: Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση», ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21

Eberts, R., (1990). «Public Infrastructure and Regional Economic Development», Federal Reserve Bank of Cleveland – Economic Review

Familoni K.A (2004). «The Role of Economic and Social Infrastructure in Economic Development: A Global View». [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.cbn.gov.ng/out/Publications/reports/occasionalpapers/RD/2004/Jos-02-2.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/09/2020]

Giannopoulos, G. A., (1979). «Transport and Regional Development, the case of countries with Lesser Advanced Economies». Όπως αναφέρθηκε στο: Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49.

Hirshman, A., (1958). «The strategy of economic development». Όπως αναφέρθηκε στο: Σκάγιαννης, Π. (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

Klabatsea, I.S., (2006). «Local development of small islands with intense specialization in tourism: Cost and benefits in the framework of sustainable development». Όπως αναφέρθηκε στο: K., Aravossis, C.A., Brebbia and A.G., Kungolos (επιμ.). «Environmental Economics and Investment Assessment, Proceedings of First International Conference on Environmental Economics». Σαουθάμπτον: WIT Press

Marx, K., (1989). «Για το Κράτος». Μεταφράστηκε από: Τ. Κυπριανίδης, Αθήνα: Εξάντας

Rephann, T. and Isserman, A., (1994), «New Highways as Economic Development Tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods». Regional Science and Urban Economics, vol. 24

Rosenstein-Rodan, P., (1966). «Notes on the theory of 'Big Push'». Όπως αναφέρθηκε στο: Σκάγιαννης, Π., (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

Vickerman, R.W., (1987). «The Channel Tunnel: Consequences for Regional Growth and Development». Reg. Studies 21, pp. 187-197

Vickerman, R.W., (1995). «The regional impacts of Trans-European networks». Annals of Regional Science, Vol 29

Αυγερινού-Κολώνια, Σ., Δεμερτζή, Α., Κλαμπατσέα, Ρ., (2013). «Τα χρηματοδοτικά εργαλεία του Τουρισμού: στρατηγικοί στόχοι ανάπτυξης και fast-track επενδύσεις στην εποχή της κρίσης», Πρακτικά συνεδρίου «Μεταβολές και Ανασημασιοδοτήσεις του Χώρου στην Εποχή της Κρίσης». Βόλος

Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ., (2001) «Σχεδιασμός Έργων Υποδομής και Προστασία του Περιβάλλοντος. Συγκοινωνιακά Έργα». Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

ΕΛΚΕΘΕ¹, (2015). «Τεχνική έκθεση με τα αποτελέσματα της αρχικής αξιολόγησης της οικολογικής ποιότητας». ΚΡΗΠΙΣ-ΙΘΑΒΙΠΕΥ [online]. Διαθέσιμο στο: http://imbriw.hcmr.gr/wp-content/uploads/2016/10/%CE%A03.2_INITIAL-ECOLOGICAL-QUALITY.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020]

Ζήσης, Γ., «Πρακτικά διημερίδας Natura Σπερχειού – Μαλιακού: Ολοκληρωμένη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Natura Σπερχειού» [online] Διαθέσιμο στο: <https://docplayer.gr/11309301-Praktika-iimeri-as-natura-sperheioy-maliakoy-04.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 26/02/2021]

Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), (2014). «Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα». Μελέτη. Επιστημονικός υπεύθυνος: Γεράσιμος Ζαχαράτος [online]. Διαθέσιμο στο: <https://www.capital.gr/epikairoτητα/2130764/itep-pathogeneia-i-upsili-epoxikotita-tou-ellinikou-tourismou> [Ημερομηνία πρόσβασης: 01/12/2020]

Κινανλής, Π., (2015). «Αστική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος». Διπλωματική εργασία [online]. Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/277267341_Biosime_Anptyxe_sten_Periphereia_Stereas_Ellados [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/10/2020]

