

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΕΩΣ ΚΑΛΑΜΠΑ-  
ΚΑΣ-ΚΟΖΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ  
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ-ΔΑΤΟΜΕΙΟΥ (ΒΟΛΟΣ)

1. Περιγραφή τῶν ἐξυπηρετουμένων περιοχῶν
  - 1.1 Περιοχή Δυτ. Μακεδονίας
  - 1.2 Περιοχή Θεσσαλίας
2. Παράλληλοι μεταφορικοί συνδέσεις
  - 2.1 Σιδηροδρομική σύνδεσις
  - 2.2 Ὀδική σύνδεσις
  - 2.3 Θαλασσία σύνδεσις
  - 2.4 Ἀεροπορική σύνδεσις

Ἐκδρομὴ στη Θεσσαλία

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΕΩΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ-  
ΚΟΖΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΛΑΜΠΑ-  
ΚΑΣ-ΛΑΤΟΜΕΙΟΥ (ΒΟΛΟΣ)

1. Περιγραφή τών έξυπηρετουμένων περιοχών

Ἡ σιδηροδρομική σύνδεσις Καλαμπάκας-Κοζάνης θά έξυπηρετήσῃ ἀφ' ἑνός μὲν τήν περὶ ὠρισμένης σημασίας περιοχὴν τήν ὁποίαν θά διασχίσῃ ἡ γραμμὴ, ἀφ' ἑτέρου δέ μίαν πολὺ εὐρυτέραν ἐνδοχώραν περιλαμβάνουσαν τήν Δ. Μακεδονίαν καὶ Θεσσαλίαν. Εἰδικώτερον, θά έξυπηρετηθοῦν οἱ Νομοὶ Κοζάνης, Γρεβενῶν, Φλωρίνης, Καστοριᾶς, Τρικάλων καὶ Καρδίτσας, καθὼς καὶ μέρος τοῦ Νομοῦ Λαρίσης, συγκεκριμένως, σημαντικόν μέρος τῶν ἐπαρχιῶν Τυρνάβου καὶ Ἐλασσῶνος. Δηλαδή, ὅλαι ἐκεῖναι αἱ περιοχαί, αἱ εὐρισκόμεναι ἐκεῖθεν καὶ ἐντεῦθεν τοῦ ἄξονος Δροσιᾶς (ἀνατολικῶς τῆς λίμνης Βεγορίτιδος)-Παλαιοφαρσάλου, αἱ ὁποῖαι θά ἀπέχουν ὀλιγώτερον ἀπὸ τήν νέαν γραμμὴν παρά ἀπὸ τήν ἤδη ὑφισταμένην τοιαύτην Δ. Μακεδονίας (Δροσιᾶ)-Θεσσαλονίκης (Πλατὺ)-Παλαιοφαρσάλου. Ἐπίσης ἡ νέα γραμμὴ θά ἀποβῆ χρήσιμος καὶ διὰ τήν περιοχὴν ἡ ὁποία περιλαμβάνεται εἰς τὸ ἐκ τῶν πόλεων Βερροίας-Ναούσης-Ἐδέσσης σχηματιζόμενον τρίγωνον, τοῦ ὁποῦ τὸ μεταφορικόν ἔργον, λόγῳ κορεσμοῦ, δέν θά δύναται πάντοτε νά έξυπηρετῆται ὑπὸ τῆς παλαιᾶς γραμμῆς.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω περιοχῶν, ἐπισημαίνεται ἀπὸ τοῦδε ἡ μεγάλη σπουδαιότης τῆς περιοχῆς τῆς Ἱπτολεμαΐδος εἰς τὸν Νόμον Κοζάνης. Ἡ βιομηχανική ζώνη τῆς περιοχῆς ταύτης ἤδη παρουσιάζει ἔντονον μεταφορικὴν δραστηριότητα, προβλέπεται δέ νά ἐξελιχθῆ ραγδαίως εἰς μέγα βιομηχανικόν κέντρον.

Περαιτέρω, θά πραγματοποιηθῆ καὶ ἡ ἀπ' εὐθείας σύνδεσις τῶν ὡς ἄνω περιοχῶν μετὰ τῆς Γιουγκοσλαβίας διὰ τῆς γραμμῆς Ἀμυνταίου-Μοναστηρίου (Κρεμνίτσας), ὅπερ καὶ σημαίνει τήν ἀπ' εὐθείας σιδηροδρομικὴν σύνδεσιν τῶν περιοχῶν τῆς Δυτικῆς Μακεδονίας, Δ. Θεσσαλίας καὶ, μέχρις ἑνός σημείου, ὀδοκλήρου τῆς Β.Δ. Ἑλλάδος μετὰ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Ἡ διαπλάτυνσις τῆς ὑφισταμένης σιδηροδρομικῆς γραμμῆς στενοῦ πλάτους (1μ.) Καλαμπάκας-Τρικάλων-Καρδίτσας-Φαρσάλων-Λατομείου, μήκους 150 χλμ, περίπου (161 μέχρι Βόλου) θά έξυπηρετήσῃ κατὰ πολὺ καλλίτερον τρόπον ἀμέσως μὲν, τήν σήμερον ἐλλειπῶς έξυπηρετουμένην περιοχὴν, ἐμμέσως δέ τὰς ἀναφερθεῖσας περιοχάς, αἵτινες θά έξυπηρετηθοῦν διὰ τῆς σιδηροδρομικῆς συνδέσεως Καλαμπάκας-

Κοζάνης, μεθ' ἧς καί θά ἀποτελέσῃ ἐνιαῖον δίκτυον. Προσέτι δέ, θά ἐξυπηρετήσῃ ὀλόκληρον τόν Κεντρο-Δυτικόν Ἑλληνικόν χῶρον, συνδεομένου αὐτοῦ μετά τῆς Πρωτευούσης καί λιμένων Πειραιῶς καί Βόλου, γεγονός ὑψίστης οἰκονομικῆς σημασίας.

Αἱ περιοχαί, αἱ ὁποῖαι θά ἐξυπηρετηθοῦν ὑπό τῆς νέας γραμμῆς καί τῆς διαπλατύνσεως τῆς παλαιᾶς τοιαύτης εὐρίσκονται, κατά τό μεγαλύτερον μέρος των, εἰς σχετικῶς χαμηλά πολιτιστικά καί οἰκονομικά ἐπίπεδα. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ὅτι κατά τό μέγιστον αὐτῶν μέρος ἀποτελοῦνται ἀπό καθαρῶς ὄρεινά ἢ ἡμιορεινά ἐδάφη, ἄγωνα κατά τό πλεῖστον. Ἐξαιρέσιν ἀποτελοῦν ἐλάχισται πεδιάδες, ἀναφερόμεναι κατωτέρω.

