



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ - ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία:
«Ενσωμάτωση των Σιδηροδρομικών Σταθμών Λαμίας και Λειανοκλαδίου στον
Αστικό Ιστό»



Τσαούση Βασιλική

Επιβλέπων Καθηγητής: Άγγελος Σιόλας

Αθήνα, Ιανουάριος 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο:Εισαγωγή	6
1.1.Αντικείμενο της Διπλωματικής-Στόχος	7
1.2.Μεθοδολογία εκπόνησης της Διπλωματικής Άσκησης	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο:Καταγραφή Υφιστάμενης Κατάστασης	9
2.1.Γενικά Χαρακτηριστικά Νομού Φθιώτιδας	10
2.2.Προστατευόμενες Περιοχές	11
2.2.1.Θεσμικό Πλαίσιο	11
2.2.2.Ευαίσθητες Περιοχές στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	12
2.3.Ο Δήμος Λαμιέων	15
2.3.1.Γενικά Χαρακτηριστικά	15
2.3.2.Χωροθέτηση Δήμου Λαμιέων	18
2.3.3.Ιστορική Αναδρομή	19
2.3.4.Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι	20
2.4.Κοινωνικά Στοιχεία	22
2.4.1.Πληθυσμιακά Στοιχεία	22
2.4.2.Οικονομική Φυσιογνωμία Δήμου Λαμιέων	28
2.4.3.Ο Τουρισμός στο Δήμο Λαμιέων	31
2.4.4.Κλιματολογικά-Μετεωρολογικά Στοιχεία	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο:Πολεοδομική Οργάνωση της Πόλης της Λαμίας	36
3.1.Γενικά	37
3.2.Η Πολεοδομική Εξέλιξη της πόλης	37
3.3.Το Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο-Όροι Δόμησης	40
3.4.Πολεοδομική Οργάνωση	40
3.5.Χρήσεις Γης (Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης)	42
3.6.Προσβασιμότητα-Σύνδεση με Αστικό Συγκοινωνιακό Δίκτυο	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο:Σιδηροδρομική Υποδομή	53
4.1.Ιστορική Εξέλιξη των Σιδηρόδρομων στην Ελλάδα	54
4.2.Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Χώρας	55
4.3.Ο Λαμιακός Σιδηρόδρομος	58
4.4.Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου	61
4.5.Σιδηροδρομικός και Αστικός Ιστός-Παραδείγματα	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο:Καταγραφή και Αξιολόγηση Δεδομένων	65
5.1.Χαρακτηριστικά των υπό εξέταση Σιδηροδρομικών Σταθμών.....	66
5.1.1.Η Θέση.....	67
5.1.2.Η Σημερινή κατάσταση των Σιδηροδρομικών Σταθμών	68
5.2.Υφιστάμενες Χρήσεις Γης γειτονικά των Σιδηροδρομικών Σταθμών.....	70
5.3.Επιβατική Κίνηση.....	71
5.4.Ορθολογική Διαχείριση της Κυκλοφορίας στο εσωτερικό του Δήμου.....	95
5.5.Το Εφικτό Ανακατανομής των Μετακινήσεων στα Διάφορα Μέσα	97
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο:Προτάσεις Επίλυσης Προβλημάτων.....	99
6.1. Προτάσεις Επίλυσης Προβλημάτων	100
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	103
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	105

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η περιγραφή της πόλης της Λαμίας και της προοπτικής ανάπτυξης και εξέλιξης αυτής λόγω της ενσωμάτωσης των δύο Σιδηροδρομικών Σταθμών που την πλαισιώνουν, της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου. Επειδή βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη η κατασκευή των νέων Σιδηροδρομικών Γραμμών Υψηλών Ταχυτήτων που περιλαμβάνουν και το Σταθμό Λειανοκλαδίου είναι πρόβλεψη να γίνουν κάποια επιπλέον έργα που θα ομαλοποιήσουν τη συνδεσιμότητα των δύο Σ.Σ. με το κέντρο της πόλης.

Αρχικά γίνεται καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (χωροθέτηση δήμου, ιστορική αναδρομή, κλπ.) και των κοινωνικών στοιχείων (δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.) του Δήμου Λαμιέων. Γίνεται εκτενής αναφορά στην πολεοδομική εξέλιξη και οργάνωση της πόλης, στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο και στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, αλλά και στην προσβασιμότητα του Δήμου με διάφορα μέσα μεταφοράς.

Στη συνέχεια γίνεται σύντομη αναφορά της Σιδηροδρομικής Υποδομής στην Ελλάδα και αναλυτική περιγραφή της εξέλιξης και της υπάρχουσας κατάστασης των δύο Σιδηροδρομικών Σταθμών. Επίσης γίνεται αναφορά σε ευρωπαϊκούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς και σύγκριση αυτών με τους τοπικούς σταθμούς της πόλης.

Εν συνεχεία γίνεται καταγραφή και αξιολόγηση των δεδομένων. Μελετάται η κίνηση των επιβατών από το Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου προς διάφορους προορισμούς, καθώς και τα προβλήματα που υπάρχουν στις μετακινήσεις από και προς τους δύο αυτούς σιδηροδρομικούς σταθμούς με σκοπό να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την υπάρχουσα κατάσταση στην περιοχή μελέτης.

Τέλος παραθέτονται προτάσεις που θα διευκολύνουν τη συνδεσιμότητα των Σταθμών Λαμίας και Λειανοκλαδίου με το κέντρο της πόλης που θα έχει ως αποτέλεσμα την εξυπηρέτηση των πολιτών.

ABSTRACT

The subject of this thesis is to describe the city of Lamia and the prospect of growth and development of this due to the incorporation of two railway stations that surround it , Lamia and Lianokladi . Because it is still ongoing construction of the new High Speed Rail Line that include the Station Lianokladi is appropriate to make some additional projects that will normalize the connectivity of the two SS with the city center.

Initially we record the current status (location municipality , history , etc.) and social data (demographic characteristics , etc.) of the Municipality of Lamia. Extensive reference to urban development and organization of the city , the existing institutional framework and statutory land use and accessibility of the municipality by various means of transport.

Then , a brief mention of Railway Infrastructure in Greece and detailed description of the evolution and current situation of two railway stations . Also refer to European Railway and compared these with local stations.

Subsequently done recording and evaluation of data . Studied the movement of passengers from the railway station of Lamia and Lianokladi to various destinations , and the problems that exist on movements to and from these two stations in order to draw conclusions about the current situation in the study area.

Finally forth proposals that would facilitate connectivity Stations Lamia Lianokladi the city center which will result in the service of citizens .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

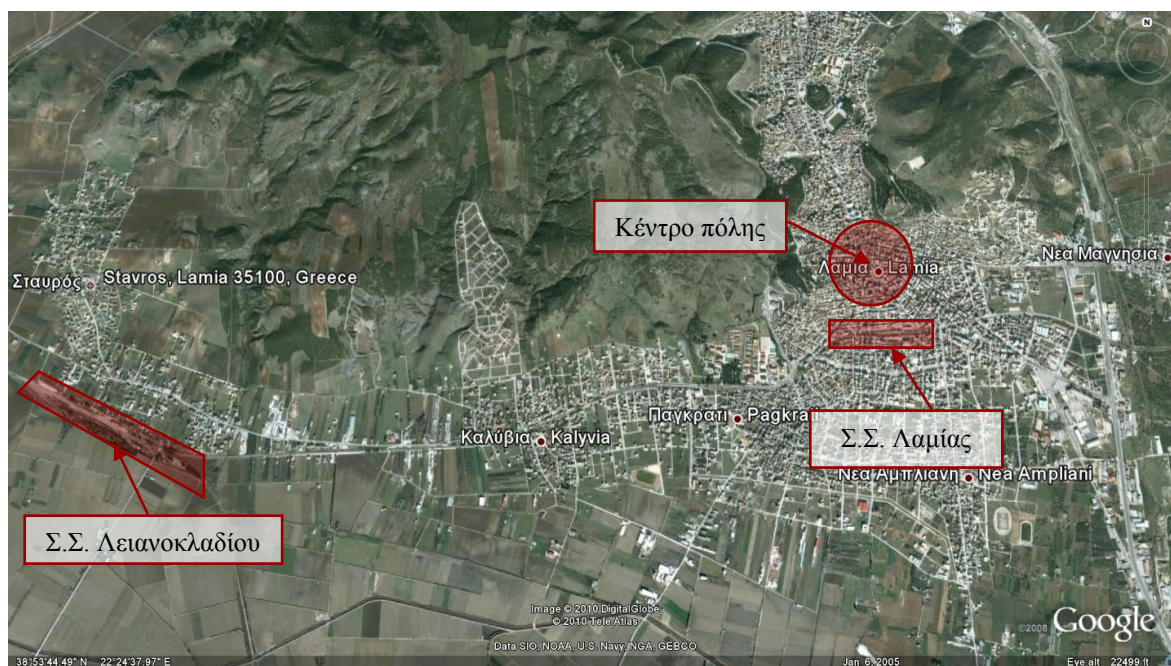
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ - ΣΤΟΧΟΣ

Η παρούσα διπλωματική άσκηση αφορά τις αλλαγές στις χρήσεις γης στο άμεσο γειτονικό περιβάλλον των σιδηροδρομικών σταθμών της πόλης της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου του Δημοτικού Διαμερίσματος (Δ.Δ.) Σταυρού (Εικ. 1) έτσι ώστε να ενσωματωθούν οι δύο αυτοί σιδηροδρομικοί Σταθμοί στον αστικό ιστό της πόλης της Λαμίας. Πιο συγκεκριμένα θα γίνει μια καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης γενικά για το Νομό Φθιώτιδας και κυρίως για την πόλη της Λαμίας σε ό,τι αφορά κοινωνικοοικονομικά στοιχεία, ιστορικά, χωροθέτηση Δήμου, πολεοδομική οργάνωση κλπ., έτσι ώστε να έχουμε μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα για την περιοχή διπλωματική άσκησης.

Θα μελετηθεί η κίνηση των επιβατών από το Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου προς διάφορους προορισμούς, καθώς και τα προβλήματα που υπάρχουν στις μετακινήσεις από και προς τους δύο αυτούς σιδηροδρομικούς σταθμούς με σκοπό να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την υπάρχουσα κατάσταση στην περιοχή διπλωματική άσκησης.

Στόχος της διπλωματική άσκησης είναι να συνδυαστούν όλα τα παραπάνω στοιχεία εξαγοντας χρήσιμα συμπεράσματα και να προταθούν, εν συνεχεία, μελλοντικές εφικτές παρεμβάσεις (στα όρια του πραγματοποιήσιμου και όχι του ουτοπικού), οι οποίες να μπορούν να βελτιώσουν και να διευκολύνουν τη μετακίνηση των επιβατών των Σιδηροδρομικών Σταθμών της πόλης της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου έτσι ώστε να



Εικόνα 1. Η χωροταξική διάταξη των δύο Σιδηροδρομικών Σταθμών, Λαμίας και Λειανοκλαδίου σε σχέση με το κέντρο της πόλης.
Πηγή: Google earth.

ενσωματωθούν στην καθημερινότητα της πόλης. Να συνδέονται δηλαδή οι δύο αυτοί Σταθμοί με το κέντρο της Λαμίας και οι κάτοικοι της πόλης να τους συμπεριλάβουν στην καθημερινότητά τους.

1.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Για την εκπόνηση της υπάρχουσας διπλωματικής υιοθετήθηκαν οι παρακάτω μέθοδοι και πραγματοποιήθηκαν τα ακόλουθα στάδια εργασίας.

α. Καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης

Για την καταγραφή της υφισταμένης κατάστασης έγιναν αρκετές επισκέψεις στους χώρους των σιδηροδρομικών σταθμών της πόλης της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου και ελήφθησαν στοιχεία που αφορούν τη μετακίνηση των επιβατών προς διάφορους προορισμούς. Η περιγραφή που θα ακολουθήσει στα επόμενα κεφάλαια βασίζεται κυρίως σε επιτόπιες καταγραφές χρήσεων γης και σε φωτογραφίες που ελήφθησαν στην περιοχή γύρω από τους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς.

Συνεπώς τα στοιχεία που θα παρατεθούν δίνουν μια πολύ καλή γενική εικόνα της υφισταμένης κατάστασης των Σιδηροδρομικών Σταθμών Λαμίας και Λειανοκλαδίου.

β. Συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών

Συγκεντρώθηκαν στοιχεία από διάφορες υπηρεσίες (Ο.Σ.Ε., Στατιστική Υπηρεσία, Ε.Μ.Υ., Δήμο Λαμιέων, Νομαρχία Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος κλπ.) που αφορούν μετακινήσεις επιβατών, μετεωρολογικά και στατιστικά δεδομένα της περιοχής, κοινωνικοοικονομικά στοιχεία, περιβαλλοντολογικά, βιβλιογραφικά δεδομένα, μελέτες και σχέδια που σχετίζονται με την υπό διπλωματική άσκηση περιοχή κ.α..

γ. Επεξεργασία δεδομένων

Έγινε αξιολόγηση των συλλεχθέντων στοιχείων και πληροφοριών και επεξεργασία αυτών σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα των επιτόπιων παρατηρήσεων από τις επισκέψεις μας στο χώρο των Σιδηροδρομικών Σταθμών Λαμίας και Λειανοκλαδίου.

δ. Σύνταξη διπλωματική άσκησης

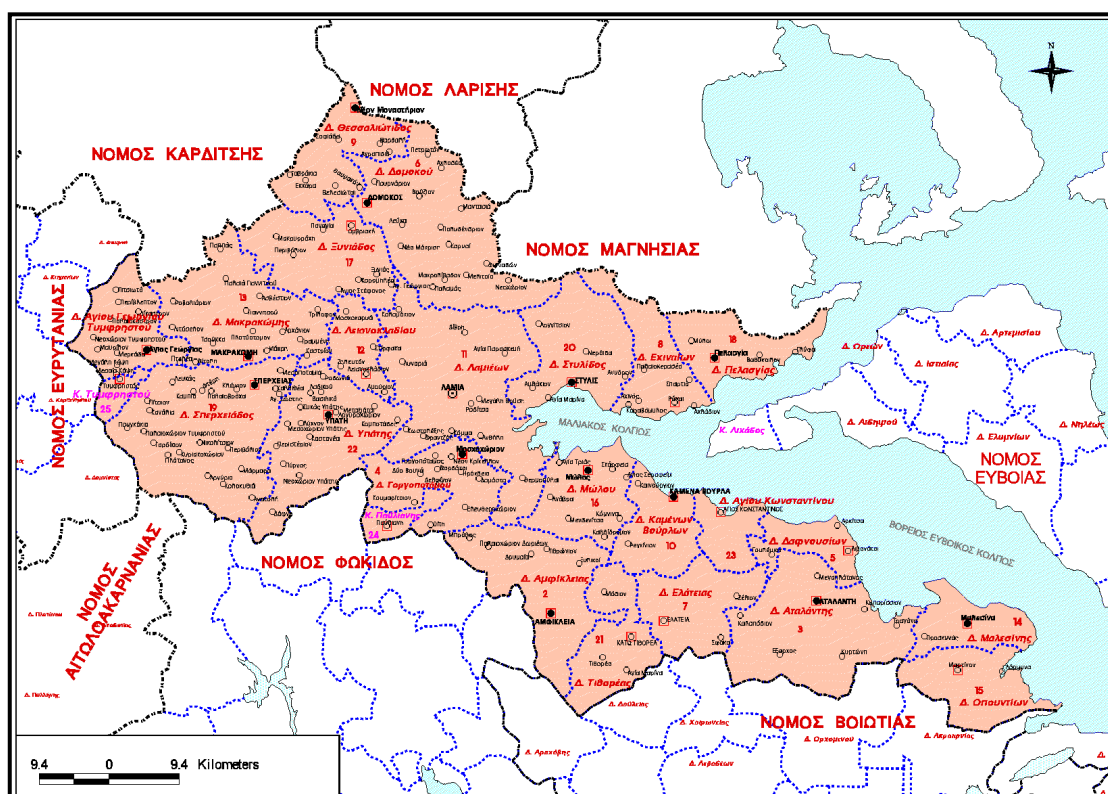
Με βάση τα παραπάνω διατυπώθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα προς επίλυση, καθορίστηκαν οι στόχοι της διπλωματική άσκησης, αναλύθηκαν οι βασικές ιδέες και οι άξονες σχεδιασμού, εκφράστηκαν λεπτομερειακές προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΟΜΟΥ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ

Ο Νομός Φθιώτιδας, με πρωτεύουσα τη Λαμία, βρίσκεται στην κεντρική Ελλάδα και αποτελεί το μεγαλύτερο νομό σε έκταση (4.736.751 στρ.) και το δεύτερο μεγαλύτερο σε πληθυσμό (178.771 κατ.) της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας η οποία έχει έδρα την πόλη της Λαμίας. Ανατολικά βρέχεται από τον βόρειο Ευβοϊκό και τον Μαλιακό κόλπο που εισχωρεί 25 km μέσα στη στεριά δημιουργώντας το πέταλο του Μαλιακού γνωστό για τα πολλαπλά οδικά ατυχήματα τα τελευταία χρόνια. Δυτικά συνορεύει με τον Ν. Ευρυτανίας, νοτιοδυτικά με τον Ν. Αιτωλοακαρνανίας, νότια με τον Ν. Φωκίδας και νοτιοανατολικά με τον Ν. Βοιωτίας. Στα βορειοδυτικά ο Ν. Φθιώτιδας συνορεύει με τον Ν. Καρδίτσας, στα βόρεια με τον Ν. Λαρίσης, ενώ στα βορειοανατολικά με το Ν. Μαγνησίας (Μάργαρης Β., 2000).



Χάρτης 1. Χάρτης προσανατολισμού του Νομού Φθιώτιδας.

Πηγή: <http://www.ypes.gr/kapodistrias/>

Μορφολογικά ο νομός είναι ορεινός (37,9%) και ημιορεινός (42,1%) με πλούσια δασοκάλυψη (22,5%) και κυριότερους ορεινούς όγκους την Οίτη, το Καλλίδρομο, το Χλωμό και τμήμα της Όθρυος. Ο νομός Φθιώτιδας είναι ένας κατ' εξοχήν ορεινός νομός καθώς η μόνη σημαντική πεδινή του έκταση (300 km²) είναι αυτή που σχηματίζεται εκατέρωθεν του ποταμού Σπερχειού που διασχίζει το νομό από τα δυτικά προς τ' ανατολικά, σε μήκος 80 km. Ο Σπερχειός εκβάλλει στον Μαλιακό

κόλπο που συνεχώς μικραίνει λόγω των άφθονων ιζημάτων του ποταμού που έχουν αλλάξει την οριογραμμή της ακτής τα τελευταία 3.000 χρόνια, με αποτέλεσμα τα στενά των Θερμοπυλών από ένα στενό πέρασμα μερικών δεκάδων μέτρων, να έχουν μεταβληθεί σε μια πλατιά πεδινή εύφορη έκταση.

Εκτός από ένα μικρό τμήμα πεδινής έκτασης γύρω από το ποτάμι του Κηφισού στη νότια πλευρά του νομού, πρέπει να σημειωθεί και το υψίπεδο του Δομοκού στη βόρεια πλευρά του νομού που έχει δημιουργηθεί σε υψόμετρο 500-600 m περίπου μετά την αποξήρανση της λίμνης Ξυνιάδας. Τα νερά του υψιπέδου κυλούν βόρεια προς την πλευρά της Θεσσαλίας.