Κλαμπατσέα, Ρ., (2008). «Σχεδιάζοντας (σε) προνομιακούς τόπους και μετατοπίζοντας ανισότητες στον ελληνικό χώρο». Όπως αναφέρθηκε στο: «Μεταλλαγές και (Α)συνέχειες, Πρακτικές, Πολιτικές και Λόγος για τον αστικό χώρο», Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ: Πρακτικά Συνεδρίου. Αθήνα: Αλεξάνδρεια

- Κλαμπατσέα, Ρ., (2020). «Μονοκαλλιέργεια VS Αειφορία: Λειτουργικά εξειδικευμένες περιοχές του ελληνικού χώρου. Παρελθόν, παρόν και προοπτικές στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης». Παρουσίαση στο μεταπτυχιακό μάθημα: «Ευνοϊκοί & περιοριστικοί παράγοντες του σχεδιασμού με όρους αειφορίας». Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Κοκκάρας, Γ., (2016). «Χωρικές επιπτώσεις συγκοινωνιακών έργων σε υπεραστική κλίμακα». Διπλωματική εργασία [online]. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/283867?ln=el> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/10/2020]
- Κοσμαδάκης, Εμμ., (2020). «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Ειδικών Μορφών Τουρισμού στην Περιφερειακή ενότητα Πιερίας» Διπλωματική εργασία. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών. Διαθέσιμο στο: <http://195.251.240.227/jspui/handle/123456789/11799> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/02/2021]
- Κρητικός, Γ., (2012). «Η τουριστική ανάπτυξη και οι επιπτώσεις της στην κοινωνία και το περιβάλλον». Πτυχιακή εργασία. Κρήτη: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης [online] Διαθέσιμο στο: <http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/tour/2012/KritikosGiannis/attached-document-1340621019-39671-16416/Kritikos2012.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/12/2020]
- Μάργαρης, Β., (2000). «Φθιώτιδα-Λαμία Πολυοδηγός». Λαμία
- Μπέλλας, Αθ., (2011). «Μελέτη εκτίμησης χωρικών επιπτώσεων του Οδικού Άξονα της Δυτικής Χώρας στον Κοινωνικό και Οικονομικό Τομέα της Περιφέρειας Ηπείρου». [online]. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών. Διαθέσιμο στο: https://www.roaderp.gr/wp-content/uploads/2015/03/Meleti_Epirus_Teliko.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/10/2020]
- Νικολακάκης, Μ., (2017). «Μοντέρνα Κίρκη – Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1950-1974». Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- Πετράκος, Γ., (1997). «Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, παραγωγική ανασυγκρότηση και διευρωπαϊκά δίκτυα: Μελετώντας την περίπτωση του Βόλου». Όπως αναφέρθηκε στο Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21, σελ. 25-49
- Πολύζος, Σ., (2003). «Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μία θεωρητική διερεύνηση». ΤΟΠΟΣ, τ. 20-21
- Πολύζος, Σ., (2008). «Η ζεύξη του Μαλιακού και οι χωρικές οικονομικές μεταβολές». Δημοσιεύθηκε στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_polizos.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/12/2020]

Πολύζος, Σ., (2019). «Μεταφορικές Υποδομές, Δίκτυα και Ανάπτυξη». ΑΕΙΧΩΡΟΣ, τ. 28

Ρογκογκού, Ι., (2007). «Η Επιρροή του Αστικού Περιβάλλοντος στη Συμπεριφορά και Διάθεση των Ανθρώπων. Έρευνα στο Βόρειο τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας Παλαιών Βόλου». Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://core.ac.uk/download/pdf/132801931.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

Σελτσιώτης, Π., (2016). «Ιστορικές “μεταλλάξεις” μιας λουτρόπολης – Τα Καμένα Βούρλα». Διάλεξη [online]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέσιμο στο: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Σκάγιανης, Π., (1994). «Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών». Αθήνα-Πειραιάς: Σταμούλη

Στρατηγική ΒΑΑ Δήμου Λαμιέων. (2019). «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμη Αστικής Ανάπτυξης για την ανάδειξη της Πάλης της Λαμίας ως Διεθνώς Αναγνωρίσιμου Πολιτιστικού Προορισμού με αξιοποίηση της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης»

Τσάρτας, Π., (1998). «Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό» Αθήνα: Εξάντας.