Ὁ ὀρυκτός πλοῦτος, ἐξαιρέσει τῶν λιγνιτῶν τῆς περιοχῆς τῆς Πτολεμαῖδος (τῆς ὁποίας ἡ σημαντική σημασία ὑπεγράμμισθη ἤδη ἀνωτέρω), τοῦ ἐπίσης σημαντικοῦ ἀμιάντου, ποσότητος χρωμιτῶν καί μαρμάρων, εἶναι ὀλίγος. Εἰς τόν Τουρισμόν ὑπάρχουν δυνατότητες ἀξιοποιήσεως ὠρισμένων περιοχῶν εὐρισκομένων κυρίως εἰς τό κεντρικόν ἢ νότιον τμήμα (Μετέωρα, Πήλιον, κλπ.). Ὀλόκληρος ἡ περιοχή, ἐκτός ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων (Πτολεμαῖς, Καστοριά, Βόλος) δύναται νά χαρακτηρισθῇ ὡς ἡ πλέον ἀγροτική περιοχή τῆς Ἑλλάδος, ἡ δέ περαιτέρω ἀνάπτυξις της, δι' ἄρκετόν χρόνον, θά πρέπει νά βασισθῇ εἰς τήν καλλιτέραν ἀξιοποίησιν τοῦ ἀγροτικοῦ τομέως τῆς οἰκονομίας της.

Εἰς τήν Δυτικήν Μακεδονίαν καί τήν Δυτικήν καί Νότιον Θεσσαλίαν παρατηροῦνται τά ἀκόλουθα χαρακτηριστικά:

#### Γεωργία

Εἰς τās ἐν λόγῳ περιοχάς, αἵτινες ἀποτελοῦν τό 15% περίπου τῆς ἐκτάσεως ὀλοκλήρου τῆς χώρας καί κατοικοῦνται ὑπό τοῦ 10% περίπου τοῦ ὅλου πληθυσμοῦ της, ἡ καλλιεργημένη ἐπιφάνεια καταλαμβάνει τό 13% περίπου τῶν καλλιεργουμένων ἐκτάσεων ὀλοκλήρου τῆς χώρας. Ὡς ἐλέχθη καί ἀνωτέρω, αἱ πεδιναί ἐκτάσεις εἶναι περιορισμέναι ἐν ἀναλογίᾳ μέ τό μέγεθος τῆς περιοχῆς, μέ κυριώτερας πεδιάδας τῆς Φλωρίνης (217 000 στρέμ.) καί Καρδίτσας (143 000 στρέμμ.) καθώς καί μικρό μόνον μέρος τῆς Θεσσαλικῆς πεδιάδος, αἱ ὁποῖαι/δέν ἔχουν ἀξιοποιηθῆ<sup>ῶν</sup> πλήρως λόγῳ μῆ ἐκτελέσεως τῶν ἀπαιτουμένων ἐγγειοβελτιωτικῶν ἔργων.

Ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἐν συνεχείᾳ πίνακος τά κυριώτερα προϊόντα τῆς περιοχῆς εἶναι τά σιτηρά, τά κτηνοτροφικά καί βιομηχανικά φυτά, ὁ βάμβαξ καί αἱ νωπαί ὀπώραι.

ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΤΗΣ Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1963

(Είς χιλιάδας τόννων)

Πίναξ 1

Ν Ο Μ Ο Ι	Σιτηρά	Κτηνοτρ. φυτά	Καπνός	Βάμβαξ	Γλεῦ- κος	Γεώμηλ. κρομ. Σ.	Λαχαν. κά	Νωπαί όπωραι	Λ. Βιομ. φυτά	Σύνολον
α	β	γ	δ	ε	ζ	η	θ	ι	κ	λ
Κοζάνης	100	64	8,0	-	6	26	18	15	1	237,5
Γρεβενῶν										
Φλωρίνης	37	38	1,6	-	3	19	9	8		116,1
Καστοριάς	20	27	0,5	-	2	8	9	7	-	73,5
Τρικάλων	50	68	1,3	7,6	4	9	16	29	14	190,9
Καρδίτσας	54	76	2,0	17,0	3	3	11	23	24	213,0
Μαγνησίας	82	13	-	3,0	7	8	34	18	1	166,0
Σύνολον	343	286	13,4	27,6	25	73	97	100	40	1 005,0
Ποσοστὸν παραγωγῆς ἐπὶ ἐθνικ. παραγωγῆς	15,3%	20,1%	11,3%	8,9%	8,1%	10,5%	8,1%	10,4%	10,2%	11,8%
Λαρίσης (1)	205	63	6,6	30,0	15	24	14	35	111	503,5
Πέλλης (1)	34	39	3,5	1,0	1	8	15	59	1	161,5
Ἡμαθίας (1)	41	26	1,2	50,0	1	4	6	81	50	260,2
Σύνολον	280	128	11,3	81,0	17	36	35	175	162	925,3
Ποσοστὸν παραγωγῆς ἐπὶ ἐθν. παραγωγῆς	12,5%	9,0%	9,7%	26,1%	5,6%	5,1%	2,9%	18,4%	41,4%	10,9%
Γενικὸν σύνολον	623	414	24,7	108,6	42	109	132	275	202	1 930,3
Ποσοστὸν παραγωγῆς Γεν. Συνόλου ἐπὶ ἐθνικ. παραγωγῆς	27,8%	29,0%	21,0%	35,0%	13,7%	15,6%	11,0%	28,8%	51,6%	22,7%

(1) Ἡ δευτέρα κατηγορία περιλαμβάνει τὸν Νομὸν Λαρίσης, τοῦ ὁποίου μόνον μέρος θά ἐξυπη-  
ρετηθῆ ὑπὸ τῆς νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς καὶ τοὺς Νομοὺς Πέλλης καὶ Ἡμαθίας εἰς τοὺς  
ὁποίους ἀνήκει τὸ ἀναφερθέν τρίγωνον τὸ ἀποτελούμενον ἐκ τῶν πόλεων Ἐδέσσης-Ναούσης-  
Βερροίας, τοῦ ὁποίου μέρος τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου θά ἐξυπηρετῆται ὑπὸ τῆς νέας γραμμῆς,  
ἐὰν καὶ ὁπότε ἐπέρχεται κορεσμὸς τῆς παλαιᾶς.

Ἡ κτηνοτροφία τῆς ἐν λόγω περιοχῆς εὐρίσκεται εἰς ἀρκετὰ ὑψηλά ἐπίπεδα, κυρίως εἰς τοὺς  
Νομοὺς Καρδίτσας, Τρικάλων καὶ Φλωρίνης καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας Ἐορδαίας καὶ Κοζάνης  
τοῦ Νομοῦ Κοζάνης καὶ Ἐλασσῶνος τοῦ Νομοῦ Λαρίσης.

Πηγή: Ὑπουργεῖον Γεωργίας

### Βιομηχανία

Ἡ ἐν λόγῳ περιοχή θεωρεῖται μίᾳ ἐκ τῶν ὀλιγώτερον βιομηχανικῶς ἀνπετυγμένῶν περιοχῶν τῆς χώρας. Ἐκτός ὠρισμένης (βιοτεχνικῆς, μᾶλλον, φύσεως) ὑφαντουργικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς πόλεις τῶν Τρικάλων, Κοζάνης καὶ Φλωρίνης καί, κατὰ ἓνα μεγαλύτερον ποσοστὸν, εἰς τὰς "ὄριακὰς" πόλεις τῆς Ἐδέσσης καὶ Ναούσης, μόνον ἡ Καστοριά (δέρματα-γουνάρικα) ἡ Πτολεμαῖς (μπρικέτες, λιπάσματα, ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια) καί, κυρίως ὁ Βόλος (ἐπεξεργασία καπνοῦ, ὑφαντουργία, μὴ μεταλλικὰ ὄρυκτά, μεταλλικαὶ κατασκευαί, μεταφορικὰ μέσα, τρόφιμα, ποτά), δύνονται νὰ ἐπιδείξουν βιομηχανικὴν δραστηριότητα.