Οι παραλίες του Νομού εκτείνονται σε μήκος 120 km και στην πλειονότητά τους είναι κατάλληλες για κολύμβηση, ενώ το δέλτα του Σπερχειού αποτελεί ιδανικό καταφύγιο για την ορνιθοπανίδα της περιοχής.

Το κλίμα της περιοχής σε ότι αφορά το πεδινό τμήμα του νομού χαρακτηρίζεται από ζεστό καλοκαίρι και αρκετά ψυχρό χειμώνα με μεγάλο εύρος θερμοκρασίας κατά την διάρκεια του χρόνου. Στα ορεινά του νομού, οι έντονες χιονοπτώσεις στη διάρκεια του χειμώνα φτάνουν στο σημείο να καθιστούν την πρόσβαση σ' αυτά εξαιρετικά δύσκολη, αν όχι αδύνατη.

Γενικά το κλίμα του Ν. Φθιώτιδας στις ορεινές περιοχές παρουσιάζει έντονα τα χαρακτηριστικά του ορεινού κλίματος, μέσα στη ζώνη των ηπειρωτικών μεσογειακών κλιμάτων. Οι θερμοκρασίες καθιστούν το περιβάλλον ιδιαίτερα ψυχρό για περίοδο 8 - 9 μηνών, με ευχάριστες θερινές θερμοκρασίες από Μάιο – Αύγουστο. Στις πεδινές περιοχές το κλίμα είναι ιδιαίτερα θερμό τους θερινούς μήνες (Ν. Φθιώτιδας, 1998).

2.2. ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

2.2.1. Θεσμικό πλαίσιο

Το θεσμικό καθεστώς από το οποίο υπαγορεύονται οι αρχές προστασίας των βιοτόπων καθώς και των ειδών πανίδας, περιλαμβάνει τη Σύμβαση Ramsar για τους υγρότοπους διεθνούς σημασίας, τις Συμβάσεις Βόννης και Βέρνης για τη Διατήρηση των Αποδημητικών Πτηνών και τη Διατήρηση της Άγριας Ζωής και του Φυσικού Περιβάλλοντος της Ευρώπης αντίστοιχα, την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ για τη διατήρηση όλων των ειδών πτηνών που ζουν εκ φύσεως σε άγρια κατάσταση, την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για την προστασία της βιολογικής ποικιλομορφίας μέσω της διατήρησης

των φυσικών οικοτόπων και της άγριας χλωρίδας και πανίδας και τον Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160Α, 18/10/86), για την προστασία του περιβάλλοντος.

Σύμβαση Ramsar

Πρόκειται για τη “Συμφωνία επί των Διεθνούς Ενδιαφέροντος Υγροτόπων” που υπογράφηκε το 1971, στο Ramsar του Ιράν και κυρώθηκε στην Ελλάδα το 1974 (με το Ν.Δ. 191/1974 – ΦΕΚ 350/ΤΑ /20-11-1974), σύμφωνα με την οποία εκτός των άλλων υποχρεώσεων θα πρέπει το ελληνικό κράτος να ευνοήσει τη διατήρηση των υγροτόπων και των υδρόβιων πτηνών με την αρμονία ζωνών ειδικής προστασίας εντός των υγροτόπων.

Συμβάσεις Βόννης και Βέρνης

Η σύμβαση Βόννης αναφέρεται στη Διατήρηση των Αποδημητικών Πτηνών και δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα σε σημαντικό βαθμό (ούτε έχει κυρωθεί από την Ελλάδα). Η σύμβαση της Βέρνης που έχει προχωρήσει περισσότερο, αναφέρεται στη “Διατήρηση της Άγριας Ζωής και του Φυσικού Περιβάλλοντος της Ευρώπης” και κυρώθηκε στην Ελλάδα το 1983 (Ν.1335 ΦΕΚ 32/ΤΑ/14-3-1983).

Οδηγία 79/409/ΕΟΚ

Η Οδηγία αυτή αφορά “στη διατήρηση όλων των ειδών πτηνών που ζουν εκ φύσεως σε άγρια κατάσταση στο Ευρωπαϊκό έδαφος των κρατών μελών” και εναρμονίστηκε στη χώρα μας με την έκδοση της υπ’ αριθ. 414985/1985 (ΦΕΚ 757/ΤΒ/ 18-12-1985) Κοινής Υπουργικής Απόφασης.

Η Οδηγία 79/409 προβλέπει τη λήψη διαφόρων μέτρων για την προστασία – διατήρηση και την ορθολογική διαχείριση των άγριων πτηνών που απαντούν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, με την κατάταξή τους σε τρεις βασικές κατηγορίες: είδη σπάνια, απειλούμενα με εξαφάνιση ή ιδιαίτερα ευαίσθητα στις ανθρώπινες επεμβάσεις, είδη που μπορούν να ανεχθούν κάποιο βαθμό ελεγχόμενης εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένου και του κυνηγιού και είδη που έχουν διαφορετικές δυνατότητες και ικανότητες επιβίωσης στα διάφορα κράτη της Κοινότητας και χρειάζεται περαιτέρω έρευνα για το είδος της οποιασδήποτε εκμετάλλευσης ή διαχείρισής τους.

Οδηγία 92/43/ΕΟΚ

Βασικός στόχος της Οδηγίας 92/43 (αρθρ. 2) είναι “..η προστασία της βιολογικής ποικιλομορφίας μέσω της διατήρησης των φυσικών οικοτόπων, καθώς και της άγριας χλωρίδας και πανίδας στο ευρωπαϊκό έδαφος των κρατών μελών...”. Βασικό όργανο για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού αποτελεί η δημιουργία ενός διεθνούς δικτύου

προστατευομένων περιοχών γνωστού ως “Φύση 2000” (Natura 2000). Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται και σημαντικές περιοχές για την ορνιθοπανίδα (SPA) με βάση την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ. (ENVECO Α.Ε., 2007).

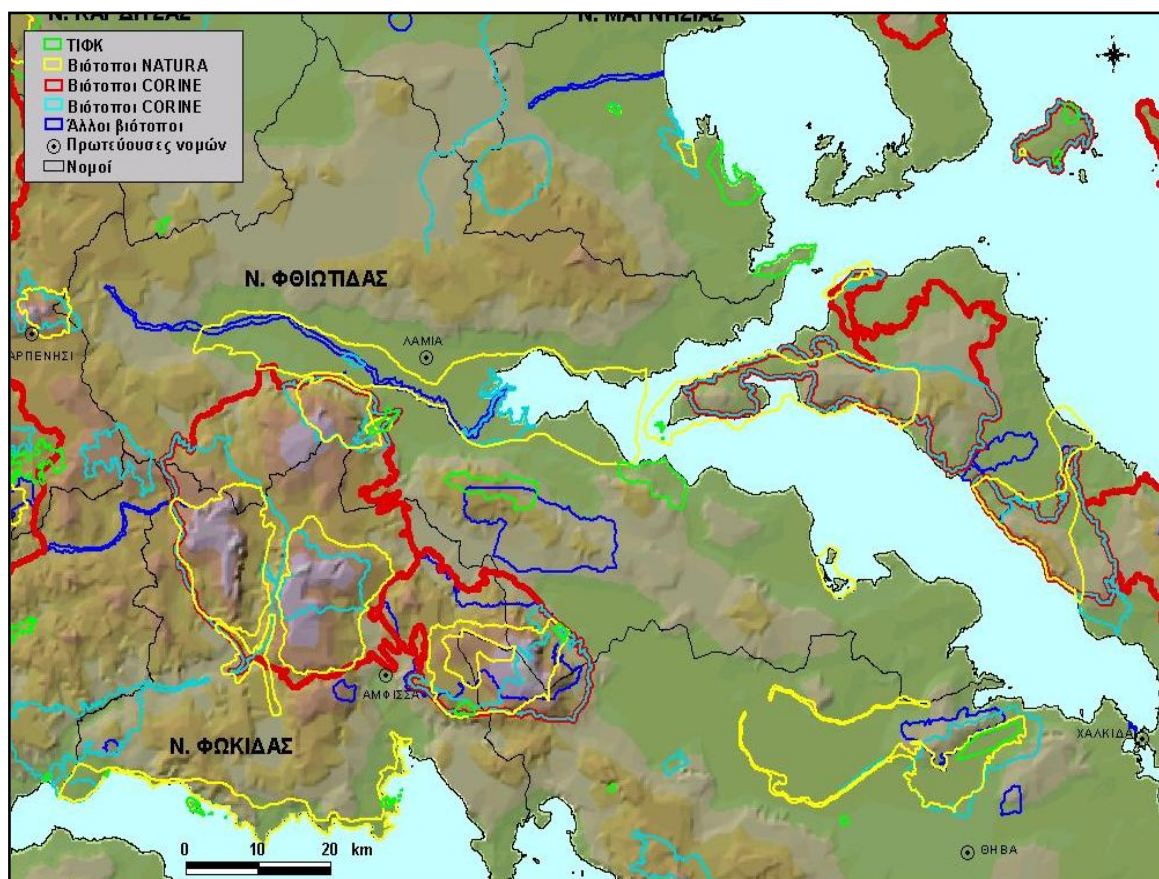
2.2.2. Ευαίσθητες περιοχές στην ευρύτερη περιοχή διπλωματική άσκησης

Η θέση της υπό διπλωματική άσκηση περιοχής ανήκει διοικητικά στο Δήμο Λαμιέων του Νομού Φθιώτιδας. Στον Πίνακα 1 και στο Χάρτη 2 παρουσιάζονται οι προστατευόμενες - οικολογικά ευαίσθητες περιοχές που βρίσκονται εντός των ορίων του Νομού Φθιώτιδος.

Πίνακας 1. Προστατευόμενες – Οικολογικά ευαίσθητες περιοχές στο Νομό Φθιώτιδας.
Πηγή: ENVECO Α.Ε., 2007.

Όνομα Τύπου	Κωδικός
Αισθητικό δάσος Τιθορέας	ΑΤ2011110
Ανω Σπερχειός	ΑΓ0020014
Δάσος Τιθορέας	ΑΓ0030005
Δέλτα Σπερχειού	ΑΓ0010047
ΕΘΝΙΚΟΣ ΔΡΥΜΟΣ ΟΙΤΗΣ	GR2440004
Εθνικός Δρυμός Όρους Οίτη	ΑΓ0020015
ΕΘΝΙΚΟΣ ΔΡΥΜΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ	GR2410002
ΚΟΙΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΚΒΟΛΕΣ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ - ΜΑΛΙΑΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	GR2440002
ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ - ΕΘΝΙΚΟΣ ΔΡΥΜΟΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ - ΔΑΣΟΣ ΤΙΘΟΡΕΑΣ	GR2450005
Όρη Γκιώνα, Οίτη και Βαρδούσια	ΑΓ0200048
Όρος Καλλίδρομο	ΑΒ2080160
Όρος Καλλίδρομο (Μενδενίτσα)	ΑΤ2011000
Περιοχή Αγίου Κωνσταντίνου-Καμένων Βούρλων	ΑΤ2011044
Περιοχή Μώλου - Ρεγκινίου - Καλλιδρόμου - Ανάβρας	ΑΤ9000001
Πηγές Κομποτάδες και Μεξιάτες	ΑΒ2080157
Ποταμός Σπερχειός	ΑΒ2090001
ΥΓΡΟΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	GR2440001
ΦΑΡΑΓΓΙ ΓΟΡΓΟΠΟΤΑΜΟΥ	GR2440003
Φαράγγι Γοργοποτάμου	ΑΓ0060063
Φαράγγι Γοργοπόταμου	ΑΤ2011008

Επεξήγηση Κωδικών	
ATXXXXXX	Τοπίο Ιδιαιτέρου Φυσικού Κάλλους (Βάση δεδομένων ΕΜΠ)
ABXXXXXX	Άλλοι βιότοποι (Βάση Δεδομένων ΕΜΠ)
GRXXXXX	Περιοχές Επιστημονικού καταλόγου Natura 2000
GRXXXXX*	Τόποι Κοινοτικού Ενδιαφέροντος (SCI – Sites of Community Importance)
GRXXXXX**	Ζώνες ειδικής διατήρησης (SPA – Special Protection Area) που προστατεύονται επίσης με την οδηγία 79/409.
GRXXXXX***	Τόποι Κοινοτικού Ενδιαφέροντος (SCI) που έχουν επίσης χαρακτηριστεί και ως SPA.
AGXXXXXX	Περιοχές που έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα Corine Biotopes



Χάρτης 2. Προστατευόμενες – Οικολογικά ευαίσθητες περιοχές στο Νομό Φθιώτιδος.
Πηγή: ENVECO A.E., 2007.

2.3. Ο ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ

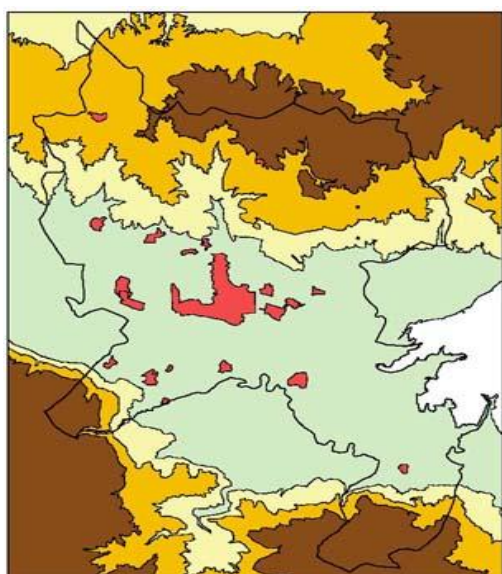
2.3.1. Γενικά χαρακτηριστικά

Ο Δήμος Λαμιέων αποτελεί έναν από τους 25 Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (23 Δήμοι και 2 Κοινότητες) που υπάγονται διοικητικά στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Φθιώτιδας.

Ο Δήμος προήλθε από τη διοικητική μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης του έτους 1997 με διεύρυνση της εδαφικής περιοχής του πρώην Δήμου Λαμιέων, που περιελάμβανε μόνο την πόλη της Λαμίας, ώστε να περιλάβει την άμεση και ευρύτερη περιοχή της πόλης όπως αυτή αναπτύσσεται προς όλες τις κατευθύνσεις και δημιουργεί το πολεοδομικό συγκρότημα Λαμίας και την ευρύτερη αστική περιοχή του. Ο Δήμος Λαμιέων απαρτίζεται από 13 Δημοτικά Διαμερίσματα, έχει έκταση 413.930 στρ. και συνολικό πληθυσμό 58.601 κατοίκους. (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, 2001). Ο πραγματικός όμως πληθυσμός του με βάση τα στοιχεία της Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης Αποχέτευσης Λαμίας (ΔΕΥΑΛ) εκτιμάται σε 75.000 κατοίκους.

Το ανάγλυφο του Δήμου είναι πεδινό κυρίως στο νότιο τμήμα του και έντονα ορεινό στο βόρειο-δυτικό και νότιο-ανατολικό τμήμα του. Η πόλη της Λαμίας αναπτύσσεται στους πρόποδες της Όθρυος μοιρασμένη ανάμεσα στις υπώρειες των λόφων, Αγίου Λουκά και Κάστρου, και την πεδινή έκταση του Σπερχειού.

Στο Χάρτη 3 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η κατανομή της έκτασης του διευρυμένου Δήμου Λαμιέων σε υψομετρικές ζώνες.



Υψομετρική Ζώνη	Εμβαδο (στρ.)	%
0 – 250 m	206.239	49.91 %
250 – 500 m	60.599	14.67 %
500 – 800 m	83.818	20.28 %
800 – 1.750 m	62.549	15.14 %
ΣΥΝΟΛΟ	413.205	100.00 %

Χάρτης 3. Υψομετρικές Ζώνες διευρυμένου Δήμου Λαμιέων.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.

Οι ζώνες αυτές σύμφωνα με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης θεωρούνται χαρακτηριστικές για τον καθορισμό των ζωνών «ορεινότητας» ή «πεδινότητας» στην περιοχή αυτή.

Από την κατανομή αυτή προκύπτει ότι:

- το 50% της έκτασης του Δήμου είναι στην πεδινή ζώνη (0-250 m υψόμετρο)
- το 15% στην ημι-ορεινή ζώνη (250-500 m υψόμετρο)
- το 20% στη μεταβατική ζώνη (500-800 m υψόμετρο) και
- το 15% στην υψηλή ορεινή ζώνη (>800 m υψόμετρο).

Το μεγαλύτερο υψόμετρο της έκτασης του Δήμου φθάνει τα 1.750 m

Τα εδάφη στα πεδινά είναι προσχωσιγενή από τις φερτές ύλες του Σπερχειού Ποταμού. Στις λοφώδεις περιοχές, το έδαφος είναι αυτόχθονο και προέρχεται από αποσάθρωση ασβεστολιθικών πετρωμάτων ή φλύσχη (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

Στο Χάρτη 4 της επόμενης σελίδας παρουσιάζεται ο νέος διευρυμένος Δήμος Λαμιέων με τα Δημοτικά Διαμερίσματα.



Χάρτης 4. Δήμος Λαμιέων – Δημοτικά Διαμερίσματα.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α΄ φάση, 2007.

2.3.2. Χωροθέτηση Δήμου Λαμιέων

Ο Δήμος Λαμιέων βρέχεται στα νότιο-ανατολικά από το Μαλιακό Κόλπο, μικρό κλειστό κόλπο που συνδέεται με το Αιγαίο Πέλαγος και το βόρειο Ευβοϊκό Κόλπο. Όλος ο παράκτιος χώρος στην περιοχή του Δήμου Λαμιέων, που αποτελεί το εσωτερικό τμήμα του Μαλιακού Κόλπου, καταλαμβάνεται από τις εκβολές του Σπερχειού Ποταμού.

Σε διαπεριφερειακό επίπεδο, η γεωγραφική του θέση είναι εξαιρετικά σημαντική δεδομένου ότι χωροθετείται σε κρίσιμο κεντρικό τμήμα του ηπειρωτικού χώρου της Ελλάδας, στο ιδιότυπο «πέραςμα» του Μαλιακού Κόλπου από τη Βόρεια Ελλάδα και τη Θεσσαλία στη Στερεά Ελλάδα και την Αττική. Συνορεύει άμεσα με τους Δήμους Δομοκού, Στυλίδας, Υπάτης, Λειανοκλαδίου, Γοργοποτάμου, Μώλου και Ξυνιάδος του Νομού Φθιώτιδας.

Η πόλη της Λαμίας σήμερα απέχει οδικά από τις διοικητικές έδρες και τις μεγαλύτερες πόλεις των υπολοίπων νομών της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας τις εξής χρόνο-αποστάσεις:

- Χαλκίδα, 1 ώρα και 30 λεπτά
- Λιβαδειά, Θήβα και Άμφισσα, 1 ώρα
- Καρπενήσι, 1 ώρα και 30 λεπτά

Από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη η Λαμία απέχει οδικά 2,5 ώρες και 3 ώρες αντίστοιχα, ενώ με το τρένο ποικίλει ο χρόνος ανάλογα με την αμαξοστοιχία που θα επιλέξει ο επιβάτης, ενδεικτικά με το ICE ο χρόνος είναι 1 ώρα και 50 λεπτά ενώ για Θεσσαλονίκη 2 ώρες και 30 λεπτά, ενώ με την απλή αμαξοστοιχία ο χρόνος Λαμία-Αθήνα είναι 2 ώρες και 50 λεπτά ενώ ο αντίστοιχος για Θεσσαλονίκη είναι 3 ώρες και 10 λεπτά σύμφωνα με τα δρομολόγια του ΟΣΕ.