Τσελεμέγκου, Λ., (2016). «Νέες μορφές αστικοποίησης και Τουριστική ανάπτυξη. Επενδύσεις στο Κάβο Σίδερο». Διπλωματική εργασία, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Χατζημιχάλης Κ., (2006). «Τοπική/περιφερειακή ανάπτυξη και τουριστικές επενδύσεις: τα κρίσιμα ερωτήματα». 5η Πανελλήνια συνάντηση Περιβαλλοντικών Οργανώσεων. Ηράκλειο, Κρήτης [online]. Διαθέσιμο στο: https://www.ecocrete.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=3453&Itemid=0 [Ημερομηνία πρόσβασης: 01/12/2020]

Ψαρράς – Τασιόπουλος, Ι., (2007). «Κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση των επιπτώσεων του οδικού άξονα ΠΑΘΕ στο Πέταλο του Μαλιακού κόλπου». Διπλωματική εργασία [online]. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Διαθέσιμο στο: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/13875> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/10/2020]

ΑΡΘΡΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

«Αθηνών -Λαμίας: Τέλος οι παράδρομοι -Έκλεισε και το “90”-Τι αναφέρει η “Νέα Οδός”» (2018). [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.ilamia.gr/2018/09/14/athinon-lamias-telos-oi/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

«Δήμος Μώλου- Αγίου Κωνσταντίνου με έδρα τα Καμένα Βούρλα (Φωτορεπορτάζ)» (2013). [online] Δημοσιεύθηκε στο: https://infofthiotida.blogspot.com/2013/05/blog-post_4.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

«Έντονες αντιδράσεις για ενδεχόμενες αυξήσεις διοδίων στην Κεντρική Ελλάδα» (2013). [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/617497/edones-adidraseis-gia-endehomeenes-auxiseis-diodion-stin-kedriki-ellada> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

«Οι σαμποταριστές της ζεύξης του Μαλιακού υπεύθυνοι για 400 θανάτους σε 15 χρόνια» Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.oakke.gr/na393/maliakos393.htm> [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

«Το ποτάμι που λατρευόταν ως θεότητα. Πτήση πάνω από τις εντυπωσιακές εκβολές του Σπερχειού. Μετά την επανάσταση υπήρξε το πρώτο σύνορο της Ελλάδας» [online]. Διαθέσιμο στο: <http://www.mixanitouxronou.gr/to-potami-poy-latreotan-os-theotita-ptisi-pano-apo-tis-entyposiakes-ekvoles-toy-spercheioug-meta-tin-erpanastasi-ypirxe-to-protosynoro-tis-elladas-vinteo-drone/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Dasarxeio, (2020). «Σπερχειός, ένα αρχαίο ποτάμι φορτωμένο ιστορία». [online] Διαθέσιμο στο: <https://dasarxeio.com/2020/09/30/86936/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

eReportaz Team, (2015). «Κλείνουν χιλιάδες βενζινάδικα και εστιατόρια των Εθνικών Οδών για να δοθούν δώρο στους εργολάβους!» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.ereportaz.gr/klinoun-chiliades-venzinadika-ke-estiatoria-ton-ethnikon-odon-ke-dinonte-doro-stous-ergolavous/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 04/01/2021]

e-Μωλιώτικα Νέα, (2016). «1961 Εθνική οδός: Μια νέα περιοχή, από την Αταλάντη έως τα Καμένα Βούρλα προσφέρθηκε χάρις στον νέο δρόμο για τουριστική αξιοποίηση» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1961_66.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 13/11/2020]

