



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΔΠΜΣ: "ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ"

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»



ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΚΟΥΡΕΜΕΝΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΨΗ: ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ ΟΜΟΤΙΜΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΤΜΧΠΠΑ

ΒΟΛΟΣ 2022

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για την λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών του Διατμηματικού προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών « Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Τουρισμού και Πολιτισμού» , του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με τίτλο: «Προοπτικές Ανάπτυξης Σιδηροδρομικού Τουρισμού στην Ελλάδα» έχει συγγραφεί στο σύνολο της από εμένα αποκλειστικά, αντιπροσωπεύει τις προσωπικές μου απόψεις ενώ γίνεται πλήρης αναφορά στις πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της εργασίας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες σε όσους συνέβαλαν στο να φέρω εις πέρας την παρούσα διπλωματική εργασία. Στον επιβλέποντα καθηγητή Χάρη Κοκκώση και στον διδάσκοντα Νικόλο Βογιαζίδη για τις σημαντικές υποδείξεις και τις εποικοδομητικές συμβουλές. Στο κ. Σπύρο Φασούλα, υπεύθυνο δημοσίων σχέσεων του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, για την πολύτιμη βοήθεια και την προώθηση σημαντικού υλικού για την ολοκλήρωση της εργασίας όπως επίσης στην κυρία Ειρήνη Φρεζάδου, αρχιτέκτονα- μηχανικό Dipl. IngArch T.H. Darmstadt, χωροτάκτη πολεοδόμο E.T.H. Zurich και στους κυρίους Νικόλαο Πολυζώη, μέλος Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, Γεώργιο Αποστολέρη, πρώην κεντρικό σταθμάρχη Βόλου, Γεώργιο Ανδριτσόπουλο, πρόεδρο του εκπολιτιστικού συλλόγου Μπράλου και Γιάννη Καραπαναγιώτη, πρόεδρο του Συλλόγου Φίλων του Οδοντωτού.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από την παρθενική του εμφάνιση μέχρι και σήμερα ο σιδηρόδρομος είναι πιστός σύμμαχος του τουρισμού, μέσο μετακίνησης αλλά και στοιχείο ανάπτυξης μιας περιοχής. Ο σιδηροδρομικός τουρισμός είναι μία ειδική μορφή τουρισμού που συνεχώς εξελίσσεται συνδυάζοντας διαδρομές, είδη τρενών και σημεία επίσκεψης με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, ιστορική, πολιτιστική σημασία και φυσική ομορφιά. Η παρούσα εργασία στηρίχθηκε σε δευτερογενή δεδομένα και έχει ως στόχο την μελέτη της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με τον τουρισμό, την αξιοποίηση του ως τουριστικό αγαθό, την επιρροή του στην τουριστική δραστηριότητα και τις δυνατότητες του να μετατραπεί σε κύρια πηγή ενδιαφέροντος για τον τουρίστα. Η Ελλάδα έχει όλα τα εχέγγυα τόσο με το υφιστάμενο δίκτυο όσο και με το τροχαίο υλικό να αναπτύξει τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων, ενισχύοντας τόσο την εικόνα της χώρας όσο και του σιδηροδρομικού δικτύου ανάμεσα σε αντίστοιχα τουριστικά αγαθά και προορισμούς άλλων χωρών. Στην μελέτη γίνεται ανάλυση πέντε διαδρομών που παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον και των δυνατοτήτων ανάπτυξης τους καθώς και του ανενεργού δικτύου η επαναλειτουργία του οποίου θα ενίσχυε τις δυνατότητες του σιδηροδρομικού τουρισμού και την εικόνα των τοπικών κοινωνιών.

Λέξεις κλειδιά: Σιδηρόδρομος, τουρισμός ειδικών ενδιαφερόντων, σιδηροδρομικός τουρισμός, Ελλάδα

ABSTRACT

Development Prospects of Railway Tourism in Greece

Railway is an interesting subject to examine since its early development as it remains until today a part of the tourism industry, a mode of transportation and a way of regional development. This paper aims to study the connection between railway and tourism as well as its own potential development in a region through the exploitation of the railway for tourism purposes by examination of railway growth and its influence in transportation and tourism along with the possibility for the railway to be the main source of attraction for tourists. The use of data from various sources as well as the analysis of five different routes were crucial and provide a better understating in the prospect for railway tourism in Greece, that will enhance special interest tourism activity.

Key Words: Railway, special interest tourism, railway tourism, Greece

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|--|-----------|
| ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ..... | 3 |
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ..... | 4 |
| ABSTRACT..... | 5 |
| ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ..... | 6 |
| 1:ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... | 9 |
| 2: Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ..... | 12 |
| 2.1. Παράγοντες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη του τουρισμού..... | 12 |
| 2.2.Το προφίλ των σύγχρονων τουριστών..... | 14 |
| 2.3.Η ανάπτυξη μορφών τουρισμού ειδικού ενδιαφέροντος..... | 16 |
| 3: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΩΣ ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ..... | 18 |
| 3.1.Η ιστορία του σιδηροδρόμου..... | 18 |
| 3.2.Εννοιολογικό περιεχόμενο σιδηροδρομικού τουρισμού και οι διαστάσεις του..... | 21 |
| 3.3.Αξιολόγηση ελκυστικότητας σιδηροδρομικού τουρισμού..... | 26 |
| 3.4. Διεθνής εμπειρία..... | 30 |
| 4:Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... | 33 |
| 4.1. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα: ιστορική αναδρομή..... | 33 |
| 4.2. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι..... | 36 |
| 4.3.Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο..... | 39 |
| 5: Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ..... | 43 |
| 5.1.Τουριστικό σιδηροδρομικό δίκτυο..... | 43 |
| 5.1.1.Κατάκολο-Πύργος- Ολυμπία..... | 46 |
| 5.1.2.Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα..... | 49 |
| 5.1.3.Σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου..... | 53 |

| | |
|---|-----------|
| 5.1.4.Το τραινάκι του Πηλίου..... | 58 |
| 5.1.5 Στη Κοιλιάδα του Νέστου..... | 63 |
| 5.2.Ανενεργά δίκτυα στην Ελλάδα..... | 66 |
| 5.3.Σιδηροδρομικό μουσειακό υλικό..... | 68 |
| 6.ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ..... | 71 |
| 6.1.Στόχοι οργανισμών και τοπικών φορέων..... | 71 |
| 6.2.Διαδρομές με προοπτικές ανάπτυξης | 74 |
| 6.3.Εναλλακτικές χρήσεις γραμμών και τροχαίου υλικού..... | 76 |
| 6.4.Στρατηγικές δράσεις, τρόποι προβολής και προτάσεις..... | 78 |
| 7:ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 83 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 86 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

| | |
|---|----|
| Εικόνα 1:Λέξεις/έννοιες που συνδέονται με τον τουρισμό..... | 17 |
| Εικόνα 2:Βαγόني σε τρένο πολυτελείας με πανοραμική θέα..... | 32 |
| Εικόνα 3: Από το «Εγχειρίδιο Δρομολογίων» των ΣΕΚ της αμαξοστοιχίας νο201..... | 34 |
| Εικόνα 4:Η διαδρομή του Simplon Orient Express- Αφίσα διαδρομής με φόντο τον Παρθενώνα..... | 35 |
| Εικόνα 5:Το τρένο στο σιδηροδρομικό σταθμό της Ολυμπίας..... | 48 |
| Εικόνα 6:Οι «Πόρτες», σημείο της διαδρομής από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα..... | 52 |
| Εικόνα 7:Το τρένο περνά από την γέφυρα του Γοργοποτάμου..... | 57 |
| Εικόνα 8:Το τραινάκι του Πηλίου στο σταθμό των Μηλεών..... | 62 |
| Εικόνα 9: Το τραινάκι περνά από τη γέφυρα Καλόρεμα..... | 62 |
| Εικόνα 10:Σιδηροδρομική γραμμή δίπλα στο ποταμό Νέστο..... | 65 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

| | |
|---|----|
| Χάρτης 1: Σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας..... | 42 |
|---|----|

Χάρτης 2: Διαδρομή Οδοντωτού.....52

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Ανάλυση SWOT.....45

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ & ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

ΕΕΜΛ: Ελληνική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου

ΕΕΣ: Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων

ΕΣΥ: Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή

ΟΣΕ: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος

ΣΑ: Σιδηρόδρομος Αττικής

ΣΒΔΕ: Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας

ΣΕΚ: Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους

ΣΕΤΕ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΣΘ: Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας

ΣΠΑΠ: Σιδηρόδρομοι Πειραιώς –Αθηνών- Πελοποννήσου

ΣΠΔΣ: Σιδηρόδρομος Πειραιώς- Δεμερλή- Συνόρων

ΣΠΚ: Σιδηρόδρομοι Πύργου- Κατακόλου

1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σιδηρόδρομος και τουρισμός παραμένουν πιστοί σύμμαχοι από το ξεκίνημα στα μέσα του 19^{ου} αιώνα όταν και οι δύο κλάδοι άνθιζαν και ενίσχυαν ο ένας την ανάπτυξη του άλλου. Το τρένο ως μεταφορικό μέσο γίνεται κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας σε συνδυασμό με το τουριστικό αγαθό και την τουριστική αγορά ενώ μπορεί και το ίδιο να μετατραπεί σε τουριστική εμπειρία (Michniak, 2016). Ο σιδηροδρομικός τουρισμός (rail tourism), συμπεριλαμβάνεται στις μορφές τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων, είναι ετερογενής, συνδυάζεται με ποικίλες δραστηριότητες, (Blancheton & Marchi, 2013) και έχει δυνατότητες ανάπτυξης παγκοσμίως με την τεχνολογική εξέλιξη αρωγό, να επιτρέπει μεγαλύτερη ευκολία και άνεση τόσο στο ταξίδι όσο και στην προώθηση του ως τουριστική επιλογή με τις υποδομές μετακίνησης, τους αντίστοιχους οργανισμούς διαχείρισης τους, τους οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς και οικολογικούς παράγοντες να αποτελούν τους βασικούς άξονες ενίσχυσης και ανάπτυξης του ως τουριστικής δραστηριότητας (Kozlowski κ.α., 2020).

Σε αυτό το πλαίσιο δημιουργήθηκε το Top Rail, εγχείρημα της Παγκόσμιας Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) με σκοπό την προώθηση του σιδηροδρομικού τουρισμού, την εικόνα και τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε συνεργασία με φορείς σε κάθε χώρα ξεχωριστά ενώ και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μουσειακού και Τουριστικού Σιδηρόδρομου (Fedecrail) στοχεύει στην προώθηση, διάσωση, αποκατάσταση και επαναλειτουργία της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής κληρονομιάς. Η συγκεκριμένη μορφή αντιπροσωπεύει ένα τμήμα μιας εξειδικευμένης αγοράς, αποτελεί μια βιώσιμη μορφή μετακίνησης στην οποία καταναλώνεται λιγότερη ενέργεια με μικρότερη επίπτωση στο περιβάλλον σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα (Lee & Chen, 2017) ενώ δύναται να συνδυαστεί και με άλλες μορφές τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων και να συνδέσει πολιτιστικά και ιστορικά στοιχεία της κάθε περιοχής και χώρας δημιουργώντας μια ολοκληρωμένη τουριστική εμπειρία.

Η Ελλάδα έχει σιδηροδρομικό δίκτυο άξιο να αναπτύξει τουριστικές δραστηριότητες και τμήματα γραμμών, τρένων και εγκαταστάσεων με έντονο πολιτιστικό, ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον που ενισχύουν την πολιτιστική αξία όχι μόνο της εκάστοτε περιοχής

αλλά και της χώρας ως σύνολο καθώς και την εξέλιξη της μέσα από την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου που έχει ως αφετηρία το 1869 και την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή στην Ελλάδα, από Θησείο προς Πειραιά (Καραμεσίνη, 2013) ακολουθώντας μια πορεία που αποτελεί θέλημα για πολλούς και μια αίσθηση νοσταλγίας, επαφής και σύνδεσης με την ιστορία.

Από τις διαδρομές με τουριστικό πρόσημο δύο είναι εκείνες που ξεχωρίζουν και αποτελούν σταθερά πηγή ενδιαφέροντος των επισκεπτών τα τελευταία χρόνια. Ο οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων και το τραινάκι του Πηλίου γνωστό και ως «Μουτζούρης» βρίσκονται στις προτιμήσεις των τουριστών και έχουν όλα τα εχέγγυα ώστε να ενισχύσουν την έννοια του σιδηροδρομικού τουρισμού και την ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας στις αντίστοιχες περιοχές, το αυξημένο δε ενδιαφέρον μπορεί να γίνει το έναυσμα συζητήσεων και άλλων διαδρομών με τουριστικό χαρακτήρα που είτε ήδη υφίστανται, με σκοπό την περαιτέρω εξέλιξη τους, είτε θα μπορούσαν να αναπτυχθούν, μιας και στη χώρα υπάρχει ανενεργό δίκτυο που απαιτεί μελέτη, αξιολόγηση και κατάλληλα έργα ώστε να είναι και πάλι σε χρήση και να αξιοποιηθεί αντίστοιχα.

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάλυση των διαδρομών με τουριστικό ενδιαφέρον, η μέχρι τώρα αξιοποίησή τους, οι υποστηρικτικές δομές και οι προοπτικές για το μέλλον. Η ανάπτυξη μιας τέτοιας μορφής τουριστικής δραστηριότητας θα πρέπει να έχει στόχο την ανασυγκρότηση και ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών ώστε να δημιουργηθεί ένα δίκτυο εφάμιλλο ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών δικτύων χωρών που έχουν αναπτύξει το συγκεκριμένο είδος τουριστικής δραστηριότητας που παράλληλα θα ενισχύσει την ταυτότητα των περιοχών, την ιστορική και πολιτιστική διάσταση της εκάστοτε περιοχής και την σύνδεση της με τον σιδηρόδρομο.

Η εργασία αποτελείται από δευτερογενή έρευνα με ανασκόπηση σε προηγούμενες μελέτες, βιβλία και επιστημονικά άρθρα στα οποία γίνεται αναφορά της συγκεκριμένης μορφής τουρισμού ειδικού ενδιαφέροντος και την μελέτη πέντε σιδηροδρομικών γραμμών που απεικονίζουν την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού στην Ελλάδα, της προσφοράς και των δυνατοτήτων ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και των αναγκών που προκύπτουν για την βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου με στόχο την τουριστική του αξιοποίηση.

Η παρούσα εργασία αποτελείται από επτά κεφάλαια. Αρχικά παρουσιάζονται βασικές έννοιες που σχετίζονται με τον τουρισμό και τις μορφές τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων ενώ στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ιστορική διαδρομή του σιδηροδρόμου, η σχέση του με την τουριστική δραστηριότητα και η ανάπτυξη του ως τουριστικό αγαθό το ίδιο, η κοινωνική, πολιτιστική και περιβαλλοντολογική του διάσταση ενώ γίνεται αναφορά στο διεθνές τουριστικό σιδηροδρομικό δίκτυο και στις ποικίλες δυνατότητες που προσφέρονται μέσα από παραδείγματα όπου παρουσιάζονται τραίνα και γραμμές και επιμέρους στοιχεία που ενισχύουν την συγκεκριμένη μορφή όπως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και το τροχαίο υλικό με ιδιαίτερη ιστορική αξία

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα, την οργάνωση και την εξέλιξη του οργανισμού σιδηροδρόμων και την σύνδεση του με την ιστορία της χώρας ενώ συνεχίζοντας, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά οι περιπτώσεις μελέτης των γραμμών και τραίνων στην Ελλάδα, η ιστορία, η σύνδεση τους με άλλες μορφές τουρισμού και η εξέλιξη τους στο πέρασμα των χρόνων. Οι διαδρομές που μελετώνται είναι εκείνες του Οδοντωτού Διακοφτού- Καλαβρύτων, το τραινάκι του Πηλίου, η σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου, η γραμμή Κατάκολο- Πύργος- Ολυμπία και η διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται προτάσεις που θα ενισχύσουν τα υφιστάμενα δίκτυα και το ενδιαφέρον του κόσμου για τον σιδηροδρομικό τουρισμό καθώς και η σύνδεση του με άλλες τουριστικές δραστηριότητες αλλά και οι ήδη υπάρχουσες δράσεις σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Το κείμενο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των συμπερασμάτων που προέκυψαν για την θέση του σιδηροδρομικού τουρισμού ως έχει σήμερα στην Ελλάδα και τις δυνατότητες ανάπτυξης στο μέλλον.

2: Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ο τουρισμός αποτελεί κοινωνική δραστηριότητα που συχνά επηρεάζει τόσο τον τουρίστα όσο και τους κατοίκους των τουριστικών προορισμών. Η εξέλιξη του οφείλεται σε παράγοντες όπως η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, η αλλαγή στην ποιότητα ζωής, η ανάπτυξη της τεχνολογίας ακόμα και η μόδα, οι τάσεις στην τουριστική μετακίνηση και οι γενικότερες συνθήκες που επικρατούν σε παγκόσμια κλίμακα με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχει μεγάλη ποικιλία επιλογών στην τουριστική δραστηριότητα με οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.

2.1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός είναι μια μορφή διάθεσης του ελεύθερου χρόνου, με τα ταξίδια να εμφανίζονται από την αρχαιότητα, η δε μελέτη του έχει μέχρι και σήμερα ιδιαίτερο ενδιαφέρον και όπως αναφέρουν οι Lickorish και Jenkins(1997) η ιστορία του τουρισμού συμβάλει όχι μόνο στην κατανόηση του αλλά και στην μελλοντική ανάπτυξη. Πολλοί ιστορικοί ξεκίνησαν μεγάλα για την εποχή του ταξίδια με σκοπό να ανακαλύψουν και να καταγράψουν πολιτισμούς, ανθρώπους, περιοχές και συνήθειες με χειρόγραφα τους να σώζονται μέχρι και σήμερα με ανεκτίμητες πληροφορίες (Βαρβαρέσος, 2000). Η εξέλιξη των μέσων μαζικής μεταφοράς υπήρξε σημαντική παράμετρος στην διαμόρφωση των μετακινήσεων και επηρέασε τόσο τον χρόνο όσο και την ασφάλεια. Η ειρήνη, τα κοινώς αποδεκτά νομίσματα και η ύπαρξη « διεθνούς» γλώσσας είχαν ως αποτέλεσμα τα ταξίδια να γίνουν ευκολότερα (Ηγουμενάκης κ.α., 1999).

Ο 19^{ος} αιώνας αποτελεί χρονική περίοδο- σταθμό για την εξέλιξη του τουρισμού ενώ εξελίσσεται και σε σημαντική πηγή εσόδων για τις χώρες υποδοχής. Ο σιδηρόδρομος υπήρξε το πρώτο μέσο μαζικής μεταφοράς που αύξησε την κινητικότητα και την μεταβολή στα χαρακτηριστικά του τουρισμού(Lickorish & Jenkins, 1997). Αυτή η οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα έχει υπάρξει αξιοσημείωτη με το πέρασμα των χρόνων και από το 1950 και μετά

οι διεθνής μετακινήσεις αυξάνονται, με τις αλλαγές στον πληθυσμός και το βιοτικό επίπεδο να συντελούν θετικά στην εξέλιξη της τουριστικής δραστηριότητας και στην οικονομική και κοινωνική διαμόρφωση με σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αλλά και με περιβαλλοντικές συνέπειες (Sharpley, 2009).

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO) η επιχειρηματική έκταση του τουρισμού ξεπερνά αυτές των εξαγωγών πετρελαίου, φαγητού και αυτοκινήτων. Συνεπώς ο τουρισμός είναι πλέον από τους μεγαλύτερους δρώντες στο διεθνές εμπόριο και αντιπροσωπεύει την ίδια στιγμή, μία από τις βασικές πηγές κέρδους σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες. Ο τουρισμός σε βιομηχανικές και αναπτυγμένες περιοχές παρέχει οικονομικά και εργασιακά οφέλη σε κλάδους όπως ο κατασκευαστικός, της γεωργίας και των τηλεπικοινωνιών (UNWTO, <https://www.unwto.org/why-tourism>) ενώ παράλληλα προσφέρει στην ανάπτυξη του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, στη παραγωγή εισοδήματος, εργασίας, κερδών, συναλλάγματος και τοπικής ανάπτυξης αλλά και στην αστική αναγέννηση, που προωθεί την διατήρηση πολιτισμικής κληρονομιάς και των ιστορικών πόλεων (Butler & Pearce, 1999). Η εξέλιξη στην τεχνολογία επιτρέπει την μεταφορά των πληροφοριών, προσφέροντας αύξηση στα ταξίδια και στην τουριστική αγορά και πλέον μέσω εφαρμογών, κοινωνικών δικτύων και ιστοσελίδων ακόμα και από το κινητό ο επίδοξος τουρίστας έχει την ευκαιρία να δει και τους προορισμούς, να επιλέξει μεταφορικό μέσω ακόμα και να κάνει είτε την κράτηση είτε την αγορά εισιτηρίου (UIC, 2020).

2.2. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ

Ο τουρισμός είναι ένα σύμπλεγμα που υπάρχει μεταξύ των ανθρώπων, των οργανισμών και του προορισμού στην παγκόσμια αλυσίδα και το σύστημα ζήτησης (Butler & Pearce, 1999). Όταν ένας τουρίστας εισέρχεται σε μια περιοχή/προορισμό οι τοπικές ταυτότητες οι οποίες μπορεί να είναι πολιτιστικές, κοινωνιολογικές ή σχετιζόμενες με το φυσικό περιβάλλον μετατρέπονται σε πηγή επίδρασης για τον κάθε τουρίστα ξεχωριστά και σε διαφορετικό βαθμό με αποτέλεσμα και ο ίδιος ο επισκέπτης να προσθέτει και διαφορετική αξία όταν έρχεται σε επαφή με την τοπική κοινωνία. Εκτός από την οικονομική δραστηριότητα κατά την διάρκεια του ταξιδιού ο τουρίστας επηρεάζει και επηρεάζεται από την αλληλεπίδραση με τους ντόπιους και τον πολιτισμό και οι εμπειρίες που δημιουργούνται συχνά αποτελούν βασικό συστατικό της τουριστικής εμπειρίας. (Armenski κ.α., 2011).

Το προφίλ των σημερινών τουριστών έχει αλλάξει επηρεαζόμενο και από τις μεταβολές που προήλθαν με το πέρασμα των χρόνων ενώ σημαντικό στοιχείο των αλλαγών υπήρξε και ο εργασιακός τομέας, η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και οι καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Η παροχή αδειών προσέφερε την δυνατότητα στους εργαζομένους να οργανώσουν τις διακοπές τους, σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ενώ σταδιακά ένα αξιόλογο ποσοστό ατόμων μετακινήθηκε στα μεγάλα αστικά κέντρα με αποτέλεσμα την ανάπτυξη πολλών κοινωνικών και ψυχολογικών επιβαρύνσεων που είχε ως αποτέλεσμα ο τουρισμός να αποκτήσει σημαντική θέση και μια αναγκαία δραστηριότητα που προσφέρει στους ανθρώπους την ευκαιρία να ξεφύγουν από την καθημερινότητα (Ηγουμενάκης κ.α., 1999).

Η συνεχώς αυξανόμενη επικοινωνία μέσω του διαδικτύου και των διαδικτυακών κοινωνιών που έχουν δημιουργηθεί, η μεγάλη πρόσβαση σε πολλές πληροφορίες και η ανάγκη για εξατομικευμένα προϊόντα διαμορφώνουν σταδιακά την αγοραστική συμπεριφορά (Φιλιππίδου, 2019). Η βιομηχανίες του τουρισμού και των ταξιδιών αντιλαμβάνονται την ανάγκη για ταξίδια που θα προσφέρουν εμπειρίες, ταξίδια με κάποιο σκοπό, ταξίδια που θα δώσουν την δυνατότητα της μεταμόρφωσης, της αλλαγής και της ευεξίας. Όλα τα παραπάνω έχουν κοινούς παρονομαστές. Εστιάζουν στο καθένα ξεχωριστά και δημιουργούν ευκαιρίες για τους

ταξιδιώτες να συνδεθούν με τον κόσμο με ένα τρόπο που θα αισθάνονται ότι έχει σκοπό και αξία, ένα τρόπο που θα τους αλλάξει την προοπτική και θα δημιουργήσει μια βαθύτερη εμπειρία όσο πιο μακριά από τον γρήγορο ρυθμό της καθημερινότητας.

Τα κίνητρα μπορούν να οριστούν ως "Μια παγκόσμια ενσωμάτωση βιολογικών και πολιτιστικών δυνάμεων που δίνουν αξία και κατεύθυνση στις ταξιδιωτικές επιλογές, συμπεριφορά και εμπειρία" (Pearce κ.α. 1998). Ο Cohen(1972) στη τυπολογία του διαχωρίζει τους τουρίστες σε τέσσερις κατηγορίες οι οποίες είναι: ο οργανωμένος μαζικός τουρίστας(organized mass tourist), ο ανεξάρτητος μαζικός τουρίστας(individual mass tourist), ο εξερευνητής(explorer) και ο περιηγητής τουρίστας(drifter) ενώ το 1979 θα αναφερθεί σε μια νέα κατηγοριοποίηση των τουριστών με βάση το είδος της εμπειρίας που επιθυμούσαν να αποκομίσουν με αποτέλεσμα να προκύψουν οι εξής κατηγορίες: Ο ψυχαγωγικός τουρίστας (recreational tourist), ο διαφοροποιημένος τουρίστας(diversionary tourist), ο περιπετειώδης τουρίστας(experiential tourist), ο τουρίστας που πειραματίζεται(experimental tourist) και ο υπαρξιακός τουρίστας (existential tourist)

Οι τουρίστες, περιεργάζονται το περιβάλλον που επισκέπτονται με ενδιαφέρον και περιέργεια, τα οποία προκαλούνται καθώς παρατηρείται διαφορά μεταξύ όσων ο τουρίστας βλέπει και βιώνει στο μέρος που επισκέπτεται σε σχέση με όσα βλέπει και βιώνει στην καθημερινότητα του (Isaac, 2010). Είναι σαφές ότι το προφίλ του τουρίστα διαμορφώνεται και αλλάζει. Οι μελέτες και οι κατηγοριοποιήσεις ποικίλουν και εξελίσσονται και η επιστήμες ιδιαίτερα της ψυχολογίας και της κοινωνιολογίας του τουρισμού διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στην κατανόηση των σημερινών τουριστών και την διαμόρφωση των τουριστικών αγαθών που προσφέρονται.

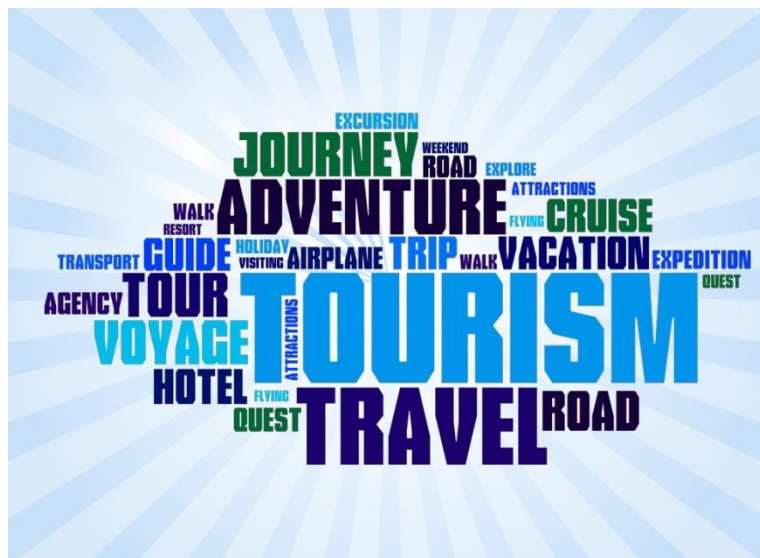
2.3. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΩΝ

Από την δεκαετία του 1980 και μετά τα καταναλωτικά πρότυπα στον τουρισμό διαφοροποιούνται με αποτέλεσμα να εμφανιστούν νέες πηγές ενδιαφέροντος και πιο εξειδικευμένων μορφών στον τουριστικό κλάδο (Κοκκώσης κ.α., 2020), συνυφασμένων με το περιβάλλον, την κοινωνία και τις αρχές της κοινότητας που επιτρέπουν στον επισκέπτη και τον οικοδεσπότη θετική αλληλεπίδραση και κοινές εμπειρίες με συναισθηματική αξία (Trauer, 2006), μεγαλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων του μαζικού τουρισμού, της αξίας των φυσικών πόρων και τις ανησυχίες των ντόπιων (Sindiga, 1999), σε συνδυασμό με την αναζήτηση πιο εξειδικευμένων τουριστικών δραστηριοτήτων που ανταποκρίνονται σε ειδικά κίνητρα με αποτέλεσμα την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων που βασίζονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες ενδιαφερόντων ((Rittichainuwat, 2018) που μπορεί να περιλαμβάνουν ασυνήθιστα χόμπι, δραστηριότητες, θεματικές εκδρομές και προορισμούς (Smith κ.α., 2010).

Για την προώθηση του τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων απαιτούνται έργα τουριστικής υποδομής, κατάρτιση και εφαρμογή προγραμμάτων που θα ενισχύσουν το ενδιαφέρον και θα οδηγήσουν στη προσέλκυση τουριστών αποτελεί δε μια ήπια, περιορισμένη και ελεγχόμενη δραστηριότητα (Marsh, 2007) φιλική προς το περιβάλλον ενώ οι πολιτικές που αναπτύσσονται έχουν ως στόχο την προστασία και την ενημέρωση σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο δραστηριοτήτων που ενισχύουν την περιβαλλοντική συνείδηση (Kilipiris & Zardava, 2012) μιας και το περιβάλλον στην ευρύτερη μορφή του περικλείει κοινωνικοοικονομικά και πολιτιστικά φαινόμενα και αντιπροσωπεύει όχι τον περιορισμό της τουριστικής ανάπτυξης αλλά ένα μέσο και μια ευκαιρία (Pigram, 1992) ενίσχυσης της "τουριστικής συνείδησης" με γνώσεις και εμπειρίες που οδηγούν στην οικολογική αφύπνιση (Coghlan, 2005), στην ποιότητα ζωής, την από-αστικοποίηση, την αυτό- βελτίωση και την κοινωνική ευαισθησία (Trauer, 2006).

Τα έργα υποδομής απαιτούν στρατηγικές ανάπτυξης ανάλογα και με το είδος της τουριστικής δραστηριότητας κάποια από τα οποία είναι η δημιουργία εγκαταστάσεων όπου κρίνεται απαραίτητο ή αξιοποίηση των υφιστάμενων, η βελτίωση της ελκυστικότητας των πόλεων, η επαρκής προσβασιμότητα, η ανάδειξη μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και λοιπών στοιχείων

του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, ο εκσυγχρονισμός των καταλυμάτων, η βελτίωση των συγκοινωνιών, η διατήρηση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής και βιομηχανικής κληρονομιάς, η καθιέρωση φεστιβάλ και πολιτιστικών θεσμών, η αξιοποίηση αθλητικών εγκαταστάσεων, η προστασία του περιβάλλοντος και του τοπίου, η προσέλκυση επενδυτών και η προώθηση τοπικών προϊόντων (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2013, <http://www.opengov.gr/minenv/?p=5145>).



Εικόνα 1: Λέξεις/ έννοιες που συνδέονται με τον τουρισμό

Πηγή:<https://bosnia4u.com/>

3: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΩΣ ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο πρωταγωνιστικός ρόλος του σιδηροδρόμου στην μεταφορά επιβατών και αγαθών διαμόρφωσε την βιομηχανία και την ανάπτυξη στις μεταφορές και την τεχνολογία, συνδέεται με την προστασία του περιβάλλοντος, την πολιτιστική κληρονομιά, παραπέμπει συχνά σε εικόνες και ιστορίες μια άλλης εποχής ενώ ταυτόχρονα παρέχει μια σειρά εμπειριών, με εκδρομές, επισκέψεις σε αξιοθέατα και φυσιολατρικές εξορμήσεις και ενισχύει όχι μόνο την σχέση του τουρίστα με τον προορισμό αλλά και με το ίδιο το μέσο καθώς το τραίνο και οι υποδομές που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο μετατρέπονται σε εξίσου σημαντικά στοιχεία της τουριστικής διαδικασίας, της ιστορίας και του πολιτισμού της εκάστοτε χώρας.