Εντός κύκλου ακτίνας 100 χλμ. από την πόλη της Λαμίας συναντώνται οι παρακάτω πόλεις:

- Λάρισα, Βόλος, Καρδίτσα, Τρίκαλα της Περιφέρειας Θεσσαλίας
- Πάτρα, Αργίριο, Ναύπακτος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας
- Θήβα και οριακά Χαλκίδα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.

Ενώ εντός κύκλου ακτίνας 50 χλμ. από την πόλη της Λαμίας συναντώνται οι πόλεις:

- Καρπενήσι και
- Άμφισσα. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

2.3.3. Ιστορική αναδρομή

Η Λαμία είναι κτισμένη κλιμακωτά στις νότιες παρυφές της Όθρυος, ανάμεσα σε δύο λόφους: του Κάστρου στα ανατολικά και του Αγίου Λουκά στα δυτικά (Εικ. 2). Η στρατηγική της θέση στο σταυροδρόμι βόρειας, νότιας και κεντρικής Ελλάδας, σε σημείο – κλειδί για τον έλεγχο της κοιλάδας του Σπερχειού, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ιστορική της εξέλιξη και την μετέτρεψε αλλεπάλληλες φορές σε πεδίο συγκρούσεων των κατά καιρούς μεγάλων δυνάμεων.



Εικόνα 2. Άποψη της Λαμίας όπου διακρίνεται το Κάστρο της πόλης.

Σύμφωνα με την παράδοση η πόλη χτίστηκε από το Λάμιο (η Λάμιο), που ήταν γιος του Ηρακλή ή τη Λαμία, που ήταν θυγατέρα του Ποσειδώνα και βασίλισσα τις Τραχίνας. Ορθότερη μάλλον είναι η άποψη ότι η πόλη δεν πήρε το όνομά της από κάποιον ιδρυτή αλλά πρόκειται για αναγραμματισμό τις λέξης Μαλία, ονομασία που έφερε η γύρω περιοχή.

Η Λαμία κτίστηκε στο τέλος του 6^{ου} αιώνα π.Χ. και την κατείχαν οι Αχαιοί Φθιώτες μέχρι το 413 π.Χ., οπότε και την κατέλαβαν οι Μαλιείς. Το 344 π.Χ. η Λαμία τέθηκε υπό την Μακεδονική εξουσία και παρέμεινε υπ' αυτήν μέχρι το 302 π.Χ., οπότε ο Δημήτριος ο Πολιορκητής την ανακήρυξε ανεξάρτητη και το έθνος των Μαλιέων ελεύθερο, γι' αυτό και προς τιμήν του η πόλη εξέδωσε νομίσματα.

Στα 190 π.Χ., μετά από αλλεπάλληλες συγκρούσεις μεταξύ Ρωμαίων και Μακεδόνων, από την μια μεριά, και Αιτωλών και Μαλιέων, από την άλλη, στην πεδιάδα του Σπερχειού, και μετά από πείσμονα πολιορκία της Ακρολαμίας, η Λαμία έπεσε στα χέρια του Ρωμαίου στρατηγού Μανίου Ακυλίου, ο οποίος την κατέστρεψε και οριστικά την υπέταξε. Κατά τη Βυζαντινή περίοδο η πόλη έγινε έδρα Επισκόπου και από το 869 μ.Χ. τη συναντούμε με το όνομα Ζητούνι.

Όταν οι Φράγκοι κατέλαβαν το Βυζάντιο, έδωσαν το Ζητούνι στο Τάγμα των Ναϊτών. Το 1337 μ.Χ. το Ζητούνι περιήλθε στον Βαγιαζήτ Α΄, έως το 1403 μ.Χ. Το 1414 την κατέλαβαν οριστικά οι Τούρκοι, στην κατοχή των οποίων παρέμεινε μέχρι το 1833, οπότε με τη Συνθήκη του Λονδίνου και την απελευθέρωση της Λαμίας παραδόθηκε στον ελληνικό στρατό.

Στην διάρκεια του 19^{ου} αιώνα η Λαμία αποτέλεσε σημαντικό εμπορικό κέντρο γνωρίζοντας ιδιαίτερη άνθηση. Το 1846 ιδρύθηκε το Γυμνάσιο της πόλης, ιδρύθηκε το Τουρκικό Προξενείο (1857-1881), Τελωνείο, Εθνική Τράπεζα (1858) και έγιναν πολλές δημόσιες υπηρεσίες. Ιδρύθηκαν τυπογραφεία, εξεδόθησαν εφημερίδες και βιβλία, ιδρύθηκαν σύλλογοι επαγγελματιών και επιστημόνων.

Στα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα η Λαμία παρουσιάζει επίσης εξαιρετική κίνηση λόγω της κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής. Η ανάπτυξη της πόλης δεν σταματά: δημιουργούνται μικρές βιομηχανίες, βιοτεχνικά κέντρα, τα οποία συμβάλλουν στην πληθυσμιακή και οικιστική της εξάπλωση. Το 1934 ιδρύθηκε η Παιδαγωγική Ακαδημία για να δώσει την σκυτάλη της στην ίδρυση Πανεπιστημίου Στερεάς και το 2007 στην ίδρυση Ανοικτού Πανεπιστημίου, δύο γεγονότα εξαιρετικά σημαντικά για την πνευματική ζωή της πόλης. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α΄ Φάση, 2007).

2.3.4. Μνημεία και Αρχαιολογικοί χώροι

α. Προϊστορικά – Κλασικά

Στο Δήμο Λαμίας υπάρχουν εννέα (9) αρχαιολογικοί χώροι που εντάσσονται χρονολογικά σε αυτή την περίοδο, εκ των οποίων οι πιο σημαντικοί βρίσκονται στο Δ.Δ. Θερμοπυλών, όπως είναι το μνημείο του Λεωνίδα αλλά και λείψανα τείχους κοντά στο ίδιο σημείο. Στο Δ.Δ. Σταυρού, το οποίο έχει ενσωματωθεί ουσιαστικά στο Δ.Δ. Λαμίας, βρίσκονται ερείπια αρχαίου τείχους όπως και νεκροταφείο θαλαμωτών ταφών. Οι υπόλοιποι αρχαιολογικοί χώροι αναφέρονται σε προϊστορικούς οικισμούς που τοποθετούνται στα υπόλοιπα Δ.Δ. του Δήμου Λαμιέων περιμετρικά αυτής.

β. Βυζαντινά και Μεταβυζαντινά

Ο μόνος αρχαιολογικός χώρος, που υπάρχει στο Δήμο Λαμίας και τοποθετείται χρονολογικά σε αυτή την περίοδο, είναι το Κάστρο – Ακρολαμία (ΦΕΚ 28/Α/26.2.1922, ΦΕΚ 389/Β/3.9.1963, ΦΕΚ 91/Β/19.3.1964), που δεσπόζει επιβλητικά στο ανατολικό τμήμα της Λαμίας και είναι ο πλέον γνωστός αρχαιολογικός χώρος στο Δημοτικό Διαμέρισμα.

γ. Νεότερα Μνημεία – Μεταγενέστερα του 1830

Έχουν καταγραφεί στο Δήμο Λαμιέων δεκαέξι (16) κτίσματα τα οποία έχουν ανεγερθεί από το 1830 και μετά. Μεταξύ αυτών είναι το Δικαστικό Μέγαρο, το κτίριο της Νομαρχίας (Εικ. 3), κτίριο ιδιοκτησίας Ιεράς Μητροπόλεως Φθιώτιδας στο οποίο διαμένει ο Μητροπολίτης Φθιώτιδας καθώς επίσης στεγάζει και μέρος των διοικητικών γραφείων της Μητρόπολης, το κτίριο Τραπέζης της Ελλάδος όπως επίσης και το πρώην Γυμνάσιο Αρρένων που θεμελιώθηκε από τον Όθωνα και υπήρξε το πρώτο Γυμνάσιο της πόλης .



Εικόνα 3. Αποψη της πλατείας Ελευθερίας, του Δήμου Λαμιέων, όπου διακρίνονται ο Μητροπολιτικός Ναός Ευαγγελισμού της Θεοτόκου, το Νομαρχιακό κατάστημα και η Περιφέρεια.

Παρόλα αυτά υπάρχουν και άλλα μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι οι οποίοι είναι προς διερεύνηση και θεσμοθέτηση καθεστώτος προστασίας με βάση το Ν.3028/2002, και αναφέρονται σε οικοδομικά λείψανα ή αρχαία νεκροταφεία καθώς και βυζαντινές εκκλησίες. Συγκεκριμένα στην περιοχή που μας ενδιαφέρει κοντά στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου και στη διασταύρωσή του με την Εθνική οδό Λαμίας Καρπενησίου εντοπίζεται εκτεταμένο μεσοβυζαντινό νεκροταφείο με πολυάριθμες ταφές, τμήματα του οποίου έχουν ερευνηθεί σε σωστικές ανασκαφές. Η ευρύτερη περιοχή έχει αρχαιολογικό ενδιαφέρον, δεδομένου μάλιστα ότι δεν έχει εντοπιστεί ο οικισμός στον οποίο ανήκε το νεκροταφείο.

2.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.4.1. Πληθυσμιακά στοιχεία

Η παράθεση των στατιστικών στοιχείων που ακολουθεί κρίθηκε απαραίτητη διεργασία προκειμένου να επισημανθεί η κοινωνική και οικονομική δομή της περιοχής διπλωματική άσκησης. Η αξιολόγηση των στατιστικών αυτών δεδομένων που συγκεντρώθηκαν κύρια από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ) θα μας οδηγήσει σε συμπεράσματα όσο αναφορά τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα των κατοίκων του διευρυμένου δήμου Λαμιέων. Το γεγονός αυτό μπορεί να επηρεάσει τις προτάσεις της παρούσας διπλωματική άσκησης αφού ο Σιδηροδρομικός Σταθμός της πόλης της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου θα εξυπηρετεί κύρια αυτούς. Λόγω του γεγονότος ότι η χωροθέτηση των πιο πάνω Σιδηροδρομικών Σταθμών εντάσσεται εντός των ορίων του Δήμου Λαμιέων, εύλογο είναι τα στοιχεία που θα παρατεθούν να αφορούν το συγκεκριμένο δήμο. Σημαντική ωστόσο κρίνεται και η αναφορά μας στην γενικότερη εικόνα του Νομού Φθιώτιδας, της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και στο σύνολο της

Πίνακας 2. Πληθυσμός, έκταση, πυκνότητα Δημοτικών Διαμερισμάτων Δήμου Λαμιέων.

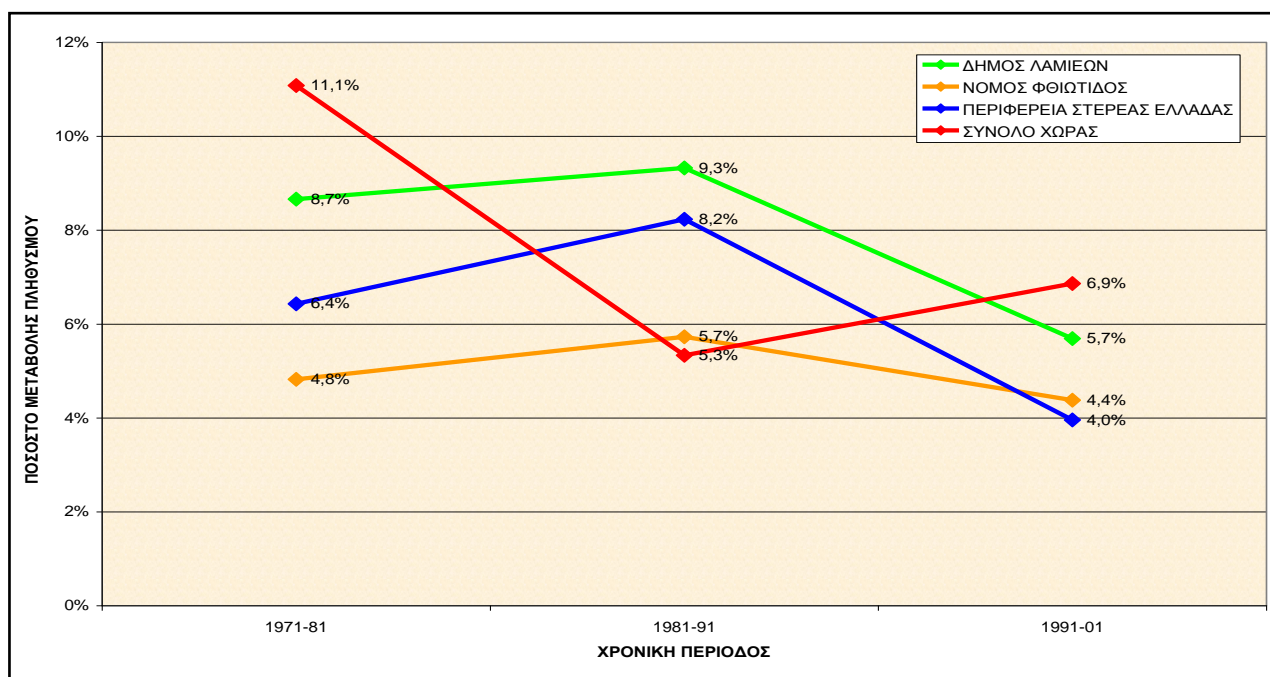
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Χώρας.

A/A	Χώρος	Πληθυσμός 2001	Έκταση (στρ.)	Πυκνότητα (κατ./ha)	Κατανομή πληθυσμού 2001	Κατανομή έκτασης
01	Δ.Δ. Λαμιέων	46.406	55.730	8,33	79%	13%
02	Δ.Δ. Αγίας Παρασκευής	1.012	58.811	0,17	2%	14%
03	Δ.Δ. Ανθήλης	1.475	50.683	0,29	3%	12%
04	Δ.Δ. Δίβρης	302	48.670	0,06	1%	12%
05	Δ.Δ. Θερμοπυλών	565	37.038	0,15	1%	9%
06	Δ.Δ. Καλαμακίου	316	42.190	0,07	1%	10%
07	Δ.Δ. Κόμματος	710	8.948	0,79	1%	2%
08	Δ.Δ. Κωσταλέξη	753	11.510	0,65	1%	3%
09	Δ.Δ. Λυγαριάς	807	32.980	0,24	1%	8%
10	Δ.Δ. Μεγάλης Βρύσης	890	19.828	0,45	2%	5%
11	Δ.Δ. Ροδίτσης	2.632	14.307	1,84	4%	3%
12	Δ.Δ. Σταυρού	2.090	12.915	1,62	4%	3%
13	Δ.Δ. Φραντζή	643	20.320	0,32	1%	5%
	ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ	58.601	413.931	1,42	100%	100%
ΘΕΣΗ ΔΗΜΟΥ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ						
	ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	178.771	4.736.751	0,38	33%	9%
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	653.015	15.217.525	0,43	9%	3%

Το Δημοτικό Διαμέρισμα της πόλης της Λαμίας (Δ.Δ. Λαμιέων) συγκεντρώνει το 79% του πληθυσμού και έχει πυκνότητα κατοίκησης μεγαλύτερο των 833 κατοίκων ανά km², ενώ ο οικισμός της Λαμίας, που αποτελεί τον πυρήνα της πόλης, αριθμεί πληθυσμό 46.406 κατοίκους το 2001 κατά την ΕΣΥΕ. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά μεγέθη κατατάσσουν το Δήμο στους πυκνοκατοικημένους αστικούς Δήμους της χώρας.

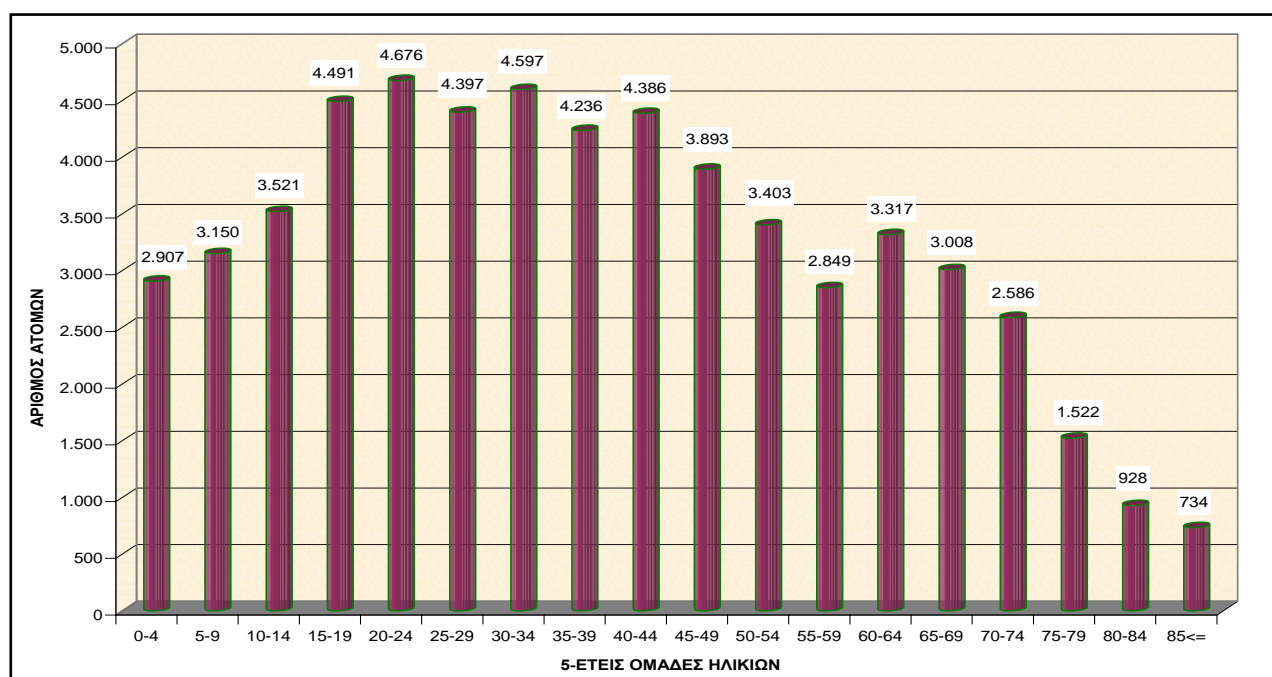
Στο Διάγραμμα 1 παρατηρούμε τα ποσοστά μεταβολής του πληθυσμού σε τρεις χρονικές περιόδους (απογραφή 1981, 1991, 2001) για το Δήμο Λαμιέων, το Νομό Φθιώτιδας, την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας και για το σύνολο της Χώρας. Από το διάγραμμα αυτό, παρατηρούμε ότι ο Δήμος Λαμιέων παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό μεταβολής του πληθυσμού (9,3%) τη δεκαετία 1981-1991, σε σχέση με τη Νομαρχία, την Περιφέρεια και το σύνολο της Χώρας, ενώ τη δεκαετία 1991-2001 το ποσοστό μεταβολής του πληθυσμού του Δήμου (5,7%) είναι μεγαλύτερο από το ποσοστό μεταβολής του Νομού και της Περιφέρειας αλλά μικρότερο στο σύνολο της Χώρας.



