

β) ο Μπράλος εξυπηρετεί σήμερα όλους τους κατοίκους των χωριών της περιοχής, που προαναφέρονται και αρκετά από τα οποία είναι, χωριά των ορεινών Περιοχών της Οίτης της Γκιώνας του Παρνασσού και του Καλλιδρόμου και

γ) ο Μπράλος είναι οδικός κόμβος και πέρασμα στρατηγικής σημασίας των δικτύων Πελοποννήσου - Αμφίσσης - Μπράλου - Θεσσαλονίκης - Ευρώπης καθώς και Αθηνών - Μπράλου - Θεσσαλονίκης - Ευρώπης όχι μόνο κατά τα τελευταία 100 χρόνια αλλά και κατά το 1821. Επίσης κατά την αρχαιότητα η περιοχή του Μπράλου ήταν πέρασμα στρατηγικής σημασίας.

Το πρώτο οδικό δίκτυο που προαναφέρεται, εθεωρείτο το Πρώτο εθνικό δίκτυο τη Ελλάδας, αποφασίστηκε και κατασκευάστηκε με απόφαση του Βασιλιά Όθωνα υπ' αριθ. 16/28.8.1833 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 29/14.9.1833

Τέλος ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΥΜΕ :

Από τώρα που γίνονται τα έργα στη Τιθορέα για τη εκτροπή του τρένου προς τη σήραγγα Καλλιδρόμου, να γίνουν και τα κατάλληλα «κλειδιά» στη Τιθορέα ώστε να υπάρχει η δυνατότητα τα τρένα να συνεχίζουν τη πορεία τους προς Σ.Σ. Αμφίκλειας - Λιλαίας - Μπράλου - Λιανοκλαδίου και μετά τη λειτουργία της σήραγγας Καλλιδρόμου.

ΤΡΙΤΟ ΘΕΜΑ

Σχετικά με την συντήρηση και διατήρηση σε ετοιμότητα του δικτύου, Μπράλου - Λιανοκλαδίου και μετά την ολοκλήρωση των έργων της σήραγγας Καλλιδρόμου σας γνωρίζουμε τα εξής :

Σύμφωνα με τις μελέτες του έτους 1873 που έγιναν για τη χάραξη του Σιδηροδρομικού δικτύου, υπήρχαν δύο σενάρια για το δίκτυο Τιθορέας - Λιανοκλαδίου.

Το πρώτο σενάριο ήταν : Το δίκτυο να γίνει Τιθορέα - Σήραγγα Καλλιδρόμου - Κάμπος Λαμίας - Λιανοκλάδι και το δεύτερο σενάριο ήταν : Το δίκτυο να γίνει Τιθορέα - Μπράλος - Παρυφές οίτης - Λιανοκλάδι.

Το πρώτο σενάριο κρίθηκε ακατάλληλο και απερρίφθη διότι περιείχε τους παρακάτω 3 κινδύνους :

α) Ο Μαλιακός Κόλπος δεν παρείχε ασφάλεια στο Σιδηροδρομικό δίκτυο. Αντίθετα υπήρχαν κίνδυνοι λόγω ενδεχόμενης καταστροφής του δικτύου, από εχθρικά πλοία ή υποβρύχια.

β) Ο κάμπος της Λαμίας (από τα Καμένα Βούρλα μέχρι τη Λαμία) αποτελείται από ελώδη και ασταθή εδάφη, οπότε υπάρχει κίνδυνος δημιουργίας πολλών και μεγάλων προβλημάτων στο δίκτυο.

γ) Τους 3 μήνες του χειμώνα κυρίως, συχνά ο κάμπος της Λαμίας καλύπτεται ολόκληρος από τα νερά των ποταμών Σπερχειού - Γοργοποτάμου - Ασωπού που υπερχειλίζουν όπως έγινε και στις αρχές του 2012 καθώς και τα νερά των ορεινών όγκων της Οίτης και του Καλλιδρόμου οπότε υπάρχει κίνδυνος να καταστραφεί το Σιδηροδρομικό δίκτυο.