In.gr, (2004). «Από τα πιο επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου το “πέταλο” του Μαλιακού Κόλπου» [online]. Δημοσιεύθηκε στο:
<https://www.in.gr/2004/09/27/greece/apo-ta-pio-epikindyna-simeia-toy-odikoy-diktyoy-to-petaloy-toy-maliakoy-kolpoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/12/2020]

Lamianow.gr, (2020). «Σπερχειός: Ένα αρχαίο ποτάμι με μεγάλη ιστορία» [online] Διαθέσιμο στο: <https://lamianow.gr/spercheios-ena-archaio-potami-me-megali-istoria-foto-vinteo/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2020]

Lamiareport, (2015). «Που είναι ο Καραβόμυλος στη σήμανση της νέας εθνικής οδού;» [online]. Δημοσιεύθηκε στο:
<https://www.lamiareport.gr/index.php/kataggelies/item/7551-pou-einai-o-karavolylos-sti-simansi-tis-neas-ethnikis-odoy> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/12/2020]

Βλαχώνης, Γ. και Καγκαρά, Μ., (2021). «Μαλιακός κόλπος: Ένας περιβαλλοντικός θησαυρός δίπλα μας». [online] Διαθέσιμο στο:
<https://www.lamiareport.gr/index.php/aporseis/item/180440-maliakos-kolpos-enas-perivallontikos-thisavros-dipla-mas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2020]

Δεμερτζής, Αργ., (2004). «Ενοχή και συνενοχή» Δημοσιεύθηκε στο:
<https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2511708> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/12/2020]

Λιάλιος, Γ., (2014). «Όταν ο Εθνικός δρόμος φεύγει...» [online]. Δημοσιεύθηκε στο:
<https://www.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/#webdoc> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

Λιβανός, Ν., (2018). «Πέταλο Μαλιακού, ένα κουφάρι κακών αναμνήσεων» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.pagenews.gr/2018/04/05/ellada/petaloy-maliakoy-ena-koufari-kakon-anamniseon/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/12/2020]

ΜΑΛΙΑΚΟΣ S.O.S. Κίνηση πολιτών, (2012). «Ο Μαλιακός Κόλπος θα ζήσει. Είναι το σπίτι μας!» [online] Διαθέσιμο στο: http://www.e-ecology.gr/DiscView.asp?mid=1717&forum_id=6& [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Μαυρομύτης, Π., (2016). «Αυτοκινητόδρομος Στυλίδας: Σύγκριση παλαιάς και νέας διαδρομής» Διαθέσιμο στο: <https://trochoikaitir.gr/article/334/aytokinitodromos-stylidas-syngkrisi-palaias-kai-neas-diadromis> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/02/2021]

Οικονόμου, Γ., (2020) «Ανάγκη για ένα νέο παραγωγικό μοντέλο στην Φθιώτιδα». Διαθέσιμο στο: <https://www.stereanews.gr/2020/05/giannhs-oikonomou-anagkh-gia-ena-neo-paragwgiko-montelo-sthn-fthiwtida/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/02/2021]

Παπαδόπουλος, Γ., (2012). «Οι ξεχασμένοι της Εθνικής Οδού» [online]. Διαθέσιμο στο: <https://www.tanea.gr/2012/10/05/greece/oi-ksexasmenoi-tis-ethnikis-odoy/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Πρίντζος, Ι., (2008). «Η Ζεύξη του Μαλιακού Κόλπου – 20 χρόνια αγώνας». Δημοσιεύθηκε στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_printzos.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020]

Τερζής, Γ., (2004). «Τα έργα, οι μελέτες, οι ανάδοχοι και το 2007...» Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.kathimerini.gr/society/195750/ta-erga-oi-meletes-oi-anadochoi-kai-to-2007/amp/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/12/2020]