3.1. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Η Emily Dickinson στο ποίημα "I like to see it lap the Miles"¹ περιγράφει ένα "σιδερένιο άλογο" τον σιδηρόδρομο. Κινείται και τρέφεται, κάνει ήχους παλεύοντας ανάμεσα στους λόφους που περιβάλλουν τις μικρές πόλεις και στο τέλος όπως ένα άλογο μπαίνει ήρεμα μέσα στο στάβλο. Η εικόνα μέσα από την ποίηση του σιδηροδρόμου άλλοτε δυναμική και άλλοτε ρομαντική αποτυπώνει την θέση του στις ζωές των ανθρώπων στο πέρασμα των χρόνων. Πρακτικά ο σιδηρόδρομος είναι σύστημα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων που κυλούν πάνω σε σιδηροτροχίες. Το πρώτο κομμάτι της εξέλιξης του σιδηροδρόμου ξεκίνησε από την αρχαιότητα. Ακολούθησαν ξύλινες ράγες που άρχισαν να λειτουργούν στην Ευρώπη και από το 1550 και μετέπειτα η χρήση του έγινε κοινή πρακτική στα ανθρακωρυχεία της Γερμανίας. Η συγκεκριμένη τεχνολογία εφαρμόστηκε στη Βρετανία από τα τέλη του 16^{ου} αιώνα και μετά, αρχικά στην περιοχή του Nottinghamshire. Στις αρχές του 1602 κτίστηκαν οι πρώτες γραμμές στις περιοχές γύρω από του Newcastle γνωστές και ως "tramways" οι οποίες συνήθως ξεκινούσαν από το ανθρακωρυχείο και έφταναν μέχρι το κοντινότερο ποτάμι όπου και

¹ Ποίημα της Emily Dickinson που δημοσιεύθηκε το 1891

φόρτωναν το κάρβουνο στο πλοίο. Περί το 1760, η πτώση του κόστους αγοράς του σιδήρου είχε ως αποτέλεσμα σταδιακά οι ξύλινες ράγες να αντικατασταθούν με σιδερένιες (Harter,2005) και έτσι να ξεκινήσει η επόμενη φάση της εξέλιξης του σιδηροδρόμου.

Ο Richard Trevithick, πρότεινε στα ανθρακωρυχεία τον συνδυασμό της ατμομηχανής με τις σιδηροτροχιές, όμως η ταχύτητα και ο φόβος εκτροχιασμού δημιούργησαν συνθήκες δυσπιστίας με πολλούς μηχανικούς να ενισχύουν την προσπάθεια βελτίωσης τους (Παπαγιαννάκης,1990) με αποτέλεσμα να ανοίξει ο δρόμος για την δημιουργία τραίνων που θα μετέφεραν επιβάτες. Στις 25 Ιουλίου του 1814, η ατμάμαξα Blucher κατασκευασμένη από τον George Stephenson δοκιμάζεται επιτυχώς στο Newcastle και τον Σεπτέμβριο του 1825 ξεκινά το Locomotion 1 από το Darlington στο Stockton, μετατρέποντας τον σιδηρόδρομο σε βασικό στοιχείο της βιομηχανικής επανάστασης που άλλαξε την μαζική μεταφορά. Μια τέτοια ανάπτυξη είχε προβλεφτεί χρόνια νωρίτερα από τον συγγραφέα Thomas Gray ο οποίος μετά από την επίσκεψη του σε γραμμή ανθρακωρυχείου ενθουσιάστηκε με την ιδέα ενός μεγαλύτερου σιδηροδρομικού δικτύου που θα μεταφέρει αγαθά και ανθρώπους. Ήταν δε τόση η επιμονή του και τον ενδιαφέρον του που από πολλούς θεωρήθηκε παράφρον. Τον Σεπτέμβριο του 1830 εγκαινιάζεται η γραμμή Liverpool και Manchester (FEDECRAIL, www.fedecrail.org). Την ίδια χρονιά, ο Δούκας του Wellington, αφότου του ζητήθηκε να διορίσει κάποιους μηχανικούς για τέσσερις νέες γραμμές ο ίδιος απάντησε ότι δεν του αρέσει ο σιδηρόδρομος, κάτι που αντικατόπτριζε και την γενική αίσθηση πολλών ανθρώπων, οι οποίοι φοβόταν την αλλαγή ενώ άλλοι ότι θα απειλήσει τον τρόπο ζωής, θα εισβάλει στις ιδιοκτησίες τους ή θα προκαλέσει κάποιου άλλου είδους αναστάτωση (Harter,2005).

Στη Γερμανία η κύρια περίοδος επέκτασης του σιδηροδρόμου ήταν μεταξύ 1851 και 1870, εποχή που ο Πρωσικός στρατός είχε σταδιακά όλο και μεγαλύτερη συμμετοχή στην οργάνωση του σιδηροδρόμου. Περί το 1875 η Γερμανία ξεκίνησε τις διαπραγματεύσεις με την Αυστρία, την Ουγγαρία, την Γαλλία, την Ιταλία, την Ελβετία, το Βέλγιο και την Ολλανδία σχετικά με τους κανονισμούς διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών ενώ ο σιδηρόδρομος είχε ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται και στην Ρωσική Αυτοκρατορία με την βορειότερη γραμμή του κόσμου να βρίσκεται τότε σε εδάφη της σημερινής Φινλανδίας που τότε ήταν υπό τον έλεγχο της Ρωσίας(Harter,2005). Τα σχέδια σύντομα ήταν σε αμερικανικό έδαφος με αποτέλεσμα την

ταχύτατη επέκταση του και δημιουργία του σιδηροδρόμου στη Βαλτιμόρη και το Οχάιο σε κατασκευές διαφορετικών μεγεθών από εκείνων σε χώρες της Ευρώπης (Coulls, 1999). Με μικρή καθυστέρηση ο Καναδάς οικοδομεί το δικό του δίκτυο ενώ στην Αυστραλία η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου ξεκινά με αγγλική πρωτοβουλία γύρω στο 1850 για να κορυφωθεί από το 1870 και μετά (Παπαγιαννάκης, 1990).

Οι εξέλιξη στην τεχνολογία διαμόρφωσε και την λειτουργία των τρένων, οι προσιτές τιμές των υγρών καυσίμων και το ενδιαφέρον της αμερικανικής βιομηχανίας στην παραγωγή ντιζελαμαξών επηρέασε το παγκόσμιο σιδηροδρομικό ενδιαφέρον και είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση στην χρήση των ατμομηχανών. Η χρυσή εποχή των σιδηροδρόμων με την έννοια του μονοπωλίου στην χερσαία μετακίνηση είχε τελειώσει για τις περισσότερες χώρες μέχρι και τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα υπήρχε σταδιακή πτώση. Ανάπτυξη υπήρξε στις ήδη υπάρχουσες γραμμές με λιγότερες να κατασκευάζονται όπως για παράδειγμα η Γιαπωνέζικη γραμμή Tokaido που κατασκευάστηκε το 1964 για να εξυπηρετήσει την υπερταχεία Shinkansen (Coulls, 1999).

Ο σιδηρόδρομος στο πέρασμα των χρόνων υπήρξε στρατιωτικό, πολιτικό και οικονομικό όπλο για την εκάστοτε χώρα ενώ ενέπνευσε και κάθε μορφή τέχνης, με έντονη παρουσία σε πίνακες ζωγραφικής αλλά και αργότερα στον κινηματογράφο, διευκόλυνε την μεταφορά εμπορευμάτων και αν και αρχικά η χρήση δεν ήταν για αναψυχή και τουρισμό, τα ταξίδια με τρένο μετατράπηκαν σε τουριστικές διαδρομές λόγω της μοναδικότητας και της ομορφιάς του τοπίου, της κομψότητας των βαγονιών και της εμπειρίας μέσα στο τρένο ενώ θεωρήθηκε βασικός λόγος για την εξέλιξη των ταξιδιών αναψυχής κατά την Βικτωριανή και Εδουαρδιανή εποχή με την επέκταση των σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και τον επιτηδευμένο τρόπο των υπηρεσιών που παρέχονταν στο τρένο να ενισχύουν τουριστικούς προορισμούς κυρίως σε παράκτιες περιοχές (Camargo κ.α.,2014) ενώ μέχρι και σήμερα παραμένει στοιχείο που συνδέει τους ανθρώπους όχι μόνο με τη βιομηχανική ανάπτυξη αλλά και με ιστορικά γεγονότα που τον συγκαταλέγουν σε ένα από τα σημαντικά κομμάτια πολιτισμού και τεχνολογίας.

3.2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός κοινώς αναφέρεται σε ένα είδος τουρισμού στο οποίο το τραίνο παρέχει πρόσβαση στον προορισμό αλλά είναι επίσης και ο προορισμός, δηλαδή δεν είναι μόνο το μέρος στο οποίο πάει το τραίνο αλλά και η ίδια η εμπειρία του ταξιδιού που έχει εμπλουτιστεί με την απόλαυση της ανακάλυψης, της άνεσης του ταξιδιού αλλά και την νοσταλγία και μια "γεύση" ιστορίας (Lee & Chen, 2017) που συχνά ενισχύει την εικόνα συγκεκριμένων τουριστικών αξιοθέατων, ενώ προσθέτει στην πολιτιστική αξία μιας περιοχής (Allis κ.α. 2016). Από το πρώτο "hotel on wheels" το 1867 μέχρι και σήμερα ο σιδηρόδρομος είναι ένα υπόδειγμα αγοράς που δίνει έμφαση στον βιώσιμο τουρισμό και σε βιώσιμες πρακτικές (Blancheton & Marchi, 2013) μιας και τα μέσα σταθερής τροχιάς θεωρούνται από τα οικολογικότερα, ασφαλέστερα και οικονομικότερα μέσα μεταφοράς ενώ παράλληλα είναι κομμάτια της ιστορίας και των αναμνήσεων ενός τόπου, της ανάπτυξης της τεχνολογίας και της κοινωνίας.

Η Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων(UIC) εξέδωσε οδηγίες σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Σύνδεσμο Τουρισμού(ΕΤΟΑ) για την αύξηση της ελκυστικότητας του σιδηροδρομικού τουρισμού στις οποίες αναφέρει τον εξής ορισμό: « Ο σιδηροδρομικός τουρισμός αναφέρεται σε όλα τα τουριστικά ταξίδια που περιλαμβάνουν την χρήση του σιδηρόδρομου ως το βασικό μέσο μετακίνησης, ως δευτερεύον μέσο εντός του προορισμού κατά την διάρκεια του ταξιδιού, με τη χρήση ενός προϊόντος με βάση τον σιδηρόδρομο ή ως αξιοθέατο κατά την διάρκεια του ταξιδιού» ενώ σε σχέση με την ζήτηση χαρακτηρίζεται ως:

- Γενική ζήτηση σιδηροδρομικού τουρισμού, όπου οι επισκέπτες, εσωτερικοί και μη χρησιμοποιούν τον σιδηρόδρομο ως μέσο μετακίνησης- κυρίως ή δευτερεύον- κατά την διάρκεια του ταξιδιού
- Ειδικά προσανατολισμένη στον σιδηρόδρομο τουριστική ζήτηση, η οποία περιλαμβάνει τόσο τον εσωτερικό όσο και τον διεθνή τουρισμό και την χρησιμοποίηση

στοιχείων που συνδέονται με τον σιδηρόδρομο, πόρους, αξιοθέατα, δραστηριότητες και προϊόντα κατά το ταξίδι τους(UIC,2020).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, το ενδιαφέρον σε σχέση με τον σιδηρόδρομο επικεντρώθηκε στο μουσειακό σιδηρόδρομο και ενισχύθηκε κυρίως από ανθρώπους που νοσταλγούσαν την παλιά μορφή των τραινών και είχαν ειδικό ενδιαφέρον για τον σιδηρόδρομο. Από το 1980 και μετά, υβριδικές μορφές σιδηροδρομικού τουρισμού που συνδυάζουν την ανακάλυψη και την κληρονομιά όπως τοπικοί σιδηρόδρομοι και τρέινα πολυτελείας άρχισαν να κεντρίζουν το ενδιαφέρον(Blancheton & Marchi, 2013). Το ταξίδι με το τρέινο έχει κοινωνικό χαρακτήρα σε σχέση με το αεροπλάνο και στην σημερινή εποχή, αυτή η δυνατότητα ενέχει μεγάλα πλεονεκτήματα καθώς μπορεί να γίνει χώρος για κοινωνικές συναναστροφές. Η καινοτομία στην τεχνολογία προσφέρει την ευκαιρία για μεγιστοποίηση στην προστιθέμενη αξία των τουριστικών υπηρεσιών και των εμπειριών των επιβατών προσφέροντας νέες δυνατότητες και υπηρεσίες για τουριστικές δραστηριότητες σχετικές με τον σιδηρόδρομο (UIC,2020).

Οι Blancheton και Marchi(2013) αναφέρουν τον όρο σιδηροδρομικός τουρισμός (rail tourism) ως την χρήση του σιδηροδρόμου ως μέσο για διακοπές, ως προς την προτίμηση των τουριστών σαν βασικό μέσο μεταφοράς ή ως βασικό στοιχείο ενδιαφέροντος και αξιοθέατο αναφέροντας τις περιπτώσεις του ταξιδιώτη που χρησιμοποιεί το TGV² ώστε να φτάσει στον τόπο των διακοπών του γρήγορα και εκείνον που είναι διατεθειμένος να κάνει μια διαδρομή 15 χιλιομέτρων την ώρα, και πως φυσικά τα κίνητρα τους διαφέρουν. Οι ίδιοι περιγράφουν τρία συστήματα σιδηροδρομικού τουρισμού σε σχέση με τις τεχνικές, οργανωτικές και στρατηγικές δραστηριότητες. Η οργάνωση ενός ταξιδιού με τρέινο για ένα σύνολο ατόμων είναι μέρος επαγγελματικών τουριστικών υπηρεσιών ενώ διαχειριστές που δεν έχουν δικό τους τροχαίο υλικό επίσης μπορούν να λειτουργήσουν εντός της σιδηροδρομικής αγοράς, όπως εταιρίες που αγοράζουν μαζικά θέσεις ή και ολόκληρο το τρέινο.

Στο πρώτο από τα τρία συστήματα η εταιρεία διαχειρίζεται την σιδηροδρομική γραμμή και το τροχαίο υλικό και λειτουργεί σε μία ή περισσότερες διαδρομές. Ο συγκεκριμένος τρόπος δίνει την δυνατότητα στον χειριστή να έχει όσα τρέινα επιθυμεί όσο συχνά επιθυμεί στις

² Train a Grande Vitesse δηλαδή "τρέινο υψηλών ταχυτήτων". Γαλλική σιδηροδρομική υπηρεσία.

συγκεκριμένες χωρίς να απαιτείται προηγουμένως κάποια έγκριση. Με αυτόν τον τρόπο κάθε διαχειριστής μετατρέπεται ουσιαστικά σε μια μικρή σιδηροδρομική εταιρεία. Στο δεύτερο σύστημα ο διαχειριστής, είτε πρόκειται για εταιρεία η για μη κερδοσκοπικό οργανισμό έχει δικό του τροχάιο υλικό αλλά λειτουργεί εντός των ήδη υπαρχουσών γραμμών ενώ το τρίτο σύστημα αφορά τους tour operators, που αγοράζουν θέσεις ή και ολόκληρο το τρένο(Blancheton & Marchi, 2013). Στα πλαίσια των μελετών και της εξέλιξης της συγκεκριμένης μορφής αναπτύχθηκαν και συνεχίζουν να αναπτύσσονται μέχρι και σήμερα διαδρομές και είδη τρένων που συχνά εμπίπτουν στις παρακάτω κατηγορίες:

Ο πανοραμικός σιδηρόδρομος (panoramic railways), αποτελείται από τρένα, η διαδρομή των οποίων περνά από τοπία με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά και θεματικές διαδρομές ενώ συνήθως συναντάται σε ορεινές περιοχές(scenic journeys). Τέτοιου είδους τρένα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον ελβετικό τουρισμό προσελκύοντας ταξιδιώτες από όλο τον κόσμο. Οι Lee και Chen αναφέρονται σε αυτή την κατηγορία ως τρένα- κρουαζιέρας(cruise trains) που σταματούν για να θαυμάσουν οι τουρίστες το τοπίο σε για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και μετά να αναχωρήσουν για τον επόμενο προορισμό (Lee & Chen, 2017).

Οι σιδηρόδρομοι διασκέδασης(amusement railways) που ως σκοπό έχουν την διασκέδαση των επισκεπτών σε μικρά τρένα, τα οποία έχουν μια πιο παραδοσιακή εμφάνιση, είναι μικρού μεγέθους, με έντονα χρώματα και θυμίζουν μεγάλα παιχνίδια. Τα συγκεκριμένα τρένα λειτουργούν σε μικρού εύρους γραμμές(60cm), σε μικρές διαδρομές και συνήθως ημι- ανοιχτά βαγόνια ενώ δεν βρίσκονται απαραίτητα σε τουριστικές περιοχές.

Ο μουσειακός σιδηρόδρομος, κεντρίζει το ενδιαφέρον κυρίως ατόμων που επιθυμούν την συντήρηση και την συλλογή ιστορικών υλικών και κομματιών που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο. Αρχικά η διατήρηση τρένων και η ιδέα των "ζωντανών μουσείων" προήλθε από τους θαυμαστές του σιδηρόδρομου και την επιθυμία τους να μην μείνουν αχρησιμοποίητα ή σε κάποιο μουσεία τρένα που θα μπορούσαν με τις κατάλληλες επισκευές να είναι πλήρως λειτουργικά και θα ενίσχυαν την ιστορία της εκάστοτε περιοχής και την τουριστική δραστηριότητα(Blancheton & Marchi, 2013). Οι σιδηρόδρομοι στενού μετρητή, με συγκεκριμένο εύρος διαδρομής(1m), αν και η κατασκευή τους δεν ήταν εξαρχής με σκοπό την

χρήση τους για τουριστικούς σκοπούς αποδεικνύουν ότι συνδέονται με την αύξηση των τουριστικών ροών και συχνά παραπέμπουν στο μουσειακό σιδηρόδρομο. Ένας άλλος όρος για το συγκεκριμένο είδος είναι σιδηρόδρομος κληρονομιάς, (heritage railway) και συνδυάζει διαφόρων τύπων πολιτιστικών αξιοθέατων όπως βιομηχανικά, στρατιωτικά αλλά και σημαντικές κατοικίες και αξιοθέατα που σχετίζονται με ιστορικά πρόσωπα (Bhati κ.α., 2014).

Τα τρένα πολυτελείας (luxury trains), συχνά ταξιδεύουν μέσα από γραφικά τοπία ή κατά μήκος των ακτών ενώ στις τιμές των εισιτηρίων συχνά περιλαμβάνονται προγράμματα εκδρομών και επισκέψεις σε πόλεις σε βαγόνια που διαθέτουν υψηλών προδιαγραφών εστιατόρια και μπαρ και η οι υπηρεσίες (Pring, 2020). Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια τα τρένα διανυκτέρευσης (sleeper trains/ night trains). Η πανδημία του covid-19 είχε ως αποτέλεσμα όλο και μεγαλύτερος αριθμός να επιλέγει τα ταξίδια με αυτού του είδους τα τρένα στην Ευρώπη ως ασφαλέστερα αλλά και ως αποτέλεσμα του κινήματος flygskam³ που θεωρεί τα ταξίδια με αεροπλάνο ζημιογόνα για το περιβάλλον και το τρένο το κατάλληλο μέσο για ταξίδι, καμπάνια που ξεκίνησε από την Greta Thunberg με την Σουηδία έχει ήδη σημαντικό ρόλο στα ταξίδια με τρένα μακρινών διαδρομών (Savage, 2020).

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι κατηγοριοποιήσεις σε σχέση με την ικανοποίηση κατά την διάρκεια του ταξιδιού σύμφωνα με το μοντέλο που αναλύουν οι Lue, Crompton και Fesenmaier (1993) και αναφέρεται στις οδηγίες που εξέδωσε ο UIC (2020) σε σχέση με την προώθηση του τρένου για τουριστικούς σκοπούς. Κάθε μοτίβο έχει ως βάση τους προορισμούς και χωρίζεται σε παρακάτω κατηγορίες:

Το μοτίβο μονού προορισμού (Single Destination) αφορά την επίσκεψη σε ένα προορισμό στο οποίο ο τουρίστας έχει την δυνατότητα να συμμετέχει σε σειρά δραστηριοτήτων που δεν συμπεριλαμβάνονται απαραίτητα στη τιμή του εισιτηρίου του τρένου.

Το μοτίβο καθ' οδόν (En Route) το οποίο περιλαμβάνει αρκετά δευτερογενή αξιοθέατα ή προορισμούς κατά την διάρκεια της διαδρομής. Τα τουριστικά τρένα το εκμεταλλεύονται και

³ Flygskam, σουηδική λέξη που περιγράφει την ντροπή/ αίσθημα ενοχής για το ταξίδι με αεροπλάνο (flight shame) και το κοινωνικό κίνημα που ξεκίνησε το 2018 με σκοπό την ευαισθητοποίηση του κοινού για τις αρνητικές επιπτώσεις του αεροπλάνου στο περιβάλλον.

προσφέρουν στο πρόγραμμα τους τουριστικές διαδρομές και την δυνατότητα διανυκτέρευσης είτε εντός είτε εκτός του τραίνου αλλά και παροχή γευμάτων και τουριστικές δραστηριότητες. Σε αυτή την περίπτωση υπόκεινται και τα τρέινα κρουαζιέρας "cruise trains" που προσφέρουν άνετες διακοπές με ένα πιο χαλαρό ρυθμό. Η επανεκκίνηση των τρενών πολυτελείας "luxury trains" που περιλαμβάνουν ανακαινισμένο τροχαίο υλικό με ανέσεις όπως βαγόνια με πανοραμική θέα, πολυτελή υλικά, βαγόνια με καμπίνες και εστιατόριο και σεφ που ετοιμάζουν πιάτα με τοπικά υλικά. Σε αυτή την περίπτωση οι τουρίστες έχουν την ευκαιρία πρόσβασης σε μοναδικές εμπειρίες και ιδιαίτερα αξιοθέατα

Το μοτίβο ταξίδι- αλυσίδα (Trip Chaining), περιλαμβάνει επισκέψεις διαφορετικών αξιοθέατων σε απόσταση μεταξύ τους. Παρέχεται έτσι η ευκαιρία περισσότερων επιλογών για τους τουρίστες, σε προορισμούς, αξιοθέατα και υπηρεσίες. Ένα παράδειγμα μιας τέτοιας επιλογής είναι και το Interail pass για Ευρωπαίους κατοίκους και το Eurail pass που αφορά μη Ευρωπαίους κατοίκους. Με ένα εισιτήριο ο τουρίστας μπορεί να επισκεφτεί περισσότερους προορισμούς εντός της Ευρώπης. Το περιφερειακό μοτίβο (Regional Tour) περιλαμβάνει πολλούς προορισμούς σε μικρή απόσταση μεταξύ τους αν και δεν είναι απαραίτητο όλοι οι προορισμοί να βρίσκονται στην ίδια χώρα. Το μοτίβο με συγκεκριμένη βάση (Base camp) μοτίβο περιγράφει τα ταξίδια εκείνα στα οποία υπάρχουν πολλαπλοί προορισμοί είτε ως ημερήσιες εκδρομές είτε με διαμονή μες επιστροφή στη αρχική περιοχή (UIC,2020).

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός μπορεί να γίνει κομμάτι ενός υπεύθυνου ή ηθικού τουρίστα με ένα πιο βιώσιμο και υπεύθυνο τρόπο ταξιδιού και είναι αλήθεια ότι το ταξίδι με τρέινο είναι μια επιλογή φιλικότερη προς το περιβάλλον για μικρές και μεσαίες αποστάσεις ενώ ταυτόχρονα παραμένει στοιχείο ανάπτυξης και πολιτιστικής κληρονομιάς σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

3.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ένα τουριστικό αγαθό είναι ένας συνδυασμός αξιοθέατων, εμπειριών και υπηρεσιών που πωλούνται μαζί και ικανοποιούν τις ανάγκες και τις προσδοκίες των τουριστών. Υπάρχουν διαφορετικοί παράγοντες που καθορίζουν την ελκυστικότητα ενός προορισμού. Τα 6 Α σύμφωνα με τον Buhalis(2000) είναι Attraction(Θέλγητρα), Accessibility(Προσβασιμότητα), Amenities(Ανέσεις), Availability(Διαθεσιμότητα), Activities(Δραστηριότητες), Ancillary(Βοηθητικές Υπηρεσίες), παρουσιάζουν μία δομή για καλύτερη ανάλυση ενώ μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε σχέση με τον σιδηροδρομικό τουρισμό. Οι παράγοντες που πρέπει επίσης να μελετηθούν αφορούν την κληρονομιά και την σύνδεση της με τον σιδηρόδρομο. Διαδρομές που προσφέρουν την δυνατότητα επίσκεψης σε αξιοθέατα, εμπειρίες εντός του τραίνου, υποστήριξη λοιπών ενδιαφερόμενων όπως τουριστικών πρακτόρων και επιχειρήσεων που θα ενισχύσουν και θα συνεργαστούν για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, οι επενδύσεις, η τιμές, η προσβασιμότητα, η ασφάλεια των επιβατών και η ανάπτυξη στο μέλλον(Camargo κ.α., 2014).

Ο προορισμός όσο αφορά τον σιδηροδρομικό τουρισμό είναι ένα πολύπλοκο σύστημα με διαφορετικές οπτικές καθώς συνδέεται με τις υποδομές, τις υπηρεσίες που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο καθώς και την γενική εμπειρία. Αυτά τα γνωρίσματα βρίσκονται κατά κύριο λόγο σε δύο στοιχεία, το ένα είναι το τρένο και το άλλο ο σταθμός, τα οποία χωρίζονται σε τέσσερις υποκατηγορίες. Την ποικιλία εντός και εκτός τραίνου αξιοθέατων, την ευκολία στην πρόσβαση αλλά και κατά την έξοδο, την διαθεσιμότητα στις ανέσεις εντός και εκτός του τραίνου, όπως για παράδειγμα οι χώροι εστίασης και η παροχή υπηρεσιών εντός και εκτός του τραίνου όπως η ασφάλεια και η πληροφόρηση ενώ ένας προορισμός με προοπτικές ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού είναι ένα περίπλοκο δυναμικό σύστημα που περιλαμβάνει μια ποικιλία θέλγητρων με βάση των σιδηρόδρομο με κριτήρια επιπέδου προορισμού ενώ το κατά πόσο σχετίζονται και καθορίζουν την ελκυστικότητα διαφέρει και παραμένει αβέβαιο (Lee & Chen, 2017).

Ο σιδηροδρομικός τουρισμός είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος να αναδειχθεί η ποικιλία στην τουριστική προσφορά μιας χώρας. Η ελκυστικότητα είναι στοιχείο που οι εταιρείες οι

οποίες διαχειρίζονται δίκτυα με τουριστικό ενδιαφέρον θα πρέπει να λάβουν υπ όψιν με τις κατάλληλες στρατηγικές επεμβάσεις σε βασικά στοιχεία όπως η άνεση, η ύπαρξη τροχαίου υλικού με τουριστικό χαρακτήρα, η ελκυστικότητα των γραμμών και των υποδομών αλλά και του τοπίου, ο αριθμός και η τυπολογία των βασικών τουριστικών προορισμών που προσφέρονται, τα αξιοθέατα που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο, ο αριθμός των δευτερογενών και ημερήσιων εκδρομών που παρέχονται σε ένα προορισμό και η τεχνολογική καινοτομία τόσο σε τραίνα όσο και σε γραμμές (Lee & Chen, 2017). Η πρωτοβουλία της Trenitalia⁴ στην Ιταλία έχει ως στόχο την προώθηση όχι μόνο τον σιδηρόδρομο αλλά και την προώθηση του φαγητού και των τοπικών προϊόντων σε συνεργασία με το Slow Food⁵ προτείνουν περισσότερους από 500 προορισμούς συνδυάζοντας έτσι την δοκιμή τοπικού φαγητού με την μετακίνηση με τραίνο ενώ με αυτόν τον τρόπο οι τουρίστες χρησιμοποιούν και τις τοπικές γραμμές.

Το ταξίδι με τραίνο είναι μια ιδιαίτερη ευκαιρία να απολαύσει ο τουρίστας τόσο το ταξίδι όσο και τον προορισμό κάτι που είναι εφικτό αυξάνοντας την διασκέδαση για τους τουρίστες μετατρέποντας το σε τουριστική εμπειρία. Στόχος των εταιριών πρέπει να είναι αν αναδείξουν τα δυνατά σημεία του ταξιδιού με τραίνο σε σχέση με το ταξίδι με αεροπλάνο ή οδικώς και να εδραιώσουν αυτές τις δυνατότητες στο μυαλό των ταξιδιωτών. Μέσα από ένα ταξίδι με τραίνο έχουν την δυνατότητα να αποφύγουν την κίνηση στους δρόμους, να απολαύσουν το φαγητό τους και την διαδρομή σε άνετες θέσεις. Κάποιες από τις ανέσεις κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού είναι ο χώρος χαλάρωσης και διασκέδασης τουριστών σε σταθμούς, τα τοπικά προϊόντα που θα προσφέρονται στους σταθμούς και εντός του τραίνου, η παροχή πλήρους γεύματος κατά την διάρκεια του ταξιδιού, η πρόσβαση στο διαδίκτυο σε σταθμούς και στο τραίνο, ντουλάπια αποσκευών σε σταθμούς και τραίνα, δυνατότητα μεταφορά τους, αναπαυτικές θέσεις και κοινόχρηστοι χώροι στο τραίνο, διασκέδαση εντός του τραίνου και βαγόνια με θέσεις κατάλληλες για οικογένειες, εκπαιδευμένο προσωπικό, θεματικά βαγόνια αλλά και βαγόνια ύπνου, πανοραμική θέα, βαγόνια εστιατορίων και χώρος μπαρ εντός του τραίνου, διασκέδαση θεματικού περιεχομένου, τουριστικά είδη της περιοχής ή με θέμα το σιδηρόδρομο που θα πωλούνται στο σταθμό και στο τραίνο. Η δυνατότητα να υπάρχει χώρος μέσα στα τραίνα διαμορφωμένος ώστε να παίζουν παιδιά είναι ένα ενδιαφέρον στοιχείο για τις μεταφορές και τα

⁴ Trenitalia, εταιρεία διαχείρισης τραίνων στην Ιταλία

⁵ Slow Food, οργανισμός που προωθεί το τοπικό φαγητό και την παραδοσιακή κουζίνα.

τραίνα με τουριστικό ενδιαφέρον που διανύουν μεγάλες αποστάσεις. Φιλικά προς την οικογένεια τραίνα υπάρχουν ήδη σε χώρες όπως η Φινλανδία και η Γαλλία ενώ στην Ιαπωνία υπάρχει το εξ ολοκλήρου τραίνο αφιερωμένο στα ενδιαφέροντα των παιδιών, το Hello Kitty Shinkansen(UIC,2020).

Στους χώρους είτε εντός του τραίνου είτε στους σταθμούς όπου υπάρχει χώρος διασκέδασης συχνά τα τελευταία χρόνια υπάρχει πιάνο το οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι επιβάτες με αξιολογητή απήχηση(Wills, 2019) ενώ αντίστοιχα και οι χώροι εστιατορίων όπου οι επιβάτες μπορούν να απολαύσουν το φαγητό τους και να δοκιμάσουν μενού με τοπικά και εποχιακά προϊόντα κεντρίζουν την προσοχή. Θεματικά, ιστορικού χαρακτήρα βαγόνια με τραπέζια και αίσθηση εποχής υπάρχουν ανά τον κόσμο ως μέρος της ελκυστικότητας του σιδηροδρομικού τουρισμού και την ενίσχυση κυρίως των τραίνων πολυτελείας (UIC,2020).