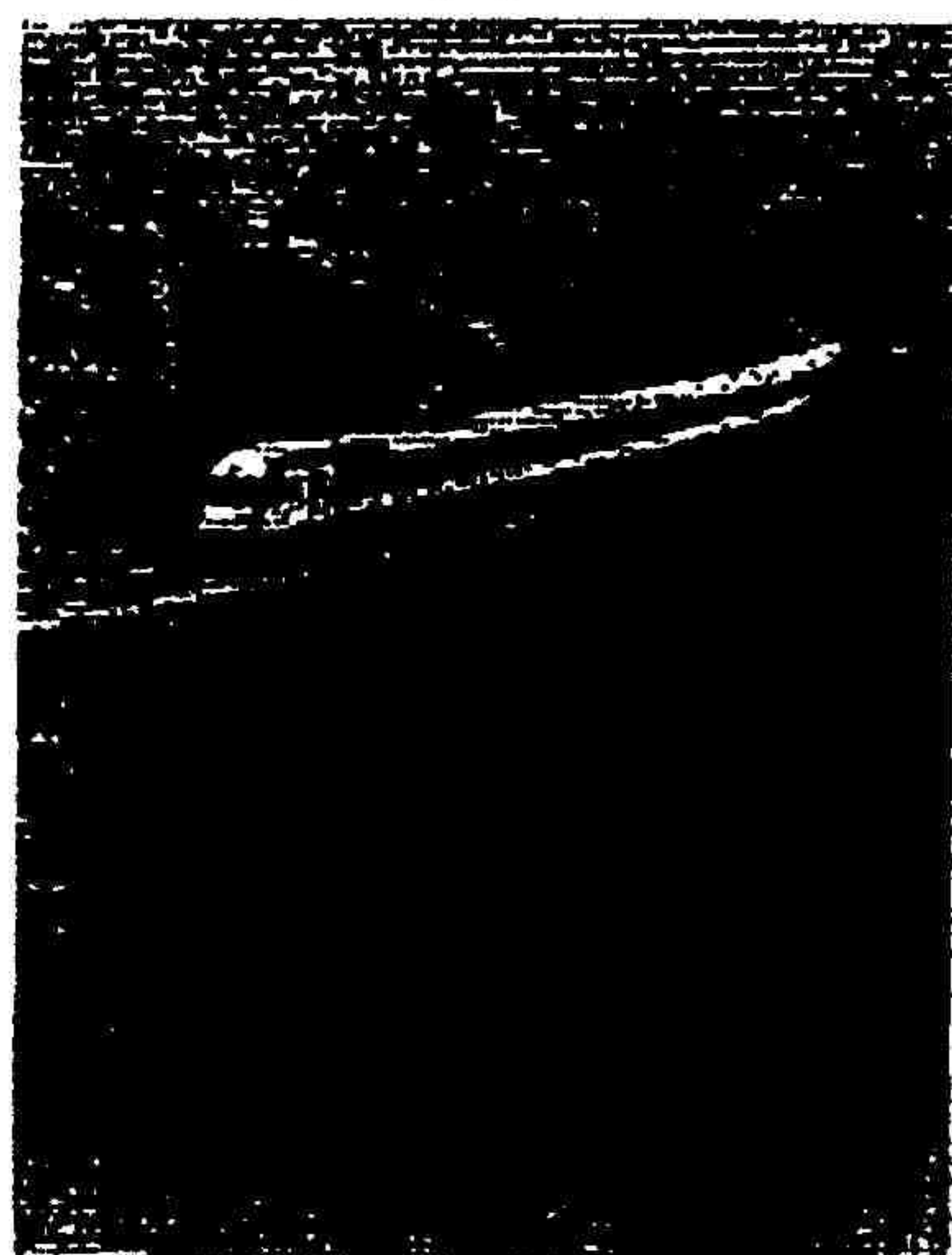
Το δεύτερο σενάριο εγκρίθηκε διότι δεν περιέχει κινδύνους αντίθετα παρέχει ασφάλεια στο Σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος έτσι από το 1873 αποφασίστηκε και υλοποιήθηκε το δεύτερο σενάριο.