Τσακνιάς, Γ., (2012). «Τουρισμός στη Φθιώτιδα (πώς λέμε “Ελβετός ναύαρχος”»». Διαθέσιμο στο: <https://shinecast.wordpress.com/2012/05/04/τουρισμός-στη-φθιώτιδα-πώς-λέμε-ελβε/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/03/2021]

Τσατζάλη, Μ., (2018). «Ξενοδοχεία φαντάσματα, μια πασίγνωστη ταινία και ένα ταξίδι στο χρόνο στις λουτροπόλεις της Φθιώτιδας (φωτορεπορτάζ)» [online]. Δημοσιεύθηκε στο: <https://tvstar.gr/fthiotida-articles/97575-ksenodoxeia-fantasmata-mia-pasignosti-tainia-kai-ena-taksidi-sto-xrono-stis-loutropoleis-tis-fthiotidas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 09/11/2020]

Φιλипπόπουλος, Γ., (2018). «Ποια εικόνα παρουσιάζει σήμερα το μνημείο των Θερμοπυλών» [online] Διαθέσιμο στο: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/4065892/roia-eikona-paroysiazai-simera-to-mnimeio-ton-thermopylon> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/01/2021]

Χαχοπούλου, Λ., (2021). «Καμένα Βούρλα: Τα “στοιχειωμένα”... διαμάντια μιας χρυσής εποχής! (Βίντεο – Φωτό)». Δημοσιεύθηκε στο: <https://lamianow.gr/kamena-vourla-ta-quot-stoicheiomena-quot-diamantia-mias-chrysis-epochis-vinteo-foto/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

Χρήστου, Κ. (2019) «Το Αθήνα-Θεσσαλονίκη με ΙΧ δεν είναι και η πιο ονειρική διαδρομή» Διαθέσιμο στο: <https://www.ratpack.gr/buzz/story/5164/xenerosa-ti-zoi-moy-kanontas-to-athina-thessaloniki-me-ix> [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/02/2021]

Ψαρρού, Ν., (2012). «Μαλιακός Κόλπος: Μια θάλασσα που πεθαίνει;». [online] Διαθέσιμο στο: <https://stilida.com/periballon/oikologia/maliakos-kolposmia-8alassaru-peθainei/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

«Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής» Δημοσιεύθηκε στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A31999L0062> [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/01/2021]

13ο Συμβούλιο Περιοχής Στυλίδας Φθιώτιδας. (1997) «Η Στυλίδα και τα χωριά της περιοχής. Διαδρομές στο χώρο και στο χρόνο» [online] Δημοσιεύθηκε στο: <https://www.openbook.gr/i-stylida-kai-ta-choria-tis-periochis/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 16/11/2020]

Abbey, Edw. (2010). Όπως δημοσιεύθηκε στο: Ζήσης, Γ., (2010). «Πράσινη ανάπτυξη και τοπική αυτοδιοίκηση (Α΄ μέρος)» [online]. Διαθέσιμο στο: <https://solon.org.gr/2010/05/10/prasini-anaptyksi-kai-topiki-avtodioikisi-a-meros/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/03/2021]

Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» Δημοσιεύθηκε στο: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/k-odiry-eis-1_XPress.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 03/01/2021]

Αργυρόπουλος & ΓΑΜΜΑ-4 ΕΠΕ, (2004) [online]. Διαθέσιμο στο: <https://www.gamma4.gr/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

Δήμος Στυλίδας. «Η ιστορία του Δήμου» [online]. Διαθέσιμο στο: <https://stylida.gr/content/istoria-tou-dimou> [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

ΔΙΑΖΩΜΑ, (2018). «Μελέτη για την οργάνωση της συμμετοχής της τοπικής οικονομίας της Στερεάς Ελλάδας στη Διαδρομή Φύσης και Πολιτισμού Στερεάς Ελλάδας» [online] Διαθέσιμο στο: https://www.diazoma.gr/meletes_piges/ [Ημερομηνία πρόσβασης: 27/10/2020]