Εἰς τὸν ἐπόμενον πίνακα 2 ἀπεικονίζεται ἡ βιομηχανικὴ παραγωγή, εἰς δὲ τὸν πίνακα 3 ὁ πληθυσμὸς καὶ ἡ ἀπασχόλησις κατὰ κλάδον παραγωγῆς.

# Ἐκδρομὴ στὴ Θεσσαλία

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΤΗΣ Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962  
(Είς χιλιάδας τόννους)

Πίναξ 2

Ν Ο Μ Ο Ι	Τρόφιμα Ποτά Καπνός	Προϊόντα "Υφαντικά" Υποδήσεως	Ευλεία "Επιπλα	Δομικά Υλαι	Διάφορα <sup>†</sup>	Σύνολον
α	β	γ	δ	ε	ζ	η
Κοζάνης	67	2	4	16	-	89
Γρεβενών						
Φλωρίνης	29	1	2	9	-	41
Καστοριάς	33	4	3	4	-	44
Τρικάλων	50	1	7	55	1	114
Καρδίτσης	38	5	5	60	1	109
Σύνολον (1)	217	13	21	144	2	397
Ποσοστόν παραγωγής έπί έθν. παραγωγής	7,7%	5,9%	5,2%	3,6%	0,4%	3,8%
Μαγνησίας	120	5	20	514	30	689
Λαρίσης						
Πέλλης	52	5	4	18	-	79
Ήμαθίας	39	10	2	27	-	78
Σύνολον	211	20	26	559	30	846
Ποσοστόν παραγωγής έπί έθν. παραγωγής	7,5%	9,1%	9,4%	13,9%	6,8%	8,2%
Γενικόν σύνολον	428	33	47	703	32	1 243
Ποσοστόν παραγωγής Γενικοῦ συνόλου επί Έθνικ. παραγωγής	15,2%	15,0%	14,6%	17,5%	7,2%	12,0%

† Περιλαμβάνει καί τόν κλάδον "Αντικείμενα έν Μετάλλου" διά τόν Νομόν Μαγνησίας (Βόλος)

(1) Ο Νομός Μαγνησίας, ό όποϊος ανήκει εις τήν στήλην αὐτήν (τῶν άμέσως καί καθ' ολοκληρίαν έξυπηρετουμένων Νομῶν) δέν περιλαμβάνεται διότι τά ύφιστάμενα στοιχεΐα βιομηχανικῆς παραγωγῆς άφοροῦν, όμοῦ, καί τόν Νομόν Λαρίσης.

Πηγή: Υπουργεΐον Συντονισμοῦ

Άπασχόλησις: Βάσει τῆς άπογραφῆς πληθυσμοῦ 1961 ἡ κατανομή τῶν οίκονομικῶς ένεργῶν άτόμων εις τούς 3 βασικούς κλάδους οίκονομικῆς δραστηριότητος είχεν ώς παρατίθεται εις τόν έν συνεχεία πίνακα 3.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ  
(1961)

Πίναξ 3

Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας	Δυτική (1) Μακεδονία	Θεσσαλία (2)	Σύνολον	Ποσοστιαία συμ- μετοχή εις συν- ολον άπασχ.χώ- ρας (ένεργ.)	Ποσοστιαία συμ- μετοχή εις σύν- ολον άπασχολου- μένων τής περιοχής
α	β	γ	δ	ε	ζ
Πρωτογενής παραγ.	100 300	140 200	240 500	12,0%	71,2%
Δευτερογενής "	19 900	29 800	49 200	7,0%	14,5%
Ύπηρεσίες	16 300	32 000	48 300	5,4%	14,3%
Σύνολον	136 500	201 500	338 000	9,4%	100,0%

(1) Δέν περιλαμβάνονται οί Νομοί Πέλλης και Ήμαθίας

(2) Δέν περιλαμβάνεται ό Νομός Λαρίσης.

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Είσοδημα: Η κατανομή του εισοδήματος κατά κλάδους οικονομικής δραστηριότητας εις τήν έν λόγω περιοχήν κατά τό 1962 είχεν ως εις τόν πίνακα 4 κατωτέρω:

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ  
ΔΥΤΙΚΗΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΙΑΝ  
ΚΑΤΑ ΤΟ 1962

(έκατ. δρχ.)

Πίναξ 4

Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας	Δυτική (1) Μακεδονία	Θεσσαλία (2)	Σύνολον	Ποσοστιαία συμμετοχή εις άκαθ.έθν.εία	Ποσοστιαία συμμετοχή ειςτό είσ. τής περιοχής
α	β	γ	δ	ε	ζ
Πρωτογενής παραγ.	1 426	1 651	3 077	10,7%	46,6%
Δευτερογενής "	610	1 055	1 665	6,1%	25,2%
Ύπηρεσίες	932	931	1 863	3,5%	28,2%
Σύνολον	2 968	3 637	6 605	6,1%	100,0%

(1) Δέν περιλαμβάνονται οί Νομοί Πέλλης και Ήμαθίας

(2) Δέν περιλαμβάνονται ό Νομός Λαρίσης.

Πηγή: Ύπουργείον Συντονισμού

Τό κατά κεφαλήν εισόδημα (1962) ανήρχετο εις 8 750 δρχ. περίπου-  
έναντι 12 000 δρχ. περίπου διά τό σύνολον τῆς χώρας, 19 830 δρχ. διά τήν  
Ἄττικὴν (τό ὑψηλότερον) καί 6 330 δρχ. διά τήν Ἥπειρον (τό χαμηλότερον).

Ἐν συνεχείᾳ περιγράφονται ἐκτενέστερον αἱ περιοχαί, αἵτινες θά ἐξυ-  
πηρετηθοῦν, ὑπό α) τῆς διατάξεως τῆς νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Καλαμπάνας-  
Κοζάνης καί β) ὑπό τῆς διαπλατύνσεως τῆς ἤδη ὑφισταμένης γραμμῆς Καλαμπάνας-  
Βελεστίνου.

### 1.1 Περιοχή Δ. Μακεδονίας

Ὡς ἀπεικονίζεται εἰς τόν ἐπόμενον χάρτην ὑπό τήν ἔννοιαν: "περιοχή  
Δ. Μακεδονίας" περιλαμβάνονται οἱ Νομοί Κοζάνης, Γρεβενῶν, Φλωρίνης καί Καστο-  
ριᾶς, δοθέντος ὅτι μόνον οἱ ἐν λόγῳ τέσσαρες Νομοί (ἐξαιροῦνται οἱ τῆς Ἡμα-  
θίας καί Πέλλης) ἐπηρεάζονται ἀπολύτως ἀπό τήν νέαν σιδηροδρομικήν σύνδεσιν.

Ἐἰς ὁλόκληρον τήν περιοχὴν ὑπάρχει μία μόνον πόλις, τῆς Κοζάνης  
(22 000 κατ.). Ὑπάρχουν ἐπίσης τρεῖς κωμοπόλεις, τῆς Φλωρίνης (12 000 κατ.)  
τῆς Καστοριᾶς (12 000) καί τῆς Ἱπτολεμαΐδος (13 000 κατ.). Τά Γρέβενά, πρωτεύ-  
ουσα τοῦ νεοσυσταθέντος ὁμονύμου Νομοῦ, ἔχει μόνον 7 500 κατοίκους.