Διάγραμμα 1. Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, σύνολο Χώρας.
 Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

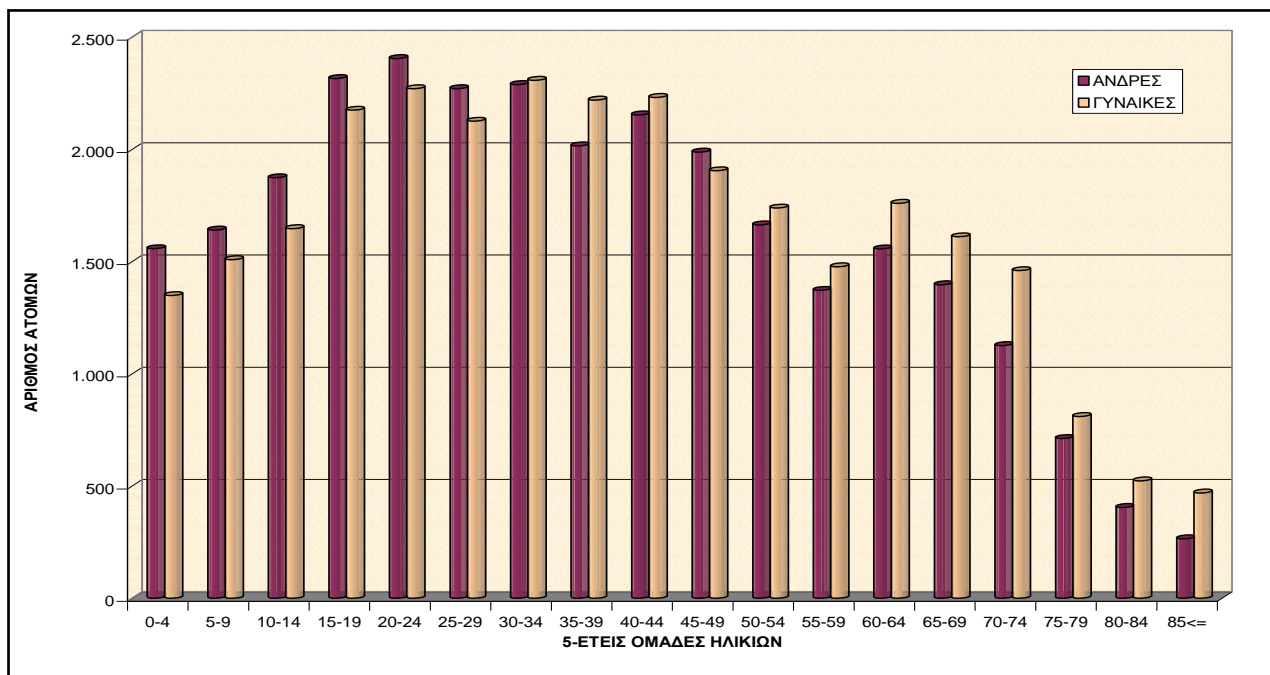
Η ηλικιακή σύνθεση των κατοίκων του Δήμου Λαμιέων εμφανίζει καμπύλη η οποία παρουσιάζει μέγιστη τιμή στην ηλικία των 20-24 ετών, όπου ανήκει το 7,98% του

συνολικού πληθυσμού. Τα παιδιά ηλικίας μέχρι 10 ετών αποτελούν σχεδόν το 10,34% του πληθυσμού ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά είναι για την ηλικία 10-20 ετών 13,67%, 20-30 ετών 15,48%, 30-40 ετών 15,07%, 40-50 ετών 14,12% και 50-60 ετών 10,67%. Τα άτομα ηλικίας άνω των 60 ετών αποτελούν το 20,64% του συνολικού πληθυσμού (Διαγρ. 2, Πιν. 3). Όσο αναφορά την οικογενειακή κατάσταση το 46,27% των ατόμων άνω των 30 ετών είναι έγγαμοι. Όσο αφορά την καταμέτρηση του πληθυσμού με βάση το φύλο, διαφαίνεται ότι υπάρχει μια μικρή υπεροχή των γυναικών (50,5%) έναντι των ανδρών (49,5%) (Διαγρ. 3, Πιν. 3). Η ηλικιακή κατανομή ωστόσο είναι και των δυο φύλων εμφανίζεται πανομοιότυπη. Υψηλή συμμετοχή καταλαμβάνουν οι νέοι όλων των ηλικιών με την ομάδα των 20-24 να παρουσιάζει μια ελαφρά υπεροχή. Σημαντική ωστόσο είναι και η παρουσία ατόμων μέσης ηλικίας, καθώς και ηλικιωμένων, η εκπροσώπηση των οποίων μειώνεται με την αύξηση της ηλικίας τους. Γενικότερα θα λέγαμε ότι ο Δήμος Λαμιέων χαρακτηρίζεται από μια υγιή πληθυσμιακή πυραμίδα.



Διάγραμμα 2. Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Λαμιέων κατά ομάδες ηλικιών (απογραφή 2001).

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.



Διάγραμμα 3. Μόνιμος πληθυσμός ανδρών και γυναικών του Δήμου Λαμιέων κατά ομάδες ηλικιών (απογραφή 2001).

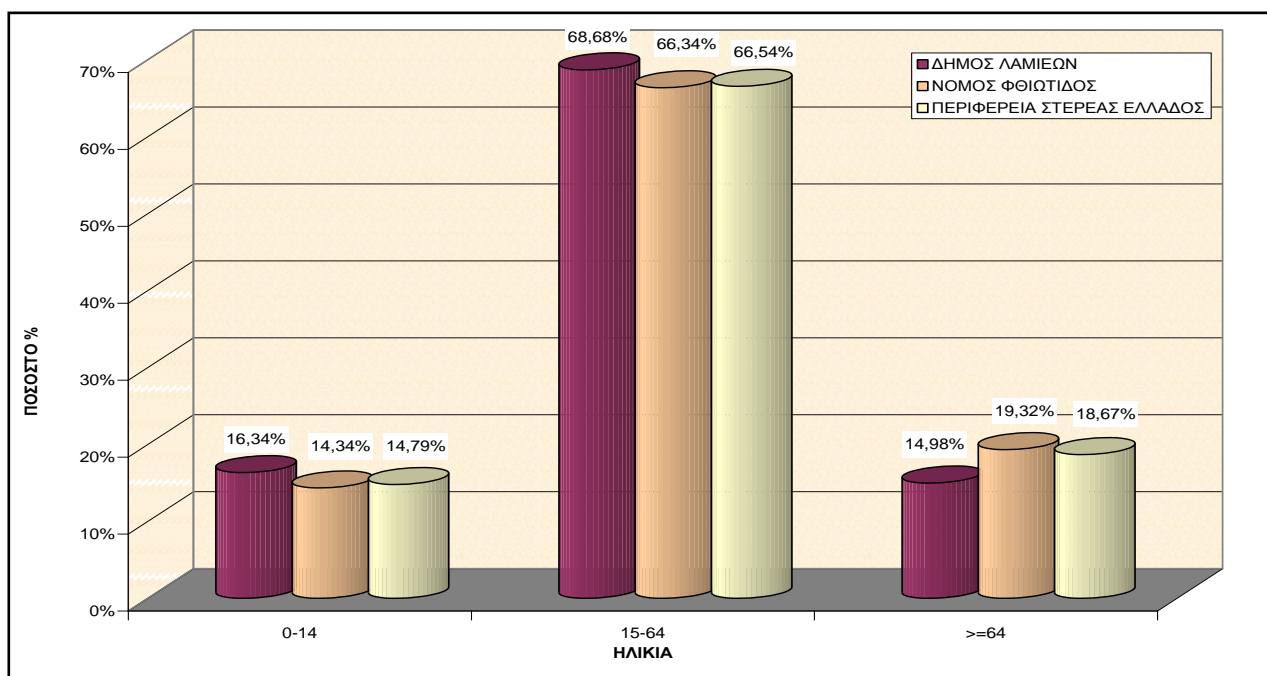
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Πίνακας 3. Σύνθεση πληθυσμού Δήμου Λαμιέων κατά φύλο και ηλικία (απογραφή 2001).

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Ηλικίες	Ανδρες	Γυναίκες	Σύνολο	Ποσοστό
0-4	1.558	1.349	2.907	4,96%
5-9	1.641	1.509	3.150	5,38%
10-14	1.874	1.647	3.521	6,01%
15-19	2.316	2.175	4.491	7,66%
20-24	2.405	2.271	4.676	7,98%
25-29	2.271	2.126	4.397	7,50%
30-34	2.289	2.308	4.597	7,84%
35-39	2.016	2.220	4.236	7,23%
40-44	2.154	2.232	4.386	7,48%
45-49	1.988	1.905	3.893	6,64%
50-54	1.664	1.739	3.403	5,81%
55-59	1.372	1.477	2.849	4,86%
60-64	1.557	1.760	3.317	5,66%
65-69	1.397	1.611	3.008	5,13%
70-74	1.126	1.460	2.586	4,41%
75-79	712	810	1.522	2,60%
80-84	405	523	928	1,58%
85<=	265	469	734	1,25%
Σύνολο	29.010	29.591	58.601	
Ποσοστό	49,5%	50,5%	100%	100%

Λαμβάνοντας υπόψη την ηλικιακή σύνθεση του Νομού Φθιώτιδας και της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και συγκρίνοντάς την με την αντίστοιχη του Δήμου Λαμιέων εξάγουμε τα πιο κάτω συμπεράσματα. Οι παραγωγικές ηλικίες (15-65) συμμετέχουν κατά το ίδιο περίπου ποσοστό στον πληθυσμό των εκάστοτε περιοχών με μια μικρή υπεροχή στο Δήμο Λαμιέων (68,68%) έναντι της Νομαρχίας (66,34%) και της Περιφέρειας (66,54%). Στην ομάδα των νεότερων ηλικιών (0-14) ο Δήμος Λαμιέων υπερέρχει και πάλι περίπου 2 ποσοστιαίες μονάδες, σε αντίθεση με τους υπερήλικες που υστερεί περίπου 3-4 ποσοστιαίες μονάδες έναντι της Νομαρχίας και της Περιφέρειας. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ο Δήμος Λαμιέων συγκριτικά με τις άλλες περιοχές έχει νεότερο πληθυσμό (Διαγρ. 4).



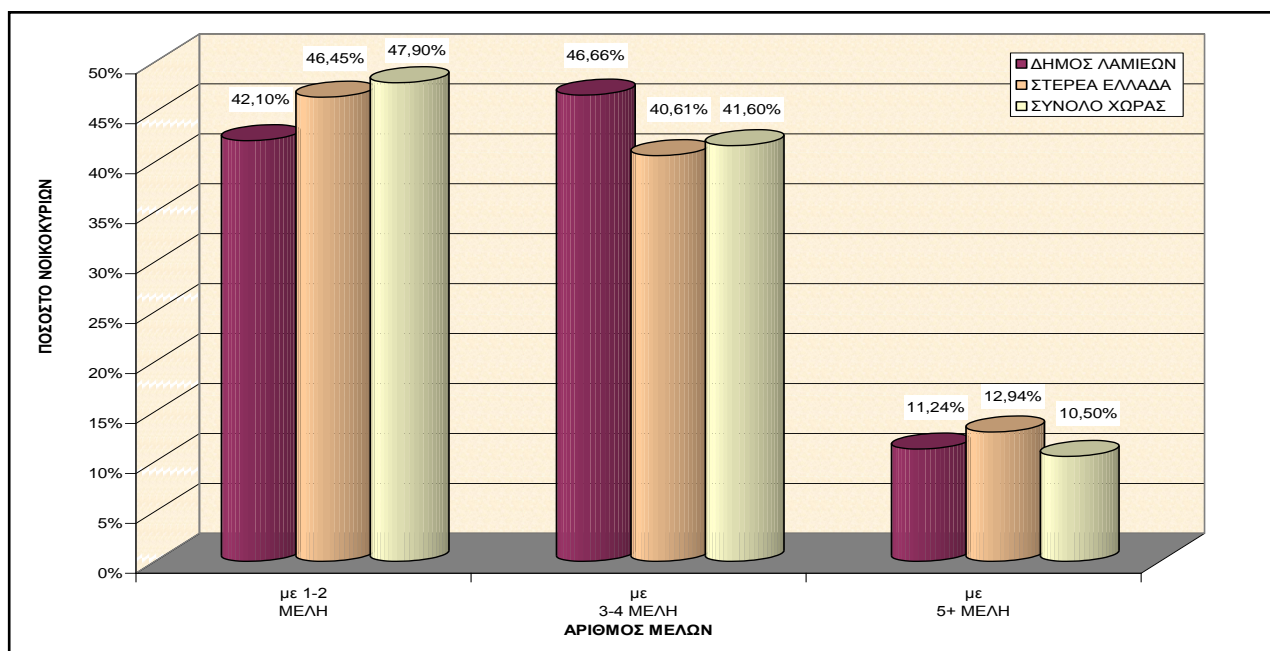
Διάγραμμα 4. Αναλογία τριών κατηγοριών ηλικιακής σύνθεσης Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας (απογραφή 2001).

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Η πλειοψηφία των κατοικιών του Δήμου Λαμιέων αποτελείται από κύριες κατοικίες 86,22% ενώ το υπόλοιπο ποσοστό 13,78% είναι κατοικίες δευτερεύουσες, εξοχικές ή μη κανονικές.

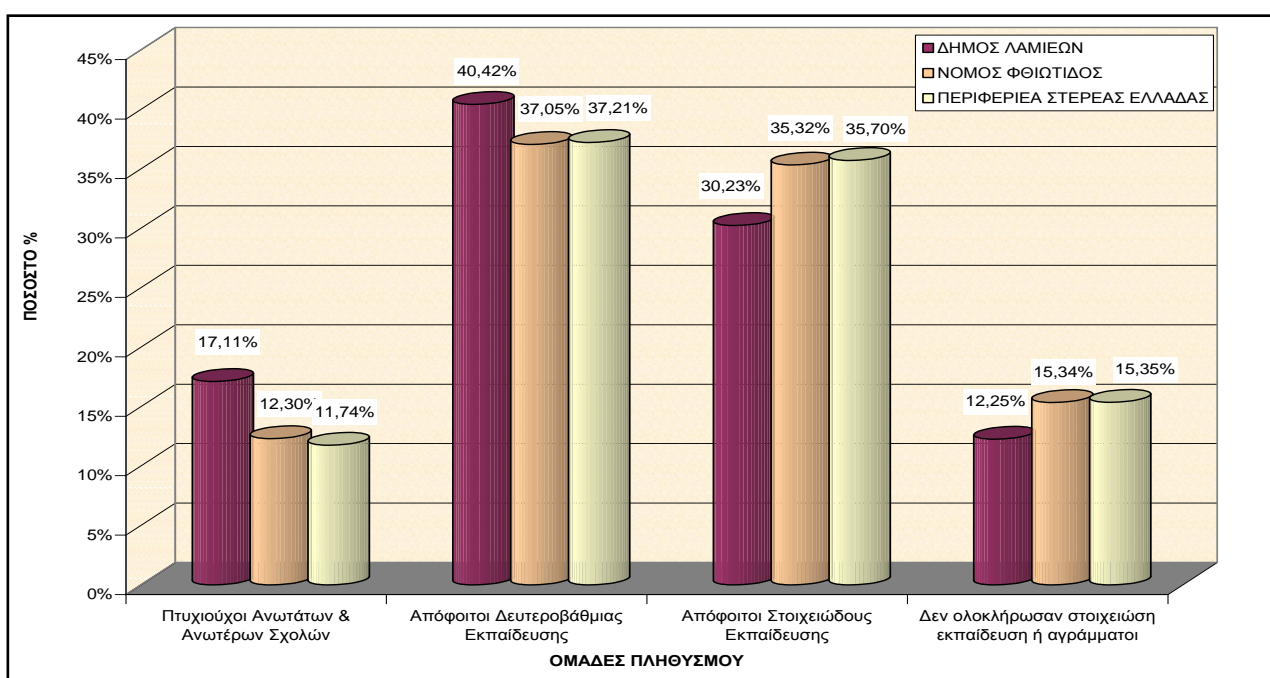
Σε ότι αφορά το μέγεθος των νοικοκυριών στο Δήμο Λαμιέων (συνολικός αριθμός 18.706) τα περισσότερα έχουν 3 ή 4 μέλη με ποσοστό 46,66% του συνόλου. Μικρότερος είναι ο αριθμός των νοικοκυριών που έχουν 1 ή 2 μέλη (42,10%) και πολύ μικρότερος με 5 και περισσότερη μέλη (11,24%). Σε σύγκριση με την Περιφέρεια και τη Χώρα ο Δήμος υπερτερεί 5-6 ποσοστιαίες μονάδες στον αριθμό

των νοικοκυριών που έχουν 3 ή 4 μέλη (Διαγρ. 5). Από τα πιο πάνω στοιχεία μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι περισσότερες οικογένειες του Δήμου Λαμιέων έχουν 1 ή 2 παιδιά συνήθως.



Διάγραμμα 5. Νοικοκυριά Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας (απογραφή 2001). Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Αναλύοντας τα δεδομένα της απογραφής του 2001 για το μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού του Δήμου Λαμιέων, μπορούμε να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την κοινωνική εικόνα που εμφανίζει (Διαγρ. 6).



Διάγραμμα 6. Σύνθεση πληθυσμού Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης (απογραφή 2001).

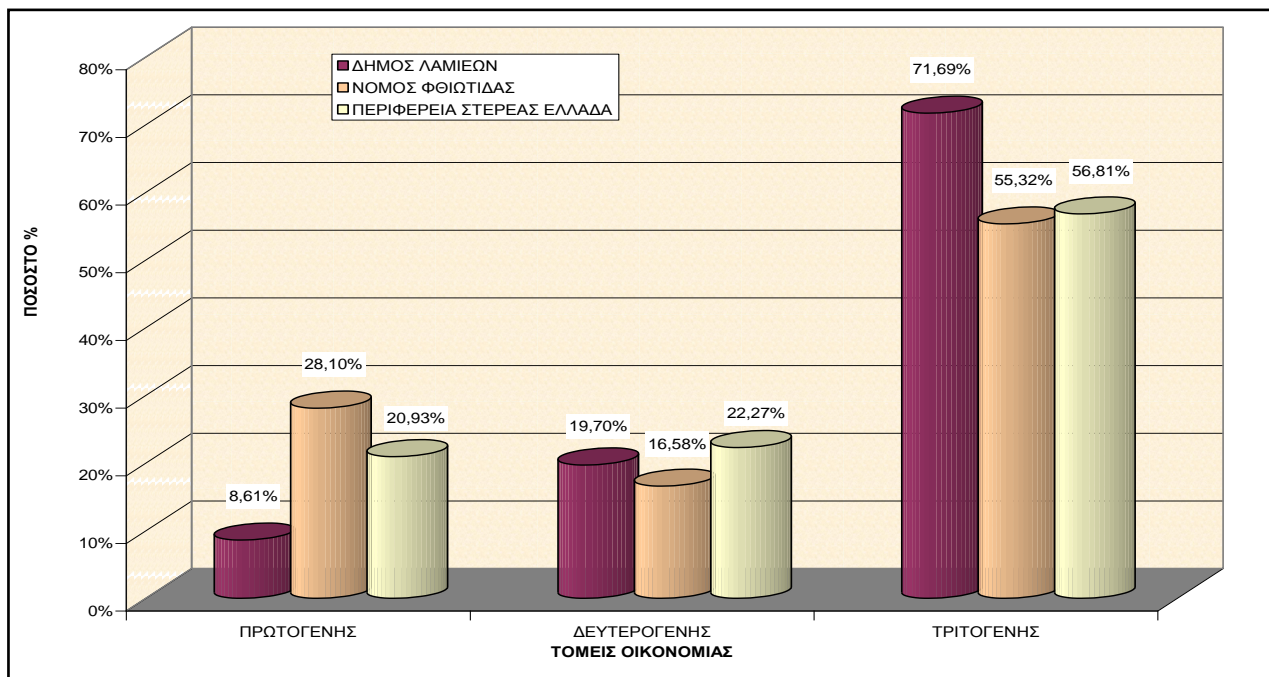
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Από το διάγραμμα αυτό, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό 40,42% είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (απόφοιτοι γυμνασίου ή λυκείου), το 30,23% είναι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης (απόφοιτοι δημοτικού σχολείου), το 17,11% είναι πτυχιούχοι ανωτάτων και ανωτέρων σχολών (κάτοχοι μεταπτυχιακού - διδακτορικού τίτλου, πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. - Τ.Ε.Ι - ΚΑΤΕ - ΚΑΤΕΕ), το 12,25% δεν ολοκλήρωσε τη στοιχειώδη εκπαίδευση ή είναι αγράμματοι.