Μετά από τα παραπάνω και επειδή τα προβλήματα είναι διαχρονικά και δεν έχουν εκλείψει και μάλιστα σήμερα που είναι περισσότερα και πολυπλοκότερα, (ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ να λάβουν σοβαρά υπ' όψη τους όσα προαναφέρονται και να πάρουν σχετικές αποφάσεις έτσι ώστε να συντηρείται το δίκτυο Μπράλου - Λιανοκλαδίου και να είναι πάντα σε ετοιμότητα για να λειτουργεί και βεβαίως μετά την ολοκλήρωση των έργων της νέας σήραγγας του Καλλιδρόμου και τη λειτουργία του νέου δικτύου Τιθορέας - Λιανοκλαδίου.)

ΤΕΤΑΡΤΟ ΘΕΜΑ:

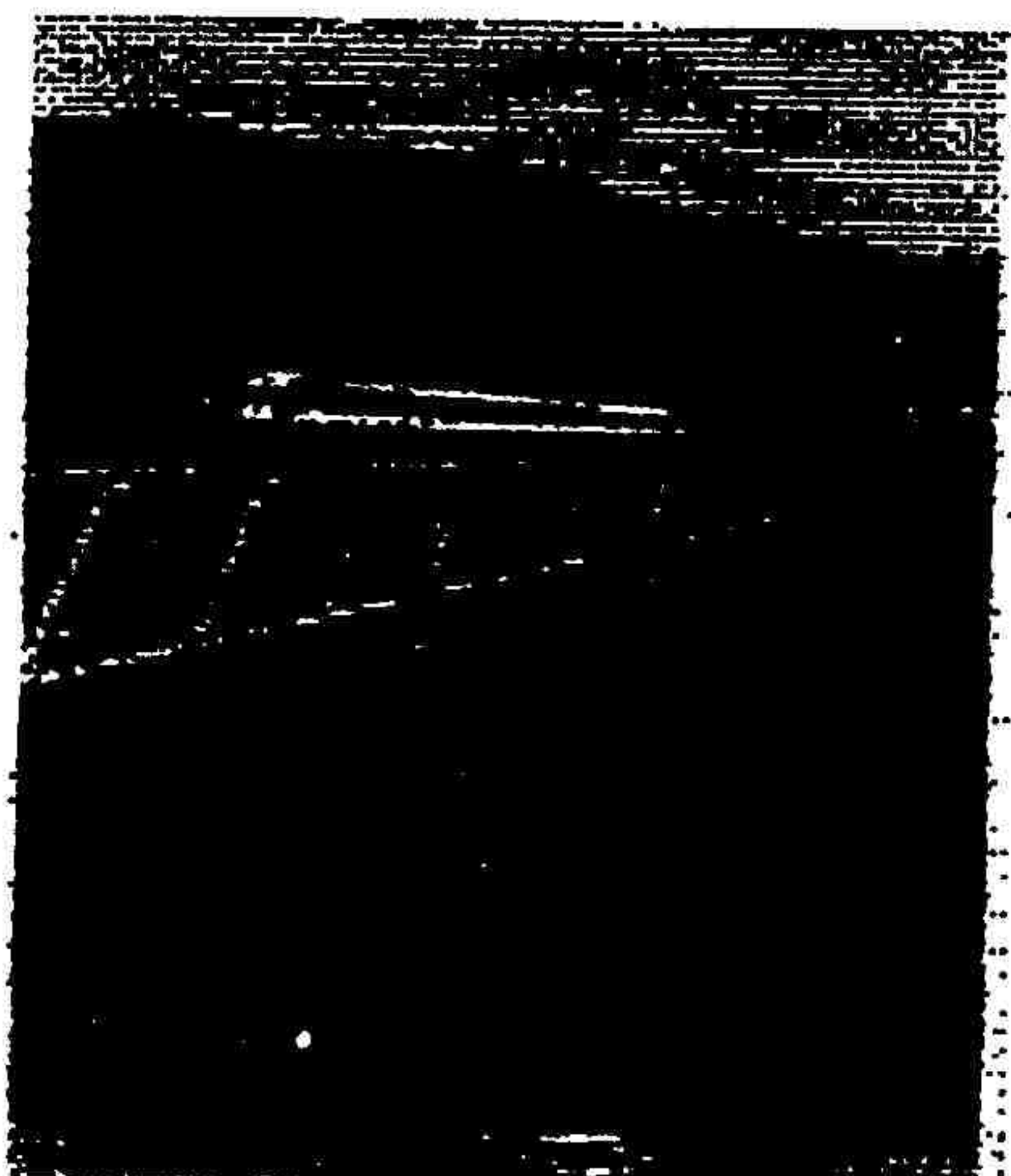
Τέλος θα πρέπει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τη συνεργασία του Υπουργείου Πολιτισμού ή και άλλων αρμόδιων φορέων να φροντίσουν ώστε να κηρυχθεί το τμήμα Μπράλος - Λιανοκλάδι και τα τεχνικά του έργα, λόγω της μοναδικότητάς τους συμπεριλαμβανομένων και των κτιρίων των εν λόγω Σταθμών ως Διατηρητέο μνημείο της Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς, διότι όλα τα έργα είναι θαυμάσια, άξια λόγου έχουν διαχρονική αξία, αντέχουν και παραμένουν αναλλοίωτα στο πέρασμα του Χρόνου όπως απεδείχθει (από το 1905 μέχρι σήμερα). Επίσης να τεθούν και υπό την προστασία της ΟΥΝΕΣΚΟ.