Εθνικό Οπτικοακουστικό Αρχείο. «Εγκαίνια της νέας εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας από τον Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή» [online]. Διαθέσιμο στο: http://www.avarchive.gr/portal/digitalview.jsp?get_ac_id=3687&thid=14128 [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

ΜΚΟ «ΣΟΛΩΝ» και Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων. «Οδηγός διαχείρισης & ανάδειξης Κοιλιάδας Σπερχειού & Μαλιακού Κόλπου “Πράσινη Συναίνεση”». [online] Διαθέσιμο στο: https://www.ekke.gr/projects/estia/gr_pages/F_synerg/Solon/Od_Diax_Sperx_Malidakos/GreenSyn.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 22/10/2020]

Οδηγία 92/43/ΕΟΚ η περιοχή «Κοιλιάδα & εκβολές Σπερχειού - Μαλιακός Κόλπος» ανήκει στο δίκτυο Natura 2000: κωδικός GR2440002 (SCI), όπως και η περιοχή «Υγρότοπος Εκβολών (Δέλτα) Σπερχειού»: κωδικός GR2440005 (SPA). [online] Διαθέσιμα αντίστοιχα στο:
<https://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=GR2440002> και
<https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=GR2440005>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020]

Πασχάλη – Μάνου, Κ. «Η περιβαλλοντική διάσταση του έργου της διπλής ζεύξης του Μαλιακού». Ημερίδα: Διπλή ζεύξης Μαλιακού Κόλπου, Enviroplan Α.Ε. Διαθέσιμο στο: http://library.tee.gr/digital/m2345/m2345_pashali.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης: 02/02/2021]

Πράσινη Οικονομία, Κοινωνία και Πολιτική, (2010). Όπως δημοσιεύθηκε στο: Ζήσης, Γ. «Πράσινη ανάπτυξη και τοπική αυτοδιοίκηση (Α' μέρος)» [online]. Διαθέσιμο στο: <https://solon.org.gr/2010/05/10/prasini-anaptyksi-kai-topiki-avtodioikisi-a-meros/>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 07/03/2021]

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εξώφυλλο. Πηγή: <https://magnesianews.gr/oikonomia/o-chartis-ton-41-aftokinitodromon.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/03/2021], ίδια επεξεργασία

Εικ.1. Οι υπό εξέταση περιοχές του Πετάλου του Μαλιακού Κόλπου.

Πηγή: http://www.afirimeno.com/2014/11/blog-post_40.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 30/09/2020], ίδια επεξεργασία

Εικ.2. Ο Μαλιακός Κόλπος. Σημειώνονται τα όριά του στα ακρωτήρια Χιλιομίλι και Καραβοφάναρο.

Πηγή: <http://library.tee.gr/digital/m2519.pdf> [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/10/2020], ίδια επεξεργασία

Εικ.3. Ρύπανση του Μαλιακού Κόλπου, ως αποτέλεσμα ανθρωπογενών δραστηριοτήτων.

Πηγή: <https://www.lamiareport.gr/index.php/aporseis/item/180440-maliakos-kolpos-enas-perivallontikos-thisavros-dipla-mas> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/10/2020]

Εικ.4. Ο Σπερχειός ποταμός.

Πηγή: <https://lamianow.gr/spercheios-ena-archaio-potami-me-megali-istoria-foto-vinteo/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/10/2020]

Εικ.5. Η Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας. Σημειώνεται ο οδικός άξονας E75 που τη διασχίζει.

Πηγή: <https://www.hotelsandrooms.gr/index.php?region=Kenourgio-Fthiotida-Stereia-Hellas&o=1450> [Ημερομηνία πρόσβασης: 25/10/2020]

Εικ.6. Η χάραξη της Εθνικής Οδού. Περιοδικό «ΕΙΚΟΝΕΣ», Σεπτέμβριος 1961.