Ἡ οἰκονομία τῆς περιοχῆς ταύτης εὐρίσκεται εἰς πολύ χαμηλά ἐπίπεδα.  
Ἄνω τοῦ 70% τοῦ οἰκονομικῶς ἐνεργοῦ πληθυσμοῦ ἀσχολεῖται μέ τήν γεωργίαν, τό  
δέ κατά κεφαλήν εισόδημα τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τόν τομέα αὐτόν δέν ὑπερβαίνει  
τάς 10 000 δρχ. (1961) προερχόμενον κυρίως ἐκ τῆς καλλιεργείας σιτηρῶν, κτηνο-  
τροφικῶν φυτῶν, γεωμήλων καί λαχανικῶν. Παράγονται ἐπίσης ἀρκετά σημαντικά  
ποσότητες ὀσπρίων, ξηρῶν καρπῶν (κυρίως εἰς Ν. Καστοριᾶς), γλεύκους καί καπνοῦ  
(Ν. Φλωρίνης), ὑφίσταται δέ ἀξιόλογος παραγωγή νωπῶν ὀπωρῶν (μεταξύ τῶν ὀπωρῶν  
καί αἱ νέαι ἀποδοτικά καλλιέργειαι τῆς φράουλας) κυρίως εἰς τήν πεδιάδα τῆς  
Φλωρίνης (15 000 τόννοι περίπου κατά τό 1963) καί ἔντονος ἀλιευτική δραστηριό-  
της εἰς τήν Δίμνην τῆς Καστοριᾶς.

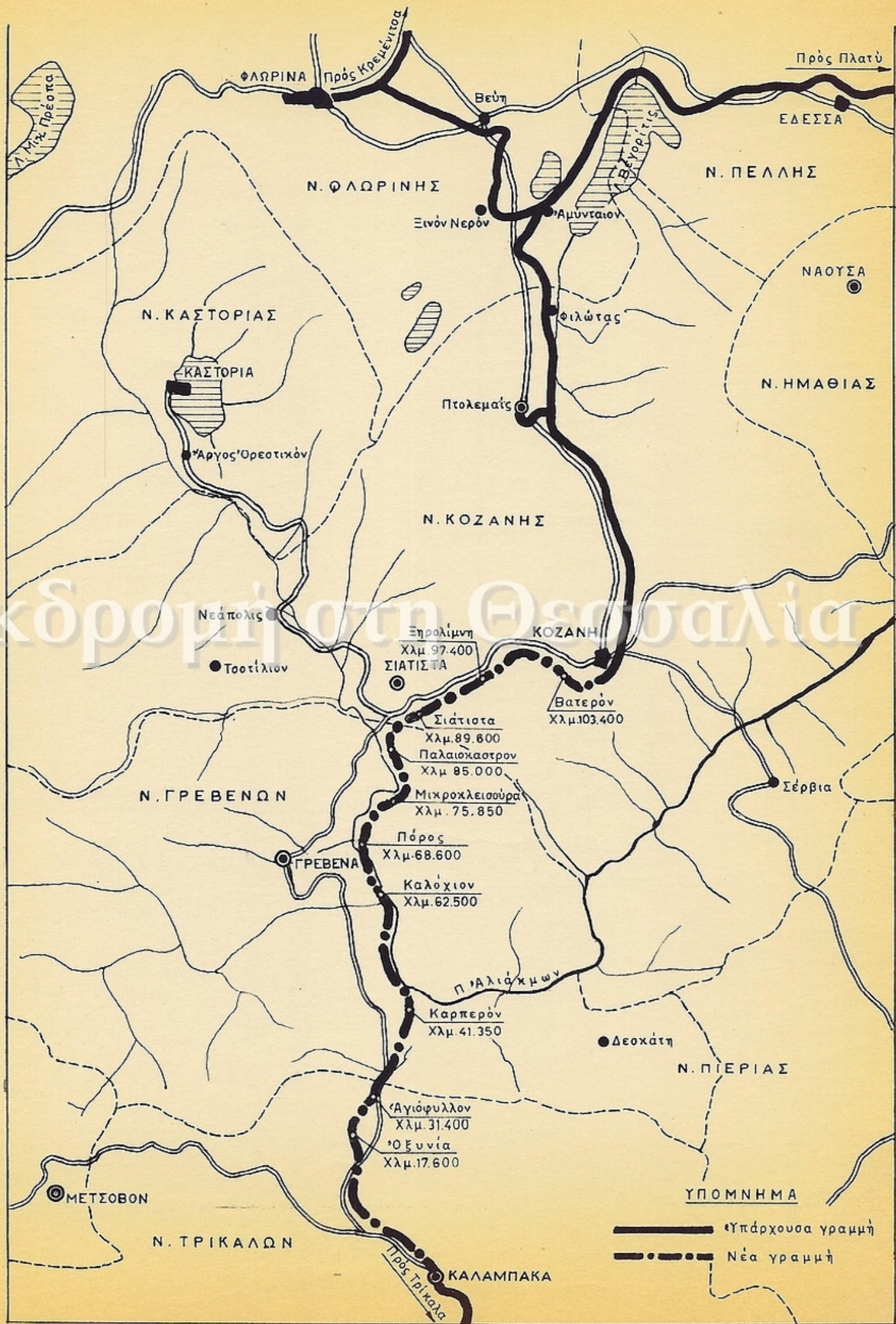
Οἱ Νομοί Κοζάνης καί Γρεβενῶν παρουσιάζουν ἀξιόλογον κτηνοτροφίαν,  
μέ ὑπολογίσιμα κρεοσκοπικά κέντρα, ὁ δασικός πλοῦτος τῆς περιοχῆς αὐτῆς  
εἶναι μέγας ἀλλά ἀναξιοποίητος ὡς ἐπίσης εἶναι καί ὁ ὀρυκτός πλοῦτος  
(λιγνίται, ἐκτός Ἱπτολεμαΐδος, χρωμίται, ἀμίαντος). Εἰς τόν Νομόν Γρεβενῶν  
ἐμφανίζονται σαφεῖς ἐνδείξεις ὑπάρξεως πετρελαίου.

Ἡ βιομηχανία εἰς τήν Δ. Μακεδονίαν-ἐξαιρέσει τῆς Καστοριᾶς καί τῆς  
Ἱπτολεμαΐδος-εἶναι ἀσήμαντος. Ὑπάρχει μικρά, βιοτεχνικῆς φύσεως, δραστηριό-  
της εἰς τοὺς κλάδους ἐπεξεργασίας τροφίμων-ποτῶν, καπνοῦ καί δομικῶν ὑλῶν.

Ἡ Φλώρινα παρουσιάζει μικράν δραστηριότητα εἰς τήν ὑφαντουργίαν, ἡ δέ

# ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΚΛΙΜΑΞ 1: 500.000



Εκδρομή στη Θεσσαλία

Κοζάνη περισσότερο έντονον τοιαύτην, ἄλλὰ οἰκοτεχνικῆς φύσεως.