Τα ταξίδια αναψυχής προσφέρουν ευκαιρίες στους τουρίστες να συμμετάσχουν σε δραστηριότητες που τους παρέχουν την δυνατότητα να αποκτήσουν εμπειρίες σε ένα προορισμό, να επισκεφτούν αξιοθέατα με θεματικό χαρακτήρα όπως σιδηρόδρομους με πολιτιστική αξία. Οι δραστηριότητες βέβαια κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού ή στον προορισμό αποτελούν αποστολή των εταιριών που πρέπει να διοργανώσουν ταξίδια πέρα από την απλή μεταφορά. Αυτό σημαίνει ότι οι διαχειριστές θα πρέπει να αντιληφθούν ότι οι τουρίστες χρειάζονται διασκέδαση, αξιοθέατα, τουριστικές υπηρεσίες όχι μόνο κατά την διάρκεια του ταξιδιού αλλά και στον προορισμό κάτι που προϋποθέτει την συνεργασία των εταιριών διαχείρισης με τοπικές ταξιδιωτικές επιχειρήσεις και τουριστικούς παράγοντες.

Με σκοπό ο σιδηροδρομικός τουρισμός να εδραιωθεί στο μυαλό των τουριστών ως επιλογή είτε ως σύστημα μεταφοράς είτε ως προϊόν οι εταιρίες οφείλουν να βελτιώσουν την πρόσβαση στα προϊόντα και τις υπηρεσίες με εύκολο, άνετο και φιλικό προς τον τουρίστα τρόπο. Σε μεγάλες αποστάσεις και σε περιπτώσεις στις οποίες ο ταξιδιώτης πρέπει να αλλάξει μεταφορικό μέσο τότε είναι σημαντικό να υπάρχει σύνδεση μεταξύ των τραίνων ώστε να υπάρχει η δυνατότητα οι τουρίστες να αλλάζουν τραίνο άνετα και με χρονική ακρίβεια(Willard & Beeton 2012). Η εύκολη πρόσβαση είναι σημαντικό στοιχείο που ενισχύει την συνολική εικόνα του σιδηροδρόμου. Θέσεις για βαλίτσες και για αθλητικό εξοπλισμό αλλά και η αντίστοιχη

υποστήριξη σε άτομα που αντιμετωπίζουν κινητικές δυσκολίες και οικογένειες με μικρά παιδιά. Η προσβασιμότητα καλύπτει το συνολικό σύστημα μετακίνησης, διαδρομές, τερματικοί σταθμοί και οχήματα, την σύνδεση του σιδηρόδρομου με άλλα μέσα μετακίνησης όπως αεροπλάνο, λεωφορείο και πλοίο, την άνετη σύνδεση με την αστική συγκοινωνία από τον σταθμό προς τα αξιοθέατα, την ακρίβεια στους χρόνους των δρομολογίων, την συχνότητα τόσο στα δρομολόγια όσο και στα προγράμματα που πρέπει να προσαρμόζονται στην τουριστική συμπεριφορά και την εποχικότητα, φιλικές υποδομές και δραστηριότητες για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα και για παιδιά αλλά και βαγόνια προσαρμοσμένα στις τουριστικές δραστηριότητες. Από το 2023 όλα τα τρέινα στην Ελβετία καλούνται να έχουν καλύτερη προσβασιμότητα στο δίκτυο τους για άτομα με περιορισμούς στην κίνηση. Η προσβασιμότητα στον τουρισμό απαιτεί οι εταιρίες να διαμορφώσουν τις παροχές τους ανάλογα και με τις ανάγκες και τις προσδοκίες των τουριστών(UIC,2020)

Ένα ακόμα στοιχείο είναι και η διαθεσιμότητα θέσεων και διαδρομών κατά την απόφαση του τουρίστα να ταξιδέψει κάτι που προϋποθέτει εύκολο σύστημα διαδικτυακών κρατήσεων, μεγαλύτερη άνεση στην πολιτική αλλαγών και ακυρώσεων, εύκολη πρόσβαση σε εισιτήρια μεταφορικών μέσων της πόλης και transit, δυνατότητα περισσότερων συνδέσεων μεταξύ των δρομολογίων και χαμηλότερες τιμές ως αποτέλεσμα ενιαίου εισιτηρίου, κατάλληλες συνθήκες ώστε να δίνεται η δυνατότητα πώλησης από τουριστικούς πράκτορες και tour operators, πακέτα που να περιλαμβάνουν τον σιδηρόδρομο, δυνατότητα συστήματος ολοκλήρωσης έκδοσης εισιτηρίων κατά την διάρκεια του ταξιδιού του τουρίστα για ποικίλους προορισμούς, μεταφορικά μέσα, υπηρεσίες, πρόσβασης σε διαφορετικές τιμές, εκπτώσεις ή ειδικές καταστάσεις σε τουριστικά αξιοθέατα στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο σιδηρόδρομος, καθαριότητα και καλή διατήρηση, πολιτικές όσο αφορά την επιστροφή χρημάτων και τις ακυρώσεις φιλικές προς τον τουρίστα, φιλικό σύστημα διαχείρισης παραπόνων ενώ σημαντικός είναι και ο ρόλος των συμπληρωματικών υπηρεσιών που χρησιμοποιούν οι τουρίστες κατά την διάρκεια του ταξιδιού όπως οι ηλεκτρονικές συσκευές σε σταθμούς, οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και η ασφάλεια, υπηρεσίες και προσωπικό εντός του τρένου (Lee & Chen, 2017).

3.4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Οι εταιρείες διαχείρισης ανά χώρα εστιάζουν όχι μόνο στην ιστορία του τραίνου και της περιοχής αλλά και σε αυτή την ίδια την αίσθηση ότι το τρένο μπορεί να γίνει η κατεξοχήν επιλογή για ένα ταξίδι και να αποτελέσει το βασικό κριτήριο της απόφασης ως τουριστικό αγαθό. Σύμφωνα με τις οδηγίες για την αύξηση της ελκυστικότητας του σιδηροδρομικού τουρισμού που εξέδωσε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Σιδηροδρόμων(UIC) οι βασικοί λόγοι που κάποιος επιλέγει το τρένο είναι σε ποσοστό 35% για δραστηριότητες αναψυχής, 23% ως μέσο για να μεταβεί στον προορισμό των διακοπών του, 16% για μεταβεί στην δουλειά/ σχολείο/ πανεπιστήμιο και το 9% για επαγγελματικά ταξίδια. Τα ποσοστά αυτά αποδεικνύουν τις ευκαιρίες που υπάρχουν για τον σιδηροδρομικό τουρισμό. Η μεγάλη ποικιλία των τρενών και των διαδρομών ανά τον κόσμο μπορεί να καλύψει και να γίνει το έναυσμα για την αύξηση της ζήτησης για το συγκεκριμένο είδος και παραδείγματα σε διεθνές επίπεδο παρουσιάζουν δείγματα τουριστικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται και αναδεικνύουν τον σιδηρόδρομο ενώ το Top Rail εγχείρημα του Παγκόσμιου Οργανισμού Σιδηροδρόμων στοχεύει στην προώθηση του σιδηροδρομικού τουρισμού και των δυνατοτήτων ανάπτυξης (Top Rail, <https://toprail.org/>).

Η FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya για παράδειγμα είναι μια σιδηροδρομική εταιρία που εκμεταλλεύεται γραμμές στην Καταλονία της Ισπανίας, και δίνει την δυνατότητα στους τουρίστες να επισκεφτούν μοναδικούς τουριστικούς προορισμούς ανάμεσα τους και το Μοναστήρι του Montserrat όπου βρίσκεται και το πιο εμβληματικό θρησκευτικό άγαλμα της Καταλονίας ενώ το εισιτήριο περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς που απαιτούνται για να φτάσουν στον προορισμό τους όπως το τελεφερίκ αλλά και η άλλη επιλογή στην οποία περιλαμβάνεται στην τιμή του εισιτηρίου ένα γεύμα και ένα εισιτήριο για το μουσείο. Η εταιρεία προσεγγίζει τον τουρισμό μέσα από τρεις πλευρές που αφορούν τους τουρίστες στα συμβατικά τρένα, σε προϊόντα με τουριστικό προσανατολισμό και σε προστασία της ιστορικής κληρονομιάς (Lempriere, 2017).

Τα Belmond's Trains προσφέρουν vintage βαγόνια, όπως το Venice Simplon- Orient- Express και το Royal Scotsman με παγκόσμιας κλάσης κουζίνα και εμπειρίες σε Ηνωμένο Βασίλειο, Σκωτία, Ιρλανδία, Περού με τα τρένα να λειτουργούν με ένα συγκεκριμένο μοντέλο με άνεση

και μοναδικό ντεκόρ ενώ αλλά τραίνα σε αυτή την κατηγορία είναι το Blue Train στην Νότια Αφρική, το Rocky Mountaineer στον Καναδά, το The Ghan στην Αυστραλία, Indian's Palace on Wheels στην Ινδία που ακολουθούν το ίδιο μοτίβο με διαδρομές σε μοναδικά τοπία, εξαιρετικές υπηρεσίες και φαγητό εντός του τραίνου και δραστηριότητες ως μέρος ενός ολοκληρωμένου ταξιδιού(Κωβαίου, 2022). Τα βαγόνια- σαλόνια, εστιατόρια και κλινάμαξες ήταν η αρχή της πολύπλευρης πορείας του τραίνου. Η εταιρεία “ Compagnie Internationale des Wagons Lits de Grands Express Europeens (CIWL)” ιδρύθηκε το 1876 παραλαμβάνοντας 53 κλινάμαξες από μια προγενέστερη επιχείρηση την “ Mann's Railway Sleeping Carriage Company” Ίσως από τα πιο γνωστά τραίνα εκείνης της εποχής, το Orient Express , το οποίο έκανε την διαδρομή από το Παρίσι έως την Κωνσταντινούπολη με ενδιάμεσες στάσεις σε μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Το γνωστό τραίνο που τόσο ταυτίστηκε με την πολυτέλεια άρχισε να λειτουργεί το 1883 ενώ το 1919 ξεκίνησε η γραμμή Simplon Orient Express και η φήμη του ενισχύθηκε από το διάσημο μυθιστόρημα της Αγκάθα Κρίστι Έγκλημα στο Orient Express αλλά και το βιβλίο του Γκράχαμ Γκρην, Το τραίνο της Σταμπούλ με αποτέλεσμα να αποτελεί πηγή ενδιαφέροντος και πόλο έλξης μέχρι και σήμερα (Τομέας Μουσειακού Σ.Φ.Σ., Σιδηροτροχιά, 1996:26-27).

Το Cinque Terre train card προσφέρει απεριόριστη πρόσβαση στις υπηρεσίες των τραίνων της εταιρίας, όπως και πρόσβαση σε πεζοπορικά μονοπάτια (UIC,2020)ενώ το Rail Europe παρέχει κάρτες που περιλαμβάνουν σημαντικά τουριστικά αξιοθέατα στην Ευρώπη και σημεία ενδιαφέροντος για να κερδίσει περισσότερο το ενδιαφέρον των τουριστών. Το ταξίδι με τον υπερσιβηρικό σιδηρόδρομο είναι για κάποιους όνειρο ζωής και θεωρείται ιδανικός τρόπος να ανακαλύψει ο τουρίστας την ρωσική ενδοχώρα ενώ αποτελεί την μεγαλύτερη σιδηροδρομική γραμμή(Κωβαίου, 2022). Στο Balaton στην Ουγγαρία ακολουθείτε πρόγραμμα με αρκετούς δημοφιλής προορισμούς σχετικά κοντά ο ένας στον άλλον. Η λίμνη Balaton είναι μεγάλη λίμνη γλυκού νερού, ένας από τους σημαντικότερους φυσικούς θησαυρούς της χώρας και από τους κυριότερους τουριστικούς προορισμούς. Στην Καλιφόρνια, το Napa Valley Wine Train αλλά και το Tequila Herradura Express στο Μεξικό συνδυάζουν γνωστά προϊόντα όπως τα κρασιά της Καλιφόρνιας ή την τεκίλα στο Μεξικό με μια ημερήσια εμπειρία κατά την οποία οι τουρίστες μπορούν να γευτούν αλλά και να περιηγηθούν με ιστορικά τραίνα.

Επιπλέον κομμάτι της εικόνας του σιδηροδρόμου αποτελούν οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, μέρος της βιομηχανικής κουλτούρας και ανάπτυξης με ιστορική, τεχνολογική και αρχιτεκτονική αξία (Yiamjanya, 2020) που με το πέρασμα των χρόνων αποκτούν όλο και μεγαλύτερο ενδιαφέρον και κοινό. Από την γοτθική αρχιτεκτονική του σταθμού St. Pancras International στο Art Deco και την Ισπανική αποικιακή αρχιτεκτονική του John and Donald Parkinson's Los Angeles Union Station, το μπαρόκ "παλάτι για τον κόσμο" στην Μόσχα, οι σταθμοί διατηρούν το δικό τους κομμάτι ενδιαφέροντος που συχνά είναι στις λίστες ταξιδιωτικών οργανισμών ως σημεία επίσκεψης (Funderburg & Cott, 2016).



Εικόνα 2: Βαγόني σε τρέινο πολυτελείας με πανοραμική θέα
Πηγή : luxurytrainclub.com

4: Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο σιδηρόδρομος αποδείχθηκε κομβικός παράγοντας για την ανάπτυξη του εμπορίου, των μεταφορών αλλά και της στρατιωτικής δύναμης και η ταχύτατη εξάπλωση του στην Ευρώπη μαρτυρά την απήχηση και την χρησιμότητα του. Η Ελλάδα σταδιακά απέκτησε το δικό της δίκτυο το οποίο ενισχύθηκε και εξελίχθηκε με κάθε στοιχείο του σήμερα, από τις διαδρομές, το τροχαίο υλικό και τις υποδομές να αποτελεί κομμάτι της οικονομικής ανάπτυξης, της ιστορίας και του πολιτισμού της χώρας.

4.1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Την εποχή της κατασκευής του σιδηροδρομικού δικτύου, η Ελλάδα ήταν ένα νεοσύστατο κυρίαρχο κράτος, η οικονομία του οποίου στηριζόταν στις μικρές αγροτικές πόλεις. (Hatzis, 2019). Η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου κρίθηκε βασικό εγχείρημα για την εμπορική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας αλλά τόσο η πολιτική όσο και η στρατιωτική ρευστότητα δεν επέτρεψαν να προχωρήσουν οι αρχικές συζητήσεις και η πρόταση του Φραγκίσκου Φεράλδη το 1835 για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών- Πειραιώς. Το 1855 εισάγεται το πρώτο νομοσχέδιο περί σιδηροδρόμων στη Βουλή (Παπαγιαννάκης, 1990) και το 1869 ξεκινούν τα δρομολόγια μεταξύ Πειραιά και Θησείου. Το 1882 ο Χαρίλαος Τρικούπης υπογράφει οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα, της Θεσσαλίας, της Πελοποννήσου και της Αττικής. Η ανάγκη για γραμμές χαμηλού κόστους και για γρήγορη ολοκλήρωση των έργων είχε ως αποτέλεσμα να παρθεί η απόφαση η απόσταση μεταξύ των δύο σιδηροτροχιών να είναι 1,00 μέτρο αντί 1,44. Τα έξοδα της μετρικής έναντι της κανονικής γραμμής ήταν μικρότερα ιδίως σε περιοχές ορεινές όπου ήταν απαραίτητες κατασκευές όπως σήραγγες και γέφυρες. (Καραμεσίνη, 2013).

Πέρα όμως από την δημιουργία του σιδηροδρομικού δικτύου βασικό μέλημα ήταν και η σύνδεση της Ελλάδας με το εξωτερικό. Χαρακτηριστική ήταν η πρόταση το 1869 του μηχανικού

Βιτάλη, ο οποίος προτείνει την γραμμή Αθηνών- Κραβασαρά που θα διέσχιζε την Θήβα, τα παράλια της Κοωπαΐδας και τον Παρνασσό με υπόγεια σήραγγα, ενώ στην συνέχεια θα υπήρχε η δυνατότητα σύνδεσης ατμοπλοϊκά με τη Ιταλία με αποτέλεσμα την σύνδεση με την Ευρώπη. Αν και το σχέδιο απορρίφθηκε η συζήτηση για την ενσωμάτωση του ελληνικού δικτύου στο διεθνές είχε ξεκινήσει και το 1870 ο γάλλος μηχανικός Ε.Πιατ προτείνει την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς- Συνόρων(Παπαγιαννάκης, 1990), γραμμή κανονικού εύρους (1,435μ),μιας και στόχος της ήταν να συνδέσει την χώρα με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης και του μεγαλύτερου μέρους της Μακεδονίας η κυβέρνηση Ε. Βενιζέλου κρατικοποίησε το 1914 το δίκτυο της Εταιρείας Ελληνικών Σιδηρόδρομων που είχε κατασκευάσει και εκμεταλλευόταν την γραμμή Αθηνών- Δεμερλι-Συνόρων γνωστό και ως Σ.Π.Δ.Σ. ή Λαρισαϊκός και ανέθεσε στην ίδια γαλλική εταιρεία την σύνδεση του δικτύου με το Πλατύ μέσω Κατερίνης όπου θα συναντούσε την γραμμή Θεσσαλονίκης- Μοναστηρίου. Με αυτό τον τρόπο έγινε η σύνδεση της Αθήνας με την Θεσσαλονίκη και εν συνεχεία με τα Βαλκάνια και την Ευρώπη. Η ίδια κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση για την δρομολόγηση διεθνούς πολυτελούς αμαξοστοιχίας με κλινάμαξα, μεταξύ Παρισιού, Θεσσαλονίκης και Αθήνας στην οποία θα σέρβιραν στους επιβάτες καφέ και πρωινό(Φασούλας, 2013).

Εικόνα 3 : Από το « Εγχειρίδιο Δρομολογίων» των ΣΕΚ για την αμαξοστοιχία νο 201

Πηγή: <https://acropolisexpress.wordpress.com/>

Οι κλινάμαξες αποδείχθηκαν σημαντικό κομμάτι της άνετης μεταφοράς και ψυχαγωγίας και διαμόρφωσαν τις αντιλήψεις των επιβατών για τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων με τρένο. Η Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) με τα τρένα πολυτελείας ανάμεσα τους και το γνωστό Orient Express ταξίδευαν στην Ευρώπη. Με την ένωση της γραμμής Πειραιάς-Αθήνα- Λάρισα-Παπαπούλι με την γραμμή Θεσσαλονίκης- Σκόπια-Νις- Βελιγράδι η Ελλάδα απέκτησε σταδιακά την θέση της στις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές με το Simplon Orient Express να διέρχεται από την Ελλάδα με προορισμό το Παρίσι. Το τρένο έφτανε στο σταθμό Λαρίσης, ενώνοντας την Αθήνα με την Θεσσαλονίκη και μετέπειτα με την Ευρώπη ενώ αργότερα προστέθηκαν και άλλες διαδρομές προς Βιέννη, Βερολίνο και Πράγα. Με αυτό τον τρόπο έγινε η αρχή για την σύνδεση της Ελλάδας με το εξωτερικό, την εξυπηρέτηση εμπορικών και επιβατικών αναγκών εδραιώνοντας την θέση του σιδηροδρόμου στην χώρα αλλά και την ευρωπαϊκή ήπειρο(Soethaert, 2017).



Εικόνα 4: Η διαδρομή του Simplon Orient Express- Αρίσα της διαδρομής με φόντο τον Παρθενώνα

Πηγή: <https://www.efsyn.gr/>

4.2. ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ

Από το ξεκίνημα της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα δημιουργήθηκαν εταιρείες εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών γραμμών, με τις αρχικές ανώνυμες εταιρείες να είναι εκτός από την « Εταιρεία του Απ'Αθηνών εις Πειραιάν Σιδηροδρόμου» και οι εταιρείες «Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου», « Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας», « Σιδηρόδρομοι Αττικής», Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας», «Σιδηρόδρομος Αθηνών –Λαρίσης –Συνόρων» και « Σιδηρόδρομος Αθηνών- Πειραιώς» ενώ υπήρχαν και μικρότερες εταιρείες που ξεκίνησαν με σκοπό την εκμετάλλευση μικρότερων γραμμών όπως αναφέρει ο Παπαγαννάκης(1990). Το πρώτο νομοσχέδιο περί σιδηροδρόμων το 1855 έμελλε να προκαλέσει το ενδιαφέρον του ιδιωτικού κεφαλαίου με κεφαλαιούχους από την Ελλάδα, την Γαλλία και την Αγγλία να υποβάλουν προτάσεις βάζοντας έτσι τα θεμέλια για την απαρχή της δημιουργίας εταιρειών για την κατασκευή των γραμμών(Παπαδοπούλου, 2008).

Το 1882 η Ελληνική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου (Ε.Ε.Μ.Λ.) αναλαμβάνει την κατασκευή της γραμμής Αθήνας –Λαυρίου. Η εταιρεία χρωστάει στο ελληνικό δημόσιο ένα σημαντικό ποσό με τον Χαρίλαο Τρικούπη να προτείνει στην εταιρεία ως συμβιβαστική λύση της κατασκευή της ανωτέρω γραμμής. Λίγους μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης δημιουργήθηκαν οι Σιδηρόδρομοι Αττικής (Σ.Α.) από την μητρική της την Ελληνική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου με σκοπό την κατασκευή της συμφωνημένης σιδηροδρομικής γραμμής και το 1885 γίνεται το πρώτο δρομολόγιο του «Θηρίου» της Κηφισιάς. Τέσσερα χρόνια μετά η γραμμή επεκτείνεται έως της πλατεία Λαυρίου και στις 20 Ιουνίου εγκαινιάζεται και ο δεύτερος κλάδος της γραμμής που ξεκινά από το Νέο Ηράκλειο και καταλήγει στο Λαύριο (Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων, 2022, <https://www.ertflix.gr/vod/vod.181541-e-istoria-ton-ellenikon-siderodromon-2>) ενώ περί τα 1910 οι Σιδηρόδρομοι Αττικής περιήλθαν στην Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (ΗΕΜ).

Η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Πειραιώς- Αθηνών- Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) ιδρύθηκε το 1882 και προέβλεπε την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Πατρών με διακλαδώσεις Κόρινθος- Αργος-

Ναύπλιο και Αργος- Μύλοι και της γραμμής Πατρών- Πύργου ή Μεσολογγίου- Αργινίου. Το 1884 εγκαινιάζεται το τμήμα Πειραιάς- Κόρινθος και το 1885 το τμήμα Κόρινθος- Κιάτο. Οι οικονομικές δυσκολίες της εταιρείας καθυστερούν την εκτέλεση των έργων και η παράδοση της γραμμής γίνεται τμηματικά ενώ πριν τελειώσει η γραμμή Πύργου ξεκινά η κατασκευή και η εκμετάλλευση νέων γραμμών ανάμεσα τους και η γραμμή Πύργου- Ολυμπίας(Παπαγιάννης,1990). Η εταιρεία κρατικοποιήθηκε το 1954 και απορροφήθηκε από τους Σιδηροδρόμους Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) το 1962.

Η σύμβαση για τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας υπογράφεται το 1882 και προβλέπει την κατασκευή των γραμμών Βόλου- Βελεστίνου- Λαρίσης και Βελεστίνου- Φαρσάλων- Καρδίτσας- Τρικάλων-Καλαμπάκας. Την ίδια χρονιά ιδρύεται η Εταιρεία Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας. Το 1884 εγκαινιάζεται το τμήμα Βόλος- Λάρισα με τα υπόλοιπα τμήματα να παραδίδονται σταδιακά μέχρι το 1886 ενώ μετά το 1889 η εταιρεία αποφασίζει να κατασκευάσει τη γραμμή Βόλος- Λεχώνια και το 1900 αποφασίζεται η επέκταση της μέχρι τις Μηλιές. Το 1903 διαμορφώνεται οριστικά το δίκτυο Θεσσαλίας συνολικού μήκους 230χλμ (Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων, 2022,<https://www.ertflix.gr/vod/vod.187667-e-istoria-ton-ellenikon-siderodromon-8>)

Οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος πήραν το όνομα τους καθώς την εποχή της ιδρύσεως τους τα βόρεια σύνορα της Ελλάδος έφταναν μέχρι τον Αμβρακικό κόλπο και κάλυπταν την τότε βορειοδυτική πλευρά της Ελλάδος. Το 1887 θεωρήθηκε σκόπιμη η σύνδεση του νομού Αιτωλοακαρνανίας με την Πάτρα και έτσι την ίδια χρονιά υπογράφηκε η σύμβαση « Περί κατασκευής και χρήσεως σιδηροδρόμου πλάτους ενός μέτρου από Μεσολογγίου εις Αργίνιον». Δύο χρόνια αργότερα η γραμμή είναι έτοιμη, αλλά ο Τρικούπης θέλει να την επεκτείνει μέχρι το Κρυονέρι για να συνδεθεί ατμοπλοϊκά με την Πάτρα και τις γραμμές των ΣΠΑΠ (Παπαγιαννακης, 1990). Το 1890 συντάθηκε το καταστατικό της εταιρείας με την επωνυμία Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδος(Σ.Β.Δ.Ε.) και τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια ολόκληρου του δικτύου Βορειοδυτικής Ελλάδος από το Κρυονέρι μέχρι το Αργίνιο με τις δύο μεταλλικές γέφυρες στο Αγγελόκαστρο και στο Ευηνοχώρι να θεωρούνται σημαντικά τεχνικά έργα. Το 1940 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του σταθμού Μεσολογγίου με το λιμάνι της πόλης. Οι ΣΒΔΕ από το πρώτο έτος της

λειτουργίας τους είχαν συνδυασμένη χερσαία και θαλάσσια συγκοινωνία με τελευταίο πλοίο να είναι το «Ρόδος». Το 1953 έγινε ενοποίηση του Σ.Β.Δ.Ε. με τους ΣΠΑΠ και από το 1970 έως το 1972 καταργήθηκε σταδιακά η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου (Κοροβεσης, 2020).

Ο σιδηρόδρομος Αθηνών- Λαρίσης- Συνόρων έχει ως στόχο την διεθνή γραμμή και την σύνδεση με την κεντρική Ελλάδα και εν συνεχεία με την Ευρώπη. Η οικονομική κρίση ματαιώνει την κατασκευή αλλά μετά το 1897 το ενδιαφέρον επανέρχεται και η γραμμή(η μόνη κανονικού εύρους) του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με εκκίνηση τον Πειραιά θα έφτανε στην Λάρισα και από εκεί μέχρι τα ελληνοτουρκικά σύνορα, τα οποία τότε ήταν κοντά στα Τέμπη, στο χωριό Παπαπούλι. Το 1889 ο Τρικούπης υπογράφει σύμβαση με όμιλο Άγγλων κεφαλαιούχων και ενώ ξεκινούν τα έργα σύντομα τα οικονομικά προβλήματα έχουν ως αποτέλεσμα το έργο να σταματήσει(Φασούλας, 2018). Το 1900 υπογράφεται η σύμβαση για την ολοκλήρωση της κατασκευής με το « Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» . Το 1902 ιδρύεται η « Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» και το 1914 το ελληνικό κράτος εξαγοράζει την Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

Το 1920 ιδρύεται η εταιρεία με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους"(Σ.Ε.Κ.) ώστε να ενοποιησει και να ανασυγκροτήσει τους σιδηροδρόμους του κράτους. Οι Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους λειτούργησαν έως και το 1970 και την θέση του πήρε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος(ΟΣΕ)(Καραμεσινη, 2013). Η ανάγκη για εφαρμογή των ευρωπαϊκών οδηγιών οι οποίες ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο αποτέλεσε και την αρχή για την αναδιοργάνωση των σιδηροδρόμων και τον διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. ιδρύθηκε το 2005 και αποτέλεσε κατά την σύσταση της θυγατρική εταιρεία της ΟΣΕ Α.Ε. Το 2017 εξαγοράστηκε από την ιταλική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane Group FSI. Πλέον λειτουργεί με την ονομασία Hellenic Train Α.Ε και αποτελεί τον βασικό πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στην Ελλάδα με τον ΟΣΕ να παραμένει ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής.

4.3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Σύμφωνα με την Δήλωση Δικτύου του ΟΣΕ ως υποδομή ορίζεται ο κατάλογος των στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής του Παραρτήματος Ι, του άρθρου 62 του Ν. 4408/2016 το οποίο αποτελεί προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ο.Σ.Ε. είναι διαχειριστής υποδομής και έχει την ευθύνη για την λειτουργία, την συντήρηση, την αναβάθμιση, ανακαίνιση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής σύμφωνα με τους κανόνες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η Hellenic Train Α.Ε. (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) μέλος του ομίλου F.S. παρέχει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες (μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων) χρησιμοποιώντας το δίκτυο και την σιδηροδρομική υποδομή η οποία ανήκει στο ΟΣΕ.(Hellenic Train, www.hellenictrain.gr).

Ο ΟΣΕ είναι αρμόδιος για την αναβάθμιση και της συντήρηση της υπάρχουσας υποδομής και επιδομής, των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων και της ηλεκτροκίνησης των σηράγγων, των γεφυρών καθώς επίσης και όλων των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη λειτουργία του δικτύου. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΣΕ το σιδηροδρομικό δίκτυο ανέρχεται σε 2.345 χλμ. Η ανώτατη ταχύτητα σήμερα είναι 160χλμ/ ώρα η οποία εφαρμόζεται στο 18% του σιδηροδρομικού δικτύου. Το σιδηροδρομικό δίκτυο χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες, ενεργό, υπό κατασκευή, ενεργό σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας και καταργημένο δίκτυο και η κατάταξη δίνει την ευκαιρία στις τοπικές κοινωνίες να έχουν μια πλήρη εικόνα του δικτύου ώστε να έχουν την δυνατότητα να διεκδικήσουν την επαναλειτουργία και να καθορίσουν την χρήση τους.

Το ενεργό δίκτυο:

- Πειραιάς- Αθήνα- Πλατύ- Θεσσαλονίκη
- Πλατύ- Πολύκαστρο- Ειδομένη

Διακλαδώσεις:

Λιανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα

Τιθορέα- Λιανοκλάδι (παλαιά γραμμή)

Παλαιοφάρσαλος- Καλαμπάκα, Λάρισα- Βόλος

Άνω Λεχώνια- Μηλιές(γραμμή εύρους 0,60cm).

Στην Δυτική Μακεδονία

- Θεσσαλονίκη- Πλατύ- Εδεσσα- Αρνισα

Διακλαδώσεις:

Αρνισα- Αμύνταιο- Φλώρινα

Στην Ανατολική Μακεδονία

- Θεσσαλονίκη- Στρυμόνας- Αλεξανδρούπολη- Δίκαια- Ορμένιο

Διακλαδώσεις:

Στρυμόνας- Προμαχώνας.

Στην Πελοπόννησο

- Διακοφτό- Καλάβρυτα (οδοντωτή γραμμή 0,75cm)
- Ρίο- Πάτρα- Άγιος Ανδρέας
- Άγιος Ανδρέας- Κ. Αχαΐα
- Κατάκολο- Αλφειός
- Αλφειός- Ολυμπία.

Προαστιακός

Δίκτυο υπό κατασκευή:

Στην Δυτική Μακεδονία:

- Παραλλαγή Πολύκαστρο- Ειδομένη
- Κόμμανος- Κοζάνη

Στην Πελοπόννησο:

- Ροδοδάφνη – Ρίο
- Ισθμός- Λουτράκι
- Ισθμός- Αγ. Θεόδωροι
- Κ Αχαΐα- Πύργος
- Κόρινθος –Αργος- Ναύπλιο.