Πηγή: <https://dev.kathimerini.gr/investigations/793177/otan-o-ethnikos-dromos-feygei/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/11/2020]

Εικ.7. Ο Άγιος Κωνσταντίνος. Φαίνεται η ομώνυμη εκκλησία και η ΕΟ1 που διέρχεται παραθαλάσσια.

Πηγή: https://www.tripadvisor.com.mx/AttractionProductReview-g189400-d20385644-Private_Luxury_Transfer_from_Athens_to_Agios_Konstantinos-Athens_Attica.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 12/11/2020]

Εικ.8. Τα Καμένα Βούρλα. Άποψη της Εθνικής Οδού που διέρχεται δίπλα από την οργανωμένη παραλία.

Πηγή: <https://www.kathimerini.gr/economy/561257095/oi-araves-sta-kamena-vourla-kai-oi-ependyseis-ton-germanon/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/11/2020]

Εικ.9. Το άγαλμα του Λεωνίδα. Άποψη προς την Εθνική Οδό.

Πηγή: <https://www.lifo.gr/culture/epeteiako-etos-thermopyles-salamina-2020-anakoinothikan-ta-moyseia-ta-theatra-oi-foreis-kai> [Ημερομηνία πρόσβασης: 14/11/2020]

Εικ.10. Σημείο της ΕΟ1 πριν την έξοδο για Λαμία. Στα αριστερά, παράπλευρα της οδού φαίνεται το εστιατόριο «Αλέξανδρος», σημείο στάσης των ταξιδιωτών.

Πηγή:

<https://www.google.gr/maps/@38.8633005,22.461084,3a,75y,307.37h,86.62t/data=!3m9!1e1!3m7!1sWPwa4LktXN5x-gZt6Pv3Lw!2e0!7i13312!8i6656!9m2!1b1!2i17> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/11/2020]

Εικ.11. Ο οικισμός της Στυλίδας, το λιμάνι της και η Εθνική Οδός που τη διασχίζει.

Πηγή: <https://www.maxmag.gr/agnosti-ellada/stylida-to-epineio-tis-lamias/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/11/2020]

Εικ.12. Ο Καραβόμυλος. Στάση επί της Εθνικής Οδού.

Πηγή:

https://www.google.gr/maps/@38.8868996,22.7035662,3a,75y,106.61h,95.86t/data=!3m6!1e1!3m4!1sh368bRC081at_KKNRn7B8Q!2e0!7i13312!8i6656 [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/11/2020]

Εικ.13. Αριστερά: Ο οικισμός Ράχες. Δεξιά: Η παραλία των Ραχών. Άποψη από την Εθνική Οδό.

Πηγή:

https://www.google.gr/maps/@38.8848288,22.7756134,3a,75y,95.82h,95.89t/data=!3m6!1e1!3m4!1swcy4rzGDixLBu_1GUOzEEg!2e0!7i13312!8i6656 [Ημερομηνία πρόσβασης: 24/11/2020]

Εικ.14. Το υδροθεραπευτήριο Ασκληπιός.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Εικ.15. Το ξενοδοχείο Ράδιον, καρτποστάλ.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Εικ.16. Το μοτέλ Λεβέντη κατασκευασμένο επί της Εθνικής Οδού, καρτποστάλ.

Πηγή: http://mwlosnews.blogspot.com/2017/07/blog-post_955.html [Ημερομηνία πρόσβασης: 28/11/2020]

Εικ.17. Καρτποστάλ από τα Καμένα Βούρλα.

Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Εικ.18. Οι πολυκατοικίες της περιόδου της αντιπαροχής δημιουργούν ένα «μπετονένιο» φράγμα προς τη θάλασσα των Καμένων Βούρλων.
Πηγή: <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/42174> [Ημερομηνία πρόσβασης: 07/11/2020]

Εικ.19. Από την ταινία «Ο Κλέαρχος η Μαρίνα και ο κοντός» της Finos Film. Ο Βασίλης Αυλωνίτης, ο Νίκος Ρίζος και η Πόπη Λάζου, στην υποδοχή του ξενοδοχείου Ράδιον.
Πηγή: <https://i.pinimg.com/originals/e9/f0/64/e9f06456452b249f0912a6f5c9f94c63.jpg>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 21/11/2020]

Εικ.20. Αριστερά η υποθαλάσσια ζεύξη του Μαλιακού από τα Σκάρφεια ως τις Ράχες. Δεξιά η διπλή ζεύξη.
Πηγή: <https://www.enikos.gr/society/82580/to-fofiko-petalo-tou-maliakou>
[Ημερομηνία πρόσβασης: 17/12/2020], ίδια επεξεργασία

Εικ.21. Απόσπασμα από φύλλο χάρτη «Αιδηψός» του 1909, της τότε Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού.
Πηγή: <http://mwlosnews.blogspot.com/2016/07/1909.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 21/12/2020]

Εικ.22. Τμήμα του Αυτοκινητόδρομου Α1 στο Πέταλο του Μαλιακού. Παράκαμψη Αγίου Κωνσταντίνου.
Πηγή: <https://www.metaforespres.gr/autokinitodromoi/στα-543-εκατ-τα-έσοδα-διοδίων-στον-αυτοκι/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 16/01/2021]

Εικ.23. Τοποθέτηση σήμανσης στον Αυτοκινητόδρομο Α1.
Πηγή: <https://www.youtube.com/watch?v=1IS4yUo438U> [Ημερομηνία πρόσβασης: 05/01/2021]

Εικ.24. Πορεία διαμαρτυρίας στον νέο μετωπικό σταθμό διοδίων της Μαυρομαντήλας.
Πηγή: <http://www.gkordis.com/2015/03/2-video.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 15/01/2021]

Εικ.25 και 26. Αριστερά: Το ξενοδοχείο Θρόνιον. Δεξιά το υδροθεραπευτήριο Ασκληπιός. Εικόνες εγκατάλειψης.
Πηγή: <https://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/οδοιπορικό-στο-ξενοδοχείο-radion-id3266> [Ημερομηνία πρόσβασης: 18/01/2021]

Εικ.27 και 28. Αριστερά: Εγκαταλελειμμένο πρατήριο βενζίνης στις Θερμοπύλες. Δεξιά: Ξενοδοχείο στις Θερμοπύλες που έχει παραχωρηθεί για την εγκατάσταση μεταναστών.
Πηγή: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/4065892/roia-eikona-paroysiazai-simera-to-mnimeio-ton-thermopylon> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/01/2021]

Εικ.29. Η χάραξη του Α1 (τμήμα του Ε75) στα όρια της περιοχής Natura 2000 (περιοχή με διαγράμμιση).
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Εικ.30. Η δίδυμη σήραγγα Κνημίδος που παρακάμπτει τον Άγιο Κωνσταντίνο. Σημειώνεται ότι στο τμήμα του Α1 που διατρέχει το Πέταλο του Μαλιακού είναι κατασκευασμένες συνολικά 8 σήραγγες διπλού κλάδου.
Πηγή: <https://www.kathimerini.gr/society/780509/to-polydapano-petalo-maliakou-kai-oi-kathysteriseis/> [Ημερομηνία πρόσβασης: 20/02/2021]

Οπισθόφυλλο. Πηγή: <https://docplayer.gr/200643681-Minyma-dieythynontos-symnoyloy-me-mia-matia-nea-odos-diakriseis-etairiki-ypeythynotita-kai-stratigiki-odiki-asfaleia-roiotita-stin-parohi.html> [Ημερομηνία πρόσβασης: 09/03/2021], ίδια επεξεργασία