Σε σύγκριση με τα αντίστοιχα στοιχεία για τον Νομό Φθιώτιδας και την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ο Δήμος Λαμιέων πλεονεκτεί σε ότι αφορά το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του, αφού υπερτερεί στους πτυχιούχους ανωτάτων και ανωτέρων σχολών και στους απόφοιτους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ενώ υστερεί στις υπόλοιπες ομάδες.

2.4.2 Οικονομική φυσιογνωμία Δήμου Λαμιέων

Σύμφωνα πάντα με την απογραφή του 2001 η συντριπτική πλειοψηφία (71,69%) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Λαμιέων απασχολείται στον τριτογενή τομέα δηλαδή στη διοίκηση, το εμπόριο, την παροχή υπηρεσιών κ.α., το (19,38%) στον δευτερογενή τομέα (βιοτεχνία, βιομηχανία κ.λ.π.) και το υπόλοιπο (8,61%) στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία). (Διαγρ. 7).



Διάγραμμα 7. Απασχόληση πληθυσμού Δήμου Λαμιέων, Νομού Φθιώτιδας, Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, στους τομείς της οικονομίας (απογραφή 2001).

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Σε σύγκριση με τη Νομαρχία και την Περιφέρεια ο Δήμος υπερτερεί κατά πολύ σε πληθυσμό που απασχολείται στον τριτογενή τομέα.

α. Πρωτογενής τομέας

Ο πρωτογενής τομέας της περιοχής του Δήμου Λαμιέων είναι ιδιαίτερα δυναμικός αφού συνδυάζει επιδοτούμενες ετήσιες καλλιέργειες (βαμβάκι, σιτηρά, ρύζι) με δενδροειδείς καλλιέργειες, αμπέλια, λιβάδια και βοσκότοπους.

Σύμφωνα με στοιχεία της βασικής έρευνας γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων (Απογραφή Γεωργίας – Κτηνοτροφίας έτους 1999-2000), η χρησιμοποιούμενη γεωργική γη του Δήμου Λαμιέων αποτελεί το 37,8% της συνολικής του έκτασης. Η κτηνοτροφική δραστηριότητα είναι αξιόλογη στο σύνολο, σχεδόν όλων, των Δημοτικών Διαμερισμάτων του Δήμου Λαμιέων, κυρίως η εκτροφή βοοειδών, αιγοπροβάτων, πουλερικών και η παραγωγή μελιού.

Συμπερασματικά, ο πρωτογενής τομέας, διαχρονικά, εμφανίζει φθίνουσα πορεία τόσο ως προς το προϊόν (εισόδημα), όσο και ως προς την απασχόληση, χωρίς βέβαια οι επιδόσεις του να διαφέρουν ιδιαίτερα σε σχέση με τις μέσες ελληνικές, γεγονός που δείχνει ότι ο τομέας αντιμετωπίζει τα «κοινά» ελληνικά διαρθρωτικά προβλήματα. Επιπρόσθετα η έξοδος από την απασχόληση του πρωτογενή τομέα φαίνεται να είναι ταχύτερη από τη μείωση της συμμετοχής του στη σύνθεση του τοπικού ΑΕΠ, αντανακλώντας πιθανά αναπτυξιακά αδιέξοδα του τομέα.

Παρόλα αυτά ο αγροτικός τομέας του Δήμου Λαμιέων παρουσιάζει δυναμικά χαρακτηριστικά με προοπτική βελτίωσης της παραγωγικότητάς του, εφόσον προσαρμοστεί η παραγωγή προς τις νέες κατευθύνσεις που κινούνται τόσο η εθνική αγορά όσο και η Ε.Ε., με επίκεντρο τη βιολογική γεωργία και τα ελεγχόμενα ποιοτικά τυποποιημένα τρόφιμα. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

β. Δευτερογενής τομέας

Κατά την περίοδο 1991 – 2001 η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα, σε επίπεδο Δήμου Λαμιέων μειώθηκε από 20,3% σε 19,7%. Στο Δήμο Λαμιέων δραστηριοποιούνται, συνολικά, με βάση το μητρώο επιχειρήσεων του Βιομηχανικού-Επαγγελματικού και Εμπορικού Επιμελητηρίου Ν. Φθιώτιδος 4.574 επιχειρήσεις, ήτοι 47,9% του συνολικού αριθμού επιχειρήσεων σε επίπεδο Νομού. Από τις επιχειρήσεις αυτές, το 42,5% είναι εγγεγραμμένες στο επαγγελματικό τμήμα του

Επιμελητηρίου, το 30,3% στο Εμπορικό, το 26,3% στο Βιοτεχνικό, το 0,5% στο Τουριστικό και το 0,3% στο Βιομηχανικό. Στη Βιομηχανική Περιοχή Λαμίας (ΒΙ.ΠΕ.) είναι εγκατεστημένες 41 επιχειρήσεις από τις οποίες το 76% είναι μεταποιητικές, με εξειδίκευση κυρίως στους κλάδους κατασκευής βιομηχανίας τροφίμων και ποτών, παραγωγής βασικών μετάλλων και κατασκευής μεταλλικών μεταφορών και το 19% στον τριτογενή τομέα (εμπόριο, άλλες δραστηριότητες). (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

γ. Τριτογενής τομέας

Κατά την περίοδο 1991 – 2001 η απασχόληση στον τριτογενή τομέα, σε επίπεδο Δήμου, αυξήθηκε από 69,5% σε 71,7%. Αύξηση της απασχόλησης παρατηρείται σχεδόν σε όλα τα Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου (εκτός των Δ.Δ. Σταυρού και Αγίας Παρασκευής). Το 81,5% του συνόλου των επιχειρήσεων που λειτουργούν στο Δήμο Λαμιέων, ανήκουν στον τριτογενή τομέα, χαρακτηρίζοντας έτσι την οικονομική φυσιογνωμία του Δήμου ως έντονα τριτογενοποιημένη.

Η εικόνα αυτή άλλωστε ενισχύεται, όπως είδαμε (Διαγρ. 7) και από τη διάρθρωση της απασχόλησης, αφού στο Δήμο Λαμιέων και στον τριτογενή τομέα απασχολείται το 71,7% του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού, ποσοστό πολύ υψηλότερο από τα αντίστοιχα, τόσο σε επίπεδο Νομού(55,3%) και Περιφέρειας(56,8%), όσο και σε επίπεδο Χώρας(65,8%).

Από το σύνολο των προαναφερθέντων στατιστικών στοιχείων και σε σύγκριση με την Νομαρχία Φθιώτιδας και την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας συμπεραίνουμε ότι οι κάτοικοι του Δήμου Λαμιέων έχουν υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσης και ανήκουν σε υψηλότερα κοινωνικά στρώματα που σημαίνει και υψηλότερο βιοτικό επίπεδο.

Το πολύ υψηλό ποσοστό συμβολής του τριτογενούς τομέα στη διαμόρφωση της απασχόλησης του Δήμου, κατά πολύ υψηλότερο τόσο σε επίπεδο Νομού όσο και σε επίπεδο Περιφέρειας αλλά και Χώρας, φανερώνει τον έντονο βαθμό αστικοποίησης των ατόμων που δραστηριοποιούνται παραγωγικά στο Δήμο.

Η ανεργία, επίσης, αποτελεί μεγάλο πρόβλημα που ταλανίζει, όχι μόνο το Δήμο Λαμίας, αλλά και ολόκληρη την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας με ποσοστά που φτάνουν το 26%, με τη γυναικεία ανεργία αλλά και την ανεργία των νέων να είναι σε υψηλά ποσοστά (33% και 51% αντίστοιχα). (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

2.4.3. Ο Τουρισμός στο Δήμο Λαμιέων

α. Υποδομές και απασχόληση

Είναι σχετικά λίγοι οι τουρίστες που επισκέπτονται μια πόλη για τα καλά ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα κλπ. Όταν όμως αυτές οι υποδομές δεν έχουν ικανοποιητικό ή επαρκές επίπεδο υπηρεσιών, λειτουργούν αρνητικά για την ανάπτυξη της τουριστικής αγοράς. Στην πόλη της Λαμίας λειτουργούν 14 ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες έχουν αξιολογηθεί στις κατηγορίες από Β΄ έως Δ΄ και διαθέτουν 427 δωμάτια και 788 κλίνες. Εξ αυτών οι δέκα μονάδες είναι ετήσιας και οι δύο εποχικής λειτουργίας.

Στην ευρύτερη περιοχή της Λαμίας λειτουργούν 137 ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες έχουν αξιολογηθεί στις κατηγορίες από Α΄ έως Ε΄ εποχικής κυρίως δραστηριότητας, οι οποίες διαθέτουν 2.580 δωμάτια και 3.818 κλίνες. Το κυρίως ξενοδοχειακό δυναμικό συμπληρώνεται με 3 camping και 6 κατασκηνώσεις. Σε ό,τι αφορά στην απασχόληση στην κατηγορία ξενοδοχεία – εστιατόρια, στον Δήμο Λαμιέων απασχολείται μόλις το 4% του συνόλου του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α΄ Φάση, 2007).

β. Τουριστικοί πόροι και πόλοι

Ο Δήμος και η πόλη της Λαμίας παρουσιάζουν τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος που αποτελούν πόρους ή λειτουργούν ως πόλοι επισκεψιμότητας ή τουριστικής δραστηριότητας:

- Συνεδριακά κέντρα: στην πόλη της Λαμίας λειτουργεί ένα μόνο συνεδριακό κέντρο (Κάστρο). Η συνεδριακή υποδομή της πόλης συμπληρώνεται από τις συνεδριακές αίθουσες των ξενοδοχείων υψηλών κατηγοριών.
- Μουσεία: τα μουσεία της πόλης δεν έχουν προβληθεί έτσι ώστε να μπορούν να αποτελέσουν μείζονα τουριστικό πόρο.
- Προσβασιμότητα: η πόλη της Λαμίας αποτελεί κομβικό σημείο του εθνικού οδικού δικτύου Αθήνας Θεσσαλονίκης. Επίσης σιδηροδρομικώς η πόλη εξυπηρετείται από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου.
- Υπηρεσίες: η πόλη είναι έδρα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, καθώς και έδρα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Φθιώτιδας. Διαθέτει σχολές ΤΕΙ, καθώς

επίσης και Πανεπιστημιακά τμήματα. Η πόλη διαθέτει Εφετείο ανεπτυγμένο δίκτυο υπηρεσιών κοινής ωφελείας και πλήρες τραπεζικό δίκτυο.

- Αθλητική υποδομή: διαθέτει γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, κολυμβητήριο, υποτυπώδη αερολέσχη.
- Φυσικοί πόροι: ως φυσικούς πόρους οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την αστική τουριστική ανάπτυξη καταγράφονται ιαματικές πηγές των Θερμοπυλών, των Ψωρονερίων, της Υπάτης, ο βιότοπος του Δέλτα του Σπερχειού, ο εθνικός Δρυμός της Οίτης.
- Εμπόριο, αναψυχή, άλλες υποδομές: η πόλη της Λαμίας δεν διαθέτει συγκροτημένο εμπορικό κέντρο με την έννοια του πολυδύναμου εμπορικού κέντρου. Διαθέτει υπηρεσίες εστίασης, εκθεσιακές εγκαταστάσεις, θέατρα όπου δραστηριοποιείται το Περιφερειακό Θέατρο Ρούμελης.
- Τέλος την τουριστική και γενική προσφορά της πόλης συμπληρώνουν τα μνημεία της πόλης και του Δήμου.

Σε ό,τι αφορά στην τουριστική ζήτηση από τα μέχρι στιγμής καταγεγραμμένα στοιχεία, στην πόλη διανυκτερεύουν κυρίως εμπορικοί επισκέπτες για διεκπεραίωση εμπορικών συναλλαγών και περιστασιακά άλλου τύπου πελατεία λόγω διαφόρων εκδηλώσεων όπως η Πανελλήνια Έκθεση Λαμίας ή οι διάφορες αθλητικές διοργανώσεις.

Σε σχετική έρευνα για λογαριασμό της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας γίνεται αναφορά ότι από απόψεως ζήτησεως, εκτός από την εσωτερική αγορά η Δυτική Ευρώπη είναι και θα παραμείνει κατά πολύ η πιο σημαντική και ενδιαφέρουσα αγορά για την περιοχή. Η πιθανή ποικιλία και ο πλούτος της προσφοράς της μπορεί να δημιουργήσει έλξη επισκεπτών, οι οποίοι υποκινούνται από πολλά και διαφορετικά κίνητρα.

Σε επίπεδο ανταγωνισμού, η πόλη της Λαμίας αντιμετωπίζει τον ευρύτερο ανταγωνισμό, σε όλα τα επίπεδα, είτε από την ευρύτερη περιοχή της, είτε από όμορους Νομούς που διαθέτουν ανεπτυγμένους και αναγνωρισμένους τουριστικούς πόρους(π.χ. Δελφοί, Όσιος Λουκάς). (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

2.4.4. Κλιματολογικά – Μετεωρολογικά στοιχεία

α. Κλίμα

Για την εκτίμηση των κλιματολογικών συνθηκών της υπό διπλωματική άσκηση περιοχής, ελήφθησαν δεδομένα από τον πλησιέστερο προς αυτόν μετεωρολογικό σταθμό (Μ.Σ.) της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας. Ο συγκεκριμένος σταθμός βρίσκεται σε υψόμετρο 17,4 m, νότια της πόλης, στην περιοχή Νέα Άμπλιανη, κοντά στο αεροδρόμιο. Οι γεωγραφικές συντεταγμένες του σταθμού είναι:

- Γεωγραφικό μήκος (Lon): 22°24' E
- Γεωγραφικό πλάτος (Lat): 38°51' N.

Τα στοιχεία που ελήφθησαν αφορούν θερμοκρασία, Υετό, Άνεμο και αντιστοιχούν σε περίοδο παρατήρησης 31 ετών, από το έτος 1970 έως το έτος 2001, η οποία είναι επαρκής προκειμένου να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σε ότι αφορά τις κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής.

Τα χορηγηθέντα στοιχεία των παρατηρήσεων του μετεωρολογικού σταθμού Λαμίας παρατίθενται στους ακόλουθους πίνακες (Πιν. 4, Πιν. 5, Πιν. 6).

Πίνακας 4. Θερμοκρασιακά δεδομένα Μ.Σ. Λαμίας (Περίοδος 1970 – 2001).

Μήνας	Θερμοκρασία (°C)				
	Μέση ελάχιστη	Μέση	Μέση μέγιστη	Απόλυτη ελάχιστη	Απόλυτη μέγιστη
Ιαν.	3,4	7,1	11,6	-6,2	25
Φεβ.	3,9	8,1	12,8	-6,6	26,3
Μαρτ.	5,9	10,7	15,6	-6,9	34,2
Απρ.	9,3	15	20,2	-0,2	35,3
Μαι.	13,8	20,2	25,5	4,4	39,6
Ιουν.	17,9	25,4	30,9	9	42,3
Ιουλ.	19,6	27	32,5	12,6	46,5
Αυγ.	19,1	26	31,7	12,8	43,8
Σεπτ.	16,1	22,5	28,5	7,4	38,2
Οκτ.	12,1	17	22,7	-1,2	37,4

Πίνακας 5. Ύψος βροχής ανά μήνα (σε mm) – Μ.Σ. Λαμίας (Περίοδος 1970 – 2001).

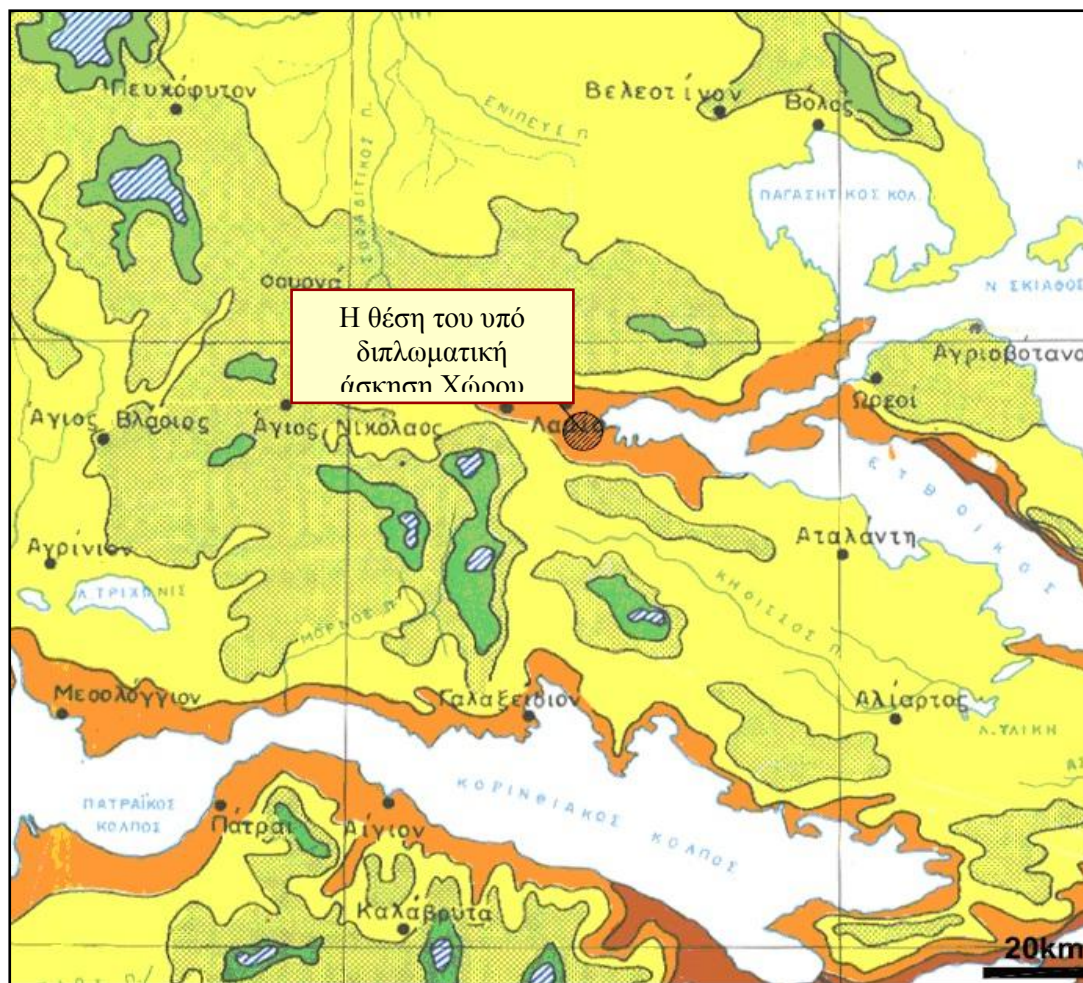
Μήνας	Ολικό	Max 24h
Ιαν.	62,6	58,8
Φεβ.	64,7	51,2
Μαρτ.	61,1	74,7
Απρ.	44,8	41,9
Μαι.	32,7	52,5
Ιουν.	20,8	52,1
Ιουλ.	19,4	57,3
Αυγ.	25,4	79,0
Σεπτ.	17,6	47,8
Οκτ.	67,9	153,8
Νοεμ.	78,1	134,7
Δεκ.	75,5	67,1

Πίνακας 6. Ετήσια ποσοστά (%) διεύθυνσης και έντασης ανέμου στην κλίμακα Beaufort – Μ.Σ. Λαμίας (Περίοδος 1970 – 2001).