Σε προσωρινή αναστολή αν και ενεργά βρίσκονται τα δίκτυα:

Στην Κεντρική Ελλάδα:

- Λιανοκλάδι- Δομοκός
- Γέφυρα Πηνειού- Ραψάνη
- Βόλος- Βελεστίνο- Παλαιοφάρσαλο
- Διαλογή Βόλου- Σιδηροδρομικό Πορθμείο
- Βόλος- Αναυρος
- Αγρια- Άνω Λεχώνια

Στην Στερεά Ελλάδα:

- Κρυονέρι- Αγρίνιο

Στην Πελοπόννησο:

- Ελευσίνα – Κόρινθος
- Αργος- Τρίπολη
- Τρίπολη- Λευκτρο- Ζευγολατιό
- Κιάτο- Διακοφτό
- Αίγιο- Ρίο
- Καβάσιλα- Κυλλήνη
- Καλόνερο- Κυπαρισσία
- Λευκτρο- Μεγαλόπολη
- Ασπρόχωμα- Μεσσήνη
- Ζευγολατιό- Καλαμάτα

Στην Ανατολική Μακεδονία/ Θράκη:

- Τμήματα χαράξεων μεταξύ Λαχανόκηπων- Μουριών
- Νέα Ζίχνη- Αμφίπολη
- Σ.Σ. Σερρών- ΒΙΠΕ Σερρών
- Σ.Σ. Ποταμού- ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης

Στην Δυτική Μακεδονία:

- Αμύνταιο- Πτολεμαΐδα- Κόμμανος
- Μεσονήσι- Νέος Καύκασος.

Καταργημένο δίκτυο:

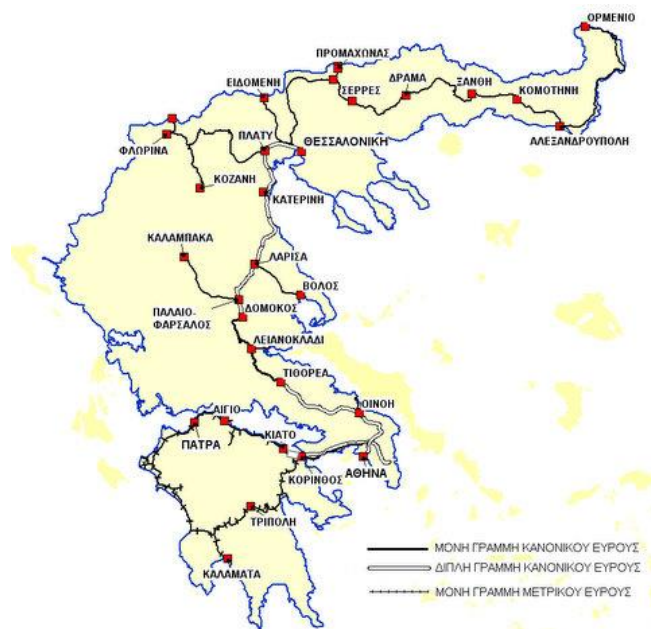
Κεντρική Ελλάδα:

- Ευαγγελισμό- Γέφυρα Πηνειού(μη συμπεριλαμβανομένης)
- Ραψάνη- Ν. Πόροι(παλαιά γραμμή)
- Ν. Πόροι- Πλαταμόνας (παλαιά γραμμή)
- Πλαταμόνας(παλαιός σταθμός)
- Έξοδος υφιστάμενου Σ.Σ. Λιτόχωρο (παλαιά γραμμή)
- Κορινός- Αιγίνιο(παλαιά γραμμή)

Στην Πελοπόννησο:

- Βαρθολομιό- Λουτρά Κυλλήνης
- Κόρινθος Παλιός Σταθμός- Κιάτο (παλιός σταθμός)
- Διακοφτό- Αίγιο

Τα παραπάνω στοιχεία είναι σύμφωνα με την δήλωση δικτύου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας Α.Ε. και αφορούν το έτος 2022 (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, 2022).



Χάρτης 1: Σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας

Πηγή: www.newsnowgr.com

5: Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ποικιλία του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας σε συνδυασμό με την ιστορία των γραμμών, του τροχαίου υλικού, των μηχανημάτων, του πολιτισμού και της φυσικής ομορφιάς της χώρας μπορεί να αποτελέσει σημείο ενδιαφέροντος και αύξησης της τουριστικής δραστηριότητας. Το σιδηροδρομικό δίκτυο, άμεσα συνδεδεμένο με την βιομηχανική πολιτιστική κληρονομιά διαθέτει όλα τα εχέγγυα ώστε να ενισχύσει την σύνδεση του ελληνικού σιδηρόδρομου με την τουριστική δραστηριότητα.

5.1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Οι τουριστικές και μουσειακές γραμμές έχουν ως στόχο την ψυχαγωγία μέσα από διαδρομές σε τουριστικούς προορισμούς ή σε άλλες με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά. Οι μουσειακές σιδηροδρομικές γραμμές είναι κυρίως εκείνες που έχουν εγκαταλειφτεί συνήθως λόγω νέων χαραξέων αλλά παρουσιάζουν ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Κάποιες γραμμές λειτουργούν ορισμένες εποχές του χρόνου ενώ παρουσιάζονται προβλήματα στην συντήρηση τόσο της γραμμής όσο και του τροχαίου υλικού (Τομέας Τεκμηρίωσης ΣΦΣ, 2021). Τα προβλήματα σε τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις και γραμμές, που στόχος είναι σταδιακά να εξαλειφτούν δυσκολεύουν την σωστή εκμετάλλευση, η προσπάθεια όμως τα τελευταία χρόνια για αναβάθμιση των γραμμών είναι καλός οιωνός για την μετέπειτα λειτουργία και χρήση με τουριστικό πρόσημο. Η βάση των επιλογών αφορά τις μορφές ειδικού ενδιαφέροντος και την εν γένει τουριστική ανάπτυξη και την θέση του σιδηροδρόμου στην τουριστική αγορά. Το τραίνο γίνεται τουριστική δραστηριότητα παρέχει την δυνατότητα πρόσβασης σε σημεία ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς και πολιτιστικού ενδιαφέροντος ενώ είναι και το ίδιο κομμάτι της βιομηχανικής εξέλιξης και της ιστορίας της χώρας. Πέρα από τα δίκτυα που ήδη παρουσιάζουν έντονη τουριστική δραστηριότητα όπως ο Οδοντωτός και το τραινάκι του Πηλίου στην Ελλάδα υπάρχουν κι άλλα που είτε δεν έχουν πλήρως αξιοποιηθεί είτε έχουν μείνει τελείως ανεκμετάλλευτα παραδομένα στην φθορά του χρόνου.

Οι μουσειακοί σιδηρόδρομοι προσφέρουν σημαντικά στην διατήρηση και σωστή εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων και του τροχαίου υλικού εξασφαλίζοντας την συνέχεια της σιδηροδρομικής ιστορίας στοιχείο που δεν επιτυγχάνεται μόνο από τα μουσεία μιας και ο σιδηρόδρομος είναι μέσο μεταφοράς και συνεπώς ο κατάλληλος τρόπος για την παρουσίαση του σιδηροδρομικού εξοπλισμού απαιτεί την λειτουργία του. Οι μουσειακοί σιδηρόδρομοι αποτελούν πρόσθετο και σημαντικό πόλο έλξης τουριστών στην περιοχή την οποία εξυπηρετούν και διασώζουν γραμμές με ιστορική σημασία(Σμπαρούνης, 1994,σελ 10) ενώ συμβάλλουν στην διατήρηση στο χρόνο τραίνων, σταθμών και διαδρομών.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν παλαιότερες δράσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ(νυν Hellenic Train) να αναβιώσει ιστορικές διαδρομές με εμβληματικά βαγόνια του παρελθόντος, για λάτρεις του σιδηροδρομικού τουρισμού όπως και ο συνδυασμός πολιτιστικών εκδηλώσεων που συνδέονται με την σιδηροδρομική ιστορία και το τραίνο. Όπως αναφέρεται και στην ιστοσελίδα της εταιρείας έχει δημιουργηθεί «ηλεκτρονική» γωνιά με στόχο την προβολή του τραίνου, της ιστορίας και του πολιτισμού μέσα από την τέχνη Το 2021 καθορίστηκαν τα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου και τα οχήματα που προορίζονται για τοπική-συγκοινωνιακή, μουσειακή ή/ και τουριστική χρήση και περιλαμβάνει την γραμμή Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοφτού- Καλαβρύτων (εύρους 0,75μ.), τουριστική, την γραμμή Άνω Λεχωνίων- Μηλεών (εύρους 0,60μ.),τουριστική, την γραμμή Τιθορέας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου (κανονικού εύρους),τοπική- τουριστική, την γραμμή Κατακόλου- Πύργου- Αρχαίας Ολυμπίας (μετρικού εύρους), τοπική- τουριστική και την γραμμή Δράμας- Παρανεστίου- Τοξοτών (κανονικού εύρους), τουριστική. Παράλληλα συμπεριλαμβάνεται και τροχαίο υλικό που είτε είναι σε λειτουργική κατάσταση είτε χρήζουν επισκευής(Τομέας Τεκμηρίωσης ΣΦΣ, 2021). Για την ορθή χρήση τόσο των γραμμών που ήδη έχουν τουριστική χρήση όσο και για την αξιοποίηση λοιπών δικτύων και τροχαίου υλικού απαιτείται το αντίστοιχο ενδιαφέρον τόσο από τις Περιφέρειες και τους Δήμους όσο και από τους εμπλεκόμενους οργανισμούς ώστε να ώστε να καλυφθούν θέματα ασφαλείας, σωστής χρήσης και πιθανής επαναλειτουργίας όπου κρίνεται δυνατόν.

Για την καλύτερη ανάλυση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού είναι σημαντική η ανάλυση του περιβάλλοντος(εξωτερικού και εσωτερικού). Μέσω αυτής της

ανάλυσης, που είναι γνωστή ως SWOT εντοπίζονται τα δυνατά(strengths) και αδύναμα (weaknesses) σημεία, οι ευκαιρίες(opportunities) και απειλές(threats) (Holloway & Robinson, 1995)που θα αποτελέσουν σημαντική πηγή πληροφοριών.

| ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (strengths) | ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ (weaknesses) |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Βιομηχανική ιστορία • Σιδηροδρομικοί σταθμοί με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον • Διαδρομές σε περιοχές με φυσική ομορφιά • Τραίνα και βαγόνια με μακρά ιστορία • Σύλλογοι με ειδικό ενδιαφέρον τον σιδηρόδρομο • Υποστήριξη βιώσιμου τουρισμού | <ul style="list-style-type: none"> • Ελλιπής χρηματοδότηση • Εγκαταλελειμμένα σιδηροδρομικά δίκτυα • Εγκαταλελειμμένοι σιδηροδρομικοί σταθμοί • Ελλιπής συντήρηση τροχαίου υλικού • Μη ύπαρξη οργανισμού με στόχο την τουριστική ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα • Ελλιπές προσωπικό |
| ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (opportunities) | ΑΠΕΙΛΕΣ (threats) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Σταθεροί τουρίστες με ειδικό ενδιαφέρον τον σιδηρόδρομο • Αύξηση ενδιαφέροντος για ταξίδια με τραίνο • Ενημέρωση των τοπικών κοινωνιών και σωστή προώθηση • Συμμετοχή σε εκδηλώσεις φορέων μεταφοράς, πολιτισμού και τουρισμού • Διεύρυνση της τουριστικής περιόδου • Συνεργασία φορέων του τουρισμού και συνδυασμός τουριστικών δράσεων | <ul style="list-style-type: none"> • Ισχυρός ανταγωνισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο • Μέτρα ασφαλείας • Αλλαγή στην νομοθεσία • Ενεργειακή αστάθεια και αβεβαιότητα |

Πίνακας 1: Ανάλυση SWOT

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.1.1. ΚΑΤΑΚΟΛΟ- ΠΥΡΓΟΣ- ΟΛΥΜΠΙΑ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο που συνδέει το Κατάκολο με την Ολυμπία βρίσκεται στο νομό Ηλείας, στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου. Ο νομός αποτελείται από τους δήμους Ανδραβίδας-Κυλλήνης, Ανδρίτσαινας- Κρέστενων, Αρχαίας Ολυμπίας, Ζαχάρως, Ήλιδας, Πηνειού και Πύργου και το μεγαλύτερο μέρος του είναι μια μεγάλη πεδιάδα που αποτελεί και την μεγαλύτερη στην Πελοπόννησο, διασχίζεται δε από τους ποταμούς Αλφειό, Πηνειό, Ερύμανθο και τους παραποτάμους τους. Η περιοχή κατοικήθηκε από τους προϊστορικούς χρόνους και κατέχει μέχρι και σήμερα μια σημαντική θέση στην πορεία της ελληνικής ιστορίας με σημαντικά αρχαιολογικά, μεσαιωνικά και νεότερα μνημεία με γνωστότερο την Αρχαία Ολυμπία, σημείο με έντονο ενδιαφέρον λόγω της τέλεσης κατά την αρχαιότητα των ολυμπιακών αγώνων οι οποίοι μέχρι και σήμερα είναι ταυτισμένοι με ιδανικά όπως η ευγενής άμιλλα και η ειρήνη ενώ παραμένει από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους της χώρας με μεγάλη επισκεψιμότητα(Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηλείας, https://www.pde.org.gr/ilia/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=80).

Η ιστορία της σιδηροδρομικής γραμμής ξεκινά το 1878 όταν ο τότε δήμαρχος Πύργου, Π. Αυγερινός, ζήτησε από τον μηχανικό Α. Στρείτ να κατασκευαστεί η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή εκτός Αττικής. Η κατασκευή της γραμμής ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης να συνδεθεί ο Πύργος με το επίνειο του, το Κατάκολο ώστε να διευκολυνθούν οι εξαγωγές γεωργικών προϊόντων και ειδικά της σταφίδας. Το 1881 παραχωρείται στο δήμο Λετρίνων το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης για 60 χρόνια, σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους ενός μέτρου και μήκους δεκατριών χιλιομέτρων, από τον Πύργο μέχρι το λιμάνι του Κατάκολου. Η κατασκευή ξεκινά το 1881 και ολοκληρώνεται ένα χρόνο μετά το 1882. Η κανονική εκμετάλλευση της γραμμής αρχίζει το 1883 όταν και ιδρύεται η "Α.Ε. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκολου" (ΣΠΚ) (Λαμπρόπουλου & Νάθενα, 1996). Το 1882 η ΚΡΑΟΥΣΣ προμήθευσε το ΣΠΚ με τρεις ατμάμαξες με τα ονόματα "Πύργος", "Ηλεία" και "Ερμής" ενώ το 1931 έγινε και η προμήθεια δύο ακόμα ατμάμαξών με τα ονόματα "Αλφειός" και "Ολυμπία". Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός πως οι ντόπιοι αποκαλούσαν τις ατμάμαξες "Μαριγούλες" και τους συρμούς "Τα τραίνα της Αγάπης" καθώς τα χρησιμοποιούσαν ώστε να πηγαίνουν για μπάνιο και

αναφυγή στην παραλία του Κατάκολου κατά τους θερινούς μήνες με αποτέλεσμα την δημιουργία ειδυλλίων μεταξύ των επιβατών κατά την διαδρομή.

Η σιδηροδρομική γραμμή ξεκινούσε από το σταθμό του Πύργου δίπλα από τις αποθήκες του Αυτόνομου Σταφιδικού Οργανισμού, από όπου και φορτωνόταν η σταφίδα στους συρμούς ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι τόσο στον Πύργο όσο και στο Κατάκολο η γραμμή περνούσε σαν τραμ μέσα από τους οικισμούς. Για τον λόγο αυτό και για να προστατευθούν από την άμμο επιλέχθηκαν ατμάμαξες τροχιοδρομικού τύπου(Κωλοσούρη) με προστατευτικές ποδιές που κάλυπταν τα φορεία. Σε άρθρο του ο Διονύσης Λιανός(2012) αναφέρει ότι το ρυθμό του τραγουδιού "Μαργαρίτα- Μαργαρώ" ο Μίκης Θεοδωράκης τον εμπνεύστηκε από τον ήχο της μηχανής του τραίνου μιας και πέρασε αρκετά από τα μαθητικά του χρόνια στον Πύργο(Λιανού, 2012). Η κρίση στο εμπόριο σταφίδας το 1890 διαμόρφωσε διαφορετικά δεδομένα και επέφερε σημαντικό πλήγμα στην οικονομία της Δυτικής Πελοποννήσου ενώ σταδιακά ο Πύργος απέκτησε αξιόπιστη χερσαία συγκοινωνία με την Πάτρα και τον Πειραιά υποβαθμίζοντας έτσι τον ρόλο του λιμένα Κατάκολου. Την σταδιακή εγκατάλειψη της γραμμής κυρίως από την δεκαετία του 1970 και μετά ακολούθησε η επαναλειτουργία του το 2004 κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων όποτε και σύγχρονοι συρμοί κυκλοφόρησαν στην ιστορική γραμμή συνδέοντας έτσι το Κατάκολο με τον Πύργο και την Αρχαία Ολυμπία.

Η τουριστική αξιοποίηση της γραμμής αλλά και η χρησιμότητα της για τις μετακινήσεις των ντόπιων έδωσε μια νέα πνοή στην διαδρομή και το 2017 ξεκίνησε το θεματικό τρένο Olympian Trail με στόχο να προσφέρει μια διαφορετική εμπειρία στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που αποβιβάζονται στο Κατάκολο και επιθυμούν να επισκεφτούν την Αρχαία Ολυμπία. Το Olympian Trail είναι ένα σύγχρονο τρένο που προορίζεται για τουριστική χρήση συνδέοντας τον πολιτισμό με τον τουρισμό και έχει ως στόχο την αναβάθμιση της περιοχής(Σπυροπούλου, 2017). Από το Κατάκολο στην Ολυμπία η διαδρομή διαρκεί 45 λεπτά. Το λιμάνι του Κατάκολου αποτελεί στάση για τις κρουαζιέρες προσφέροντας την ευκαιρία στους επιβάτες να επισκεφτούν το χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας όπου μπορούν να περιηγηθούν ανάμεσα στο Ιερό του Δία, τους ναούς, τις αθλητικές εγκαταστάσεις της εποχής και το μουσείο (Krinis, 2017). Την συνολική εικόνα και την δυνατότητα ανάπτυξης στην συγκεκριμένη τουριστική διαδρομή προσθέτει και το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού Πύργου, ένα ιστορικό, σημαντικής αρχιτεκτονικής αξίας

κτίριο, πλέον κέντρο φιλοξενίας πολιτιστικών και κοινωνικοοικονομικών εκδηλώσεων(Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, 2019). Η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αρχαία Ολυμπία- Πύργος- Κατάκολο έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης με στόχο την προώθηση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής ένα έργο που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Καραγιάννης, 2018). Η λειτουργία της Σιδηροδρομικής γραμμής Κατάκολου- Πύργου- Αρχαίας εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό την τοπική κοινωνία και τις ανάγκες της και συμβάλει στην οικονομία καθώς το Κατάκολο αποτελεί πόλο έλξης τουριστών και η Ολυμπία ισχυρό brand name του νομού.



Εικόνα 5 : Το τρένο στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Ολυμπίας
Πηγή: trainose.gr.

5.1.2. ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΚΟΦΤΟ ΣΤΑ ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ

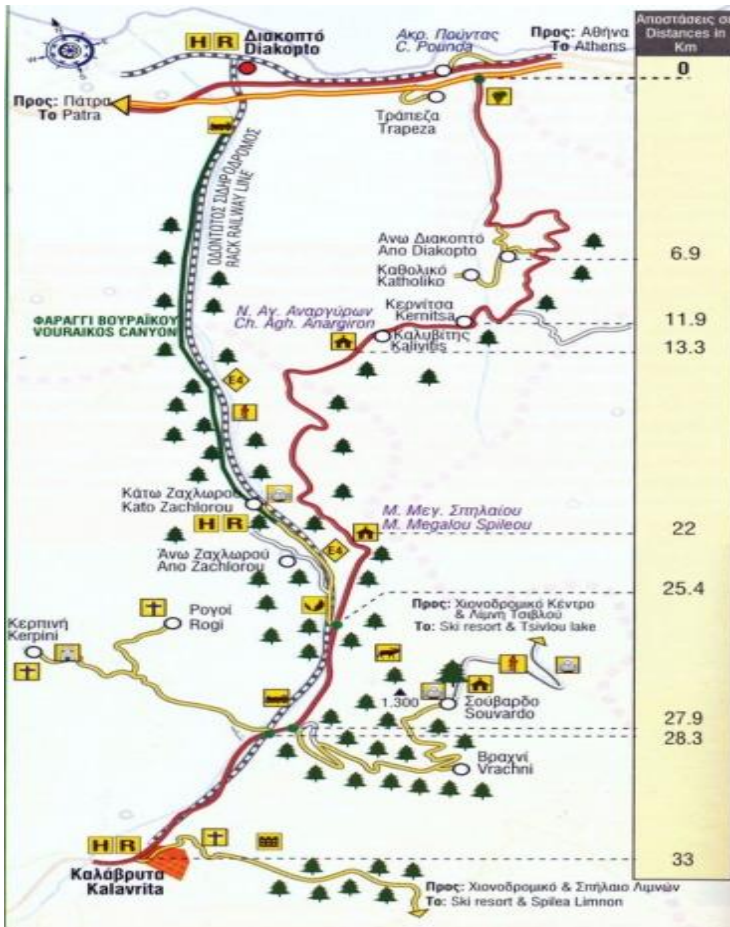
Τον Μάρτιο του 1889 ο Χ. Τρικούπης αποφασίζει την κατασκευή της γραμμής Διακοφτού-Καλαβρύτων. Το τμήμα της γραμμής αναλαμβάνει να κατασκευάσει ο Γάλλος εργολάβος Haton και ενώ η αρχική εκτίμηση ήταν η κατασκευή να ολοκληρωθεί σε δέκα μήνες τα 21 χλμ δεν θα ολοκληρωθούν πριν περάσουν πέντε χρόνια (Παπαγιαννάκης, 1990). Η σύμβαση της κατασκευής του δικτύου του Οδοντωτού και της εκμετάλλευσής του για 92 χρόνια υπογράφεται με τους "Σιδηρόδρομους Πειραιώς- Αθηνών- Πελοποννήσου(ΣΠΑΠ) και το ελληνικό δημόσιο (Φασούλας, 2016) και τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το 1896. Μέχρι και σήμερα ο οδοντωτός λειτουργεί όλες τις εποχές του χρόνου χρησιμοποιεί αυτοκινητάμαξες σχεδιασμένες και κατασκευασμένες ειδικά για τον ελληνικό οδοντωτό σιδηρόδρομο και προσαρμοσμένες στο περιβάλλον του δικτύου (κλίσεις, καμπύλες της γραμμής, το ύψος των σηράγγων, την αντοχή των γεφυρών και των σιδηροτροχιών)(Χανδρινός, 2016)

Εκτός από την μελέτη και κατασκευή που οφείλεται σε Γάλλους τεχνικούς στο έργο εργάστηκαν και Ιταλοί εργάτες με εμπειρία τω ορεινών σιδηροδρόμων των Άλπεων, λόγω του δυσπρόσιτου εδάφους και των φτωχών τεχνικών μέσων της εποχής κάτι που είχε ως αποτέλεσμα το όλο εγχείρημα να αποδειχθεί δύσκολο. Η αρχική μελέτη είχε ως στόχο η γραμμή να μην τερματίζει στα Καλάβρυτα αλλά να συνεχίζεται μέχρι και την Τρίπολη, τα προβλήματα όμως που προέκυψαν κατά την διάρκεια της κατασκευής είχαν ως αποτέλεσμα να μην γίνει η επέκταση της γραμμής. Στην πορεία του ο Οδοντωτός έχει ταυτιστεί και με δύσκολες περιόδους της ελληνικής ιστορίας. Κατά την περίοδο της Κατοχής με το τραίνο γινόταν η μεταφορά των τροφίμων προς τα Καλάβρυτα ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι Γερμανοί δεν κατέστρεψαν τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις όπως έκαναν αντίστοιχα σε άλλες περιπτώσεις κατά την αποχώρησή τους(Φασούλας, 2016).

Πλέον αποτελεί τουριστικό αξιοθέατο της περιοχής με αξιόλογη ζήτηση και η ίδια η διαδρομή έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον όσο και το τραίνο. Ξεκινά από το Διακοφτό, μια κωμόπολη 52 χιλιόμετρα ανατολικά της Πάτρας, διασχίζει το φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού, περνά από το χωριό Ζαχλωρού και καταλήγει στα Καλάβρυτα, μια πόλη που βρίσκεται σε 720 μέτρα υψόμετρο. Η διαδρομή είναι 22 χιλιομέτρων με ταχύτητα 30 έως 40 χλμ/ώρα στην απλή γραμμή και 6 έως 15 χλμ/ώρα στο οδοντωτό κομμάτι, στο σημείο δηλαδή που το δίκτυο είναι οδοντωτό λόγω της μορφολογίας του εδάφους (Hellenic Train, <https://www.hellenictrain.gr/>). Από τα πιο φωτογραφημένα σημεία της διαδρομής είναι και το σημείο στο οποίο οι μηχανικοί εκμεταλλευόμενοι τα φυσικά κοιλώματα του ασβεστόλιθου λάξευσαν μια ανοιχτή σήραγγα, η οποία ονομάζεται « Δικαστήρια» όνομα το οποίο φαίνεται ότι προέρχεται από ένα διπλανό σπήλαιο το οποίο μοιάζει με αίθουσα δικαστηρίου ενώ συνεχίζοντας την διαδρομή του το τραίνο περνά από την λίθινη εξάτοξη γέφυρα στην τοποθεσία « Κοκκινόβραχος». Ένα ακόμα εντυπωσιακό τεχνικό έργο της γραμμής είναι οι δίδυμες μεταλλικές γέφυρες ενώ το στενότερο σημείο του φαραγγιού οι « Πόρτες» είναι ακόμα ένα σημείο που συχνά συναντά κανείς σε φωτογραφικό υλικό με σιδηροδρομικά τοπία στην Ελλάδα. Για να περάσει το τραίνο από το σημείο οι μηχανικοί κατασκεύασαν μεταλλική γέφυρα ανοίγματος 25μ και λάξευσαν διπλή σήραγγα (Σιδηροτροχιά, τεύχος 49). Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1950, ο Οδοντωτός ήταν ατμήλατος αλλά το 1959 περνά στην εποχή της ντιζελοκίνησης. Μετά από παραγγελία των ΣΠΑΠ στο γαλλικό οίκο «Billard» παραλαμβάνονται τρεις συνθέσεις Α/Α χωρητικότητας 100 ατόμων η κάθε μία εφοδιασμένα με παραθυράκια οροφής που προσέφεραν πανοραμική θέα.

Η αμαξοστοιχία είναι ειδικά κατασκευασμένη ώστε η οδόντωση να προσαρμόζεται στο σημεία της γραμμής τόσο στην άνοδο όσο και την κάθοδο. Το δρομολόγιο διαρκεί περίπου μία ώρα με ενδιάμεση στάση το Μεγάλο Σπήλαιο (Hellenic Train, <https://www.hellenictrain.gr/>) ενώ η διαδρομή περνά μέσα στο φαράγγι πλάι στο Βουραϊκό, το ποτάμι που δημιουργεί μικρούς και μεγάλους καταρράκτες, Στη θέση Καταρράκτης τα νερά του ποταμού πέφτουν σχεδόν κάθετα κάτω από το γεφύρι της γραμμής ενώ φαίνεται πως ο τρόπος κατασκευής του δεν επιβάρυνε το οικοσύστημα του φαραγγιού διατηρώντας την ιδιαίτερη άγρια ομορφιά μέχρι και σήμερα όπου υπάρχει η μελέτη για έργα ανακαίνισης της υφιστάμενης υποδομής που αφορούν την κατασκευή νέας επιδομής (νέοι συρμοί, νέες σιδηροτροχιές, νέοι στρωτήρες και σκύρο) ενώ παράλληλα γίνεται και εκτεταμένη συντήρηση των μεταλλικών γεφυρών.

Είναι το μοναδικό οδοντωτό τραινάκι στην Ελλάδα και από τα λίγα στην Ευρώπη ενώ είναι από το 1996 Προστατευόμενο Μνημείο της Νεότερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς. Η περιοχή στο φαράγγι του Βουραϊκού έχει ενταχθεί στο δίκτυο NATURA 2000, και έχει θεσμοθετηθεί ως Εθνικό Πάρκο και Παγκόσμιο Γεωπάρκο της UNESCO. Το προστατευόμενο οικοσύστημα ξεκινά από τις παραλίες του Διακοφτού και περιλαμβάνει μεγάλο μέρος ιστορικών και θρησκευτικών μνημείων και φυσιολατρικών προορισμών. Ο μυθικός Χελμός, τα ιστορικά Καλάβρυτα με το χιονοδρομικό κέντρο στην βορειοδυτική πλευρά του Χελμού, το σπήλαιο των Λιμνών, η Αγία Λαύρα, σύμβολο της ελληνικής Επανάστασης του 1821, ο λόφος του Καππή, τόπο εκτέλεσης των Καλαβρυτινών από τα Γερμανικά στρατεύματα στις 13 Δεκεμβρίου 1943 είναι σημαντικά σημεία του τόπου και αποτελούν πηγή ενδιαφέροντος για τους επισκέπτες. (Δήμος Καλαβρυτών, <http://www.kalavrita.gr/information/istoria>). Η φυσική ομορφιά, τα τοπικά προϊόντα, η οινοποιία αλλά και η πολιτιστική κληρονομιά ενισχύουν την δυναμική της περιοχής που δύναται να καλύψει την τουριστική ζήτηση και να διατηρήσει την σύνδεση με τον Οδοντωτό.



Χάρτης 2 : Διαδρομή Οδοντωτού
 Πηγή : odontotos.com



Εικόνα 6 : Οι « Πόρτες», σημείο της διαδρομής από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα
 Πηγή: odontotos.com

5.1.3. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΤΙΘΟΡΕΑΣ- ΜΠΡΑΛΟΥ- ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ

Η σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου είναι δευτερεύουσα γραμμή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας- Λιανοκλαδίου, η οποία συνδέει τον σιδηροδρομικό σταθμό Τιθορέας με εκείνο του Λιανοκλαδίου μέσω του ορεινού περάσματος του Μπράλου. Ο νομός στον οποίο ανήκει το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι ο νομός Φθιώτιδας. Πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη είναι η Λαμία με κάποιες από τις σημαντικές πόλεις να είναι τα Καμένα Βούρλα, η Αταλάντη, ο Άγιος Κωνσταντίνος, η Λάρυμνα, η Αμφίκλεια, η Τιθορέα, η Στυλίδα, η Υπάτη, η Μακρακώμη, το Πλατύστομο και ο Δομοκός.

Η ιστορία της γραμμής ξεκινά με το δεύτερο μέρος του σιδηροδρομικού προγράμματος του Χ. Τρικούπη που περιλαμβάνει την κατασκευή του Σιδηροδρόμου Πειραιά- Δεμερλή- Συνόρων(ΣΠΔΣ). Εκείνη την εποχή κρίθηκε πως ήταν ευκαιρία για άνοιγμα προς το εξωτερικό κι έτσι προχώρησε η κατασκευή της γραμμής που θα συνέδεε τον Πειραιά και θα έφτανε στην Λάρισα, μετά στα τότε ελληνοτουρκικά σύνορα στο Παπαπούλι και εν συνεχεία θα συνδεόταν με τα δίκτυα της οθωμανικής αυτοκρατορίας στα Βαλκάνια κάτι που συνέδεε την χώρα με εκείνες της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης(Ανδρουλιδάκης, 2018).

Η αρχική χάραξη της διαδρομής ήταν διαφορετική από εκείνη που πραγματοποιήθηκε καθώς στην αρχική η ορεινή περιοχή του Μπράλου παρακάμπτονταν. Οι αλλαγές στην επιλογή της αρχικής χάραξης έγιναν το 1889 και την ίδια χρονιά η κυβέρνηση υπογράφει την σύμβαση με αγγλικό όμιλο για την κατασκευή, με το έργο να ξεκινά το 1891. Το 1893 η κατασκευή σταματά με αφορμή την οικονομική κατάσταση στην Ελλάδα αλλά το ενδιαφέρον επανέρχεται το 1897. Το 1900 ο Γ. Θεοτόκης υπογράφει σύμβαση για την ολοκλήρωση του έργου με το « Συνδικάτο Κατασκευής Σιδηροδρόμων εν Ανατολή» (Παπαγιαννάκη, 1990). Το 1902 η ανάδοχη εταιρεία συστήνει μια ελληνική την «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων».