Συγκεκριμένα :



- α) Ό,τι καλύτερο, υπάρχει στη φύση και ό,τι καλύτερο έχει δημιουργήσει η τεχνολογία των σιδηροδρόμων το διαπιστώνει κανείς στη διαδρομή Μπράλος - Λιανοκλάδι.
- β) Είναι το πιο απόκρημνο και το περισσότερο δύσβατο τμήμα της διαδρομής, των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.
- γ) Όλα τα έργα του δικτύου είναι αληθινά κομψοτεχνήματα απόλυτα συνταίριασμένα με το φυσικό περιβάλλον συμπεριλαμβανομένων και των κτιρίων των εν λόγω Σταθμών.

- δ) Η αντοχή των έργων στα χρόνια που πέρασαν αποδεικνύει την εξαιρετικά ποιοτική δουλειά των τεχνικών της εποχής που σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν τα έργα.



Όποιος ταξιδεύει με το τρένο από το Μπράλο ως το Λιανοκλάδι :

- α) Θα εντυπωσιαστεί από τις πολλές μικρές και μεγάλες γαλαρίες τούνελ, τα τεχνικά έργα του δικτύου και από τα τοπία απaráμιλλης ομορφιάς.
- β) Θα του δοθεί η ευκαιρία να θαυμάσει τις μεγάλες γέφυρες καθώς επίσης και την άριστη τεχνολογία τους και τέλος.
- γ) Θα αισθανθεί δέος, περνώντας με το τρένο από τις απόκρημνες πλαγιές, τα μεγάλα τούνελ, τις μεγάλες γέφυρες και το φαράγγι του Ασωπού, που προσελκύει κάθε χρόνο όλο και περισσότερους τουρίστες.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
ΠΟΛΥΜΕΡΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Αντιδήμαρχος Δήμου Αμφίκλειας Ελάτειας Τιθορέας	
ΚΑΡΜΙΡΗΣ Δ. ΗΛΙΑΣ	Πρόεδρος Τ. Κοινότητας Μπράλου Δήμου Αμφίκλειας - Ελάτειας - Τιθορέας	
ΑΒΡΑΜΠΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	Πρόεδρος Τ. Κοινότητας Γραβιάς Δήμου Δελφών	
ΜΟΛΙΩΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Πρόεδρος Τοπικής Κοινότητας Πολυδρόσου	
ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ.	Αντιπρόεδρος Τ. Κοινότητας Παλιοχωρίου	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ	Πρόεδρος Συλλόγου Γυναικών Παλιοχωρίου	
ΤΑΓΚΑΛΑΚΗ ΚΙΚΗ	Πρόεδρος Συλλόγου Γυναικών Μπράλου	

Ακολουθούν 72 καταστάσεις με ονοματεπώνυμα και υπογραφές 1733

Είναι 6 μήνες στο εγγραφο που εστάθη στη ΤΡΑΠΕΖΕ