Ἡ βιομηχανία τῆς Καστοριᾶς περιορίζεται, ἀποκλειστικῶς, σχεδόν, εἰς τὴν κατεργασίαν δερμάτων καὶ εἰς τὴν γουνοποιίαν. Θεωρεῖται ὡς σημαντικὸν διεθνές κέντρον γουναρικῶν, ἡ δὲ αὔξεις τῶν ἐξαγωγῶν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ὑπῆρξε πράγματι ἀλματώδης. Ἐνῶ τὸ 1955 ἐξήχθησαν γουναρικά ἀξίας 26 ἑκατομ. δρχ. περίπου, κατὰ τὸ 1964 ὑπερέβησαν τὰ 300 ἑκατ. δρχ. Σημειοῦται δέ, <sup>ὅτι</sup> εἰς τὸν σχηματισμὸν τοῦ εἰσοδήματος τοῦ Νομοῦ τούτου ἡ γουνοποιῖα συμβάλλει κατὰ μεγαλύτερον ποσὸν (310 ἑκατομ. δρχ.) ἀπὸ ὅτι ὅλαι ὁμοῦ αἱ ἄλλαι πρόσοδοι (250 ἑκατομ. δρχ. ἐκ γεωργίας, κτηνοτροφίας, ἀλιείας καὶ δασῶν).

Ἡ περιοχὴ τῆς Πτολεμαῖδος, ὅμως εἶναι ἐκείνη ἡ ὁποία παρουσιάζει τὸ κύριον ἐνδιαφέρον διὰ μελλοντικῆς μεταφοράς. Ἡ ἐξέλιξις τῆς ὑπῆρξεν ραγδαία (τὸ ἀσήμαντον χωρίον τῶν 3 000 κατοίκων μετεβλήθη ἐντὸς ἐλαχίστων ἐτῶν, εἰς σύγχρονον καὶ σφύζουσαν κωμόπολιν 14 000 κατοίκων περίπου, ἀπασχολοῦσα 4 500 ἐργατοτεχνίτας). Ἡ παραγωγή λιγνίτου (ΛΙΠΤΟΛ) κατὰ τὸ 1965 ὑπερέβη τοὺς 3,5 ἑκατομ. τόννους (μέχρι 31.10.65), προβλέπεται δέ νὰ ἀνέλθῃ εἰς 6 ἑκατομ. τόν. τὸ 1968 καὶ 8 ἑκατ. τόν. τὸ 1978. Δι' αὐτοῦ τροφοδοτοῦνται τὰ θερμοηλεκτρικὰ ἐργοστάσια τῆς Δ.Ε.Η. καὶ ΛΙΠΤΟΛ, τὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς μπρικετῶν καὶ ξηροῦ λιγνίτου καὶ τὸ ἐργοστάσιον Ἀζώτου. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀπασχολεῖ ἤδη περί τὰ 1 400 ἄτομα, παράγει ἡμερησίως περί τοὺς 1 200 τόννους ἀζωτούχων λιπασμάτων, προβλέπεται δέ ὅτι θὰ ἱκανοποιήσῃ μέγα μέρος τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐλληνικῆς γεωργίας αἱ ὁποῖαι σήμερον ἀνέρχονται εἰς 340 χιλ. τόννους καὶ στοίχιζοῦν εἰς τὴν χώραν περί τὰ \$ 18 ἑκατομ. εἰς συνάλλαγμα.

Τὰ τρία αὐτὰ βιομηχανικὰ συγκροτήματα (ΛΙΠΤΟΛ, ΔΕΗ, ΑΖΩΤ. ΑΠΙΣΜΑΤΑ) προβλέπεται νὰ προσελκύσουν καὶ ἄλλας βιομηχανικὰς δραστηριότητας, νὰ ἐντείνουν καὶ τὴν ἐμπορικὴν τοιαύτην καὶ νὰ μεταμορφώσουν ὀλόκληρον τὴν περιοχὴν ταύτην εἰς μίαν οἰκονομικῶς σφύζουσαν νησίδα, μέ ἐνεργητικὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ μιᾶς πολὺ εὐρυτέρας περιοχῆς. Ἦδη, ὁ ἀντίκτυπος αὐτός εἶναι αἰσθητός εἰς τὴν Κοζάνην ὅπου παρατηρεῖται ἔντονος ἐμπορικὴ καὶ οἰκοδομικὴ δραστηριότης, συνετέλεσε δέ κάπως καὶ εἰς τὴν ἀναπτυσσομένην γουνοποιίαν τῆς Σιατίστης.

Ὁ Τουρισμὸς εἰς τὴν Δ. Μακεδονίαν εἶναι πολὺ μικρᾶς σημασίας.

#### 1.2. Περιοχὴ Θεσσαλίας

Ἡ ἐξεταζομένη περιοχὴ ἀποτελεῖται ἐκ τῶν Νομῶν Τρικιάλων, Καρδίτσης καὶ Μαγνησίας. Θὰ ἐξαιρεθῇ ὁ Νομὸς Λαρίσης διότι μόνον μικρὸν μέρος τούτου

(μέρος τῶν ἐπαρχιῶν Φαρσάλων, Ἐλασσῶνος καί Τυρνάβου) θά ἐξυπηρετηθῆ ὑπό τῆς νέας σιδηροδρομικῆς συνδέσεως ἢ ὑπό τῆς διαπλατύνσεως τῆς γραμμῆς Καλαμπάκας-Βελεστίνου- τό μέρος δέ τοῦτο εἶναι ἀσημάντου οἰκονομικῆς καί πληθυσμιακῆς ἀξίας.

Ὁ πληθυσμός τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς ἀνέρχεται εἰς 450 000 κατοίκους (1961). Τά πληθυσμιακά κέντρα τῆς περιοχῆς εἶναι ἐλάχιστα - ἦτοι, αἱ πόλεις τῶν Τρικάλων (33 000 κατ.), Καρδίτσης (24 000 κάτοικ.), καί Βόλου (68 000 κατ.) καί ἡ κωμόπολις τοῦ Τυρνάβου (11 000). Ἡ οἰκονομία τῶν τριῶν τούτων Νομῶν τῆς Θεσσαλίας εὐρίσκεται εἰς διαφορετικά ἐπίπεδα.

Ὁ Νομός Τρικάλων θεωρεῖται εἰς ἐκ τῶν πτωχοτέρων τῆς χώρας-ἰδίᾳ ἡ ὄρεινῆ Ἐπαρχία Καλαμπάκας. Ἄνω τοῦ 75% τοῦ πληθυσμοῦ ἀσχολεῖται μέ τήν γεωργίαν, τό δέ εἰσόδημα κατ'ἀπασχολούμενον εἰς τόν τομέα τοῦτον δέν ὑπερβαίνει τᾶς 6 500 δραχ. (1961). Τά κυριώτερα προϊόντα εἶναι τά σιτηρά, τᾶ κτηνοτροφικά φυτά καί αἱ νωπαί ὀπώραι, παράγονται ὅμως καί ὄσπρια, καπνός, βάμβαξ καί λαχανικά. Ἡ κτηνοτροφία εἶναι ἀρκετά διαδεδομένη, κυρίως εἰς τήν Ἐπαρχίαν Τρικάλων, ( πρόβατα, βοοειδή).

Ἡ βιομηχανία εἶναι ἀνύπαρκτος εἰς τόν Νομόν, περιοριζομένη εἰς τᾶς συνήθεις βιοτεχνικᾶς δραστηριότητος, διά τᾶς ἀνάγκας τῆς περιοχῆς.