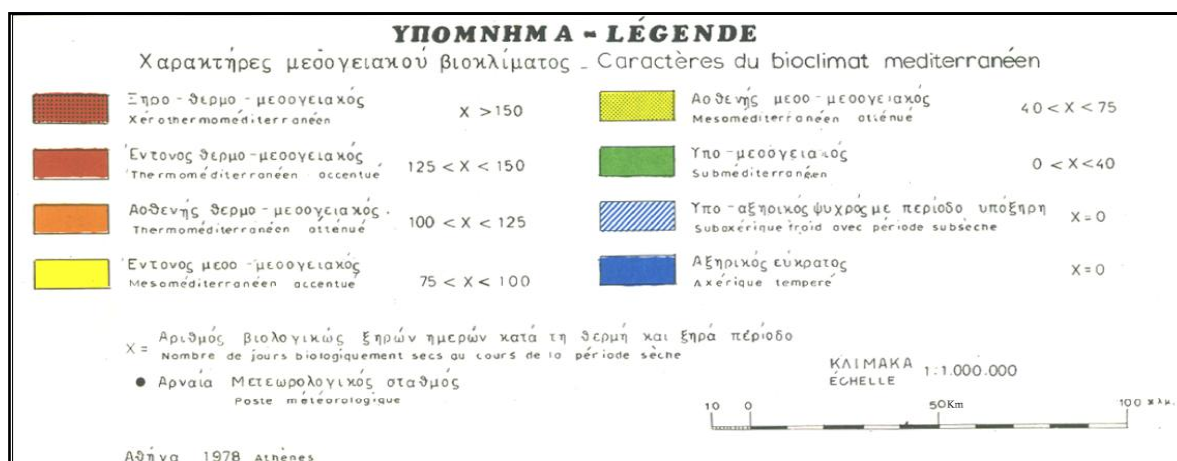
Beaufort	B	BA	A	NA	N	ΝΔ	Δ	ΒΔ	Νηνεμία	Σύνολο
0									20,048	20,048
1	1,042	1,086	2,786	3,082	1,294	0,910	2,336	2,424		14,960
2	1,174	1,228	7,151	6,647	1,130	1,097	5,846	6,658		30,931
3	0,417	0,384	5,462	4,629	0,285	0,362	3,938	5,353		20,830
4	0,230	0,077	1,656	1,689	0,143	0,077	1,733	4,618		10,223
5	0,055	0,011	0,088	0,132	0,055	0,022	0,439	1,426		2,228
6	0,011	0,000	0,011	0,011	0,011	0,022	0,143	0,417		0,626
7	0,000	0,000	0,011	0,000	0,000	0,011	0,022	0,088		0,132
8	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,011	0,011		0,022
Σύνολο	2,929	2,786	17,165	16,190	2,938	2,501	14,468	20,995	20,048	100,00

β. Κλιματική κατάταξη της περιοχής διπλωματική άσκησης

Από το χάρτη 5 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο χαρακτήρας του βιοκλίματος για την ευρύτερη περιοχή διπλωματική άσκησης, συμπεραίνουμε ότι στην περιοχή του Μετεωρολογικού Σταθμού Λαμίας και επομένως και της περιοχής διπλωματική άσκησης το βιοκλίμα είναι **ασθενές θερμό- μεσογειακό**.



Η θέση του υπό διπλωματική άσκηση Χώρου



Χάρτης 5. Βιοκλιματικός χάρτης.

Πηγή: Ίδρυμα δασικών ερευνών Αθηνών του Υπουργείου Γεωργίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΛΑΜΙΑΣ

3.1 Γενικά

Η πόλη της Λαμίας σήμερα υπερβαίνει κατά πολύ την πόλη της Λαμίας του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Ν. 1337/83, της περιόδου '83-'87, καθώς εντάσσει τους οικισμούς Σταυρού, Ταράτσας, Αγριλιάς, Ροδίτσας και της Μεγάλης Βρύσης που αποτελούν ένα οικιστικό «συνεχές» με την πόλη του '87. Συνοπτικά, η πόλη της Λαμίας του '87 μαζί με τους οικισμούς συντάσσουν ένα πολεοδομικό συγκρότημα, κατά τον ορισμό της Ε.Σ.Υ.Ε. Το πολεοδομικό συγκρότημα αναπτύχθηκε περιμετρικά της ιστορικής πόλης, που λειτούργησε ως πυρήνας της σημερινής Λαμίας.

3.2. Η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης

A. Ιστορικό κέντρο- Παλιά πόλη (πριν το 1835)

Η παλιά πόλη της Λαμίας οριοθετείται νότια από τη σιδηροδρομική γραμμή, ανατολικά από το στρατόπεδο Τσαλάκη, βόρεια από τους λόφους Μιχαήλ και Γαβριήλ και δυτικά από τον Άγιο Λουκά και το στρατόπεδο Τσάκαλος – ΜΕΡΥΠ. Αναπτύσσεται κυρίως κατά τον άξονα Βορράς – Νότος ανάμεσα στους λόφους του Κάστρου και του Προφήτη Ηλία.

Ο ιστός της πόλης φαίνεται «αυθόρμητος», είναι ωστόσο ανεπτυγμένος με το διοικητικό και εμπορικό του κέντρο εστιασμένο στις τρεις κεντρικές πλατείες της πόλης, Λαού, Ελευθερίας και Διάκου. Η πόλη αναπτύσσεται χωρίς σχέδιο αλλά με κατευθυντήριους άξονες κάποιους βασικούς δρόμους, Σκληβανιώτη, Εκκλησιών, Μακροπούλου, Καποδιστρίου, Διάκου, Υψηλάντου, Καραϊσκάκη κλπ., και τις «ιστορικές πλατείες».

B. Νεώτερη εποχή- Η Νεοκλασική πόλη (1835-1950)

Με την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, η Λαμία αναδεικνύεται κύρια πόλη των βορείων συνόρων της. Το 1836, την εποχή των «Καποδιστριακών Σχεδίων», σχεδιάζεται η ανάπτυξη και επέκταση της πόλης σε εφαρμογή πολεοδομικού σχεδίου που εκπονεί ο μηχανικός Δ. Μανιατάκης. Το σχέδιο έχει τη βάση του στους βασικούς υφιστάμενους δρόμους και τις τέσσερις πλατείες από τις οποίες οι τρεις προϋπάρχουν και η τέταρτη, η Πλατεία Πάρκου, δημιουργείται στην άμεση γειτονιά τους. Ο Μανιατάκης επαναχαράζει τον ιστό της πόλης, την διαμορφώνει με «τεχνικά έργα», την μεταμορφώνει σε σύγχρονη αστική πόλη και την επεκτείνει κατά τους

άξονες Βορρά- Νότου και Ανατολής- Δύσης. Η πόλη σταδιακά αναπτύσσεται, αποκτά δημόσια κτίρια και πολλά αρχοντικά νεοκλασικού χαρακτήρα.

Η αρχή του τέλους της περιόδου αυτής αποτελεί η μετατόπιση των συνόρων του κράτους και η έλευση των προσφύγων το 1922. Η ανάγκη για απορρόφηση των προσφύγων και η προσαρμογή στους νέους αναπτυξιακούς κανόνες των πόλεων οδηγεί την πόλη στον πολεοδομικό σχεδιασμό του 1939, που εγκρίνει την προϋπάρχουσα ρυμοτομία, επεκτείνει την πόλη, με κέντρο την ήδη υπάρχουσα, προς την περιφέρεια με τρόπο συμπαγή και καθορίζει όρους δόμησης που ενσωματώνουν τις νέες κατασκευαστικές τεχνικές (beton arme). Η πολεοδομική αυτή εξέλιξη συνεχίζεται μέχρι την δεκαετία του '60.

Γ. Η σύγχρονη περίοδος

Με την αποκέντρωση της βιομηχανίας της περιόδου 1960- 1970 και τη διοικητική αποκέντρωση και δημιουργία των Περιφερειών της περιόδου 1980- 1990, η Λάμια αποκτά νέο ρόλο στον ευρύτερο ελληνικό περιφερειακό χώρο, γίνεται έδρα Περιφέρειας, διαθέτει οργανωμένη βιομηχανική περιοχή (ΒΠΠΕΛ) και αξιοποιώντας τη νέα περίοδο σχεδιασμού των ελληνικών πόλεων αναμορφώνει τον πολεοδομικό της σχεδιασμό και επεκτείνεται σημαντικά, πάντα με τρόπο συμπαγή, με βάση τον προϋπάρχοντα ιστό της, κυρίως στα νότια πεδινά τμήματα της πόλης.

Το 1964-1965 επιτυγχάνεται η «καταστροφή» του κέντρου της πόλης και επιβάλλονται οι νέοι όροι δόμησης. Με δύο αλληπάλληλα διατάγματα υπερδιπλασιάζονται η δόμηση, οι όροι και τα ύψη στην κεντρική πόλη. Η πυκνότητα κατοίκησης εντείνεται χωρίς τα πολεοδομικώς απαιτούμενα, όπως ο εξοπλισμός της πόλης σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

Η τροποποίηση των όρων δόμησης του 1978, με την εισαγωγή συντελεστών δόμησης κατά τομείς μολονότι μειώνει την δόμηση δεν αποτελεί ικανοποιητική παρέμβαση για να διορθώσει τις στρεβλώσεις σε κεντρικά τμήματα της ιστορικής πόλης. Τη δεκαετία του '80 η πόλη αποκτά για πρώτη φορά ένα κατευθυντήριο συνολικό δομικό σχέδιο ανάπτυξης και με την εφαρμογή του προσαρτώνται στη Λαμία περιφερειακές, οργανωμένες σε πολεοδομικές ενότητες, περιοχές της (Παγκράτι, Καλύβια κλπ.).

Το 1986 επιχειρείται αναθεώρηση των παλαιών πολεοδομικών σχεδίων, αλλά οι αλλαγές δεν εφαρμόζονται με αποτέλεσμα τις αρνητικές επιπτώσεις για την πόλη της

Λαμίας σε ό,τι αφορά την ποιότητα ζωής και την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, τα ύψη εκτοξεύονται σε μεγέθη «μη ανεκτά» από τον πολεοδομικό ιστό της παραδοσιακής πόλης και δημιουργούν αρνητικές συνθήκες γειννίασης στις περιμετρικές πολεοδομικές ενότητες στις περιοχές συνύπαρξης παλαιών και νέων κτισμάτων. Το αποτέλεσμα είναι η άσχημη αισθητική της πόλης. Επίσης, την περίοδο αυτή ενεργοποιείται η δόμηση μικρών οικοπέδων του κέντρου, που εκμεταλλεύεται υπέρμετρα, και έχει ως συνέπειες την κατεδάφιση παραδοσιακών κτισμάτων και την υπερβολική πυκνότητα δόμησης και κατοίκησης σε περιοχές που δεν διαθέτουν κοινωνικές υποδομές, όπως νηπιαγωγεία, πράσινο, στάθμευση.

3.3. Το ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο- Όροι Δόμησης

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο στην πόλη της Λαμίας είναι μείγμα των παρακάτω διατάξεων:

- Του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του οικισμού της Λαμίας του πολεοδομικού Νόμου 1337/83, όσον αφορά τις ρυθμίσεις που δεν έχουν εξειδικευθεί από πολεοδομικές μελέτες.
- Των ρυμοτομικών σχεδίων που εγκρίθηκαν με τις διατάξεις του πολεοδομικού Νόμου του 1923(προ του νόμου 1337/83) και των όρων δόμησης του οικισμού της Λαμίας και του οικισμού Σταυρού όπως διαμορφώθηκαν μέχρι σήμερα.
- Των πολεοδομικών σχεδίων των περιοχών επέκτασης του οικισμού της Λαμίας που εγκρίθηκαν με τις διατάξεις του Ν. 1337/83, του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Δημοσίων Υπαλλήλων και των παρεμβάσεων του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας.
- Του καθεστώτος περί οικισμών με λιγότερους από 2.000 κατοίκου, που ισχύει για τους οικισμούς της Ταράτσας, Ροδίτσας και Μεγάλης Βρύσης.
- Τις γενικές διατάξεις του Γ.Ο.Κ. και του Κτιριοδομικού Κανονισμού, πέραν των ειδικών διατάξεων των παραπάνω περιοχών.

Στη συνέχεια ακολουθούν αναλυτικότερα οι σημαντικότερες για το νέο ΓΠΣ θεσμικές ρυθμίσεις που είναι σε ισχύ σήμερα. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν:

- Την οργάνωση της πόλης στις παρακάτω πολεοδομικές ενότητες(Π.Ε.) καθώς και τους μέσους συντελεστές δόμησης (Μ.Σ.Δ.) και τις μέσες πυκνότητες (Μ.Πυκν.) δόμησης στις ίδιες πολεοδομικές ενότητες, και έχουν ως εξής:

Κεντρική περιοχή:	Μ.Σ.Δ.=1,60	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Άμπλιανη:	Μ.Σ.Δ.=0,90	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Παγκράτι:	Μ.Σ.Δ.=1,00	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Καλύβια:	Μ.Σ.Δ.=0,90	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Άγιος Λουκάς- Ανθέων:	Μ.Σ.Δ.=0,90	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Γαλανείκα:	Μ.Σ.Δ.=1,00	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha
Ευρυτάνες:	Μ.Σ.Δ.=0,40	Μ.Πυκν.=105 κατ/Ha
Νέα Μαγνησία:	Μ.Σ.Δ.=0,90	Μ.Πυκν.=130 κατ/Ha

- Τις παρακάτω χρήσεις
 1. Γενική κατοικία στα προ του Νόμου 1337/83 εγκεκριμένα σχέδια.
 2. Κέντρο πόλης σε τμήμα του σημερινού κέντρου και τοπικά κέντρα ανά συνοικία.
 3. Μετατροπή του στρατοπέδου Τσαλτάκη σε αστικό «πράσινο» - Πάρκο με πολιτιστικές χρήσεις, παράλληλα χωροθέτηση εντός αυτού Διοικητηρίου και μετεγκατάσταση του υπάρχοντος στρατοπέδου.
- Επιλογές που αποτελούν θεσμικό πλαίσιο αλλά κατευθύνσεις πολιτικών και προγραμμάτων.
 1. Για το οδικό δίκτυο προτείνονται περιφερειακές παρακαμπτήριες αρτηρίες νότια, στο όριο της επέκτασης της πόλης, νότιος οδικός περιφερειακός άξονας και διαβάθμιση εσωτερικής κυκλοφορίας.
 2. Προτείνεται διατήρηση της σιδηροδρομικής γραμμής με βύθιση και πλατφόρμα καθώς και ανισόπεδες διαβάσεις.
 3. Προώθηση λειτουργίας αστικών μεταφορών. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

3.4. Πολεοδομική Οργάνωση

Η πόλη εξακολουθεί να λειτουργεί αποκλειστικά «μονοκεντρικά» με «κέντρο πόλης» το ιστορικό της κέντρο. Είναι όμως εμφανής πλέον η τάση δημιουργίας ενός άλλου ισχυρού «κεντρικού τόπου» στο ανατολικό άκρο της πόλης στην περιοχή του Στρατοπέδου Τσαλτάκη. Την τάση αυτή θα παγιώσει η προώθηση αφ' ενός της κατασκευής του Νέου Διοικητηρίου που θα στεγάσει τις κύριες υπηρεσίες της Περιφερειακής και Νομαρχιακής Διοίκησης αφ' ετέρου του Δικαστικού Μεγάρου εντός του χώρου του Στρατοπέδου Τσαλτάκη καθώς και η σταδιακή ολοκλήρωση του

Πάρκου Πόλης εντός του ιδίου χώρου που προβλέπει το ΓΠΣ της πόλης και υλοποιεί σταδιακά ο Δήμος Λαμιέων.

Παράλληλα ισχυρή εξειδικευμένη κεντρικότητα αναπτύσσεται τόσο στην περιοχή της ΠΕΛ (πόλος αθλητισμού – εκθέσεων) όσο και του Νέου Νοσοκομείου στο βόρειο τμήμα της πόλης ενώ στην περιοχή του Παλαιού Νοσοκομείου η κεντρικότητα εξασθενίζει με τη μεταφορά του Παλαιού Νοσοκομείου στο Νέο Νοσοκομείο αναδιατάσσεται όμως αφού στον ίδιο χώρο δημιουργούνται συνθήκες νέας κεντρικότητας με την εγκατάσταση και λειτουργία του Πανεπιστημίου Στερεάς Ελλάδας στις κτιριακές εγκαταστάσεις της παλαιάς Παιδαγωγικής Ακαδημίας.

Οι παραπάνω εξελίξεις από τη μια δίνουν τη δυνατότητα αποσυμφόρησης του σημερινού κέντρου προς τον νότιο-ανατολικό πόλο «Γσαλτάκη» από την άλλη εντείνουν το πρόβλημα συσσώρευσης χρήσεων βόρεια του κέντρου στο πυκνά δομημένο και απρόσφορο για διερχόμενες κινήσεις, τμήμα της πόλης, συνοδευτικές των νέων χρήσεων στην περίπτωση του πόλου του Πανεπιστημίου. Ταυτόχρονα οι εξελίξεις αυτές αυξάνουν την απομόνωση της μεγάλης έκτασης νότια και δυτικά της πόλης από την Άμπλιανη έως το Σταθμό Λειανοκλαδίου.

Αναδύομενος παράγοντας αναδιατάξεων εξισορρόπησης είναι ο αναβαθμιζόμενος σιδηροδρομικός σταθμός Λειανοκλαδίου υπό την προϋπόθεση της συμβατής λειτουργίας του με τον αστικό χαρακτήρα της περιοχής.