Σημαντικές κατασκευές της διαδρομής είναι η σήραγγα του Μπράλου και οι γέφυρες Μπράλου, Ασωπού και Γοργοποτάμου. Τα εγκαίνια της σήραγγας το 1904 γιορτάστηκαν με μεγάλη μεγαλοπρέπεια και λαμπρότητα όπως αναφέρουν και εφημερίδες της εποχής

προσφέροντας έτσι την δυνατότητα ο επισκέπτης να διασχίσει το βουνό της Οίτης περνώντας μέσα από την σήραγγα. Στις δύο εισόδους της σήραγγας είχαν τοποθετηθεί μία ανάγλυφη μαρμάρινη πλάκα με το βασιλικό θυρεό, τα αρχικά της σιδηροδρομικής εταιρείας « Σ.Π.Δ.Σ» και την ημερομηνία 1904 ενώ η καθεμία από τις γέφυρες κατέχει το δικό της κομμάτι στην σιδηροδρομική ιστορία (Ανδρουλιδάκης, 2018). Η γέφυρα του Μπράλου ή γέφυρα της Παπαδιάς όπως συχνά αναφέρεται είναι μεταλλική γέφυρα η οποία κατασκευάστηκε από σχέδια που είχαν εκπονήσει ιταλοί μηχανικοί. Η μορφή της σήμερα διαφέρει από την αρχική της καθώς ανακατασκευάστηκε το 1949 από αμερικάνικη εταιρεία στα πλαίσια του « Σχεδίου Μάρσαλ».

Η γέφυρα του Ασωπού, βρίσκεται ανάμεσα στο Μπράλο και το Λιανοκλάδι και ενώ σήμερα δεν σώζεται στην αρχική της μορφή καθώς καταστράφηκε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ιδιαίτερη και πρωτότυπη γέφυρα με το τριαρθρωτό τόξο ήταν ανάμεσα στις πιο όμορφες της Ευρώπης. Είχε μήκος 178, 15 μέτρα και κατασκευάστηκε με σχέδια του Γάλλου μηχανικού P.Bodin κατά το χρονικό διάστημα 1905-1906 και αποτελούσε ένα από τα πλέον εντυπωσιακά επιτεύγματα της σιδηροδρομικής μηχανικής(Τσίτσας, 2008). Η γέφυρα ανατινάχθηκε για πρώτη φορά στις 21 Ιουνίου του 1943 ενώ κατά την αποχώρηση των Γερμανών το 1944 η γέφυρα ανατινάχθηκε και καταστράφηκε ολοσχερώς. Η μεγάλης έκτασης καταστροφή είχε ως αποτέλεσμα να επιλεγθεί νέα χάραξη και να κατασκευαστεί νέο τούνελ προς την πλευρά του Λιανοκλαδίου. Μετά την γέφυρα του Ασωπού, βρίσκεται η γέφυρα της Δαμάστας η οποία γειτνιάζει με το ομώνυμο χωριό, η οποία έχει κατασκευαστεί το 1905 και είναι μέχρι και σήμερα στην αρχική της μορφή με μήκος 65 μέτρα.

Ίσως από τις πιο γνωστές γέφυρες λόγω της ανατίναξης από κοινή δύναμη ανταρτών του ΕΛΑΣ και του ΕΔΕΣ και ομάδα Βρετανών, η γέφυρα του Γοργοποτάμου βρίσκεται στην συγκεκριμένη διαδρομή. Κατασκευάστηκε την περίοδο 1905-1906, ανατινάχθηκε και αποκαταστάθηκε στην αρχική της μορφή το 1948 ενώ είναι η τελευταία γέφυρα της ορεινής περιοχής του Μπράλου πριν το Λιανοκλάδι. Το έδαφος στην περιοχή είναι αρκετά ασταθές λόγω των πετρωμάτων που βρίσκονται στο Γοργοπόταμο με αποτέλεσμα να υπάρχουν δυσκολίες στην εκτέλεση των εργασιών για την κατασκευή. Το τμήμα που αποκαλείται «το πέρασμα του Μπράλου» έχει μήκος 56χλμ. και είναι μία δύσβατη αλλά και εντυπωσιακή σιδηροδρομική διαδρομή. Μετά την σήραγγα και το φαράγγι του Ασωπού τα τρέινα περνάνε από τις

απόκρημνες πλαγιές της Οίτης με θέα τον κάμπο της Λαμίας και τον Μαλιακό Κόλπο(Χανδρινός, 2017).

Η διαδρομή διασχίζει μια περιοχή με τοπία μοναδικής ομορφιάς και πλούσια βιοποικιλότητα στα όρια του Εθνικού Δρυμού Οίτης .Ο Σύλλογος Φίλων ΣΦΣ στα πλαίσια των δραστηριοτήτων του όπως αναφέρεται και στην ιστοσελίδα του καταβάλλει προσπάθεια για την διαφύλαξη του σιδηροδρομικού πλούτου της χώρας με δράσεις που θα εξασφαλίσουν την ανακήρυξη του τμήματος ως μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς, με στόχο την κυκλοφορία μουσειακών αμαξοστοιχιών και την ανάδειξη του ως τουριστικό πόλο έλξης της περιοχής. Ο σύλλογος συνέταξε έκθεση τεκμηρίωσης για την ανακήρυξη του τμήματος Τιθορέα- Μπράλος- Λιανοκλάδι ως μνημείο νεότερης πολιτιστικής κληρονομιάς. Όπως και στην περίπτωση λοιπών σιδηροδρομικών γραμμών η ιστορική σημασία της γραμμής δεν αφήνει περιθώρια για αμφισβήτηση της ανάγκης διατήρησης της.

Πέρα όμως από τη σιδηροδρομική γραμμή, στην περιοχή βρίσκεται και το Βρετανικό Στρατιωτικό Κοιμητήριο Μπράλου, το οποίο δημιουργήθηκε κατά την διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και διατηρείται μέχρι και σήμερα από την Αγγλική Πρεσβεία. Το νεκροταφείο βρίσκεται στην εθνική οδό Μπράλου –Αμφισσας και σε απόσταση τεσσάρων χιλιομέτρων από το Σιδηροδρομικό Σταθμό του Μπράλου και δύο περίπου χιλιομέτρων από την Γραβιά. Οι συμμαχικές δυνάμεις διατηρούσαν στο Σιδηροδρομικό Σταθμό του Μπράλου χώρο για τα διερχόμενα στρατεύματα και άρτιο για την εποχή εκστρατευτικό νοσοκομείο για τραυματίες ή ασθενείς στρατιώτες, το γεγονός είχε ως αποτέλεσμα αναπόφευκτα να δημιουργηθεί και νεκροταφείο. Στο στρατιωτικό νοσοκομείο νοσηλεύονταν τραυματίες που έφταναν στο Σιδηροδρομικό Σταθμό από το μέτωπο των επιχειρήσεων στη Μακεδονία αλλά κυρίως στρατιώτες προσβεβλημένοι από την ελονοσία ή την ισπανική γρίπη. Στο ίδιο νοσοκομείο νοσηλεύτηκαν και αιχμάλωτοι κάτι που αποδεικνύεται από τους τάφους στο στρατιωτικό νεκροταφείο (Τσίτσας, 2008).

Η περιοχή συγκεντρώνει το ενδιαφέρον συχνά περιπατητών και φυσιολατρών με σημεία ενδιαφέροντος το «Μονοπάτι των Σιδηροδρόμων» και το «Μονοπάτι του Εφιάλτη». Το Μονοπάτι των Σιδηροδρόμων δημιουργήθηκε κατά την περίοδο κατασκευής της γραμμής στο

δύσβατο σημείο μεταξύ Σιδηροδρομικού Σταθμού Ασωπού και Τραχίνας προκειμένου να διευκολυνθεί η μεταφορά των υλικών και η μετακίνηση των εργατών διανοίχθηκε το ειδικό μονοπάτι, παράλληλα και πάνω από την σιδηροδρομική γραμμή. Η διαδρομή του μονοπατιού ξεκινά από την οδική γέφυρα του Ασωπού και ακολουθώντας τον αγροτικό δρόμο ανεβαίνει για περίπου 1000μ. Εκεί που τελειώνει ο χωματόδρομος ξεκινά αριστερά το μονοπάτι που συνεχίζει παράλληλα με το φαράγγι για να καταλήξει στον σιδηροδρομικό σταθμό Ασωπού. Αν και χρειάζεται συντήρηση τα τελευταία χρόνια γίνεται όλο και πιο δημοφιλές (Δήμος Λαμιέων, 2022) Το Μονοπάτι του Εφιάλτη, είναι ακόμα ένα ενδιαφέρον σημείο για τους λάτρεις της φύσης, στην αρχαιότητα ήταν γνωστό ως « Ανοπαία Οδός» και θεωρείται ότι είναι αυτό μέσω του οποίου ο Εφιάλτης οδήγησε τον περσικό στρατό πίσω από τις θέσεις των Σπαρτιατών στις Θερμοπύλες. Παρ'ότι δεν βρίσκεται στην σιδηροδρομική γραμμή παραμένει δημοφιλές σημείο και ένα πρόσθετο πόλο τουριστικής έλξης στην ευρύτερη περιοχή για τους λάτρεις της φύσης και των περιπατητικών διαδρομών.

Το φαράγγι του Ασωπού είναι το φυσικό όριο μεταξύ Οίτης και Καλλίδρομου και σημείο συνάντησης ορειβατών και φυσιολατρών. Το φαράγγι οδηγεί τα νερά της Ανατολικής Οίτης στον Σπερχειό ποταμό και μέσω αυτού στον Μαλιακό Κόλπο δημιουργώντας έναν υγρότοπο μεγάλης οικολογικής σημασίας. Η Οίτη αποτελεί προστατευόμενη φυσική περιοχή η οποία θεσμοθετήθηκε ως Εθνικός Δρυμός ενώ είναι ο έκτος Εθνικός Δρυμός κατά χρονική σειρά ανακήρυξης και ο τρίτος σε έκταση ενώ υπάρχουν και τρεις περιοχές του Δικτύου NATURA 2000. Εθνικός Δρυμός Οίτης- Κοιλάδα Ασωπού και δύο Ειδικές Ζώνες Διατήρησης για την διατήρηση των φυσικών οικοτόπων και της άγριας πανίδας και χλωρίδας , Εθνικός Δρυμός Οίτης , Φαράγγι Γοργοποτάμου Η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται σχεδόν σε ολόκληρο το μήκος της με εξαίρεση τα όρια των παραπάνω προστατευόμενων περιοχών και η όποια αξιοποίηση τους θα συμβάλει στην γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής(Χανδρινός, 2018).

Η χρήση της σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέας- Αμφίκλειας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου ορίζεται ως τοπική και τουριστική. Η εξέλιξη θεωρείται θετική από την τοπική κοινωνία και η λειτουργία της διαδρομής ως τουριστική αποτελεί θετικό βήμα για τον νομό και την ευρύτερη περιοχή (Σ.Ε.Π. ΤΡΑΙΝΟΣΕ news, <https://septrainose.gr/article/3342>). Οι σταθμοί και οι

στάσεις είναι: Τιθορέα, Παρνασσός, Αμφίκλεια, Λιλαία, Μπράλος, Ελευθεροχώρι, Ασωπός, Τραχίνα, Αρπίνη, Γοργοπόταμος, φον Στουντινιζ, Σπερχειός, Λιανοκλάδι.



Εικόνα 7: Το τρένο περνά από τη γέφυρα του Γοργοποτάμου

Πηγή: www.ilamia.gr

5.1.4. ΤΟ ΤΡΑΙΝΑΚΙ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας ξεκινά το 1881 αλλά η οριστική σύμβαση ανάμεσα στον Θεόδωρο Μαυροκορδάτο, τραπεζίτη από την Κωνσταντινούπολη, και το ελληνικό κράτος υπεγράφη το 1882 επί πρωθυπουργίας Χ. Τρικούπη. Ο νόμος προέβλεπε την κατασκευή δύο γραμμών, πλάτους ενός μέτρου, ο οποίες θα διασχίζουν τις δύο μεγάλες πεδιάδες της Θεσσαλίας με κεντρικό σημείο το λιμάνι του Βόλου, τη γραμμή Βόλου- Βελεστίνου- Λάρισας και τη γραμμή Βελεστίνου- Φαρσάλων – Καρδίτσας – Τρικάλων- Καλαμπάκας. Στις 22 Απριλίου 1884 γίνονται τα εγκαίνια από τον βασιλιά Γεώργιο Α΄ της γραμμής Βόλου –Λάρισας και αμέσως μετά τα αποκαλυπτήρια του αγάλματος της Αθηνάς, στο προαύλιο του Σταθμού, έργο του γλύπτη Previsan, δώρο της κατασκευαστικής εταιρείας προς τους κατοίκους της πόλης. Η γραμμή Βόλου – Καλαμπάκας ολοκληρώθηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 1886, με τον Βόλο να μετατρέπεται σε κορυφαίο σημείο του θεσσαλικού δικτύου καθιστώντας την μια προνομιούχα πόλη και κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου (Παπαγιαννάκης,1990). Η πρώτη καταγραφή για πρόταση δημιουργίας σιδηροδρόμου Βόλου- Λεχωνίων διατυπώθηκε το 1888. Στα τέλη του 1889 η εταιρεία Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας προχώρησε την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής η οποία θα συνέδεε τον Βόλο με τις εύφορες περιοχές του Πηλίου αρχικά μέχρι τα Άνω Λεχώνια όπου και επιλέχθηκε γραμμή πλάτους 60cm, αποτέλεσμα της γαλλικής επιρροής και της κουλτούρας των Decauville που θα επέτρεπε την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας με έναν οικονομικό τρόπο κατασκευής. Εκείνη την εποχή μεγάλος ήταν ο αριθμός των ξενιτεμένων Πηλιορειτών που έστελναν χρήματα στις οικογένειες τους με αποτέλεσμα την δημιουργία όμορφων αρχιτεκτονικών οικοδομημάτων, λιθόστρωτων καλντεριμιών και γεφυριών, σε μια εύφορη περιοχή με έντονη γεωργική παραγωγή, φυσική ομορφιά, πολιτιστικό ενδιαφέρον και ευνοϊκές προϋποθέσεις για οικονομική ανάπτυξη στην οποία όμως έλειπε η απαιτούμενη συγκοινωνιακή υποδομή. Το 1895 στις 12 Οκτωβρίου έγιναν τα εγκαίνια ενώ την ίδια μέρα ξεκίνησαν τα τακτικά δρομολόγια (Νάθενας & Καραθάνου, 2004).

Η γραμμή του Πηλίου έχει μήκος 28,216 km και περιλαμβάνει τους σταθμούς, Βόλος, Αγριά, Άνω Λεχώνια, Γατζέα, Μηλιές και οχτώ στάσεις οι οποίες είναι: Ορμινίου, Φιλελλήνων, Άγιος Κωνσταντίνος, Αναυρος, Κάτω Λεχώνια, Αγία Τριάδα, Ογλα(Πινακάτες) και Αργυρέικα (Δήμος Βόλου, <https://dimosvolos.gr/el>). Οι σταθμοί στην Αγριά και τα Λεχώνια είναι διώροφοι ενώ στη Γατζέα και στις Μηλιές οι σταθμοί είναι ισόγεια κτίσματα. Από το 1900 και μετά ο

σιδηρόδρομος σε συνδυασμό με το λιμάνι του Βόλου οδηγεί την πόλη σε σημαντικό βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της ελληνικής περιφέρειας. Τα σχέδια για την επέκταση της γραμμής στο Πήλιο, ανατολικά μέχρι την Τσαγκαράδα και την Ζαγορά και νότια μέχρι την Μηλίνα δεν υλοποιήθηκαν ποτέ αν και έτοιμα από τον Εβαρίστο Ντε Κίρικο σε μια περιοχή που παραμένει μέχρι και σήμερα ένα από τα πιο όμορφα, εύφορα και στενά συνδεδεμένα με την ελληνική ιστορία και μυθολογία βουνά, που αποτέλεσε σημείο υποδοχής μεταναστών από διάφορες περιοχές της υπόδουλης Ελλάδας, που βρήκαν καταφύγιο στους μικρούς οικισμούς και αποτέλεσαν τον πυρήνα των πηλιορείτικων χωριών. Τα γνωστά « Ζαγοριανά καράβια» διέπλεαν στο Αιγαίο, τη Μαύρη Θάλασσα, την Αδριατική και την Μεσόγειο δημιουργώντας σημαντική ανάπτυξη για την περιοχή, κάτι που ενισχύθηκε από την δημιουργία του σιδηροδρόμου.

Μετά την λήξη του Παγκοσμίου Πολέμου το τραινάκι δεν είχε απώλειες μιας και ούτε οι Γερμανοί ούτε οι αντάρτες έκαναν σαμποτάζ εναντίον του τραίνου, κάτι που παρατηρήθηκε σε άλλες γραμμές ανά την Ελλάδα, δυστυχώς όμως παρόλο που δεν υπήρχαν απώλειες μεταπολεμικά γνωρίζει την παρακμή καθώς σταδιακά ολοκληρώνεται το οδικό δίκτυο. Κατά την διάρκεια της λειτουργίας του είχε εξυπηρετήσει τη πόλη και σαν τροχιόδρομος(τραμ), με τα δρομολόγια να εκτελούνται μεταξύ σταθμού Βόλου και Αναύρου, συνδέοντας σημαντικά σημεία της πόλης ξεκινώντας από τον σιδηροδρομικό σταθμό και συνεχίζοντας στο Λιμάνι, το δημοτικό θέατρο, την αγορά, το δημαρχείο, το Πάρκο, το Μουσείο και τον Αναυρο. Ο σιδηρόδρομος εντός της πόλης και η καθημερινή του χρήση από το κοινό παραμένει ακόμα και σήμερα μια ιδιαίτερη εικόνα που πλέον είναι αποτυπωμένη σε φωτογραφίες και έντυπο υλικό της εποχής (Ανδρουλιδάκης, 2002). Αν και ο σιδηρόδρομος υπήρξε σημαντικό κομμάτι της ζωής των ντόπιων δεν αξιοποιήθηκε τουριστικά και παρά τις απόπειρες επαναλειτουργίας του στο πέρασμα των χρόνων η εικόνα του τραίνου στο κέντρο του Βόλου σταδιακά ξεχάστηκε. Το τραινάκι έκανε το πέρασμα του από το κέντρο της πόλης το 1960 και το 1961 όχι με την μορφή που ο κόσμος το είχε συνηθίσει αλλά μασκαρεμένο ως μέρος της αποκριάτικης παρέλασης, την ίδια εποχή που γίνεται η πρώτη επίσημη ανακοίνωση για την κατάργηση της γραμμής του Πηλίου. Την ίδια χρονιά το τμήμα μικτού διπλού εύρους από το σταθμό του Βόλου μέχρι το Πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου μετατρέπεται σε γραμμή τριπλού εύρους (1,435, 1,00 και 0,60)με τέσσερις σιδηροτροχιές κάτι μοναδικό σε όλο τον κόσμο. Με τον τρόπο αυτό προσεγγίζουν στο κέντρο του Βόλου και οι συρμοί κανονικού πλάτους γραμμής κατευθειάν από Αθήνα, Λάρισα και Θεσσαλονίκη (Ναθενας & Καραθάνου, 2004). Η αρχική γραμμή

ακολουθούσε παραθαλάσσια διαδρομή, από τον Βόλο έφτανε στην Αγριά και μετέπειτα περνούσε την γέφυρα του Βρύχωνα στα Κάτω Λεχώνια για να συνεχίσει μέχρι και τις Μηλιές. Τον Ιούνιο του 1971 το τραινάκι κάνει το τελευταίο δρομολόγιο με την αιτιολογία της περιστολής δαπανών και της αποφυγής ατυχημάτων. Το 1985 η Μελίνα Μερκούρη, υπουργός πολιτισμού τότε, χαρακτηρίζει το τραινάκι του Πηλίου παραδοσιακό και διατηρητέο και την ίδια δεκαετία ξεκινά τα πρώτα τουριστικά δρομολόγια ενώ από το 1996, ο «Μουτζούρης» ‘όπως συνηθίζουν να το αποκαλούν οι ντόπιο επαναλειτουργεί ως μουσειακό –εκδρομικό τρένο.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Θεσσαλία είναι πηγή ενδιαφέροντος στο σύνολο του με τα ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτίρια να συμβάλλουν τα μέγιστα στην ιδιαίτερη εικόνα του. Ο σιδηροδρομικός σταθμός του Βόλου παραμένει ίδιος από το 1884 μέχρι και σήμερα και είναι από τα λίγα κτίρια που διασώθηκαν μετά τους ισχυρούς σεισμούς που έπληξαν την περιοχή την δεκαετία του '50. Διακρίνεται για την κομψότητα, την νεοκλασική του γραμμή και την στέγη με το ξύλινο διάκοσμο στο περίγραμμα του. Στο χώρο του σιδηροδρόμου υπάρχει κτίριο που κατά την διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου λειτουργούσε ως καταφύγιο ενώ στον ευρύτερο χώρο υπάρχουν ατμάμαξες που δεν είναι σε λειτουργία, βαγόνια του Μουτζούρη, κλειστά και ανοιχτά αλλά και το βαγόνι του Βασιλιά Γεωργίου Α', το οποίο βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση (Hellenic Train, www.hellenictrain.gr).

Το τραινάκι πλέον ξεκινά από τα Λεχώνια, κάνει μια ολιγόλεπτη στάση στην Άνω Γατζέα και κατευθύνεται προς Μηλιές με ενδιάμεσους σταθμούς, Αγία Τριάδα, Ογλά και τα Αργυρέϊκα. Φτάνοντας στις Μηλιές ανεφοδιάζεται και επιχειρεί επιτόπια ανάστροφη πάνω στην περιστροφική πλάκα του τερματικού σταθμού. Η μηχανή αναστρέφεται χειροκίνητα για την επιστροφή στα Λεχώνια, διαδικασία που μπορεί να παρακολουθήσει κανείς από το άκρο του σταθμού. Κατά την διαδρομή υπάρχουν 9 λιθόκτιστες τοξωτές γέφυρες, εναέριες πεζογέφυρες, υδατόπυργοι, μικροσκοπικές γαλαρίες ενώ το υψόμετρο που βρίσκεται το τραινάκι είναι κατάλληλο για μια γεμάτη θέα προς τον Παγασητικό με μικρή ταχύτητα(20 χιλιόμετρα μέγιστο), προσφέρει κατάλληλη θέα στις χαράδρες και τα γεφύρια όπως την μεγάλη μεταλλική γέφυρα γνωστή και ως “Γέφυρα Ντε Κίρικο” και την εντυπωσιακή λίθινη πεντάτοξη γέφυρα στο Καλόρεμα κοντά στο Μαλάκι.

Η εικόνα του μικρού τρένου του Πηλίου έχει ταξιδέψει μέσα από τον κινηματογράφο, την ζωγραφική και την φωτογραφία ενισχύοντας την ιστορική και πολιτιστική του αξία. Η

ζωγραφική ήταν ο κατεξοχήν χώρος που εξύμνησε το τραινάκι, κυρίως μέσα από τα έργα του Τζιορτζιο Ντε Κίρικο, μια σπουδαία μορφή της τέχνης, γιο του Εβαρίστο Ντε Κίρικο. Το τραίνο αποτελεί ιδιαίτερο στοιχείο των έργων του Τζιορτζιο Ντε Κίρικο ο οποίος γεννήθηκε στο Βόλο και αργότερα μετακόμισε στην Αθήνα για να φοιτήσει στη σχολή Καλών Τεχνών του Πολυτεχνείου. Το 1906 μετά τον θάνατο του πατέρα του ο ίδιος, η μητέρα του και τα αδέρφια του έφυγαν από την Ελλάδα όπου σταδιακά ανέπτυξε το ταλέντο του δημιουργώντας την ιδιαίτερη, μεταφυσική ζωγραφική του, την οποία χαρακτηρίζει η έλλειψη ανθρώπινης μορφής και ο συνδυασμός πραγματικότητας και μη με γλυπτά ανδρείκελα, καμάρες, σταθμούς και πλατείες ενώ το τραίνο να χρησιμοποιείται ως εικαστικό σύμβολο σε πολλά από τα έργα του (Ανδρουλιδάκης, 2018).

Οι Νάθενας και Καραθάνου(2004) αναφέρουν την πρόταση του Α. Bates το 1978 προς τον ΟΣΕ και τον τοπικό τύπο, η οποία αφορούσε την επαναλειτουργία του τραίνου είτε υπό ιδιωτική εκμετάλλευση, όπως συχνά γίνεται στη Μ. Βρετανία είτε από τον ΟΣΕ ως τουριστικό με επίκεντρο την αναφορά στις μοναδικές εικόνες που αποτύπωσε μέσα από την τέχνη του ο Τζιορτζιο Ντε Κίρικο. Η προοπτική αυτή θα εξασφαλιζόταν με την αναμόρφωση των σταθμών της γραμμής (κτιρίων και περιβάλλοντος χώρου) εμπνευσμένα από τα γλυπτά αλλά και τα ζωγραφικά του έργα, μια πρόταση που θα μπορούσε να υλοποιηθεί επανασχεδιάζοντας τους σταθμούς κατά μήκος της διαδρομής στο στυλ των έργων του Ντε Κίρικο.

Το τραινάκι λειτουργεί από την άνοιξη μέχρι το φθινόπωρο με ειδικό πρόγραμμα κυκλοφορίας, κάθε Σάββατο και Κυριακή με ένα ημερήσιο δρομολόγιο και ο συνολικός χρόνος διαδρομής είναι 1 ώρα και 30 λεπτά ενώ γίνεται και μία στάση 15 λεπτών στο σταθμό της Άνω Γατζέας. Μέχρι και τα προηγούμενα έτη αναχωρούσε το πρωί από τα Λεχώνια και το μεσημέρι από τις Μηλιές, με κόστος εισιτηρίων 18 ευρώ με επιστροφή και 10 ευρώ για τα παιδιά (Hellenic Train, www.hellenictrain.gr).



Εικόνα 8 : Το τριανάκι του Πηλίου στον σταθμό των Μηλεών
Πηγή: paliosstathmos.com



Εικόνα 9: Το τριανάκι περνά τη γέφυρα Καλόρεμα
Πηγή: <https://www.gtp.gr/>

5.1.5. ΣΤΗ ΚΟΙΛΙΑΔΑ ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ

Ο ποταμός Νέστος διασχίζει την κοιλάδα σε μια ιδιαίτερης ομορφιάς διαδρομή και αποτελεί το φυσικό σύνορο μεταξύ των νομών Καβάλας και Ξάνθης με το Δέλτα του Νέστου να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους υδροτόπους σε ευρωπαϊκό έδαφος καθώς διαθέτει τέσσερα διαφορετικά οικοσυστήματα και πολλούς βιοτόπους. Τα Στενά του Νέστου, μήκους 22 χλμ., αποτελούν το ομορφότερο κομμάτι του, ένα μνημείο της φύσης που έχει χαρακτηριστεί ως «Περιοχή Αισθητικού Δάσους» από το 1979. Ξεκινώντας από τους Τοξότες ο επισκέπτης έχει την δυνατότητα να κατευθυνθεί στη Γαλάνη, οικισμό χτισμένο πλάι στις γραμμές του τραίνου κοντά στην είσοδο του μονοπατιού για τα Στενά. Στα μέσα της διαδρομής υπάρχει ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός των Λιβερών, ο οποίος εξυπηρετούσε κυρίως διασταυρώσεις τραίνων αλλά και τους κατοίκους του χωριού (Ημερησία, 2020).

Η απόφαση για την χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν του Υπουργείου Πολέμου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ο σχεδιασμός έγινε μετά από εισηγήσεις του Οθωμανικού στρατού με διάταγμα το 1892 για την κατασκευή της γραμμής που κατόπιν θα ενωνόταν με την γραμμή της «Εταιρείας Ανατολικών Σιδηροδρόμων». Η εταιρεία ονομάστηκε από τους μετόχους της « Εταιρεία Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης- Κωνσταντινούπολης» και μέχρι και τα μέσα του 1894 είχαν κατασκευαστεί τα πρώτα 211 χιλιόμετρα της γραμμής μέχρι τον σταθμό Νουσσρετλή (Νικηφόρου) και στα τέλη του 1895 είχαν κατασκευαστεί άλλα 291 χιλιόμετρα γραμμής μέχρι την Ξάνθη, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα ένα χρόνο μετά να ξεκινήσει την εκμετάλλευση της (Φασούλας, 2008). Η κατασκευή του Ενωτικού Σιδηροδρόμου ήταν ένα μεγάλο σιδηροδρομικό έργο της εποχής αν και υπήρχε βέβαια ήδη γραμμή από το 1874 μεταξύ Πυθίου (Κουλελιμπουργκας) και Αλεξανδρούπολης (Δεδεαγας), μια γραμμή που είχε κατασκευαστεί ως διακλάδωση του κυρίου άξονα Κωνσταντινούπολης- Αδριανούπολης- Σόφιας, που είχε ολοκληρωθεί μεταξύ 1871-74. Το 1896 εγκαινιάστηκε η νέα γραμμή συνδέοντας την Θεσσαλονίκη με την Ανατολή λίγα χρόνια μετά την σύνδεση της με τον βορρά και 22 χρόνια πριν την σύνδεση της με την Αθήνα μέσω της προέκτασης του Λαρισαϊκού. Το 1921 το Ελληνικό Δημόσιο εξαγόρασε την γραμμή του « Ενωτικού Σιδηροδρόμου» και την εκχώρησε προς εκμετάλλευση στους « Σιδηροδρόμους του Ελληνικού Κράτους».

Στο τμήμα από την Σταυρούπολη μέχρι τους Τοξότες παραμένουν οι σιδηροδρομικές γραμμές του τραίνου δίπλα στην ιδιαίτερης ομορφιάς φύση με τα εντυπωσιακά βράχια και τα παρόχθια δάση τις γέφυρες και τις πετρόχτιστες γαλαρίες. Παλαιότερα λειτουργούσε το περιβαλλοντικό τραινάκι που έκανε την διαδρομή κατά την διάρκεια της οποίας περνούσε από τα Στενά του Νέστου με ταξιδιώτες αλλά κυρίως μαθητές να αξιοποιούν την ευκαιρία για να απολαύσουν την διαδρομή. Η λειτουργία τραίνου στην περιοχή είχε αρχίσει πειραματικά το 1996 και η τότε εκτίμηση έδειχνε ότι η λειτουργία ενός τουριστικού τραίνου αποτελούσε κίνητρο για την τουριστική ανάπτυξη των νομών(Σιδηροτροχιά, 1996, σελ 10).

Σε όλο το μήκος της γραμμής υπάρχουν υδατόπυργοι οι περισσότεροι (20) βρίσκονται στον ποταμό Νέστο και κυμαίνονται από 12 έως 577μ. Οι γέφυρες του δικτύου φτάνουν τις 63 αλλά σχεδόν όλες έχουν μικρό μήκος. Μόνο τρεις ξεπερνούν τα 100μ. , του γαλλικού ποταμού, του Στρωμόνα και του Νέστου. Στο δίκτυο της JSC⁶ αλλά και ολόκληρης της Μακεδονίας- Θράκης κυριάρχησε ο κέντρο-ευρωπαϊκός τύπος σταθμού που εισήγαγε ο Αυστριακός αρχιτέκτονας Konrad von Willas(Ritzouli,2018:8).Υδατόπυργους διέθεταν οι σταθμοί της Ροδόπης, Παλαιού Σιδηροκάστρου στη θέση του σημερινού σταθμού Στρωμόνα, Σέρρες, Αγγίστα, Δράμα, Παρανέστι, Τοξότες, Πολύανθος, Μέστη, Ποταμός, Φερραί, Γαλλικός αλλά και οι ακραίοι σταθμοί.

Στην περιοχή υπάρχει και το μονοπάτι Nestos- Rodopi Trail που αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού Ε6. Η επαναλειτουργία του τραίνου αλλά και η διάνοιξη του μονοπατιού παράλληλα με τις γραμμές είναι σημαντικό στοιχείο για την πιθανή ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού στην περιοχή. Στα Λιβερά βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός, ένα κτίριο που στο παρελθόν είχε επισκευαστεί από τον ΟΣΕ αλλά πλέον έχει εγκαταλειφθεί, ενώ κάτω από τον σταθμό υπάρχει αμμονδιά και μια μικρή εκκλησία. Από τον σταθμό των Λιβερών μέχρι και την στάση Κρωμνικού υπάρχουν τρία μεγάλα τούνελ και ακολούθως οι γραμμές περνούν μέσα από τον οικισμό Γαλάνη και εν συνεχεία στους Τοξότες όπου υπάρχει σταθμός (Δήμος Τοπείρου, <https://www.topeiros.gr/toperos/stena/pages/03diadromes.htm>).