Αἱ τουριστικά δυνατότητες τῆς περιοχῆς λόγῳ Μετεώρων εἶναι μεγάλαι καί ἀναμένεται ταχεῖα αὔξεισις τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος εὐθύς ὡς ἐξασφαλισθοῦν αἱ προϋποθέσεις ὑποδοχῆς τῶν τουριστῶν.

Παρόμοιαι συνθήκαι ἐπικρατοῦν καί εἰς τόν Νομόν Καρδίτσης. Περί τό 82% τοῦ πληθυσμοῦ ἀσχολεῖται μέ τήν γεωργίαν, μέ εἰσόδημα ὀλίγον ἀνώτερον τοῦ Νομοῦ Τρικάλων (7 800 δραχ. κατ'ἀπασχολούμενον εἰς γεωργίαν).

Αἱ καλλιέργειαι εἶναι <sup>καί</sup> ἐδῶ αἱ αὐταί-ἐντός τῶν ὀπωρῶν καί τῶν ἀμπέλων, αἱ ὅποισι καλλιεργοῦνται, ἐπί πλέον, εἰς τήν περιοχὴν ταύτην. Σημειοῦται ὅτι σημαντικόν μέρος τῆς παραγωγῆς ταύτης προέρχεται ἐκ τῆς πεδιάδος Καρδίτσης, ἐκτάσεως 143 000 στρεμμάτων (τό 13% περίπου τῆς καλλιεργουμένης ἐπιφανείας τοῦ Νομοῦ). Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ὅτι ἡ πεδιάς αὕτη παράγει τό 30% τῶν σιτηρῶν τοῦ Νομοῦ καί τό 15% τῶν κτηνοτροφικῶν φυτῶν-προϊόντων τᾶ ὅποια συνιστοῦν τό 75% περίπου ὀλοκλήρου τῆς ἀξίας παραγωγῆς τοῦ Νομοῦ.

Βιομηχανία καί Τουρισμός εἶναι περιωρισμένης ἐκτάσεως, ἀλλά ὀπωσδήποτε ὑφίστανται προοπτικά ἀναπτύξεως τῶν ἐν λόγῳ τομέων. Αἱ προοπτικά τῆς γεωργίας, ὅμως, εἶναι λίαν εὐνοϊκά. Ἡ πεδιάς τῆς Καρδίτσης προβλέπεται ὅτι θά ἀρδεύεται καθ'ὀλοκληρίαν ἐντός πενταετίας (μόνον 12 000 στρεμ. ἀρδεύοντο κατά τό 1961), ὁμοῦ δέ μέ τήν ἀναδιάρθρωσιν τῶν καλλιεργειῶν διά πλέον ἀποδο-

τικῶν εἰδῶν (κτηνοτροφικά φυτά, βάμβαξ), θά ἐπιτευχθῆ σημαντική αὔξησης τοῦ γεωργικοῦ εἰσοδήματος.

Ὁ Νομός Μαγνησίας διαφέρει οὐσιωδῶς ἀπό τοὺς ἑτέρους δύο Νομούς ἀπό ἀπόψεως μορφολογίας ἐδάφους, πληθυσμιακῆς πυκνότητος καί οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καί διαρθρώσεως. Ἡ περιοχή αὐτή κατέχει ἰδιάζουσαν θέσιν εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἐξυπηρέτησίν της ὑπὸ τῆς μελετωμένης διανοίξεως τῆς νέας γραμμῆς Κοζάνης-Καλαμπάκας καί τῆς διαπλατύνσεως τῆς ὑφισταμένης γραμμῆς Καλαμπάκας-Βελεστίνου. Ἡ ἐν λόγῳ περιοχή παρουσιάζει σημαντικὰς πληθυσμιακὰς συγκεντρώσεις, ἀξιόλογον γεωργικὴν παραγωγήν (εἰδικῶς εἰς προϊόντα ἐξυπηρετούμενα κυρίως ὑπὸ σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν) καί ὑπολογίσιμον βιομηχανικὴν δραστηριότητα. Συνάγεται, ὅθεν, ὅτι διὰ τῆς διαπλατύνσεως τῆς ὑφισταμένης γραμμῆς, θά ἀποφευχθοῦν δαπανηραὶ μεταφορτώσεις εἰς τὸν κόμβον Παλαιοφαρσάλου, μέ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπ' εὐθείας σύνδεσιν τῶν περιοχῶν τούτων μέ τὰς νοτίους καί βορείους περιοχὰς τῆς χώρας, καθὼς καί μέ τὸ ἐξωτερικόν, εἰς συντομώτερον χρόνον καί μέ χαμηλότερον κόστος.

Ἡ γεωργικὴ παραγωγή τοῦ Νομοῦ Μαγνησίας εἶναι ὑπολογίσιμος (κυρίως σιτηρά, λάχανικά, γλεῦθος καί ἐλαῖαι), ἡ κατανάλωσις δὲ τῶν προϊόντων δέν περιορίζεται μόνον τοπικῶς. Τὸ ἀνά ἀπασχολούμενον εἰς τὴν γεωργίαν εἰσόδημα εἶναι διπλάσιον περίπου ἐκείνου τοῦ Νομοῦ Τρικάλων καί Καρδίτσης-ἀνέρχεται, δηλαδή, εἰς 16 000 δρχ. περίπου (1961). Τὸ κατά κεφαλὴν ὅμως εἰσόδημα ὑπερβαίνει τοῦτο κατά πολύ διότι ἡ πλειονότης τοῦ πληθυσμοῦ (59%) ἀπασχολεῖται εἰς τὴν βιομηχανίαν (27,3%) καί τὰς Ὑπηρεσίας (31,7%).

Ἡ πόλις τοῦ Βόλου θεωρεῖται ὡς ἐν τῶν μεγαλυτέρων ἐμπορικῶν καί βιομηχανικῶν κέντρων τῆς χώρας. Ἡ βιομηχανία τοῦ Βόλου εἶναι λίαν ἀνεπτυγμένη. Μεγάλην σπουδαιότητα-ἐπὶ ἐθνικοῦ ἐπιπέδου-ἔχουν αἱ βιομηχανίαι τσιμέντου, σιγαρέτων, οἱ ἀλευρόμυλοι καί ὠρισμένα μηχανουργεῖα τὰ ὅποια κατασκευάζουν γεωργικά ἐργαλεῖα, ὑδραντλίας, πετρελαιομηχανὰς κλπ. Λίαν ἀνεπτυγμένη εἶναι ἐπίσης, καί ἡ Ἀλιεῖα-πέμπτον, εἰς σειρὰν σπουδαιότητος, ἄλιευτικὸν κέντρον τῆς χώρας-μέ ἐτήσιαν ποσότητα ἀλιευμάτων ἀνεργαζομένην εἰς τοὺς 5 000 τόννους περίπου, ἀπασχολούμενων πρὸς τοῦτο 500 περίπου ἀτόμων.

Ἡ κίνησις τοῦ λιμένος ὑπολογίζεται εἰς 700 000 τόννους περίπου ἐτησίως, περιλαμβάνει δὲ κυρίως ἐξαγωγὰς ἀγροτικῶν προϊόντων καί τσιμέντου καί εἰσαγωγὰς λιπασμάτων καί ὑγρῶν καυσίμων. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἀνέρχεται εἰς 36 000 περίπου ἐτησίως.