Όσον αφορά τις πολεοδομικές ενότητες (συνοικίες – γειτονιές) της πόλης και τα τοπικά κέντρα της καθημερινής ζωής εμφανίζουν τόσο οι μεν όσο και τα δε, ικανοποιητική συνοχή και λειτουργία είτε ως παραδοσιακοί εγκατεστημένοι πυρήνες είτε ως διαμορφούμενες νέες πραγματικότητες - προϊόντα του επιτυχημένου σχεδιασμού της προηγούμενης περιόδου (ΓΠΣ και Π.Μ. της ΕΠΑ 83-87).

Εξαίρεση αποτελούν οι πολεοδομικές ενότητες «Κεντρική Περιοχή» και «Άγιος Λουκάς – Ανθέων» που θέλουν επαναθεώρηση ώστε να αναδεικνύεται το ιστορικό κέντρο της πόλης ως «ενιαία» προγραμματική ενότητα και να μην διασπάται.

Όσον αφορά το βαθμό εφαρμογής και τις ρυθμίσεις του ΓΠΣ του 1986 σε σχέση με τις εξελίξεις μέχρι σήμερα παρατηρούνται κυρίως οι εξής «διαφοροποιήσεις ή αστοχίες»:

- Η οριοθέτηση του «κέντρου πόλης» έχει ξεπεράσει το περίγραμμα του σχεδιασμού ενώ γενικά η μονοκεντρικότητα έχει λειτουργήσει.
- Η ανάπτυξη του Διοικητικού Πόλου στο στρατόπεδο Τσαλτάκη δεν υλοποιήθηκε αφ' ενός λόγω της καθυστέρησης υλοποίησης των απαραίτητων έργων και της μη θεσμοθέτησης χρήσεων γης στην παλιά πόλη, αφ' ετέρου λόγω του μεγέθους της πόλης και της μικρής απόστασης από το σημερινό κέντρο.
- Οι πολεοδομικές ενότητες του ΓΠΣ του '86 θέλουν ακόμα χρόνο για να αναδείξουν τοπικά κέντρα.
- Οι νέες ενότητες του «πολεοδομικού συγκροτήματος» που συνιστούν οι οικισμοί Σταυρός, Ροδίτσα, Μεγάλη Βρύση, Ταράτσα – Αφράτη και Αγριλιά και δεν έχουν περιληφθεί στο σχεδιασμό του '86 αναδιατάσσουν οριακά τις ενότητες του ΓΠΣ του '86 με προσθήκη νέων αρκετά αυτόνομων και συγκροτημένων γειτονιών – συνοικιών. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

3.5.Χρήσεις γης

Στους Πίνακες 7 και 8, που ακολουθούν, δίδεται η ποσοτικοποίηση και κατανομή των γενικών χρήσεων γης εντός της περιοχής που καλύπτεται από το ΓΠΣ του 1986-89 για τον οικισμό της Λαμίας όσο και εντός του οικισμού του Σταυρού.

Οι σημαντικότερες ποσοτικά χρήσεις για την πόλη της Λαμίας στην εντός του εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. περιοχή είναι:

- η κατοικία με ποσοστό 43,5%,
- το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο με ποσοστό 26,5%,
- οι κεντρικές χρήσεις (κέντρο πόλης και τοπικά κέντρα) με ποσοστό 10%,
- το αστικό πράσινο και οι ελεύθεροι χώροι με ποσοστό 8,4%.

Ο οικισμός του Σταυρού εμφανίζει ιδιαίτερα μεγάλα μεγέθη σε χρήσεις πρασίνου και κοινωφελών χρήσεων, λόγω της ύπαρξης ρυμοτομικών θεσμικών σχεδίων ή ειδικών χρήσεων.

Πίνακας 7. Γενικές Χρήσεις γης για την πόλη της Λαμίας ενός Γ.Π.Σ./Ν.1337/83.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.

ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΜΒΑΛΟ. (στρ.)	%	ΕΜΒΑΛΟ. (στρ.)	%
ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ	857	9,4%	914	10,0%
ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ	57	0,6%		
ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΓΕΝΙΚΗ	115	1,3%	3.978	43,5%
ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΑΜΙΓΗΣ	3.862	42,3%		
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ-ΑΝΑΨΥΧΗ	10	0,1%	10	0,1%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	26	0,3%	182	2,0%
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	156	1,7%		
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	143	487	5,3%
	ΠΡΟΝΟΙΑ	26		
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	71		
	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	5		
	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	241		
ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ	763	8,4%	763	8,4%
ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	156	1,7%	156	1,7%
ΑΔΙΑΜΟΡΦΩΤΑ ΓΗΠΕΔΑ	225	2,5%	225	2,5%
ΣΥΝΟΛΟ	6.715		6.714	
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ/Ο.Σ.Ε.	2.419	26,5%	2.419	26,5%
ΣΥΝΟΛΟ	9.134	100%	9.134	100%

Πίνακας 8. Γενικές Χρήσεις γης στο Δ.Δ. Σταυρού.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.

ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΜΒΑΛΟ. (στρ.)	%
ΚΑΤΟΙΚΙΑ με ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	1398	95,6%
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	0	0,0%
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	6	0,4%
ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ	61	4,2%
ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	0	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	1.462	100%

Από το εν ισχύ θεσμικό καθεστώς που αναπτύχθηκε στην παράγραφο 3.3. δημιουργείται ο Χάρτης 6, που ακολουθεί, αποτυπώνοντας τις θεσμικά προβλεπόμενες γενικές χρήσεις γης. (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).

3 χάρτες με χρήσεις γης (2 κοντά στην περιοχή διπλωματική άσκησης και 1 με τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης).

3.6.Προσβασιμότητα-Σύνδεση με το αστικό συγκοινωνιακό δίκτυο

Η προσπέλαση στην πόλη από το εθνικό δίκτυο ή η διά της πόλης κίνηση αντιμετωπίζουν σήμερα σοβαρά προβλήματα αφού δεν υπάρχει δίκτυο που να επιτρέπει να παρακάμπτεται η πόλη χωρίς διέλευση από τη δομημένη περιοχή.

Κάθε τύπου όχημα προερχόμενο από Αθήνα, Βόλο, Τρίκαλα ή Καρπενήσι διερχόμενο διά της περιοχής εμπλέκεται στην εσωτερική κυκλοφορία της πόλης.

Εξαίρεση αποτελεί η κατεύθυνση «Λαμία – Τρίκαλα (και αντιστρόφως)» που όμως η διέλευση επιφορτίζεται τρεις Ισόπεδους Κόμβους με φανάρια και έναν Ισόπεδο Κόμβο με τον ΟΣΕ.

Το πρόβλημα διέλευσης θα λυθεί με την κατασκευή του ΠΑΘΕ και του Ε65 για τα διανομαρχιακής προέλευσης οχήματα που θα τα συμφέρι να πληρώσουν διόδια για γρήγορο ταξίδι. Οι νέοι άξονες Β.Ο.Δ. δεν θα λειτουργούν όμως σαν παράκαμψη για την πρόσβαση στο Περιφερειακό Νοσοκομείο από Ανατολικά, Νότια και Δυτικά που θα παραμείνει δύσκολη.

Σήμερα υπάρχουν μελέτες για δύο οδούς παράκαμψης της πόλης (Δυτική και Ανατολική παράκαμψη). Έχει προχωρήσει αρκετά η δυτική παράκαμψη. Πρόκειται όμως για παρακάμψεις του Κέντρου. Από τώρα μπορούμε να πούμε ότι η Β' Φάση του Γ.Π.Σ. θα πρέπει να προτείνει νέες παρακάμψεις της πόλης για την ενδονομαρχιακή κίνηση.

Περιφερειακή υποδομή

Το οδικό δίκτυο του Νομού Φθιώτιδας είναι ικανοποιητικά ανεπτυγμένο. Η Λαμία αποτελεί μεγάλο οδικό κόμβο καθώς συνδέεται οδικά, μέσω εθνικής οδού με την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη αλλά και μέσω μικρότερων εθνικών και επαρχιακών οδών με τις λοιπές πόλεις της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας.

Οι άξονες αυτοί είναι:

- Άξονας Αθηνών – Λαμίας – Θεσσαλονίκης (ΠΑΘΕ)
- Άξονας υπό κατασκευή (Ε – 65) Λαμία – Τρίκαλα - Εγνατία οδός
- Άξονας Αθηνών – Θήβας – Λειβαδιάς – Λαμίας – Λάρισας (παλιά Εθνική οδός)

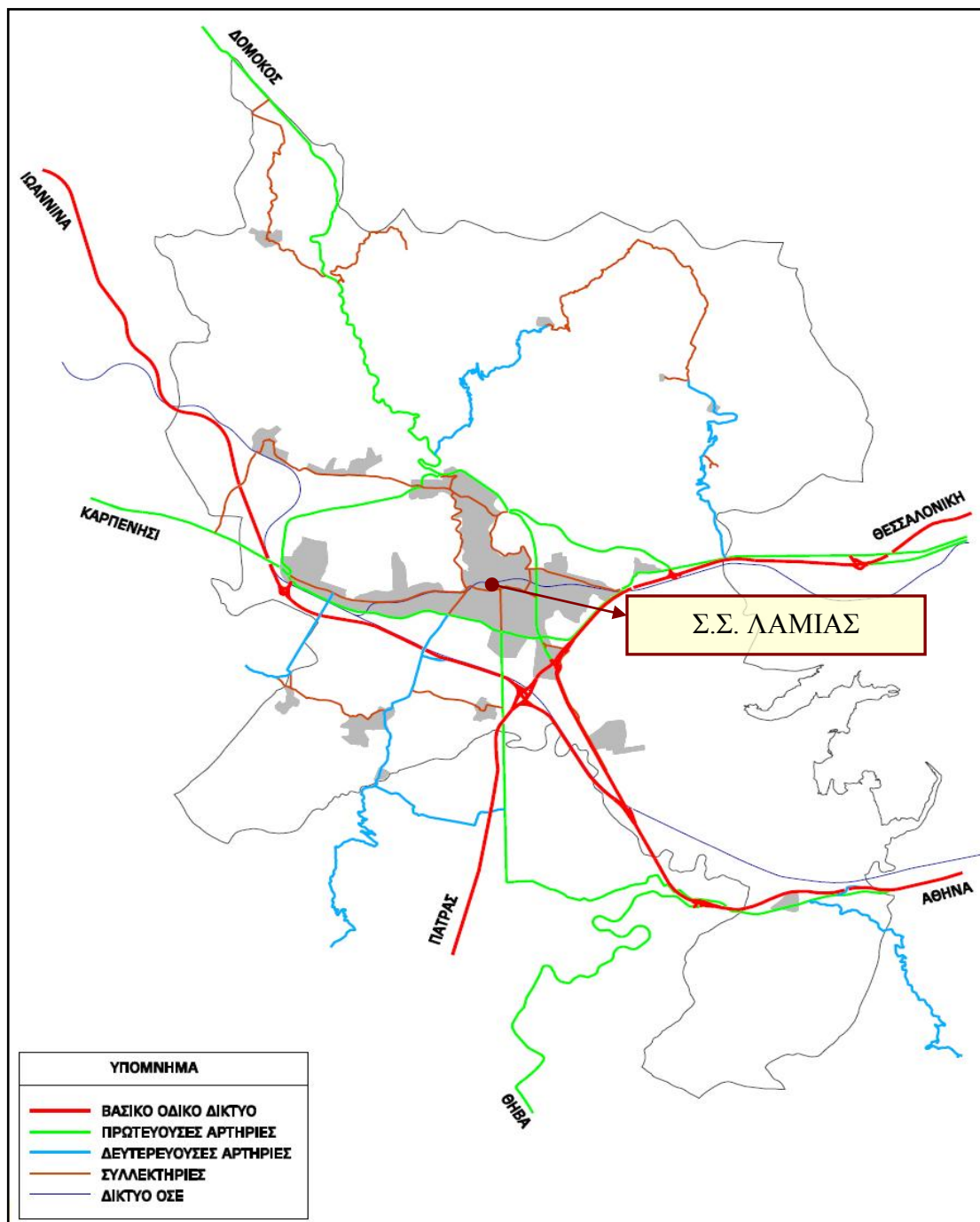
- Άξονας Πάτρα – Άμφισσα – Λαμία και
- Άξονας Λαμίας – Καρπενησίου.

Οι άξονες αυτοί διέρχονται δίπλα ή σε μικρή απόσταση από τους δύο Σιδηροδρομικούς Σταθμούς (Λαμίας και Λειανοκλαδίου) (Χάρτες 7 και 8). Επίσης, υπάρχει το τοπικό δίκτυο που συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους με την πόλη της Λαμίας, καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο αγροτικών δρόμων.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, ο Σιδηροδρομικός Άξονας Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ειδομένης που είναι μάλιστα και διεθνής, αφού είναι ο μοναδικός σιδηροδρομικός άξονας σύνδεσης Βορρά – Νότου, διέρχεται από το Νομό και από την πόλη της Λαμίας. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Λαμίας απέχει από το σταθμό του Λειανοκλαδίου γύρω στα 5 Km. Επίσης στην περιοχή υπάρχει και η σιδηροδρομική γραμμή (Λειανοκλάδι - Λαμία - Στυλίδα) η οποία εξυπηρετεί τοπικές μετακινήσεις και μεταφορές.

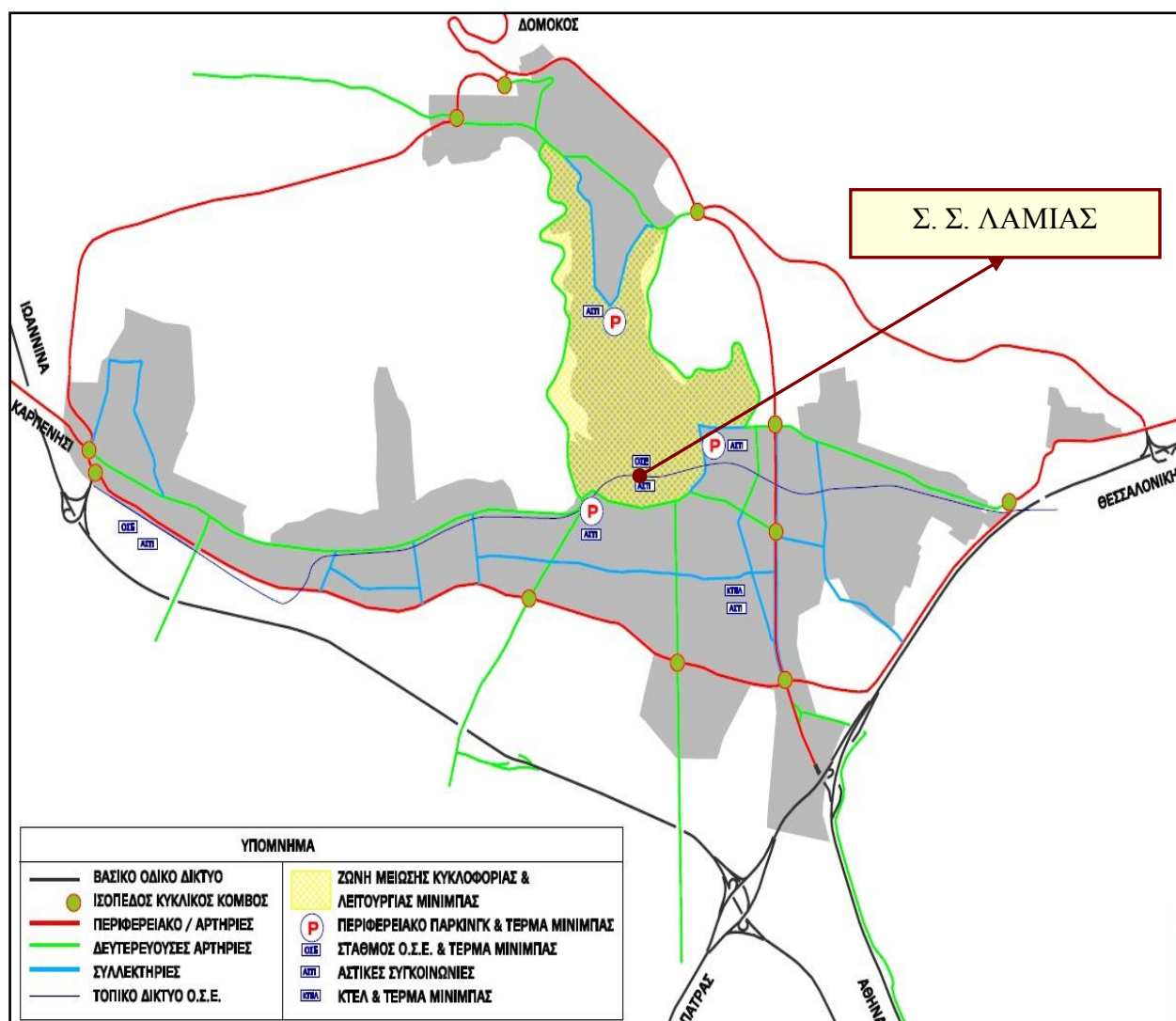
Στο νομό δεν υπάρχει πολιτικό αεροδρόμιο. Υπάρχει, νότια της πόλης, μικρό αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται για ερασιτεχνικές πτήσεις, και για άλλες ειδικές χρήσεις όπως η στάθμευση πυροσβεστικών ή ελικοπτέρων. Υπάρχουν σκέψεις και έχουν κατά καιρούς κατατεθεί προτάσεις για την αξιοποίηση του αεροδρομίου ως ελικοδρομίου και για την εξυπηρέτηση τουριστικών αναγκών και κυρίως για την κάλυψη έκτακτων αναγκών (μεταφορά ασθενών, πυρόσβεση κλπ.)

Όσον αφορά τις θαλάσσιες επικοινωνίες, η ευρύτερη περιοχή της διπλωματική άσκησης διαθέτει τρία λιμάνια (Στυλίδας, Αγίου Κωνσταντίνου και Λάρυμνας), το πορθμείο της Αρκίτσας και πέντε μαρίνες (Γλύφας, Μώλου, Καμένων Βούρλων, Αγίου Κωνσταντίνου και Θεολόγου). Υπάρχει επίσης, επαρκής επικοινωνία με τις Βόρειες Σποράδες (μέσω του λιμανιού του Αγίου Κωνσταντίνου). (Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' Φάση, 2007).



Χάρτης 7. Οδικό δίκτυο επιπέδου Δήμου.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.