⁶ Chemins de fer de la Jonction Salonique – Constantinople

Η αξιοποίηση και η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής θα ενισχύσει και το φυσιολατρικό ενδιαφέρον για την περιοχή. Η διάσχιση των στενών του Νέστου από την Σταυρούπολη προς του Τοξότες είναι μια ενδιαφέρουσα πεζοπορική διαδρομή σε μια ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς περιοχή στο μονοπάτι παράλληλα με τις γραμμές ενώ από ένα σημείο και έπειτα ο πεζοπόρος μπορεί να ακολουθήσει την χάραξη των γραμμών και να επιλέξει κι άλλες δραστηριότητες όπως η κατάβαση του Νέστου με canoe- kayak(Πουρνάρα, 2021). Η πόλη της Σταυρούπολης διαθέτει Λαογραφικό Μουσείο ενώ στους Τοξότες υπάρχει εκτός από τον Σταθμό και η παλιά τουρκική γειτονιά με το τζαμί.



Εικόνα 10 : Σιδηροδρομική γραμμή δίπλα στο ποταμό Νέστο
Πηγή: exploringgrece.tv

5.2. ΑΝΕΝΕΡΓΑ ΔΙΚΤΥΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο δίκτυο του ΟΣΕ ανά την Ελλάδα υπάρχουν τμήματα τα οποία μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον για την δημιουργία τουριστικών διαδρομών και την αναβίωση σιδηροδρομικών γραμμών. Σημαντική είναι η σύνδεση της τρίτης μεγαλύτερης πόλης της χώρας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και για να γίνει εφικτό θα πρέπει να υλοποιηθούν μια σειρά από έργα τα οποία θα οριστικοποιήσουν την επαναφορά του τραίνου στην Πάτρα. Το έργο αυτό θα ξεκινά από το Αίγιο θα τερματίζει στο Ρίο και θα περιλαμβάνει την επιδομή, την ηλεκτροκίνηση, -σηματοδότηση- τηλεδιοίκηση και την κατασκευή των νέων σταθμών και στάσεων με την εκτίμηση για την υλοποίηση του έργου να είναι το 2025(Καραγιάννης, 2020).

Στο σύνολο του το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου είναι συνυφασμένο με την ιστορία της χώρας που με τις κατάλληλες ενέργειες μπορεί αν αξιοποιηθεί και να επαναλειτουργήσει για τουριστικούς σκοπούς. Ένα τρένο, το οποίο θα διέρχεται ολόκληρη την περιοχή, αν και ενδιαφέρουσα πρόταση αποτελεί πεδίο μελέτης καθώς σε πολλά σημεία, σταθμοί και λοιπές εγκαταστάσεις έχουν εγκαταλειφθεί, υλικό και εξοπλισμός έχει είτε κλαπεί είτε καταστραφεί, κτίρια όπως οι σταθμοί Μεγαλόπολης, Αιγίου, Λεονταρίου έχουν επίσης καταστραφεί ενώ άλλα είναι σε κακή κατάσταση. Σε πολλά σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου υπάρχουν κατασκευές με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον όπως μεταλλικές και ολολίθινες τοξωτές γέφυρες ενώ και η διαδρομή έχει μεγάλο ενδιαφέρον με σημεία του όπως Φαράγγι της Ανδρίτσας, το οροπέδιο του Αχλαδοκάμπου, το πέρασμα του Καλογερικού που είναι και το υψηλότερο σημείο σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα να ξεχωρίζουν(Κυριαζής, 2018).

Στην Αιτωλοακαρνανία αν και το τρένο απουσιάζει πολλά χρόνια τώρα υπάρχει η ιστορία της σιδηροδρομικής γραμμής από το Αγρίνιο και όσα την συνοδεύουν. Με αφορμή το έτος Ευρωπαϊκού Σιδηροδρόμου και στα πλαίσια των εορτασμών « Ευρωπαϊκών Ημερών Πολιτιστικής Κληρονομιάς 2021» διοργανώθηκε στο Μεσολόγγι ημερίδα με θέμα: « Αγρίνιο, Μεσολόγγι, Κρυονέρι με το τρένο. Το όραμα του Χαρίλαου Τρικούπη, θεμελιωτή των ελληνικών σιδηροδρόμων». Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στο Τρικούπιο Πολιτιστικό Κέντρο, πρώην Μηχανοστάσιο του σιδηροδρομικού σταθμού τονίζοντας την σύνδεση του

σιδηροδρόμου με την πολιτιστική ανάπτυξη και την παρουσία του στην περιοχή από 1890 μέχρι και το 1970. Στην ημερίδα οι ομιλητές δεν παρέλειψαν να αναφερθούν σε αυτή την σύνδεση του τραίνου με την ιστορία και τον πολιτισμό, την πλούσια αρχαιολογική κληρονομιά κατά μήκος της γραμμής, τις αρχαίες πόλεις και την ιστορία τους, σε μεταγενέστερους οικισμούς και μνημεία με πολιτιστικό ενδιαφέρον. Η λειτουργία της γραμμής, η συμβολή της στην οικονομία και την βελτίωση της τοπικής συγκοινωνίας μέσα από αρχαιακό και φωτογραφικό που φέρνουν τον σιδηρόδρομο πιο κοντά στον εκάστοτε ενδιαφερόμενο για την σιδηροδρομική ανάπτυξη στην περιοχή σε ένα δίκτυο που ονομάστηκε ο « Βενιαμίν» των ελληνικών Σιδηροδρόμων μιας και ήταν το μικρότερο σε όλη την Ελλάδα (Εφορεία αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας,2021).

Η γραμμή Βόλος – Παλαιοφάρσαλο – Καλαμπάκα έχει επίσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον και σήμερα υπάρχει η ευκαιρία στο ευρύ κοινό όχι μόνο να μάθει την ιστορία της γραμμής αλλά και να βοηθήσει στην διάσωση της. Ο μουσειακός σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, μια μικρή ομάδα εθελοντών έχει ως στόχο την ανάδειξη της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι το Παλαιοφάρσαλο. Η γραμμή δημιουργήθηκε με την σύμβαση για την κατασκευή από το Βελεστίνο ως την Καλαμπάκα, συνδέοντας την τελευταία με το Βόλο, μέσω της κατασκευής τότε, γραμμής Βόλου- Λάρισας. Κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το δίκτυο υπέστη εκτεταμένες ζημιές σε υποδομή και τροχάιο υλικό με τη γραμμή παύει να λειτουργεί οριστικά το 1998 ως μετρική και το 2001 παραδίδεται η κανονικού εύρους γραμμή Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας που συνδέει απευθείας τη δυτική Θεσσαλία με την Αθήνα. Στο τμήμα του Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου από την πόλη του Βόλου έως την Καλαμπάκα, σημείο όπου συναντάται με το σιδηροδρομικό κορμό της χώρας και με την διακλάδωση προς Καλαμπάκα, η όποια αξιοποίηση του δικτύου με θεματικά δρομολόγια αποτελεί ενδιαφέρον εγχείρημα(Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, <https://thessalyrailways.gr/>). Τα ανενεργά σιδηροδρομικά δίκτυα στο σύνολο τους αποτελούν πεδίο με μεγάλο ενδιαφέρον και τμήμα της βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Η διάσωση και επαναλειτουργία τους καθώς και των σιδηροδρομικών σταθμών θα ενισχύσει τις δυνατότητες ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού.

5.3. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ ΥΛΙΚΟ

Το αυξημένο ενδιαφέρον για τον σιδηρόδρομο ιστορικά, αρχιτεκτονικά και πολιτιστικά σε συνδυασμό με τις αλλαγές σε τραίνα και μηχανές είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία χώρων στους οποίους ο επισκέπτης θα μπορούσε να εξερευνήσει πτυχές της σιδηροδρομικής εξέλιξης. Μουσεία αφιερωμένα στον σιδηρόδρομο υπάρχουν σε διάφορες περιοχές ανά τον κόσμο ενισχύοντας το ενδιαφέρον και εμπλουτίζοντας την τουριστική δραστηριότητα με αποτέλεσμα ο σιδηρόδρομος να αποτελεί πλέον ένα ολοκληρωμένο τουριστικό αγαθό συνδεδεμένο με τις μνήμες και των πολιτισμό που εξελίσσεται και προσαρμόζεται με την εποχή και τις απαιτήσεις της. Στην Ελλάδα ξεχωρίζουν μερικά από τα μουσεία που είναι αφιερωμένα στην σιδηροδρομική πορεία της χώρας και αποτελούν σημαντικό κρίκο στην διατήρηση της σιδηροδρομικής κληρονομιάς και της συμβολής του σιδηροδρόμου στην νεώτερη ιστορία.

Το νέο Μουσείο ΟΣΕ ή Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών στο πρώην Μηχανοστάσιο του ΟΣΕ, στην Λευκα Πειραιά. Το σημείο έχει ιστορία που ξεκινά το 1886 όπου οι δυο γραμμές των Συνόρων και της Πελοποννήσου διαχωρίζονται, εκεί κατασκευάστηκε ένα από τα μεγαλύτερα συμπλέγματα υποστήριξης του δικτύου που χωρίζονταν σε δύο ανεξάρτητα συγκροτήματα, τα οποία ανήκαν στις δύο διαφορετικές εταιρείες σιδηροδρόμων ΣΠΑΠ και ΣΕΚ. Η πρώτη φάση της κατασκευής του συμπλέγματος περιλαμβάνει το μηχανοστάσιο ημικυκλικής κάτοψης γνωστό και ως Ροτόντα με την περιστροφική πλάκα., το κύριο συγκρότημα επισκευών, το καμινευτήριο, το χυτήριο, το σύμπλεγμα των κτιρίων που στέγαζε εργασίες επισκευής οχημάτων, το λεβητοποιείο και την κατοικία του επιστάτη. Το κτίριο της Ροτόντα σχεδιάστηκε το 1912 για την στέγαση κινητήριων μονάδων των τέως ΣΠΑΠ/ΣΕΚ και αποτελεί μια σπάνια για τα ελληνικά δεδομένα, νεοκλασική κατασκευή ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής ομορφιάς. Οι αλλαγές μετά τις καταστροφές κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και ο εκσυγχρονισμός του τροχαίου υλικού είχε ως αποτέλεσμα μετά από 120 χρόνια λειτουργίας το συγκρότημα των κτιρίων να κλείσει το 2005. Οι σκέψεις για την επαναχρησιμοποίηση του μηχανοστασίου έγινε το 2018 με αφορμή την μεταστέγαση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού μουσείου Αθηνών. Η επιστημονική ομάδα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου είχαν σημαντική συμβολή για το πλάνο ανάσχεσης της φθοράς

του συγκροτήματος από τον ΟΣΕ ώστε να υπάρξει ένα μουσείο που θα παρέχει την δυνατότητα στον επισκέπτη να δει τροχαίο υλικό και εξοπλισμό από διάφορα δίκτυα της χώρας αλλά και τμήματα ιστορικού αρχείου ελληνικών σιδηροδρόμων(Μπαλής, 2019).

Το κτίριο της στρατιωτικής στάσης (Station Militaire) της εταιρείας Σιδηροδρόμων « Jonction-Salonique- Constantinople» βρίσκεται στην δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης μεταξύ των κυρίων Σιδηροδρομικών γραμμών. Το κτίριο κτίστηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, από το 1891 μέχρι το 1894 από τον Ιταλό αρχιτέκτονα Πίετρο Αρριγκόνι και έχει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό στυλ ενώ υπάρχει και χώρος για υπαίθριες εκδηλώσεις. Ως σιδηροδρομικό μουσείο εγκαινιάστηκε το 2001 και στεγάζει συλλεκτικά σιδηροδρομικά αντικείμενα(Δήμος Θεσσαλονίκης, 2022)

Το μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων βρίσκεται εντός του Μεγάρου του ΗΣΑΠ στο σταθμό του Πειραιά. Ο Μανώλης Φωτόπουλος υπάλληλος του ΗΣΑΠ άρχισε να συγκεντρώνει παλιές φωτογραφίες , βιβλία, αποκόμματα εφημερίδων και περιοδικών. Η διεύθυνση των ΗΣΑΠ παραχώρησε τον χώρο εντός του σταθμού του Πειραιά και το Μουσείο εγκαινιάστηκε το 2005 με συλλογή που αποτελείται από 2000 αντικείμενα, σημαντικό αριθμό βιβλίων, έντυπων και φωτογραφιών. Οι επισκέπτες έχουν την δυνατότητα να μάθουν για την ιστορία του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου από τότε που πρωτολειτούργησε ως ατμήλατος το 1869 κάνοντας την διαδρομή Πειραιά- Θησείο, την ηλεκτροκίνηση του το 1904, την επέκταση του Ηλεκτρικού στην Ομόνοια- Αττική- Άνω Πατήσια- Ν. Ιωνία- Ηράκλειο- Κηφισιά αλλά και για τα τραμ της Παραλίας που πρωτολειτούργησαν το 1936 και καταργήθηκαν το 1977. Η είσοδος στο μουσείο είναι ελεύθερη(Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων , www.museum-synt-isap.gr).

Το Μουσείο Σιδηροδρόμων Δήμου Καλαμάτας λειτουργεί από το 1986 σε μια έκταση 54 στρεμμάτων, επιτρέποντας έτσι την ένταξη του σιδηροδρομικού υλικού στο φυσικό τοπίο. Στο μουσείο περιλαμβάνονται ο σταθμός και η περιοχή του με διώροφο οικίσκο σταθμαρχείου, τέσσερις πλατφόρμες επιβίβασης με περίπτερο εισόδου και σταθερούς πάγκους αναμονή. Στο χώρο υπάρχουν ακόμα υδατόπυργος με λίθινη κυλινδρική βάση, τρεις κρούνοι ατμαμαξών και τιμονιέρες, μεταλλική πεζογάφυρα και διάφορα στοιχεία οργάνωσης σιδηροδρομικού τοπίου όπως κλειδιά αλλαγής και φανοί ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και το τροχαίο υλικό

αποτελούμενο από επτά ατμάμαξες και μια ντηζελάμαξα, δύο δραιζίνες, ένα χειροκίνητο γερανό, τρία επιβατηγά οχήματα Α'θέσης και πέντε Α'-Β' θέσης, οκτώ φορτηγά οχήματα διαφόρων τύπων (1885-1947)(Οδυσσευς, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, 2012)Το 2007 έγιναν και τα εγκαίνια του Σιδηροδρομικού Μουσείου Δράμας, ένας ανοιχτός χώρος δίπλα στο Μηχανοστάσιο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Δράμας με εκθέματα στο εσωτερικό χώρο της Λέσχης και με συνεχή εργασία για την αποκατάσταση και λοιπών εκθεμάτων.

6: ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Οι απαιτήσεις της εποχής, στον εμπλουτισμό των τουριστικών δραστηριοτήτων και η συνεχώς αυξανόμενη συζήτηση γύρω από τα μέσα μεταφοράς με οικολογικότερο πρόσημο έφεραν τον σιδηρόδρομο σε τροχιά ενδιαφέροντος δημιουργώντας ταξίδια με μεγαλύτερη ποικιλία και επιλογές για τους ταξιδιώτες ανά τον κόσμο και προοπτικές για τους μικρούς σιδηρόδρομους με ιστορική σημασία να επαναλειτουργήσουν αλλά και την προώθηση περιοχών και την εδραίωση τους ως προορισμούς τουρισμού ειδικού ενδιαφέροντος με αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού σε ιδιαίτερης ομορφιάς διαδρομές με πολιτιστικό και ιστορικό ενδιαφέρον.

6.1. ΣΤΟΧΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Η αξιοποίηση τόσο των διαδρομών όσο και των τραινών απαιτεί την συνεργασία οργανισμών, περιφερειών και δήμων. Κατά το παρελθόν έχουν υλοποιηθεί δράσεις και εκδηλώσεις με πολιτιστικό και ιστορικό πρόσημο ενώ παράλληλα σύλλογοι και εθελοντικές ομάδες με ειδικό ενδιαφέρον τον σιδηρόδρομο παρουσιάζουν προτάσεις για την αποκατάσταση και λειτουργία γραμμών και τροχιάου υλικού που δύναται να δώσουν το έναυσμα σε αρμόδιους οργανισμούς (ΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ) να ενισχύσουν τις δυνατότητες της χρήσης γραμμών, τραινών, σταθμών και λοιπών υλικών συνυφασμένων με τον σιδηρόδρομο για τουριστικούς σκοπούς.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού συνδέεται και με την ίδια την περιοχή αξιοποίησης. Τα τελευταία χρόνια η κατάλληλη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων μιας περιοχής αποτελεί και τον τρόπο για την καλύτερη προώθηση των δυνατών σημείων της. Με τον ν. 4875/2021 θεσμοθετήθηκαν οι Οργανισμοί Διαχείρισης και προώθησης Προορισμών (Destination Management and Marketing Organizations- DMMOs) ως ένα πλαίσιο

αποτελεσματικής διαχείρισης και λειτουργίας προορισμών μέσω της συνεργασίας μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, της κεντρικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης που θα διασφαλίσει την προώθηση και ποιότητα των τουριστικών προϊόντων ενισχύοντας την τουριστική εικόνα κάθε προορισμού, εκτιμώντας την ταυτότητα της περιοχής (brand) ενώ πέρα από τις συμπράξεις συνεργασίας υπάρχει η δυνατότητα να σχεδιάζουν και να εκτελούν δράσεις εθελοντισμού και κοινωνικής ευθύνης σχετικά με την βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και την διατήρηση του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος του προορισμού (Υπουργείο Τουρισμού, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, 2021) στοιχείο που μπορεί να ενισχύσει την προώθηση του σιδηροδρόμου και την αξιολόγηση του σε πολλές περιοχές της Ελλάδας ως μέρος της ταυτότητας της εκάστοτε περιοχής αλλά και της οικολογικής προσέγγισης της συγκεκριμένης τουριστικής δραστηριότητας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο σχολιασμός και οι προτάσεις του ΣΕΤΕ μιας και είναι σημαντικό οι νέες δομές να έχουν ξεκάθαρες αρμοδιότητες και λειτουργίες γιατί το αποτέλεσμα κινδυνεύει να είναι το αντίθετο από το ζητούμενο (ΣΕΤΕ, 2022).

Ο στόχος για μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη αποτελεί στοιχείο που συνδέεται άμεσα με τον σιδηρόδρομο ο οποίος βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της έξυπνης και βιώσιμης κινητικότητας. Το 2021 ήταν το Έτος Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και αποτέλεσε ιδανική στιγμή με αφορμή και την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία να αναδειχθεί το τραίνο ως μια βιώσιμη και ασφαλή λύση για την κινητικότητα. Μέσα από αυτή την πρωτοβουλία δόθηκε η ευκαιρία σε νέους και νέες να συμμετέχουν σε δραστηριότητες, να ταξιδέψουν με το τραίνο και να ανακαλύψουν άλλους πολιτισμούς καταγράφοντας τις εμπειρίες τους ενώ παράλληλα σειρά εκδηλώσεων ώστε να αναδειχθούν τα οφέλη της χρήσης του τραίνου τόσο για την οικονομία όσο και για το κλίμα διοργανώθηκαν σε διάφορες χώρες της Ευρώπης προκρίνοντας έτσι την προστασία και την διασφάλιση της βιωσιμότητας στο μέλλον αλλά και της πολιτιστικής κληρονομιάς (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων, 2021, <https://www.europarl.europa.eu/>). Στην Ελλάδα το αρμόδιο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών βρίσκεται σε συνεργασία με τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ ώστε να επιταχυνθούν διαδικασίες για την προώθηση προγραμμάτων ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου μιας και η μετακίνηση με τραίνο ευθύνεται για λιγότερο από το 0,5% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού στην Ευρώπη. Στα πλαίσια των δράσεων για το Έτος Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων το τραίνο «Connecting Europe Express»

ξεκίνησε από την Λισαβόνα, ταξίδεψε σε 26 χώρες για να καταλήξει στο Παρίσι, με δράσεις και εκδηλώσεις να πραγματοποιούνται σε κάθε στάση με σκοπό να αναδείξουν τον ρόλο του σιδηροδρόμου στην κοινωνία (Παπακωνσταντίνου, 2021). Η εν λόγω πρωτοβουλία σε πανευρωπαϊκό επίπεδο πέρα από την σημασία του σιδηροδρόμου για το περιβάλλον υπενθυμίζει την σύνδεση με την ιστορία και τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ικανή να δημιουργήσει μια ιδιαίτερη εμπειρία για τον ταξιδιώτη. Η σταθερά τουριστική αξιοποίηση γραμμών στην Ελλάδα στις περιοχές όπου ήδη αναπτύσσεται και με τα όποια προβλήματα υπάρχουν απαιτεί έργα συντήρησης και περαιτέρω προβολή με συλλόγους και εθελοντές να έχουν σημαντικό ρόλο στη διατήρηση των γραμμών και των τραίνων μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων τους και την επικοινωνία με το ευρύ κοινό των τρόπων ανάπτυξης.

Η πιθανότητα επαναλειτουργίας πολλών γραμμών θα έχει ουσιαστικό ενδιαφέρον και πέρα από τα πλαίσια της απλής μετάβασης και της χρησιμότητας τους στην τοπική κοινωνία. Ήδη προγραμματίζεται να ξεκινήσουν οι μελέτες για την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα. Η μελέτες για το εν λόγω έργο αφορούν ένα τμήμα από το συνολικό σχέδιο για την επέκταση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου στην Δυτική Μακεδονία και Ήπειρο(Καραγιάννης, 2022). Η πρόκληση είναι η διέλευση του τραίνου από τον ορεινό όγκο της Πίνδου αλλά το αποτέλεσμα θα είναι το τρένο να βρεθεί για πρώτη φορά στην Ήπειρο κάτι που θα αλλάξει τα δεδομένα όχι μόνο στις μεταφορές αλλά και στην τουριστική δραστηριότητα και θα αποτελέσει ευκαιρία για την εξέλιξη και την εικόνα του τραίνου στη δυτική πλευρά της χώρας όπου ο σιδηρόδρομος υπήρξε μόνο από το Αγρίνιο στο Μεσολόγγι και στο Κρυονέρι

6.2. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στην Ελλάδα υπάρχει ένα αξιόλογο κομμάτι του σιδηροδρομικού δικτύου που παραμένει ανενεργό, παραδομένο στην φθορά του χρόνου. Μέσα στα πλαίσια ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού σημαντικό μέρος των δικτύων, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις και αποκαταστάσεις θα μπορούσε να επαναλειτουργήσει. Στην ευρύτερη περιοχή της Μακεδονίας κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο δημιουργήθηκαν μικρές σιδηροδρομικές διαδρομές των οποίων τα κριτήρια χάραξης τους δεν ήταν εμπορικά άλλα κατασκευάστηκαν ανάλογα με την εξέλιξη των στρατιωτικών επιχειρήσεων. Κύρια αποστολή των στρατιωτικών σιδηροδρόμων ήταν η προώθηση του έμψυχου και άψυχου υλικού από τους σταθμούς εφοδιασμού προς τις γραμμές του μετώπου. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και με τις αλλαγές στην τεχνολογία η χρήση των στρατιωτικών σιδηροδρόμων περιορίζεται σηματοδοτώντας την αρχή του τέλους. Οι κυριότερες γραμμές που εγκαταστάθηκαν από τους συμμάχους κατά την διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είναι: Σαρακλί- Σταυρός (66χλμ), Σταυρός- Τσάγεζι (25χλμ), Ηρακλίτσα- Αγγίστα, Δίκτυο Σκύδρας- Αριδαίας (50χλμ), Skocevir Σερβίας- Αρμενοχώρι- Φλώρινα (38χλμ), Λιγκοβάνι- Μίροβα (12χλμ), Δρανίτσα- Κατερίνη(27χλμ), Καρασούλι- Ορεοβίτσα(10χλμ), Δίκτυο Μποεμίτσας (10χλμ), Γιάνες – Ενωτική Κιλντίρ με Καρασούλι (15χλμ)(Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, 1997). Αν και πλέον είτε έχουν καταστραφεί είτε χρήζουν πολλών επισκευών αποτελούν ένα ενδιαφέρον κομμάτι της ελληνικής σιδηροδρομικής ιστορίας. Γνωστό παράδειγμα είναι το τραίνο της Καρατζόβας που έκανε την διαδρομή από την Σκύδρα προς την Αριδαία. Η γραμμή κατασκευάστηκε το 1916 με σκοπό την κάλυψη των αναγκών μετακίνησης και εφοδιασμού των στρατευμάτων, ενώ κρίθηκε ότι έπρεπε να αναπτυχθεί και προς Προμάχους αλλά και προς την Όρμα όπου υπήρχαν νοσοκομεία και έπρεπε να μεταφέρονται οι βαριά τραυματισμένοι από τον πόλεμο. Η λειτουργία της διακόπηκε το 1936 καθώς κρίθηκε ασύμφορη. Σήμερα ο παλιός σταθμός στην Αψαλο στεγάζει τον λαογραφικό σύλλογο Ποντίων Αψάλου ενώ εκεί υπάρχουν και βαγονέτα που μετέφεραν υλικά, στον σταθμό της Αριδαίας βρίσκεται το μουσείο Φυσικής Ιστορίας, οι σταθμοί του Μεγαπλατάνου και της Σκύδρας χρειάζονται συντήρηση ενώ ο σταθμός της Όρμας έχει καταστραφεί.

Η αναβίωση διαδρομών με παλιούς συρμούς μπορεί αν προωθήσει περαιτέρω τον σιδηροδρομικό τουρισμού(Αναστασόπουλος, 2021) κυρίως σε ένα δίκτυο τόσο πλούσιο και με ενδιαφέρον όπως αυτό της Πελοποννήσου, το οποίο έχει όλα τα εχέγγυα για περαιτέρω ανάπτυξη. Κατά το παρελθόν υπήρξε η πρόταση για τον γύρο της Πελοποννήσου με σταθμούς στην Πάτρα, Καλαμάτα, Μεσσήνη, Τρίπολη, Κόρινθο, Αργος, Ναύπλιο(Κασσίμη, 2014). Το Διεθνές Συμπόσιο το 2016 με θέμα « Τουρισμός, Τραίνο και Περιφερειακή Ανάπτυξη», που διοργανώθηκε στη Ζυρίχη, είχε ως στόχο την μελέτη της δυνατότητας ένταξης του Σιδηροδρομικού Δικτύου της Πελοποννήσου στο Δίκτυο Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO με το επιστημονικό έργο του καθηγητή Bernd Scholl του πολυτεχνείου ETH της Ζυρίχης. Το CODE PELOPONNESE συνέχεια του επιστημονικού έργου CODE PATRAS και CODE ATHENS αποδεικνύει τις δυνατότητες του δικτύου της περιοχής και την σημασία του σιδηροδρόμου (Φρεζιάδου, 2020).

Αντίστοιχα στη Θεσσαλία έχει ξεκινήσει από την δεκαετία του 1990 η προσπάθεια ανάδειξης της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι και το Παλαιοφάρσαλο πρωτοβουλία του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας που συμβάλει στον καθαρισμό της γραμμής και την συντήρηση του τροχαίου υλικού (Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, thessalyrailways.gr) αναδεικνύοντας τις ομορφιά και τις δυνατότητες της διαδρομής αλλά και την σημασία της εθελοντικής δράσης. Η αξιοποίηση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί ένα ενδιαφέρον εγχείρημα που αν και ποικίλει από περιοχή σε περιοχή αναδεικνύει την μακράν σιδηροδρομική ιστορία, τον φυσικό και πολιτιστικό πλούτο, τα μνημεία ενώ παράλληλα συμβάλει στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και την ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς

6.3. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Η επαναπροσδιόριση της χρήσης της σιδηροδρομικής γραμμής θα αποτελούσε πρόκληση για την εκάστοτε τοπική αρχή καθώς πρέπει να είναι αποτέλεσμα μελέτης, διορθωτικών παρεμβάσεων και αποκατάστασης του δικτύου. Μια τέτοια όμως απόφαση σε περιοχές όπως ο Βόλος όπου το τραίνο περνούσε μέσα από την πόλη θα είχε ενδιαφέρον καθώς θα έδινε την ευκαιρία προώθησης, όπου είναι εφικτό, ενός είδους τραμ όπως στην περίπτωση των κίτρινων τραμ του Μιλάνου αλλά και των αντίστοιχων στη πόλη του Σαν Φρανσίσκο.

Ένας ακόμα τρόπος χρήσης ενός δικτύου είναι και ως σιδηροδρομικό μονοπάτι που ενδείκνυται για την εξυπηρέτηση ποδηλατών, πεζοπόρων και ιππέων. Τα συγκεκριμένα μονοπάτια αναπτύσσονται με στόχο να προωθήσουν μεταφορικούς διαδρόμους αλλά και την δυνατότητα να επαναχρησιμοποιηθούν εγκαταλειμμένα ή ανενεργά κομμάτια ενός σιδηροδρομικού δικτύου προσφέροντας νέα δεδομένα για τους ποδηλάτες, τους περιπατητές και του ιππείς και μια εναλλακτική εμπειρία που συνεχώς κερδίζει περισσότερους υποστηρικτές σε περιοχές όπως η Αυστραλία (Willard & Beeton 2012) ως τουριστική και ψυχαγωγική διαδρομή. Λόγω της ίδιας της φύσης τα σιδηροδρομικά μονοπάτια προσφέρουν την ευκαιρία στους επισκέπτες να βιώσουν τις περιφερειακές περιοχές με ένα πιο δραστήριο και ολοκληρωμένο τρόπο που είναι πιο προσιτός τόσο σε οικογένειες και γκρουπ ατόμων όσο και σε ανεξάρτητους ποδηλάτες. Μια τέτοια αξιοποίηση των γραμμών μπορεί να γίνει είτε με την μετατροπή τους σε διάδρομο ποδηλάτου, κάτι που πιθανόν να κοστίζει στην ταυτότητα και την αυθεντικότητα του χώρου αλλά που εξυπηρετεί την προώθηση της μετακίνησης με ποδήλατο, είτε με την διατήρηση των γραμμών ως έχουν και την αξιοποίησή τους με κυκλοφορία ποδηλατοδραζινών (railbike), οχήματα που στηρίζονται στις δύο ράγες, ενώ με τις ποδηλατοδραζίνες η γραμμή διατηρείται ανέπαφη και μπορεί να επιστρέψει στην κανονική της λειτουργία οποιαδήποτε στιγμή (Κυριαζής, 2022). Τα κατάλληλα οχήματα και ο σωστός σχεδιασμός είναι απαραίτητα στοιχεία για την εύρυθμη

λειτουργία τέτοιων δραστηριοτήτων και φυσικά η βελτίωση και η συντήρηση των εγκαταστάσεων, η καθαριότητα της γραμμής και των κτιρίων, η ανάδειξη της πολιτιστικής σημασίας τους, (Φιλάτοβ, 2020) η δημιουργία χώρων αναψυχής, αντιτυρικών έργων και η βελτίωση της γενικότερης εικόνας των χώρων.

Η χρήση πέρα από τα όρια στα οποία συνηθίζεται δεν αφορά μόνο τον σιδηρόδρομο αλλά επηρεάζει και το τροχαίο υλικό. Τα φημισμένα μπλε βαγόνια- εστιατόρια της εποχής του Μεσοπολέμου η εικόνα των οποίων έχει συνδεθεί με την αίγλη της εποχής και τις ιστορίες γύρω από το όνομα « Orient Express» αποτελούν μέχρι και σήμερα συνώνυμα την χλιδής και της άνεσης. Τα συγκεκριμένα βαγόνια έκαναν τον γύρω της Ευρώπης και στην Ελλάδα έγινε η αποκατάσταση ενός από αυτών με βάση την εικόνα του το 1963(Γελασάκης, 2021). Η αποκατάσταση τέτοιων βαγονιών θα μπορούσε να αποτελέσει το σημείο εκκίνησης μιας γενικότερης πολιτικής για την αποκατάσταση και την ανάδειξη κι άλλων ιστορικών βαγονιών και εγκαταστάσεων. Το τραίνο στο Ρουφ αποτελεί μια εναλλακτική χρήση αμαξοστοιχίας που αποτελεί έναν πολιτιστικό πολυχώρο στο οποίο μπορεί κανείς να απολαύσει φαγητό, ποτό, θεατρικές και μουσικές παραστάσεις και είναι απόδειξη ότι η χρήση βαγονιών για πολιτιστικούς σκοπούς αποτελεί ένα ενδιαφέρον εγχείρημα.