Ἡ τουριστική κίνησις τῆς περιοχῆς περιορίζεται εἰς τό ὄρος Πήλιον γνωστόν διὰ τὴν ἐξαιρετικὴν ὠραιότητα τῶν τοποθεσιῶν του καὶ τῶν ἀκτῶν του, ὑφίσταται δέ καὶ μία συνεχῶς ἀξαναομένη κίνησις πρὸς τὰς νήσους τῶν Σποράδων.

Ἐκδρομὴ στη Θεσσαλία

## 2. Παράλληλοι μεταφορικοί συνδέσεις.

### 2. Σιδηροδρομική συνδέσεις

Ἡ Δ. Μακεδονία καὶ Β.Δ. Θεσσαλία συνδέονται σιδηροδρομικῶς μέ τὰς νοτίους περιοχὰς τῆς χώρας διὰ μιᾶς τεθλασμένης μακρᾶς ὁδοῦ, ἣτις αὐξάνει σημαντικῶς τὰς ἀποστάσεις καὶ ἐπιβαρύνει τό μεταφορικόν κόστος.

Ἡ ὑφισταμένη σιδηροδρομική γραμμή Κοζάνης - Πλατέος (ὅπου συνδέεται μέ τό κύριον σιδηροδρομικόν δίκτυον τό ὁποῖον ἐνώνει τὰς νοτίους μέ τὰς βορείους περιοχὰς τῆς χώρας) κανονικοῦ πλάτους (1.50 μ.) ἔχει μήκος 184χλμ. Ἐκεῖθεν, μέχρι Παλαιοφαρσάλου, ὅπου θά διακλαδοῦται μέ τήν μελετωμένην γραμμήν Κοζάνης-Καλαμπάκας-Παλαιοφαρσάλου, ἡ ἀπόστασις εἶναι περί τά 180 χλμ.

Ἡ μεγάλη ἀπόστασις τοῦ τμήματος Κοζάνης-Πλατέος ὀφείλεται εἰς τήν ἡμικυκλικήν αὐτοῦ κατεύθυνσιν. Ἡ γραμμή αὐτή, ἐκκινουσα ἐκ τῆς πόλεως τῆς Κοζάνης, ἀνέρχεται πρῶτον πρός βορρᾶν εἰς Ἀμύνταιον (59,5 χλμ.) συνεχίζει βορειοανατολικῶς πρός Ἐδεεσσαν (110 χλμ.) κατέρχεται πρός νότον, πρός Νάουσαν (142 χλμ.) καὶ Βέροιαν (154 χλμ.) καί, τελικῶς, ἀνέρχεται καί πάλιν Β.Α. διὰ νά διασταυρωθῇ μέ τήν κυρίαν γραμμήν Ἀθηνῶν-Θεσσαλονίκης, εἰς Πλατύ.

Ἡ γραμμή Πλατέος-Κοζάνης παρουσιάζει σοβαράς ἀνωφερείας καὶ κατωφερείας. Οὕτω, ἀπό τό Πλατύ μέχρι τήν Σιγύδραν ἡ διαδρομή παρουσιάζεται ὁμαλή. Ἐκεῖθεν ἀρχίζει ἡ μεγάλη ἀνωφέρεια, ἥτοι ἀπό ὑψόμετρον 32,4 μ. εἰς Σιγύδρα, ἀνέρχεται εἰς 482,4 μ. εἰς Ἄγραν (διαδρομή 23,3 χλμ., μεγίστη κλίσις 25%) συνεχίζει σχετικῶς ὁμαλᾶ δι' ἕτερα 63,5 χλμ. περίπου μέχρις Ἀμυνταίου ὅπου ἀνέρχεται εἰς 594,3μ. Ἐπεταί μικρά ἀνωφέρεια 12,2 χλμ. (εἰς 645 μ.), ἐπίσης μικρά κατωφέρεια 9,5 χλμ., ἀνέρχεται, κατόπιν, εἰς τό ὑψηλότερον σημείον παρά τό Δρέπανον (701,6μ.) διαδρομή 30,5 χλμ. καί, τελικῶς, κατέρχεται εἰς Κοζάνην, ἀπέχουσαν ἀπό ἐκεῖ 7,2 χλμ., εἰς ὕψος 676,1 μ.

Ἡ γραμμή Πλατέος-Παλαιοφαρσάλου, ἀντιθέτως, εἶναι ὁμαλή εἰς ὁλόκληρον τήν διαδρομήν της. Ἦτοι, ἀπό ὑψόμετρον 5,5 μ. ἀνέρχεται, κατόπιν διαδρομῆς 134 χλμ. εἰς 76 μ. εἰς Λάρισαν. Ἐκεῖθεν ἐξακολουθεῖ ἀνερχόμενον καί πάλιν, πολύ ὁμαλῶς, δι' ἀπόστασιν 45,5 χλμ. μέχρις Παλαιοφαρσάλου, εἰς τά 114,3 μέτρα. (κλίσις μέχρι 12%).

Ἡ μέση ταχύτης ἐμπορικῆς ἀμαξοστοιχίας ἀπό Κοζάνης εἰς Πλατύ ἀνέρχεται εἰς 30 χιλιομέτρα ὥριαίως, τῆς δέ ἐπιβατικῆς εἰς 60 χλμ. ὥριαίως. Ἀπό Πλατέος εἰς Παλαιοφάρσαλον ἡ μέν ταχύτης τῆς ἐμπορικῆς ἀμαξοστοιχίης ἀκριβῶς διπλασιάζεται (60 χλ. ὥριαίως) τῆς δέ ἐπιβατικῆς αὐξάνει κατ' ὀλίγον (70 χλμ. ὥριαίως).

Τό άνώτατον όριον βάρους κατ'άξονα τό όποϊον δύναται νά φέρη ή γραμμή Κοζάνης-Πλατέος άνέρχεται εις 20 τόννους, τό αύτό δέ ίσχύει καί διά τήν γραμμήν Πλατέος-Παλαιοφασάλου.

Ή ύφισταμένη γραμμή στενοϋ πλάτους (1,00 μ.) Καλαμπάκας-Τρικάλων-Καρδίτσης, Παλαιοφασάλου-Λατομείου -Βόλου έχει άπόστασιν 161 χλμ. (150 μέχρι Λατομείου, όπου, έν περιπτώσει διαπλατύνσεώς της, θά διασταυρωθῆ μετά τῆς ύφισταμένης κανονικοϋ πλάτους - 1,5 μ. - γραμμῆς Βόλου-Λαρίσης) καί μικράν μεταφορικήν άξίαν λόγω τῆς μικρᾶς ταχύτητος τῶν άμαξοστοιχιῶν της (μέση ταχύτης έμπορικῆς: 30 χλμ. ώριαίως, έπιβατικῆς 40 χλμ. ώριαίως) τοϋ χαμηλοϋ όριου βάρους κατ'άξονα, τό όποϊον δύναται νά φέρη (άνώτατον όριον 11 τόννοι) καί τοϋ στενοϋ πλάτους της τό όποϊον ύποχρεώνει εις μεταφόρτωσιν τά έμπορεύματα καί εις μεταβίβασιν τοϋς έπιβάτας τοϋς προοριζομένους διά τās βορείους καί ειδικώτερον, τās νοτίους περιοχάς τῆς χώρας.