Στην περίπτωση του Αιγίου και στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό, κύριος στόχος είναι η αναπαλαίωση του κτιρίου, η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και η μετατροπή σε θεματικό πάρκο, με εκπαιδευτικό, τεχνολογικό, πολιτιστικό και αθλητικό χαρακτήρα ενώ παράλληλα θα δημιουργηθεί ξενώνας φιλοξενίας νέων μέσα σε βαγόνια το οποία θα ανακατασκευαστούν (Μπαλής, 2018). Η εκμετάλλευση σιδηροδρομικών σταθμών και η διαμόρφωση κτιρίων και χώρων για την προβολή της βιομηχανικής πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί έναν επιπλέον τρόπο ανάδειξης του πολύπλευρου σιδηροδρομικού πλούτου της χώρας.

6.4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ, ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η σύνδεση του σιδηροδρόμου είναι άμεσα συνυφασμένη με τον πολιτισμό μια περιοχής και σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της κατά το παρελθόν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συμμετείχε σε αντίστοιχες δράσεις που αναδείκνυαν τόσο τον σιδηρόδρομο όσο και την πολιτιστική του εικόνα. Τα Φεστιβάλ Αφήγησης που διοργανώθηκαν στο Πήλιο με τίτλο « Παραμύθια και Μύθοι στου Κενταύρου τη ράχη» αποτέλεσε μια τουριστική πρόταση πολιτισμού, η οποία προβάλλει το τραίνο με τις αφηγήσεις να έλαβαν χώρα στους σταθμούς της Άνω Γατζέα και των Μηλεών ενώ το 2014 διοργανώθηκε "τραίνο- ποδηλατοβόλτα" από το σταθμό της Θεσσαλονίκης με προορισμό το σταθμό της Βυρώνειας Σερρών και την λίμνη Κερκίνη αποδεικνύοντας την σύμπραξη τραίνου και ποδηλάτου, το ίδιο έτος η ΤΡΑΙΝΟΣΕ φιλοξένησε στα τραίνα της στην διαδρομή Κατάκολο- Ολυμπία- Κατάκολο, δράση που διοργανώθηκε από κοινού με την Αναπτυξιακή εταιρεία Ολυμπίας και σε συνεργασία με τα κυριότερα οινοποιεία του νομού, μια εκδήλωση που πλαισιώθηκε από έκθεση φωτογραφίας για την ιστορία του σιδηροδρόμου στην γραμμή Πύργος- Κατάκολο- Ολυμπία συνδυάζοντας έτσι τον σιδηρόδρομο με την γευσιγνωσία κρασιού(ΤΡΑΙΝΟΣΕ, <https://www.trainose.gr>).

Τα παραπάνω παραδείγματα προσφέρουν μια εικόνα όχι μόνο του ενδιαφέροντος για τον σιδηροδρομικό τουρισμό αλλά και των πολλών δυνατοτήτων και συνδυασμών του τραίνου με άλλες μορφές τουρισμού ειδικού ενδιαφέροντος. Ο καθορισμός των τμημάτων της υποδομής και του τροχαίου υλικού που προορίζονται για τουριστική, ιστορική(μουσειακή) και/ή τοπική (συγκοινωνιακή) χρήση μετά από σχετική απόφαση του ΟΣΕ το 2021 είναι οι: Γραμμή Οδοντωτού Σιδηροδρόμου Διακοφτού- Καλαβρύτων, η γραμμή Άνω Λεχώνια- Μηλιές, η γραμμή Τιθορέας- Μπράλου- Λιανοκλαδίου(τοπική-τουριστική), η γραμμή Κατακόλου- Πύργου- Ολυμπίας(τοπική- τουριστική) και η γραμμή Δράμα- Παρανεστίου- Τοξοτών(Τομέας Τεκμηρίωσης ΣΦΣ, 2021). Στην περίπτωση της διαδρομής Τιθορέα- Μπράλος- Λιανοκλάδι επικρατούν βασικές δυσκολίες ως προς τα δρομολόγια που είναι σε λειτουργία και εξυπηρετούν τους πολίτες της περιοχής στοιχείο που θεωρείται βασικό για την τοπική κοινωνία μιας και η κάλυψη της συγκοινωνίας θα ανοίξει περαιτέρω τον δρόμο για την τουριστική αξιοποίηση. Η κάλυψη του τουριστικού τραίνου είναι βασικό κομμάτι για την διοργάνωση διαδρομών με το

απαραίτητο τροχαίο υλικό να μην υφίσταται ενώ υπάρχουν βαγόνια και μηχανές που με τις απαραίτητες επισκευές μπορούν να προωθηθούν στην περιοχή και να χρησιμοποιηθούν. Η δυνατότητα κατά την διάρκεια του δρομολογίου να γίνονται στάσεις στις γέφυρες Παπαδιάς, Ασωπού και Γοργοποτάμου με συνδυασμό δράσεων επίσης θα συμβάλλει στην τουριστική εικόνα του σιδηροδρόμου και της περιοχής στο σύνολο της. Αποτελεί λοιπόν στόχο να υπάρξει η ανάλογη πρωτοβουλία που σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές θα έχει ως αποτέλεσμα μια πλήρως λειτουργική τουριστική γραμμή και την αξιοποίηση των σιδηροδρομικών σταθμών. Στην περιοχή υπάρχει και το μονοπάτι των σιδηροδρόμων που αποτελεί ένα επιπλέον σημείο που συνδέει την ιστορία της κατασκευής της γραμμής και αποτελεί πόλο έλξης για τους περιπατητές ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και η δυνατότητα διάσχισης του φαραγγιού του Ασωπού. Η συνεργασία της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης με συλλόγους που θα ενισχύσουν δράσεις αναψυχής όπως και του Εκπολιτιστικού Συλλόγου Μπράλου για την διοργάνωση εκδηλώσεων ιστορικού χαρακτήρα θα ενίσχυε την τουριστική δραστηριότητα. Μέσα στο 2022 παρουσιάστηκε μέρος της διαδρομής από το Μπράλο στο Λιανοκλάδι με εστίαμαξα, στο τηλεοπτικό παιχνίδι μαγειρικής Master Chef διαφημίζοντας έτσι όχι μόνο τον πλούτο σε βαγόνια άλλα και την ίδια την διαδρομή. Τέτοιες δράσεις και τρόποι προβολής αυξάνουν το ενδιαφέρον, απαιτούνται όμως και οι κατάλληλες υποδομές για να καλυφθεί η οποιο ζήτηση μπορεί να προκύψει.

Η σιδηροδρομική γραμμή στα Στενά του Νέστου παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον κυρίως για το οικολογικό της πρόσημο και αποτελεί μια χαμένη ευκαιρία για τους λάτρεις της περιπέτειας που θα μπορούσαν να συνδυάσουν τις δράσεις στην ύπαιθρο με την σιδηροδρομική διαδρομή. Το Περιβαλλοντικό Τραϊνάκι αποτελούσε μια πηγή ενδιαφέροντος κυρίως για τους μαθητές της περιοχής όμως και αυτό έπαψε την λειτουργία του ενώ και ο σταθμός στα Λιβερά που λειτουργούσε ως ξενώνας για ένα διάστημα πλέον βρίσκεται εγκαταλελειμμένος. Η επαναλειτουργία της γραμμής θα αποτελούσε ένα ακόμα σημείο για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού ενώ θα μπορούσε να έχει ως αφετηρία τη Δράμα και ως τελικό προορισμό την Ξάνθη μεγαλώνοντας έτσι την διαδρομή. Η δρομολόγηση συρμού από την Δράμα προς Ξάνθη για περιήγηση των Στενών του Νέστου με στάση στο σταθμό των Λιβερών και η δυνατότητα φυσιολατρικών δραστηριοτήτων όπως πεζοπορία στο σιδηροδρομικό μονοπάτι που καταλήγει στη Γαλάνη, πλεύση του ποταμού με καγιάκ αλλά και διοργάνωση

εκδηλώσεων πολιτιστικού χαρακτήρα σε σταθμούς όπως στην Σταυρούπολη ή τους Τοξότες είναι ανάμεσα στις προτάσεις αξιοποίησης της γραμμής σε συνδυασμό με άλλες δραστηριότητες. Επιπλέον πολιτιστικές δράσεις στην περιοχή σε συνεργασία με το «Μουσείο Τρένων» Δράμας και εκδηλώσεις με σχολεία και εθελοντικές ομάδες με στόχο την προβολή του σιδηροδρομικού δικτύου θα ενισχύσουν την εικόνα αλλά και το ενδιαφέρον με δυνατότητα εργαστηρίων επισκευής και συντήρησης τραίνων.

Στην διαδρομή Κατάκολο- Ολυμπία υπάρχει η δυνατότητα μιας και το λιμάνι κατά την καλοκαιρινή περίοδο αποτελεί σημείο με έντονη τουριστική δραστηριότητα λόγω των κρουαζιερόπλοιων η μίσθωση αμαξοστοιχιών ως μέρος τουριστικού πακέτου από τουριστικούς πράκτορες που θα συνδυάζει και την επίσκεψη στον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας αλλά και η ανακατασκευή παλαιών επιβαταμαζών για την μεταφορά επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επισκεψιμότητας και την καλύτερη προώθηση του τραίνου ως τουριστική δραστηριότητα με περισσότερα δρομολόγια και δυνατότητα συνδυασμού με άλλες δράσεις που θα αναδεικνύουν την περιοχή όπως η συνεργασία με τα οινοποιεία της περιοχής σε συνέχεια παλαιότερης δράσης. Επιπλέον η αξιοποίηση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Πύργου όπως έχει ανακοινωθεί σε κέντρο φιλοξενίας και κοινωνικών εκδηλώσεων θα ενισχύσει περαιτέρω τις τουριστικές και πολιτιστικές δυνατότητες της περιοχής.

Το τραινάκι του Πηλίου γνωστό και ως «Μουτζούρης» αποτελεί πόλο έλξης τουριστών που επιθυμούν να ταξιδέψουν με τα βαγόνια του και να απολαύσουν την διαδρομή. Την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού στην περιοχή θα ενίσχυε και η επαναλειτουργία της διαδρομής από το Βόλο και την περιοχή του Αναυρου έως τις Μηλιές με καθημερινά δρομολόγια. Η συγκεκριμένη διαδρομή υπήρξε και στο παρελθόν αν και σήμερα η επαναλειτουργία της θα αποτελούσε πρόκληση λόγω του οδικού δικτύου και της δόμησης των τελευταίων ετών. Η διαδρομή με αφετηρία την Αγριά αποτελεί μια λύση με λιγότερες δυσκολίες που μεγαλώνει την διαδρομή και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση του σιδηροδρομικού σταθμού Αγριάς και του χώρου δίπλα από τον σταθμό. Στην πόλη του Βόλου, στο σιδηροδρομικό σταθμό η δημιουργία μεγαλύτερου σιδηροδρομικού μουσείου και η εκμετάλλευση των χώρων που μένουν κενοί εντός του σταθμού όπως εκείνοι που λειτουργούσαν ως καταφύγια κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

και ένα μεγάλο τμήμα του εξωτερικού χώρου θα μπορούσε να λειτουργήσει ως ένα ανοιχτό σιδηροδρομικό πάρκο. Επιπλέον η ανακατασκευή και επαναλειτουργία των δύο ιστορικών ατμαμαξών « Ιασων» και « Μηλέαι» οι οποίες βρίσκονται στο μηχανοστάσιο του σταθμού αλλά και η συνεργασία με την τοπική και Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση με σκοπό την διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων στους σταθμούς της Αγριάς, Άνω Λεχωνίων και Μηλεών με αναφορά στη βιομηχανική πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής. Σημαντική παραμένει και η σύνδεση του Τζιότζιο Ντε Κίρικο με το Βόλο και πιο συγκεκριμένα με το τραινάκι, που θα μπορούσε να αποτελέσει έμπνευση για εικαστικές δράσεις.

Ο Οδοντωτός παραμένει στοιχείο συνυφασμένο με την περιοχή και η αξιοποίηση του σημαντική τουριστική δραστηριότητα που προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών και δύναται να καλύψει μεγαλύτερο σε περιόδους αιχμής. Ο καθορισμός των δρομολογίων ανάλογα με την εποχή και την ζήτηση και η δυνατότητα λειτουργίας ατμήλατου συρμού όπως και στο παρελθόν σε περιόδους που οι θερμοκρασίες το επιτρέπουν, η σύνδεση του οδοντωτού με πολιτιστικές δράσεις που θα αναδεικνύουν προϊόντα της περιοχής αλλά και διεύρυνση του « Kalavryta City Pass» για δυνατότητα συμμετοχής σε περισσότερες δράσεις που εναλλάσσονται ανάλογα με την εποχή όπως η έκπτωση στο Μουσείο Καλαβρυτινού Ολοκαυτώματος και το χιονοδρομικό κέντρο είναι προτάσεις που παρέχουν την ευκαιρία συνδυασμού δράσεων καλύπτοντας ποικίλα ενδιαφέροντα. Η πιθανότητα η διαδρομή να φτάνει μέχρι και την Αγία Λαύρα και ακόμα και μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο θα αποτελούσε μεγαλύτερο πόλο έλξης τουριστών. Ολόκληρη η περιοχή της Πελοποννήσου έχει αξιόλογο σιδηροδρομικό δίκτυο και κατά καιρούς οι προτάσεις για την αξιοποίηση και την επαναλειτουργία αποδεικνύουν και τις δυνατότητες του ως σιδηροδρομικό τουριστικό προορισμό.

Οι προτάσεις αξιοποίησης σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και δικτύου θα πρέπει να έχουν κάποια χαρακτηριστικά όπως ο σεβασμός στην ακεραιότητα των εγκαταστάσεων, η αξιοποίηση τους να έχει ευεργετικά αποτελέσματα για την οικονομία, την συγκέντρωση και την συντήρηση υλικού για τα θέματα που αφορούν την ιστορική εξέλιξη του σιδηροδρόμου και να είναι φιλικές προς το περιβάλλον. Η κατάρτιση ειδικού θεσμικού πλαισίου που να καθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας γραμμών με τουριστικό πρόσημο αποτελεί σημαντικό βήμα για το μέλλον.

Στις παραπάνω προτάσεις σημαντικό είναι να συμπεριλαμβάνονται και τουρίστες με ειδικό ενδιαφέρον τον σιδηρόδρομο μιας και αποτελούν τον πυρήνα ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τουρισμού, ταξιδεύουν με κύριο στόχο την γνωριμία με σιδηροδρομικές διαδρομές και τον εμπλουτισμό γνώσεων πάνω στην σιδηροδρομική ιστορία και ανάπτυξη αλλά και η συνεργασία με τις τοπικές αρχές των εμπλεκόμενων οργανισμών ώστε να δημιουργηθούν πακέτα περιήγησης και εκδηλώσεων που θα ενισχύσουν την προώθηση του σιδηροδρομικού τουρισμού.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το τραίνο μέχρι και σήμερα παραμένει σημείο αναφοράς σε πολλά ιστορικά γεγονότα ενώ μερίδα του κόσμου το έχει συνδέσει με στιγμές αίγλης και πολυτέλειας. Τα τελευταία χρόνια η συνεχής αναζήτηση βιώσιμων τουριστικών επιλογών έφερε τον σιδηρόδρομο και πάλι στο προσκήνιο δίνοντας με αυτό τον τρόπο την ευκαιρία σε διεθνείς οργανώσεις και οργανισμούς να προωθήσουν το τραίνο όχι μόνο ως μέσο μετακίνησης αλλά και ως βασική τουριστική δραστηριότητα που μπορεί να καλύψει ποικίλα ενδιαφέροντα και να συνδυαστεί και με άλλες μορφές τουρισμού.

Η Ελλάδα έχει σιδηροδρομικό δίκτυο που συνδέεται με την νεώτερη ιστορία και την βιομηχανική ανάπτυξη, καλύπτει εκτάσεις φυσικού κάλλους και δύναται να γίνει ακόμα ένα δυνατό σημείο στην τουριστική αγορά της χώρας. Δυστυχώς μέρος του δικτύου παραμένει ανεκμετάλλευτο χωρίς τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης ή ενδιαφέροντος από τις τοπικές αρχές περιορίζοντας έτσι την δυνατότητα για περισσότερες τουριστικές γραμμές, οι οποίες μέχρι στιγμής είναι στο Πήλιο, στην Πελοπόννησο (Οδοντωτός και Κατάκολο- Ολυμπία) και από την Τιθορέα στο Λιανοκλάδι, η εκμετάλλευση των οποίων είναι αποτέλεσμα των ενεργειών των οργανισμών διαχείρισης και υποδομής με τις τοπικές αρχές, τους συλλόγους και τους εθελοντές να συνεισφέρουν στην περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη τους.

Στην περίπτωση του «Μουτζούρη» του μικρού τραίνου στο Πήλιο η φήμη και η ιδιαιτερότητα του ως προς το ίδιο το τραίνο αλλά και την διαδρομή ακόμα και με τις δυσκολίες και την έλλειψη στρατηγικής οργάνωσης φαίνεται ότι δεν δύναται να μειώσει το ενδιαφέρον παρά μόνο την εικόνα για τον τρόπο διαχείρισης αυτού του μικρού θησαυρού στην περιοχή. Η δε κάλυψη των γραμμών στο κέντρο του Βόλου και η ελλιπής συντήρηση των κτιριακών εγκαταστάσεων δυστυχώς ενισχύει την πεποίθηση ότι δεν υπάρχει η απαραίτητη στρατηγική οργάνωση και πλάνο για την αξιοποίηση της σιδηροδρομικής ιστορίας της περιοχής η οποία μπορεί να συνδεθεί άμεσα με την βιομηχανική ιστορία της. Η βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντα χώρου τόσο στο σιδηροδρομικό σταθμό του Βόλου όσο και στους σταθμούς μέχρι και τις Μηλιές θα είχε θετική επίδραση στην γενικότερη εικόνα αλλά και στις δυνατότητες των κτιρίων να γίνουν επισκέψιμα, με μουσειακό υλικό ή ως χώροι πολιτισμού. Όσο αφορά το

τραίνο η δυνατότητα να λειτουργήσει ξανά με ατμοκίνηση θα προσέθετε στην μοναδικότητα του αν και αποτελεί πρόκληση λόγω των αυξημένων θερμοκρασιών κατά την διάρκεια του καλοκαιριού και τον φόβο πρόκλησης πυρκαγιάς αλλά και της λειτουργίας των μηχανών καθώς απαιτείται επισκευή για την επαναλειτουργία τους.

Πέρα όμως από το τραινάκι του Πηλίου και ο οδοντωτός στα Καλάβρυτα αποτελεί μια μοναδική σιδηροδρομική διαδρομή λόγω της ιδιαιτερότητας των γραμμών και την περιοχή ενδιαφέροντος και ανάπτυξης. Η πιθανή επέκταση της γραμμής αποτελεί και μέρος του σχεδιασμού με γνώμονα την βιώσιμη τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξη τουλάχιστον μέχρι την Ιερά Μονή της Αγίας Λαύρας και μετέπειτα ως το χιονοδρομικό κέντρο. Οι δύο αυτές σιδηροδρομικές γραμμές, ο Οδοντωτός στα Καλάβρυτα και το τραινάκι του Πηλίου αποτελούν και τα γνωστότερα σημεία σε έλληνες και ξένους τουρίστες, η βελτίωση και η περαιτέρω προώθηση των οποίων θα μπορούσε να αποτελέσει την απαρχή για την εξέλιξη του σιδηροδρομικού τουρισμού στην Ελλάδα. Σημαντικό επίσης είναι να υπάρξει η απαραίτητη ανάλυση της ζήτησης αυτών των δύο δρομολογίων με δεδομένα που θα παρέχουν στις αρμόδιες υπηρεσίες και τους Δήμους τα απαραίτητα στοιχεία που θα οδηγήσουν και στον προγραμματισμό τόσο των δρομολογίων ανάλογα με την εποχή και την ζήτηση όσο και των δράσεων προώθησης τους.

Ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση φαίνεται να έφερε δυσκολίες που αποτέλεσαν τροχοπέδη για την ομαλή λειτουργία του δικτύου και παρά τις προσπάθειες στο παρελθόν της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με τον πολιτισμό, τον τουρισμό και την ανάδειξη των τοπικών προϊόντων δεν υπήρξε η ανάλογη συνέχεια. Το ενδιαφέρον τα τελευταία έτη για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στην δυτική Ελλάδα αλλά και ευρωπαϊκά προγράμματα με στόχο τον σιδηροδρομικό τουρισμό όπως το Top Rail μπορούν να γίνουν η αφορμή να ενισχυθεί το ενδιαφέρον και σταδιακά ανενεργά και εγκαταλελειμμένα δίκτυα να αποκτήσουν ξανά την παλιά τους αίγλη. Ο γύρος της Πελοποννήσου με το τρένο καλύπτεται από το πλούσιο σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής που είναι στο μεγαλύτερο μέρος του ανενεργό με εξαίρεση την διαδρομή μέχρι το Αίγιο και από την Πάτρα στην Κάτω Αχαΐα που εξυπηρετούν το επιβατηγό κοινό και οι γραμμές από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα και από το Κατάκολο στην Αρχαία Ολυμπία που έχουν τουριστικό πρόσημο το υπόλοιπο δίκτυο και οι σταθμοί βρίσκονται

σε πλήρη εγκατάλειψη. Η επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου θα αποτελούσε μοναδικό τουριστικό αγαθό ακόμα και αν ήταν εν μέρει ή σε μικρότερες διαδρομές.

Αντίστοιχα θεματικές διαδρομές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν και στα Στενά του Νέστου παρόλο που η προσπάθεια με το Περιβαλλοντικό τραίνο δεν είχε συνέχεια παρά τις πολλές δυνατότητες της περιοχής λόγω της φυσικής ομορφιάς και του ειδικού οικολογικού ενδιαφέροντος και δραστηριοτήτων που προσφέρει και μέχρι την ολοκλήρωση της εργασίας δεν διαφαίνεται να υπάρχει το απαραίτητο ενδιαφέρον για την αξιοποίηση της εν λόγω διαδρομής η οποία θα μπορούσε να έχει ως σημείο εκκίνησης την Δράμα και τελικό προορισμό την Ξάνθη μεγαλώνοντας έτσι την διαδρομή και τις δυνατότητες δράσεων με οικολογικό και πολιτιστικό πρόσημο.

Στην περιοχή του Μπράλου υπάρχει έντονο ενδιαφέρον συλλόγων και κατοίκων για το μέλλον της σιδηροδρομικής γραμμής με κύριο στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση και λειτουργία των δρομολογίων και την μετέπειτα εξέλιξη του ως τουριστικό αγαθό. Εθελοντές, ιδιώτες με ειδικό ενδιαφέρον το σιδηρόδρομο αλλά και μέλη συλλόγων παρατηρήθηκε κατά την εκπόνηση της εργασίας να αποτελούν την κύρια πηγή δράσης τόσο για την εικόνα όσο και για την περαιτέρω επικοινωνία με το ευρύ κοινό του σιδηροδρομικού πλούτου της περιοχής ενώ κατά το παρελθόν έχουν διοργανωθεί θεματικές τουριστικές διαδρομές με τραίνο.

Τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης έχουν λειτουργήσει ως χώρος προβληματισμού, επικοινωνίας και παράθεσης των προβλημάτων και των δυνατοτήτων των δικτύων, κτιρίων αλλά και του τροχαίου υλικού αποδεικνύοντας τον συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον. Η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιρειών είναι βασικό κριτήριο για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τουρισμού ενώ από την οργάνωση δεν πρέπει να λείπει και η αξιοποίηση των κτιριακών υποδομών. Η συμμετοχή συλλόγων με ειδικό ενδιαφέρον τον σιδηρόδρομο, που συχνά διοργανώνουν εκδρομές σε σιδηροδρομικά δίκτυα ανά την Ελλάδα, και οι εθελοντές που τους απαρτίζουν δύναται να ενισχύσουν την αξιοποίηση του σιδηροδρόμου και να προωθήσουν τις δυνατότητες τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Αναστασόπουλος, Γ.(19-10-2021). *Βασιλικό ταξίδι στο χρόνο...μέχρι το Αίγιο*, [διαδίκτυο (online)].Πελοπόννησος, Διαθέσιμο: <https://pelop.gr/vasiliko-taxidi-ston-chrono-mechri-to-aiGIO/>, [Πρόσβαση: 20-05-2021].

Ανδρουλιδάκης, Κ.(2002). *Οι Θεσσαλικοί Σιδηρόδρομοι (1881-1955)*, Έκδοση Μουσείου Φωτογραφίας «Χρήστος Κελεμεκερής» Δήμου Καλαμαριάς

Ανδρουλιδάκης, Κ.(2018). *Η κατασκευή των τεχνικών έργων γραμμής στη περιοχή του Μπράλου, Σιδηροτροχιά*, τεύχος 52, σελ. 7-20

Ανδρουλιδάκης, Κ (2018). *Μικρό αφιέρωμα στον Εβαρίστο και στον Τζιορτζιο ντε Κίρικο*, Σιδηροτροχιά, τεύχος 53 σελ 14-31.

Βαρβαρέσος, Σ.(2000). *Τουρισμός έννοιες, μεγέθη, δομές*, β' έκδοση, Εκδόσεις Προπομπός. Αθήνα

Γαλανή- Μουτάφη, Β. (2002). *Έρευνες για τον τουρισμό στην Ελλάδα και την Κύπρο: μια ανθρωπολογική προσέγγιση*. Εκδόσεις Προπομπός, Αθήνα

Γελασακης, Μ. (01-09-2021). *Μέσα στο ανακαινισμένο βαγόνι- εστιατόριο του «Orient Express»*, [διαδίκτυο (online)]. LiFO, Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.lifo.gr/culture/design/mesa-sto-anakainismeno-bagoni-estiatorio-toy-orient-express-poy-brisketai-stin>, [Πρόσβαση: 01-09-2022]

Γρηγορίου, Α. (26-03-2015). *Τοπικοί Σιδηρόδρομοι Μακεδονίας (Local Railways of Macedonia)* [διαδίκτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <http://railwayheritage.blogspot.com/2015/03/local-railways-of-macedonia.html> , [Πρόσβαση: 17-03-2022]

Ηγουμενάκης, Ν., Κραβαρίτης,Κ. & Λύτρας, Π. (1999/1998). *Εισαγωγή στον τουρισμό*. Εκδοτικός Οίκος "INTERBOOKS"

Καραγιάννης, Ν.(2-10-2018). *Πρόσκληση ενδιαφέροντος για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Κατάκολο- Πύργος- Αρχαία Ολυμπία*. [διαδίκτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <https://ypodomes.com/prosklisi-endiaferontos-gia-tin-anavathmisi-tis-sidirodromikis-grammis-katakolo-pyrgos-arxaia-olympia-me-5-ekat-evro/>,[Πρόσβαση: 17-03-2022]

Καραγιάννης, Ν.(24-09-2020). *Τα νέα μεγάλα έργα που θα φέρουν το τρένο από το Αίγιο στην Πάτρα*, [διαδίκτυο (online)].Διαθέσιμο στο: < URL: <https://ypodomes.com/ta-nea-megala-erga-poy-tha-feroynto-treno-apo-to-aiGIO-stin-patra/>, [Πρόσβαση: 17-03-2022]

Καραγιάννης, Ν. (07-06-2022). *Στη γραμμή εκκίνησης η νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα- Που θα γίνουν οι σταθμοί*.[διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL:

<https://ypodomes.com/sti-grammi-ekkinisis-i-nea-sidirodromiki-grammi-kalampaka-ioannina-igoymenitsa/>, [Πρόσβαση: 02-09-2022].

Καραμεσινη, Γ.(2013).Ερευνα βιωσιμότητας ΟΣΕ & ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναδιάρθρωση & ιδιωτικοποίηση, Διπλωματική εργασία, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Κασσίμη, Α. (08-11-2014). *Τρεις προτάσεις σιδηροδρομικού τουρισμού*, [διαδικτυο (online)] Η Καθημερινή, Διαθέσιμο στο:< URL: <https://www.kathimerini.gr/society/791188/treis-protaseis-sidirodromikoy-toyris moy/>, [Πρόσβαση: 03-03-2021].

Κοκκώσης Χ (2019), *Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

Κοκκώσης, Χ. Τσάρτας, Π. & Γκρίμπα, Ε.(2020). *Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Εκδόσεις Κριτική

Κοροβερης, Β (29-05-2020).*Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος*,(από το βιβλίο της Αικατερίνης Μιχαλα "τα μέσα σταθερής τροχιάς από τον 19^ο αιώνα εως το 1974" [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL:

<https://sfs.gr/2020/05/29/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%bf%ce%b9-%ce%b2%ce%bf%cf%81%ce%b5%ce%b9%ce%bf%ce%b4%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7%cf%83-%ce%b5%ce%bb%ce%bb%ce%b1%ce%b4%ce%bf%cf%83/>,[Πρόσβαση: 05-03-2022]

Κυριαζής, Δ. (12-08-2018). *Το εγκαταλελειμμένο δίκτυο της Πελοποννήσου, Πανέμορφες διαδρομές μένουν ανεκμετάλλευτες, ρημάζει η ιδιαίτερης αξίας υποδομή του*. LiFO [διαδικτυο (online)] , Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.lifo.gr/tropos-zois/travel/egkataleimmeno-sidirodromiko-diktyo-tis-peloponnisoy>, [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Κυριαζής, Δ.(2022). *Railbiking: ποδηλασία πάνω σε ράγες του τρένου στα πιο φανταστικά μέρη της Ελλάδας*, [δικαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.lifo.gr/arxeio/railbiking-podilasiapano-stis-rages-toy-trenoy-sta-pio-fantastika-meri-tis-elladas>, [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Κωβαίου, Μ (10-02-2022). *8 μυθικά ταξίδια με τρένο*, Η Καθημερινή [διαδικτυο (online)] , Διαθέσιμο στο: <URL: <https://www.kathimerini.gr/k/travel/561710683/8-mythika-taxidia-me-treno/>, [Πρόσβαση: 20-02-2022]

Λαμπρόπουλου, Τ. & Νάθενα, Γ. (1996). *Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου- ώρα μηδέν. Από την υποδειγματική οργάνωση των ΣΠΑΠ στην σημερινή αβεβαιότητα για το μέλλον του δικτύου Πελοποννήσου- Προτάσεις για την έξοδο από την κρίση*. Σιδηροτροχιά, Περιοδική έκδοση Σ.Φ.Σ., τεύχος 14

Λιανός, Δ(23-03-2012). Ταξίδι στο χρόνο: *Η ιστορία της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργου- Κατακόλου*, The Best [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.thebest.gr/article/118505->, [Πρόσβαση: 27-04-2022].