Ή έν λόγω γραμμή δέν παρουσιάζει σοβαράς άνωφερείας καί κατωφερείας, έκτός ένός τμήματος μεταξύ Βελεστίνου-Άερινοϋ, μήκους 7,7 χλμ. όπου τό ύψόμετρον άνέρχεται από 80,2 μ. εις 229,3 μ. (μεγίστη κλίσις 30%).

## 2.2. Ή οδική σύνδεσις

Ή οδική σύνδεσις μεταξύ Καλαμπάκας-Κοζάνης δέν ύφίσταται. Ή ύπάρχουσα μετρία όδός φθάνει τά Γρεβενά από όπου καί καθίσταται τελείως δύσβατος διά συνήθη όχήματα, λεωφορεΐα ή φορτηγά.

Ή όδός από Καλαμπάκας πρός νότον, άκολουθοϋσα τήν σιδηροδρομικήν τοιαύτην, εΐναι σχετικῶς καλή, όδηγεΐ δέ αύτή εις Τρίκαλα καί Καρδίτσα, από όπου, διερχομένη διά μέσου τῶν Σοφάδων φθάνει εις σημεΐον πλησίον τῶν Φασάλων (85 χλμ. περίπου), όπου ένοϋται μέ τήν κυρίαν πρός νότον όδικήν άρτηρίαν. Από τό ΐδιον σημεΐον έκκινᾷ άλλη όδός ή όποια κατευθύνεται πρός Βόλον, ή έπικοινωνία όμως μέ τόν Βόλον δέν γίνεται δι' αύτῆς τῆς όδοϋ διότι εις τήν περιοχήν βορείως τοϋ Άλμυροϋ ή διάβασις καθίσταται δυσχερεστάτη. Διά τοϋτο καί ή όδική σύνδεσις μέ τόν λιμένα τοϋ Βόλου γίνεται διά μέσου Τρικάλων-Λαρίσης (άκολουθοϋσα σχεδόν παραλλήλως τήν πορείαν τοϋ Πηνειοϋ) Βελεστίνου (άκολουθοϋσα τήν σιδηροδρομικήν γραμμήν Λαρίσης-Βόλου). Ή όδός αύτή έχει μήκος 120 χλμ. περίπου.

Ή κυρία όδική σύνδεσις από Κοζάνης πρός νότον εΐναι ή όδός Κοζάνης-Λαρίσης, όπου διασταυρώνεται μέ τόν κύριον κορμόν τοϋ συνδέοντός τās νοτίους μέ τās βορείους περιοχάς τῆς χώρας όδικοϋ δικτύου. Ή όδός/έχει <sup>αυτή</sup> μήκος 136 χλμ., εΐναι μετρία από πλευρᾶς κατασκευῆς, έχει αρκετά σημαντικόν φόρτον κυκλοφορίας (500-1000 όχήματα ανά 24ωρον κατ'άμφοτέρους τās κατευθύνσεις, έκτός ένός τμή-

ματος, 30 χλμ., περίπου, από τὰ Σέρβια μέχρι βορείως τῆς Ἐλασσῶνος, ὅπου ἡ πυκνότης πλῆθει εἰς 250-500 ὀχήματα), ἀλλὰ ἡ ἐπ' αὐτῆς κυκλοφορία τῆς καθίσταται δυσχερῆς καὶ βραδεῖα λόγῳ τῶν ὀρεινῶν ὄγκων διὰ τῶν ὁποίων διέρχεται. Ἐν σοβαρώτατον μειονέκτημα τῆς ὁδοῦ ταύτης εἶναι ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος ἡ διάβασις τῆς καθίσταται δυσχερεστάτη, πολλὰκις δὲ καὶ ἀδύνατος, εἰς τὸ τμήμα τοῦ Σαραντοπόρου. Ἡ ὅλη ἀπόστασις ἀπὸ Κοζάνης μέχρι Φαρσάλων ἀνέρχεται εἰς 182 χλμ.

Ἐφίσταται ὅμως καὶ ἐναλλακτικὴ ὁδὸς ἀπὸ Κοζάνης πρὸς Λάρισαν-Φάρσαλα μῆσφ Πλατέος τῆς ὁποίας ὅμως ἡ ἀπόστασις εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλυτέρα, κατὰ 100 χλμ. περίπου.

Ἡ ὁδὸς αὕτη διαγράφει ὀλόκληρον σχεδὸν ἡμικύκλιον, ἐκκينوῦσα ἀπὸ τῆς Κοζάνης, ἀνέρχομένη Βορειοανατολικῶς πρὸς Βέρροϊαν καὶ διασταυρουμένη εἰς θέσιν Πλατὺ (85,5 χλμ.) μετὰ τῆς κυρίας ἐθνικῆς ὁδοῦ Θεσσαλονίκης-Ἀθηνῶν. Ἡ διαδρομὴ αὕτη παρουσιάζει, παρ' ὅλον τὸ πολὺ μεγαλύτερον μῆκος τῆς, καὶ ἀρκετὰ πλεονεκτήματα. Τὸ τμήμα Κοζάνης-Πλατέος, εἰδικώτερον δὲ Βερροίας-Πλατέος, εἶναι ἐκ τῶν καλλιτέρων ἐπαρχιακῶν ὁδῶν τῆς χώρας, ὅσον δὲ ἀφορᾷ τὸ ὑπόλοιπον, ἤτοι Πλατὺ-Φάρσαλα, τοῦτο εἶναι μέρος τῆς ἐθνικῆς ὁδοῦ, ὅποτε καθίσταται εὐνόητος ἡ ἀνωτερότης του. Εἰς τὰς ὁδοὺς αὐτάς, ἄρα, δύναται ν' ἀναπτυχθοῦν πολὺ μεγαλύτεραι ταχύτητες, δέν ὑπάρχουν πολλαὶ καθυστερήσεις διότι δέν διέρχονται διὰ πολλῶν κατωκημένων χώρων, εἶναι δὲ ἐπὶ πλέον, βαταὶ καθ' ὅλον τὸν χρόνον.

### 2.3 Θαλασσία σύνδεσις

Εἰς ὀλόκληρον τὴν ὑπὸ ἐξέτασιν περιοχὴν ὑπάρχει μόνον εἰς λιμὴν, τοῦ Βόλου. Ἡ σημασία τοῦ λιμένος τούτου ἐξητάσθη ἤδη εἰς ἀμέσως προηγούμενον κεφάλαιον τόσον ἀπὸ τοπικῆς, ὅσον καὶ ἐπὶ ἐθνικῆς ἰσότητος. Δέν χρειάζεται δὲ νὰ ὑπογραμμισθῇ ἡ σημασία τῆς ἀπ' εὐθείας σθηροδρομικῆς συνδέσεως τοῦ λιμένος τούτου μὲ ὀλόκληρον τὸν κεντρικὸν χώρον, τῆς ἡπειρωτικῆς Ἑλλάδος εἰδικῶς δὲ σήμερον ὅπου δέν ὑφίσταται ἄλλη θαλασσία σύνδεσις ἢ διέξοδος πρὸς Δυσμᾶς τοῦ χώρου τούτου.

### 2.4 Ἀεροπορικὴ σύνδεσις

Ἐπάρχει μόνον ἡ γραμμὴ Ἀθηνῶν-Λαρίσης-Κοζάνης μικρᾶς ὅμως σημασίας ἀπὸ πλευρᾶς μεταφορικοῦ ἔργου καὶ πυκνότητος δρομολογίων.