Λιλιπούλου, Μ (01-08-2021). *Ελληνικός Σιδηρόδρομος « ώρα μηδέν» : Απαρχαιωμένο δίκτυο και έλλειψη προσωπικού*,[διαδικτυο (online)]. ΕΘΝΟΣ, Διαθέσιμο στο: <

URL:<https://www.ethnos.gr/greece/article/168439/ellhnikossidhrodromosoramhdenaparxaiomenodiktyokaielleipshprosopikoy>, [Πρόσβαση: 19-01-2022]

Μπαλής, Δ (18-11-2018). *Η μεγάλη θεματική, τουριστική επένδυση στο Αίγιο*. [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.news247.gr/koinonia/i-megali-thematiki-toyristiki-ependysi-sto-aiGIO.6667509.html>, [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Μπαλής, Δ.(29-05-2019). *Το νέο Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών είναι γεγονός, Από την ακμή του Μηχανοστασίου Πειραιά στην εγκατάλειψη και τον μετασηματισμό του σε Μουσείο*, [διαδικτυο (online)] HUFFPOST, Διαθέσιμο στο: < URL: https://www.huffingtonpost.gr/entry/to-neo-siderodromiko-moeseio-athenon-einai-geyonos_gr_5cee86e7e4b0ae67105a2631, [Πρόσβαση: 15-03-2022]

Νάθενας, Γ & Καραθάνου, Μ.(2004). *Το Τραϊνάκι του Πηλίου, από την πόλη των Αργοναυτών στο βουνό των Κενταύρων*, Εκδόσεις Μίλητος

Παπαγιαννάκης, Λ. (1990). *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910)*, Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, Μελέτες οικονομικής ιστορίας, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα

Παπαδοπούλου, Χ-Α.(2008). *Εναλλακτικά Σενάρια Ανάπτυξης των Ελληνικών Σιδηροδρόμων*, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παπακωνσταντίνου, Γ.(25-05-2021). *Το ευρωπαϊκό έτος σιδηροδρόμων και τα ελληνικά mega projects*, [διαδικτυο (online)] insider, Διαθέσιμο στο: < URL:<https://www.insider.gr/epiheiriseis/173810/eyropaiko-etos-sidirodromon-kai-ta-ellinika-mega-projects>, [Πρόσβαση: 23-05-2021]

Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας Α.Ε. (2022). *Δήλωση Δικτύου ΟΣΕ*. Αθήνα

Παπανικολάου, Ν. (22-07-2012). *Ανεκμετάλλετος ο σιδηροδρομικός τουρισμός, τα δρομολόγια στις προαστιακές γραμμές συμβάλλουν καθοριστικά στην οικονομία*. ΚΕΡΔΟΣ ,σελ 14

Παρασκευόπουλος, Δ. (2014). *Ατμοκίνηση στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα: οι ατμάμαζες των ελληνικών σιδηροδρόμων (1868-1909)*. Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ).

Πασσιάς, Χ(2020). *Ο ρόλος και η συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού*, Διπλωματική εργασία, Πάτρα, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Πουρνάρα,Μ.(19-10-2021). *Νέστος, μια τεράστια χαμένη ευκαιρία για τον τουρισμό βγήκε από τις ράγες*, [διαδικτυο (online)] , Η Καθημερινή, Διαθέσιμο στο:< URL: <https://www.kathimerini.gr/culture/athinaika-plus/561542488/nestos-mia-terastia-chameni-eykairia-gia-ton-toyrismo-vgike-apo-tis-rages/>, [Πρόσβαση: 20-05-2022]

Σιδηροτροχιά (1996). *Τουριστικό τραίνο στη διαδρομή Δράμας- Ξάνθης- Δράμας*, Περιοδική Έκδοση Σ.Φ.Σ. Τεύχος 14, σελ 10

Σμπαρούνης, Ν.(1994). *Εισαγωγή στις Μουσειακές- Τουριστικές Σιδηροδρομικές γραμμές*, Σιδηροτροχιά τεύχος 9, σελ 10

Σπυροπούλου, Ν. (5-12-2017). *Κατάκολο- Αρχαία Ολυμπία: Ταξίδι «εμπειρία ζωής» με το Θεματικό Τραίνο Olympian Trail*. [διαδίκτυο (online)]. patrisnews, Διαθέσιμο στο: <URL: <https://www.patrisnews.com/katakolo-archea-olybia-taxidi-ebiria-zois-thematiko-treno-olympian-trail/>, [Πρόσβαση: 22-06-22]

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (1997). *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*, Εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (2020). *Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος*. Διαθέσιμο στο: <URL: <https://sfs.gr/2020/05/29/%cf%83%ce%b9%ce%b4%ce%b7%cf%81%ce%bf%ce%b4%cf%81%ce%bf%ce%bc%ce%bf%ce%b9-%ce%b2%ce%bf%cf%81%ce%b5%ce%b9%ce%bf%ce%b4%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%b7%cf%83-%ce%b5%ce%bb%ce%bb%ce%b1%ce%b4%ce%bf%cf%83/>, [Πρόσβαση: 22-01-2022]

Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου (2018). Τιθορέα- Μπράλος- Λειανοκλάδι: Αλλαγή σελίδας για μια ιστορική γραμμή. Διαθέσιμο στο: < URL: <https://sfs.gr/2018/03/07/%cf%84%ce%b9%ce%b8%ce%bf%cf%81%ce%b5%ce%b1-%ce%bc%cf%80%cf%81%ce%b1%ce%bb%ce%bf%cf%83-%ce%bb%ce%b5%ce%b9%ce%b1%ce%bd%ce%bf%ce%ba%ce%bb%ce%b1%ce%b4%ce%b9-%ce%b1%ce%bb%ce%bb%ce%b1%ce%b3/>, [Πρόσβαση: 22-01-2022]

Τομέας Μουσειακού Σ.Φ.Σ.(1996). *Πολυτέλεια και απόλαυση πάνω σε ράγες μέρος 2^ο* , Σιδηροτροχιά, Περιοδική Έκδοση Σ.Φ.Σ, σελ 26-27

Τομέας Τεκμηρίωσης ΣΦΣ(2021) . *Τουριστικές, μουσειακές και ιστορικές σιδηροδρομικές γραμμές και υπηρεσίες στην Ελλάδα: ένας εναλλακτικός σιδηροδρομικός τρόπος εκμετάλλευσης και η θεσμική του κατοχύρωση στην χώρα μας*, Σιδηροτροχιά, Περιοδική Έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 56 σελ 23-29

Τσάρτας Π (2010), *Ελληνική τουριστική ανάπτυξη: χαρακτηριστικά, διερευνήσεις, προτάσεις*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

Τσίτσας, Ν. (2008). *Μπράλος: Το σιδηροδρομικό πέραςμα*, Εκδόσεις IRON

Φασούλας, Σ. (2008). Ιστορία της γραμμής του "Ένωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης" (Chemins de fer de la Jonction Salonique – Constantinople) (JSC), "Ψηφιοποίηση αρχείου ΣΦΣ", "Κοινωνία της Πληροφορίας".

Φασούλας, Σ.(2013). Από την « Rocket» του G. Stevenson στα τραίνα της μεγάλης χλιδής και τα πολυτελή Ευρωπαϊκά « express». Η Ελληνική εμπειρία. Περιοδική έκδοση ΣΦΣ, Σιδηροτροχιά, τεύχος 43-44

Φασούλας , Σ(2016). Σύντομο ιστορικό του Οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοφτού- Καλαβρύτων, Σιδηροτροχιά, Περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 49, σελ 9

Φασούλας, Σ(16-02-2018). Η Ιστορία των ΣΠΔΣ, 1904-2014: 110 χρόνια της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιώς- Λάρισα- Θεσσαλονίκης ,ΣΦΣ, [διαδίκτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <https://sfs.gr/2018/02/16/%ce%b7-%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%bf%cf%81%ce%af%ce%b1-%cf%84%cf%89%ce%bd-%cf%83%cf%80%ce%b4%cf%83/>, [Πρόσβαση: 05-03-2022]

Φιλάτοβ, Α.(2020). Σιδηροδρομικός ποδηλατοτουρισμός.[διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: https://www.railbikingingreece.com/2020/03/blog-post_26.html, [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Φιλίππιδου, Ε. (2019). «Η επίδραση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης στην τουριστική βιομηχανία και ειδικότερα η προώθηση και ανάπτυξη του ιαματικού και θεραπευτικού τουρισμού στην Ελλάδα», Διπλωματική εργασία, Βόλος, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Φρεζιάδου, Ε. (12-02-2020). Με τον Σιδηρόδρομο του Τρικούπη στους ιστορικούς τόπους του 1821, Πρόταση σύνδεσης της επαναλειτουργίας του μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου με τις εκδηλώσεις του εορτασμού των 200 χρόνων από την ελληνική επανάσταση μέσω της δημιουργίας ενός νέου θεματικού τουριστικού- περιηγητικού προϊόντος, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ)

Φρεζιάδου και Κύρκος (2021). Με τον σιδηρόδρομο του Χ.Τρικούπη στους ιστορικούς τόπους του 1821, Πρόταση της ΕΛΛΕΤ για τη δημιουργία ενός νέου σιδηροδρομικού ιστορικού – πολιτιστικού- τουριστικού προϊόντος στην Πελοπόννησο, με αφορμή τον εορτασμό των 200 ετών από το 1821, Σιδηροτροχιά, Περιοδική Έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 56, σελ 67-69

Χανδρινός, Γ.(2016). 120 Χρόνια Οδοντωτός Σιδηρόδρομος: Μια φωτογραφική προσέγγιση της ιστορίας του, Σιδηροτροχιά, Περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 49, σελ 27-62

Χανδρινός, Γ.(2017). 75 Χρόνια Γοργοπόταμος: Σιδηροδρομικές πτυχές μιας ιστορικής ανατίναξης, Σιδηροτροχιά, Περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 51, σελ. 16-29

Χανδρινός, Γ. (2018). Το φυσικό περιβάλλον γύρω από τη γραμμή, Σιδηροτροχιά, Περιοδική έκδοση ΣΦΣ, τεύχος 52, σελ 49-50

Soethaert, B (19-11-2017). Με αφορμή ένα εμβληματικό τρένο. Κινητικότητα και ευρωπαϊκή αυτοπεποίθηση στον ελληνικό Μεσοπόλεμο. [διαδικτυο (online)] Η εφημερίδα των Συντακτών. Διαθέσιμο στο: < URL: https://www.efsyn.gr/tehnes/ekdoseis-biblia/anoihto-biblio/130795_me-aformi-ena-emblimatiko-treno. [Πρόσβαση: 07-07-2022]

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Albalate, D. Campos, J. & Jimenez, J.L. (2015). *Tourism and high speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors?* Barcelona: University of Barcelona, Research Institute of Applied Economics

Allis, T. Fraga, C. & Velazquez, M.A. (2016). *Railway for Tourism in South America: An Approach on its Uses*, Journal of Traffic and Transportation Engineering 4, 339-349

Armenski, T., Dragicevic, V., Pejovic, L., Lukic, T & Djurdjev, B(2011). *Interaction Between Tourists and Residents: Influence on Tourism Development*, Polskie Towarzystwo Socjologiczne(Polish Sociological Association), No.173, pp.107-118

- Becker, C. & George, B.P. (2011). *Rapid rail transit and tourism development in the United States*, *Tourism Geographies*, 13:3, 381-397
- Beeton, S. (2010). *Regional Community Entrepreneurship Through Tourism: the case of Victoria's rail trails*, *International Journal of Innovation and Regional Development*, 2(1-2), pp. 128-48
- Bhati, A. Pryce, J. & Chaiechi, T. (2014). *Industrial railway heritage trains: the evolution of a heritage tourism genre and its attributes*, *Journal of Heritage Tourism*, 9:2, 114-133
- Bichis- Lupas, M. & Moisey, R.N. (2001). *A benefit segmentation of rail-trail users: Implications for marketing by local communities*, *Journals of Park and Recreation Administration* 19(3), 78-92.
- Blancheton, B & Marchi J-J. (2013). *The three systems of rail tourism: French case*, *Tourism Management Perspectives* 5, 31-40
- Bramo, F. (2013). *The role of railway infrastructure on the tourism development (case Albania)*, *Albanian j.agric.sci.* 12(2): 297-300
- Brent Richie, J.R. & Hudson, S. (2009). *Understanding and meeting the challenges of consumer/ tourist experience research*, *International Journal of Tourism Research*, 11, pp. 111-26
- Buhalis, D. (2000). *Marketing the competitive destination of the future*, *Tourism Management*, 21(1), 97-116
- Butler, R.W. & Pearce, D.G. (1999). *Contemporary Issues in Tourism Development*. Routledge
- Carmargo, B.A., Garza, G. & Morales, M. (2014). *Heritage Railway journeys: An opportunity to diversify tourism in Mexico*, *Railway Heritage and tourism*, pp. 151-165
- Chen, C-L & Hall, P. (2011) *The impacts of high-speed trains on British economic geography: A study of the UK's Intercity 125/225 and its effects*. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 689-704
- Chen Z & Haynes, K.E (2015). *Impact of high-speed rail on international tourism demand in China*. *Applied Economics Letters*, 22(1), 57-60
- Coghlan, A. (2005). *Towards an understanding of the volunteer tourism experience*. Phd Thesis. Tourism Program, School of Business, James Cook University.
- Cohen, E. (1972). *Toward a Sociology of International Tourism*, *Social Research*, 39(1), 164-182
- Cohen, E. (1979). *A phenomenology of tourist experience*. *Sociology*, 12(2), 179-201
- Coulls, A. (1999). *Railways as world heritage sites*, *Occasional Papers for the World Heritage Convention*, ICOMOS
- Conlin, M.V. & Bird, G.R. (2014). *Railway heritage and Tourism: Global Perspectives*, *Tourism and Cultural Change*, Channel View Publications

- Dallen, J. (2007). *Sustainable Transport, Market Segmentation and Tourism: The Looe Valley Branch Line Railway*, Cornwall, UK, *Journal of Sustainable Tourism*, 15:2, 180-199
- Decrop, A. & Snelders, D. (2005). *A grounded typology of vacation decision- making*, *Tourism Management*, 26(2), 121-132
- Designcurial(10-07-2019). *The World's 10 best-designed railway stations*, [διαδίκτυο { (online)} Διαθέσιμο: <https://www.designcurial.com/news/the-worlds-10-best-designed-train-stations-4332733/>, [Πρόσβαση: 02-03-2022]
- Dickinson, J.E., Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and Tourism*, London. Routledge
- Dickinson, J.E. Lumsdom, L.M. & Robbins, D. (2011). *Slow travel: Issues for tourism and climate change*, *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (3), 281-300
- Dickinson, J. E. & Peeters, P. (2012). *Time, tourism consumption and sustainable development*, *International Journal of Tourism Research* 16, 11-21
- Dubois, G. & Ceron, J.P. (2006) *Tourism and climate change: Proposals for a research agenda*. *Journal of Sustainable Tourism* 14(4) , 399-415
- Dubois, G , Peeters, P , Ceron J-P & Gossling, S. (2011) *The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 45(10), 1031-1042
- Funderburg, L. & Cott, A. (7-9-2016) *The World's Most Beautiful Train Stations*, ARCHITECTURE + DESIGN, Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.architecturaldigest.com/gallery/best-train-station-architecture-slideshow>, [Πρόσβαση: 20-02-2022]
- Gardner, N.(14-12-2021) *6 of the best new European train journeys for 2022*, [διαδίκτυο (online)]The Guardian, Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.theguardian.com/travel/2021/dec/14/6-of-the-best-new-european-train-journeys-for-2022>, [Πρόσβαση: 06-01-2022]
- Harter, J. (2005). *World Railways of the Nineteenth Century: A Pictorial History in Victorian Engravings*, The Johns Hopkins University Press. Baltimore & London
- Hatzis, A.(2019). *Chapter: A Political History of Modern Greece 1821-2018*,*Encyclopedia of Law and Economics*, pp,1: 1-12, Springer
- Henderson, J.(2011). *Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station*, *Journal of Heritage Tourism* 6(1), 73-79
- Herd, G. (2022).: *Bid to Glyn Valley Tramway revive historic line gets on track*, [διαδίκτυο (online)]BBC NEWS ,Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.bbc.com/news/uk-wales-59981852>, [Πρόσβαση, 21-01-2022]
- Hollins, P. (20-04-2021), *Coal policy ' second body blow' to heritage railways*, *Cambrian News*, [Πρόσβαση: 10-05-2021].

- Holloway, J. C & Robinson, C. (1995). *Marketing for Tourism, 3rd Edition*, Pearson Education Limited, UK
- Huybers, T. (2003). *Domestic tourism destination choices: a choice modeling analysis*, International Journal of Tourism, 5, 445-559
- Isaac, R. K. (2010). *Alternative tourism: new forms of tourism in Bethlehem for the Palestinian tourism industry*, Current Issues in Tourism, 13:1, 21-36
- Khadaroo, J & Seetanah, B. (2008). *The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach*, Tourism Management 29(5), 831-840
- Kilipiris, F. & Zardava, S.(2012) *Developing sustainable tourism in a changing environment: issues for the tourism enterprises(travel agencies and hospitality enterprises)*, Social and Behavioral Sciences, 44, 44-52
- Kozlowski, M., Pawelczyk, M. & Piotrowska- Piatek, A. (2020). *Innovativeness of railway transport in the context of the development of tourism in Poland*, Quality & Quantity, 54:1691-1703
- Krinis, N. (04-12-2017). *Trainose Announces ‘ Olympian Trail’ Route for Cruise Passengers in Greece*. Διαθέσιμο στο: < URL: <https://news.gtp.gr/2017/12/04/trainose-olympian-trail-route-cruise-passengers-greece/> ,[Πρόσβαση: 09-07-2022]
- Larsen, J. (2010) *Tourism Mobilities and the Travel Glance: Experiences of Being on the Move*, Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, Vol 1(2), 80-98
- Lee, C-F, Huang H-I & Yeh H- R.(2010). *Developing an evaluation model for destination attractiveness: Sustainable forest recreation tourism in Taiwan*, Journal of Sustainable Tourism 18(6), 811-828
- Lee, C-F. & Chen, K-Y. (2017). *Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism*, Journal of Travel & Tourism Marketing, 34:4, 461-474
- Leiper, N(1990). *Tourist Attractions Systems*, Annals of Tourism Research 17(3): 367-384
- Lempriere, M. (28-06-2017). *Top Rail: promoting sustainable rail tourism*, Railway Technology, [διαδίκτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.railway-technology.com/analysis/featuretoprail-promoting-sustainable-rail-tourism-5852451/> , [Πρόσβαση: 01-09-2022]
- Lew A.A (1987). *A framework of tourist attraction research*. Annals of Tourism Research, 14(4), 553-575
- Lue, C-C, Crompton, J.L & Fesenmaier D.R.(1993). *Conceptualization of multi- destination pleasure trips*, Annals of Tourism Research, 20:2, 289-301
- Lickorish, L.J. & Jenkins, C.L.(1997). *An introduction to tourism*, Routledge
- Marsh, L. (2007). *On the road to sustainable tourism: Building rural SCD through international volunteer tourism in Western Thailand*. Sustainable Community Development Post- Baccalaureate Diploma Program.

- Masson, S. & Petiot, R. (2009). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation* 29 (9), 611-617
- Michniak, D. (2016). *Role of railway transport in tourism: selected problems and examples in Slovakia*, *Quaestiones Geographicae* 35(4).
- Page S.J & Connell, J. (2020). *Tourism: A modern synthesis* (5nd edition), Routledge
- Pearce, P.L, Morrison, A.M. & Rutledge, J. (1998) *Tourism: Bridges Across Continents*, McGraw- Hill
- Pigram J (1992). *Chapter 4. Alternative Tourism: Tourism and Sustainable Resource Management*, *Tourism Alternatives*, University of Pennsylvania Press
- Prideaux B. (1999). *Tracks to tourism: Queensland rail joins the tourist industry*. *International Journal of Tourism Research*, 1(2), 73-86
- Pring, M.(06-03-2020). *A History of Luxury Trains, Golden Eagle Luxury Trains*, [διαδίκτυο, (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.goldeneagleluxurytrains.com/luxury-travel-blog/history-luxury-trains/>, [Πρόσβαση: 02-04-2022].
- Reis, A.C. & Jellum, C.(2012). *Rail Trail Development: A Conceptual Model for Sustainable Tourism*, *Tourism Planning and Development*, 9:2, 133-147
- Ritzouli, K.(2018), *The region of Eastern Macedonia and Thrace during the 19th –beginning of 20th c.: Networks, harbors and pre-industrial shells*, International Conference Athens 22-23-24/11/2018 Port cities and maritime routes in Eastern Mediterranean and Black Sea (18th-21st centuries) Co-organized: Harokopio University of Macedonia, 2018
- Rittichainuwat, B.N. (2018). *Special Interest Tourism, 3rd Edition*, Cambridge Scholars Publishing
- Samiro, H (2010). *Relationships between Railways and Tourism, Railways and Tourism (part 3)*, *Japan Railway and Transport Review* No. 55
- Savage, M. (12-10-2020). *Are Europe's night trains back in fashion?*, BBC, Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.bbc.com/worklife/article/20201006-are-europes-night-trains-back-in-fashion>, [Πρόσβαση: 20-02-2022]
- Seddighi, H. R., & Theocharous, A.L. (2002). *A model of tourism destination choice: a theoretical and empirical analysis*, *Tourism Management*, 23, 475-487
- Sharpley, R.(2009) *Tourism Development and the Environment: Beyond Sustainability?*, Routledge
- Sindiga, I.(1999) *Alternative Tourism and Sustainable Development in Kenya*, *Journal of Sustainable Tourism*, 7:2, 108-127
- Smith, M. & Duffy, R (2003). *The ethics of tourism development*. London: Routledge
- Smith, M. , Macleod, N. & Robertson Hart, M. (2010). *Key Concepts in Tourism Studies*, SAGE Publications Ltd.

- Sorupia, E. (2005). *Rethinking the role of transportation in tourism*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol 5, pp. 1765-1777
- Stefanovic, K. & Koster, R. (2014) “ *Railfans and Railway Heritage Tourism* ” , from the book *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*, edited by Conlin M.V and Bird G.R. ,Channel View Publications.
- Su, M-M. & Wall,G. (2009) *The Qinghai- Tibet railway and Tibetan tourism: Traveler’s perspectives*, *Tourism Management* 30, 650
- Sun,Y-Y. & Lin, Z-W. (2018). *Move fast, travel slow: the influence of high- speed rail on tourism in Taiwan*, *Journal of Sustainable Tourism*, 26:3, 433-450
- Szivas, E. & Riley, M. (1999) *Tourism employment during economic transition*. *Annals of Tourism Research*, 26(4), 747-771
- Trauer, B. (2006). *Conceptualizing special interest tourism – frameworks for analysis*, *Tourism Management* , 27(2006) , 183-200
- UIC passenger department (2020). *Guidelines on how to increase attractiveness for rail tourism*, International union of railways(UIC), Paris
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze: Leisure and travel on contemporary societies, 1st Edition* (Published in association with Theory, Culture & Society), SAGE Publications Ltd
- Weaver, D. & Lawton, L.(2002). *Tourism management,(2nd Edition)*, Milton, Old: Jonh Wiley and Sons.
- Weaver, P.A. Weber, K. & McCleary, K.W. (2007) *Destination Evaluation: the role of previous travel experience and trip characteristics*, *Journal of Travel Research*, 45(3), pp. 333-34
- Wheeller, B.(1991). *Tourism’s troubled times: Responsible tourism is not the answer*, *Tourism Management*, 12(2), 91-96
- Willard, P. & Beeton, S. (2012) *Low Impact Experiences: Developing Successful Rail Trail Tourism*, *Tourism Planning & Development*, 9:1, 5-13
- Wills, E.(31-10-2019). *How pianos became part of the furniture at UK railway stations*, [διαδίκτυο (online)] BBC News, Διαθέσιμο : <https://www.bbc.com/news/uk-50158653> , [Πρόσβαση: 02-03-2022].
- World Tourism Organization (2018), UNWTO Tourism Highlights, 2018 Edition, UNWTO, Madrid *Europeans’ satisfaction with passenger rail service Eurobarometer 463*, 2018
- Yiamjanya, S(2020). *Industrial heritage along railway corridor: a gear towards tourism development, a case study of Lampang Province, Thailand*, E3S Web of Conferences 164, 03002 (2020), TRACEE- 2019
- Yin, P. Lin, Z. & Prideaux, B. (2019) *The impact of high-speed railway on tourism spatial structures between two adjoining metropolitan cities in China: Beijing and Tianjin*, *Journal of Transport Geography*, 80, 102495

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Γαiaoσε (14-09-2020) Ανακοίνωση προκήρυξης ανοιχτού διαγωνισμού για το έργο « Λειτουργική Αποκατάσταση του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Πύργου Ηλείας» [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο: <https://www.gaiaose.com/prokiryksi-anoichtou-diagonismou-gia-to-ergo-leitourgiki-apokatastasi-tou-ktiriou-tou-sidirodromikou-stathmou-tou-pyrgou-ileias/>, [Πρόσβαση : 21-05-2022]

Δήμος Βόλου (2022). *Το τρενάκι του Πηλίου*, [διαδικτυο (online)]. Διαθέσιμο στο : < URL: <https://dimosvolos.gr/el/trenaki-piliou> [Πρόσβαση: 21-05-2022]

Δήμος Θεσσαλονίκης (2022). *Μουσεία, Σιδηροδρομικό Μουσείο Θεσσαλονίκης*, [διαδικτυο (online)] , Διαθέσιμο στο: < URL: <https://thessaloniki.gr/%CE%B8%CE%AD%CE%BB%CF%89-%CE%BD%CE%B1-%CE%B3%CE%BD%CF%89%CF%81%CE%AF%CF%83%CF%89-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CF%8D%CF%88%CF%84%CE%B5/%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%AF%CE%B1/>[Πρόσβαση: 09-07-2022]

Δήμος Καλαβρύτων (2022). *Καλάβρυτα- Ιστορία*, [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.kalavrita.gr/information/istoria> [Πρόσβαση: 09-07-2022]

Δήμος Λαμειων (2022). *Ιστορία και Πολιτισμός* [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.lamia.gr/basiki-selida/istoria-kai-politismos>, [Πρόσβαση: 09-07-2022]

Δήμος Τοπεύρου (2022). *Διαδρομές* [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.topeiros.gr/toperos/stena/pages/03diadromes.htm>, [Πρόσβαση: 09-07-2022]

Επίσημος Ιστότοπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, <https://europa.eu/>

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (12-01-2021). 2021: Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων, [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/el/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-europaiko-etos-sidirodromon>, [Πρόσβαση: 10-05-2022]

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο/ Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, <https://www.consilium.europa.eu/el/>

Εφορεία Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας, <https://www.efaatl.gr/>

Εφορεία Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας (2021), *Ευρωπαϊκές Ημέρες Πολιτιστικής Κληρονομιάς 2021*- διοργάνωση ημερίδας στο Τρικούπιο Πολιτιστικό Κέντρο Ι.Π. Μεσολογγίου. [διαδικτυο(online)]. Διαθέσιμο στο:< URL: <https://www.efaatl.gr/%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B4%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/>, [Πρόσβαση: 03-10-2021]

Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων (2021-2022). *Οι Σιδηρόδρομοι Αττικής* [Τηλεοπτικό πρόγραμμα] EPT 3 [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.ertflix.gr/vod/vod.181541-e-istoria-ton-ellenikon-siderodromon-2> [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων (2021-2022). *Οι Σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας* [Τηλεοπτικό πρόγραμμα] EPT 3 [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.ertflix.gr/vod/vod.187667-e-istoria-ton-ellenikon-siderodromon-8>, [Πρόσβαση: 11-08-2022]

Ημερησία (06-12-2020). *Στενά Νέστον: Ο δρόμος που χάραξε στα άγρια βουνά ο γιος του ωκεανού, Ένα τοπίο μοναδικής ομορφιάς, μνημείο της φύσης, χαρακτηρισμένο ως « Αισθητικό Δάσος» με πλούσια βλάστηση και σπάνια πουλιά, περιμένει όποιον αποφασίσει να ανακαλύψει τα μυστικά του.* [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: https://www.imerisia.gr/travel/227_stena-nestoy-o-dromos-poy-haraxe-sta-agria-boyna-o-gios-toy-okeanoy, [Πρόσβαση: 17-03-2022]

ΚΑΛΥΒΙΑ Αγρινίου (2022). *Εφορεία Αρχαιοτήτων Αιτ/νίας: Ημέρες Πολιτιστικής Κληρονομιάς*, [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο : < URL : <https://www.kalyvia.gr/2-uncategorised/2893-2021-09-28-09-17-10>, [Πρόσβαση: 04-09-2022]

Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων ΗΣΑΠ, <https://www.museum-synt-isap.g>

Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, <https://thessalyrailways.gr/>

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ηλείας (2022). *Προφίλ Νομαρχίας*, [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο : < URL: https://www.pde.org.gr/ilia/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=80, [Πρόσβαση: 09-07-2022]

Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, www.ose.gr,

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, <https://www.pde.gov.gr/>

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας(28-08-2019). *Πολυχώρος εκδηλώσεων ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Πύργου-Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ « Δυτική Ελλάδα 2014-2020» η λειτουργική αποκατάσταση του διατηρητέου κτιρίου.* [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <https://www.pde.gov.gr/gr/enimerosi/deltia-typou/item/12222-polychoros-ekdiloseon-o-sidirodromikos-stathmos-purgoy-xrimatodoteitai-apo-to-pep-dytiki-ellada-20142020-i-leitoyrgiki-apokatastasi-toy-diatiriteoy-ktirioy.html>, [Πρόσβαση: 09-07-2022]

Περιφέρεια Θεσσαλίας, <http://www.thessaly.gov.gr/>

Σ.Ε.Π. ΤΡΑΙΝΟΣΕ news(11-03-2021). *Τοπική και τουριστική η γραμμή Τιθορέα- Λειανοκλάδι με απόφαση του ΟΣΕ*, [διαδικτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <https://septrainose.gr/article/3342>, [Πρόσβαση: 21-05-2022]

Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, <https://sfs.gr/>

ΤΡΑΙΝΟΣΕ <https://www.trainose.gr>

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων.(07-06-2013), Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Άρθρο 06: *Ειδικές- Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*. Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=5145>, [Πρόσβαση: 01-05-2022].

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (07-06-2013). Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Άρθρο 06: Ειδικές- Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού, [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.opengov.gr/minenv/?p=5145>, [Πρόσβαση: 06-08-2022]

Υπουργείο Τουρισμού Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (14-12-2021), 14/12/2021- Β. Κικίλιας : *Με τους Οργανισμούς Διαχείρισης και Προώθησης Προορισμού και την οργανωμένη ανάπτυξη του τουρισμού ευεξίας, δίνουμε ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη και ενισχύουμε την εικόνα της χώρας*, [διαδίκτυο (online)], Διαθέσιμο στο: < URL: <http://www.gnto.gov.gr/el/14122021-%CE%B2-%CE%BA%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CF%82-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%87%CE%B5%CE%AF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%8E%CE%B8%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CF%89%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B7>, [Πρόσβαση: 01-05-2022]

Υπουργείο Τουρισμού και Αθλητισμού(2012). *Μουσείο Σιδηροδρόμων Δήμου Καλαμάτας*, [διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL: http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3499, [Πρόσβαση: 10-05-2022]

Discover Kalavrita, <https://discoverkalavrita.gr/>

European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/>

European Federation of Museum and Tourist Railways, <https://www.fedecrail.org/>

HELLENIC TRAIN, <https://www.hellenictrain.gr/>

INSETE Intelligence (2019), *Περιφέρεια Θεσσαλίας, Ετήσια έκθεση ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του τουρισμού για το έτος 2018*, μελέτη στο πλαίσιο της Πράξης « Δράσεις πρόγνωσης και παρακολούθησης μεταβολών του Τουριστικού Τομέα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της διαρθρωτικής προσαρμογής του» , Επιχειρησιακό Πρόγραμμα “Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014-2020”

Odontotos rack railway, <https://www.odontotos.com/>

RAILEUROPE, <https://www.raileurope.com/>

SETE(2021).*Σχολιασμός και προτάσεις ΣΕΤΕ επί του Σχεδίου Νόμου του Υπουργείου Τουρισμού « Οργανισμοί Διαχείρισης και Προώθησης Προορισμού, Ιαματικές Πηγές Ελλάδας, Ναυάγιο Ζακύνθου, διατάξεις για τα τουριστικά γραφεία, τις τουριστικές επιχειρήσεις και τα τουριστικά καταλύματα και άλλες ρυθμίσεις για την τουριστική ανάπτυξη»*,[διαδικτυο (online)] Διαθέσιμο στο: < URL:

<https://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/theseis-sete/2021/sholiasmos-kai-protaseis-sete-epi-tou-shediou-nomou-tou-upourgeiou-tourismoy/> [Πρόσβαση: 02-05-2022].

TRENTALIA, www.trenitalia.com