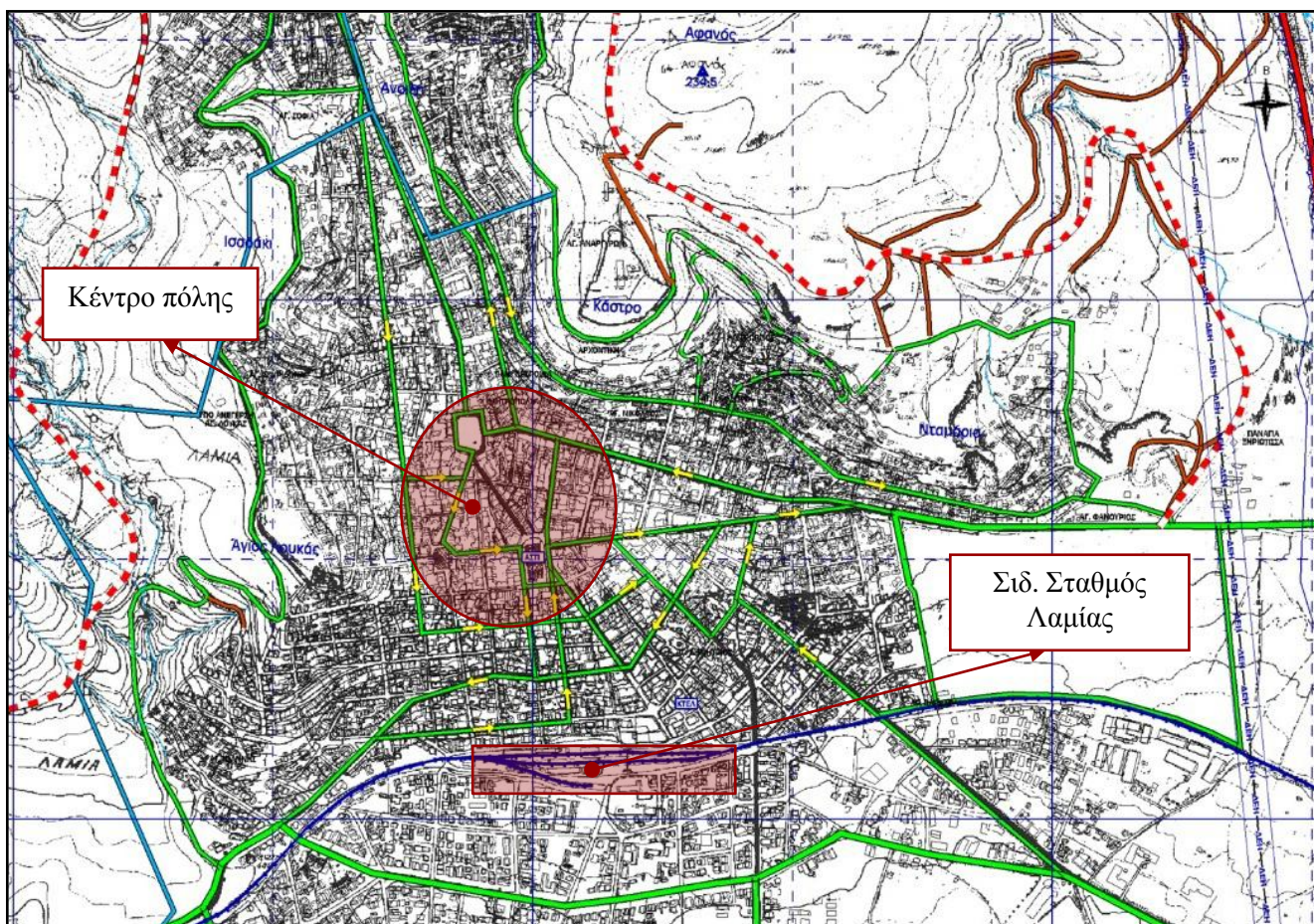
Χάρτη 8. Οδικό δίκτυο επίπεδο Π.Σ. Λαμίας.







Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.

Κυκλοφορία μέσα στην πόλη

Η κυκλοφορία στην πόλη απεικονίζεται στο Χάρτη 9, που ακολουθεί στην επόμενη σελίδα. Λόγω του παλαιού ιστού (στενοί δρόμοι), την έλλειψη παρακαμπτηρίων και της συσσώρευσης των υπηρεσιών στο κέντρο, η κυκλοφορία στο κέντρο είναι πολύ δύσκολη έως απαράδεκτη σε σχέση με την ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα καυσαέρια. Ο Δήμος ήδη έχει πάρει σημαντικά μέτρα για την αντιμετώπιση του ίσως σοβαρότερου αυτού προβλήματος λειτουργίας της πόλης (όπως π.χ. μέτρα για στάθμευση, Mini-Bus, Πεζοδρομήσεις, Αστικό ΚΤΕΛ, Παρακάμψεις κλπ.).

Εκτός από το κέντρο, η κυκλοφορία είναι ικανοποιητική, ειδικά στις νέες επεκτάσεις όπου διανοίγονται οι προβλεπόμενοι από τη ρυμοτομία δρόμοι.



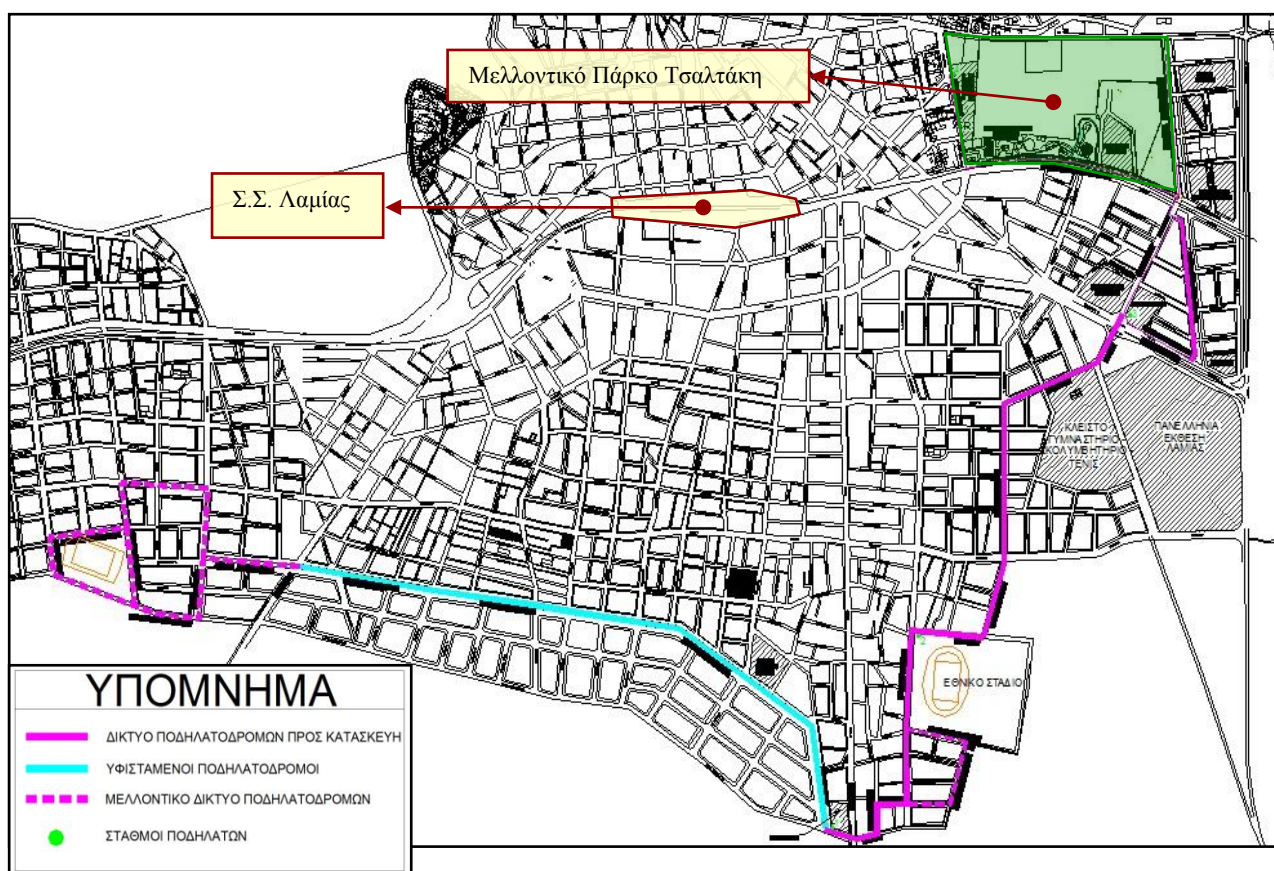
ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
Παράκαμψη Λαμίας	
Αρτηρίες	
Συλλεκτήριες	
Τοπικοί οδοί	
Μονοδρόμηση	
Σιδηροδρομική γραμμή	

Χάρτης 9. Το οδικό δίκτυο στο κέντρο της πόλης της Λαμίας.

Πηγή: Γ.Π.Σ. Λαμίας, Α' φάση, 2007.

Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Αξίζει εδώ να αναφέρουμε ότι ο δήμος Λαμιέων έχει προβεί τα τελευταία χρόνια στην κατασκευή ενός αξιόλογου δικτύου ποδηλατοδρόμων στο οδικό δίκτυο της πόλης, στην νότια πλευρά της, όπου η τοπογραφία του εδάφους το επιτρέπει. Το μελλοντικό πάρκο Τσαλτάκη μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει την αφετηρία για εξορμήσεις των κατοίκων της πόλης αλλά και των επισκεπτών της, για να αθληθούν και να απολαύσουν μια βόλτα με το ποδήλατο στην νότια πλευρά της. Η γενική διάταξη υποδομής ποδηλάτου στην πόλη της Λαμίας, παρουσιάζεται στο Χάρτη 10 άνευ κλίμακας.



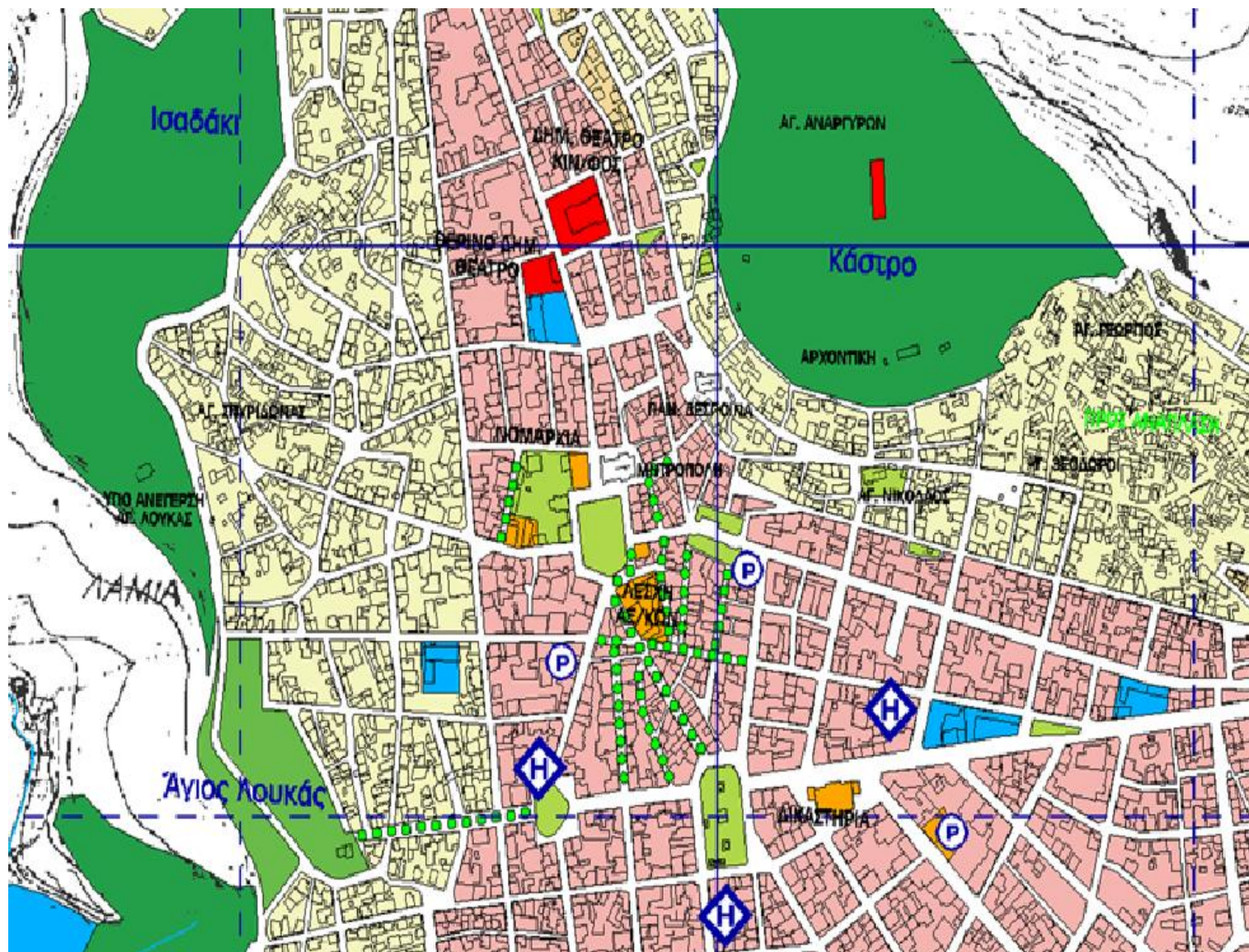
Χάρτης 10. Γενική διάταξη ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Λαμίας (άνευ κλίμακας).

Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Λαμιέων, 2008.

Πεζοδρόμια

Η πόλη έχει αποκτήσει τα τελευταία χρόνια ένα πολύ συμπαθητικό και ζωντανό δίκτυο πεζοδρόμων στο κέντρο, με ποιότητα και επιτυχία.








Σιγά-σιγά και με την υπό ελπίδα μείωσης της κυκλοφορίας στο κέντρο καλό θα ήταν να επεκταθεί το δίκτυο. Τέλος, στην προσπάθεια δημιουργίας τοπικών κέντρων στην πόλη, πρέπει να συμμετέχουν και πεζοδρόμοι.








Χάρτης 11. Οι πεζόδρομοι στο κέντρο της πόλης της Λαμίας.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ – ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΜΕΓΑΛΟΙ ΠΟΛΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	
ΜΕΣΑΙΟΙ ΠΟΛΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	
ΜΙΚΡΟΙ ΠΟΛΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	
ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ	
ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΓΕΝΙΚΗ	
ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΑΜΙΓΗΣ	

ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΕΞΥΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ Γ΄	
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ Α΄ ΚΑΙ Β΄	
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	

Αστικές Συγκοινωνίες

Οι αστικές συγκοινωνίες της πόλης είναι σημαντικά αναπτυγμένες αλλά δεν προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας με τα παλαιά μεγάλα λεωφορεία που διασχίζουν με δυσκολίες την πόλη.

Έχει δημιουργηθεί και έχει μπει σε λειτουργία μία γραμμή MiniBus, με νέο χώρο στάθμευσης στο Τσαλτάκη και διαδρομή Τσαλτάκη, Όθωνος, Καραϊσκάκη, Εκκλησιών, Ησαΐα και επιστροφή στην αφετηρία.

Οι σημερινές συγκοινωνίες είναι του Αστικού ΚΤΕΛ Λαμίας Α.Ε. και εξυπηρετούν τακτικά όλα τα σημεία της πόλης και τους κοντινούς οικισμούς:

1. Νοσοκομείο: 1 δρομολόγιο / 15 λεπτά
1. Λυγαριά – Αγριλιά: 6 δρομολόγια / μέρα
1. Εργατικές Κατοικίες: 1 δρομολόγιο / 30 λεπτά
1. Αμφιθέα: 1 δρομολόγιο / 25 λεπτά
1. Ταράτσα: 5 δρομολόγια / μέρα
2. Αλατόστρατα: 1 δρομολόγιο / 25 λεπτά
4. Κόμμα: 1 δρομολόγιο / ώρα
4. Άμπλιανη – ΤΕΙ: 1 δρομολόγιο / 15 λεπτά
5. Ροδίτσα: 1 δρομολόγιο / 30 λεπτά
5. Μαγνησία – Εργατ. Κατοικίες : 1 δρομολόγιο / ώρα
6. ΒΠΠΕ: 6 δρομολόγια / μέρα
6. Αγ. Παρασκευή – Σφαγεία: 1 δρομολόγιο / 30 λεπτά
7. Σταυρός: 1 δρομολόγιο / 20 λεπτά
7. Κωσταλέξη: 5 δρομολόγια / μέρα
8. Ανθήλη: 1 δρομολόγιο / 30 λεπτά
9. Αγ. Λουκάς: 1 δρομολόγιο / 30 λεπτά

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

4.1. Ιστορική Εξέλιξη των Σιδηροδρόμων στην Ελλάδα

Τα πρώτα βήματα ανάπτυξης του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, σημειώθηκαν ταυτόχρονα με την ίδρυση του ελληνικού κράτους το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα και η συμβολή του υπήρξε σημαντικότερη για την ανάπτυξη και την ανασυγκρότηση της χώρας. Παράλληλα, η εμφάνιση και χρησιμοποίηση του ατμού στην τεχνολογία στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, έδωσε νέα ώθηση στη βιομηχανία των μεταφορών. Με τα πενιχρά οικονομικά και τεχνικά μέσα που διατίθενται τη συγκεκριμένη εποχή, στρώνονται σιδηροδρομικά δίκτυα που συνδέουν την περιφέρεια με τα αστικά κέντρα.

Το πρώτο νομοσχέδιο για την κατασκευή σιδηροδρόμου, κατατέθηκε το 1855 από την κυβέρνηση Μαυροκορδάτου και αφορούσε την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών- Πειραιώς. Το 1880, προτείνεται από την αντιπολίτευση με επικεφαλής τον Α. Κουμουνδούρο, η κατασκευή ενός δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την πρωτεύουσα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Στόχος της πρότασης αυτής, ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη. Μάλιστα, προκειμένου οι συρμοί από το εξωτερικό να μπορούν να φτάνουν σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας έπρεπε η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών να είναι ίση με 1,44 μέτρα, όση δηλαδή και στα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα. Η τότε κυβέρνηση του Χαρίλαου Τρικούπη δεν απέρριψε το πρωτοπόρο για την εποχή σχέδιο, έδωσε όμως μεγαλύτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη του τοπικού, εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου. Ο στόχος που έθεσε η κυβέρνηση Τρικούπη ήταν η σύνδεση της ενδοχώρας με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Έτσι, προτάθηκε η κατασκευή «μετρικής» γραμμής (πλάτος 1,00 m) αντί της «κανονικής» γραμμής (πλάτος 1,44 m), γεγονός που συνεπαγόταν αφενός μικρότερα κόστη κατασκευής, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές όπου απαιτείται η κατασκευή σηράγγων, γεφυρών και λοιπών τεχνικών έργων απαραίτητων σε δύσβατες περιοχές και αφετέρου μικρότερους χρόνους κατασκευής των γραμμών και αποπεράτωσης των έργων μια και ο Τρικούπης επειγόταν να κατασκευαστεί το δίκτυο σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα αποτελούσαν ιδιοκτησία ιδιωτικών εταιριών, η οργάνωση των οποίων υπήρξε ικανοποιητική. Κανονισμοί, όριζαν λεπτομερώς κάθε υπηρεσιακή δραστηριότητα με αποτέλεσμα χιλιάδες άνθρωποι από διαφορετικά

κοινωνικά στρώματα, με διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο και διαφορετική καταγωγή, συνεργάζονταν αρμονικά για πολλές δεκαετίες. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου είχε σαν αποτέλεσμα τη βελτίωση των ταχυδρομικών και τηλεγραφικών υπηρεσιών που ήταν συνδεδεμένοι με τα τρένα.

4.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας

Τον Ιανουάριο του 1882 αρχίζει η κατασκευή της γραμμής Πύργου- Κατακόλου που ολοκληρώθηκε στα τέλη της ίδιας χρονιάς. Τα επίσημα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το Φεβρουάριο του 1883 όπου και άρχισε η εκμετάλλευση της γραμμής που λειτουργούσε με ατμοκίνητους συρμούς.

Το 1881, μπαίνει σε εφαρμογή το σχέδιο για τη δημιουργία του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας με την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου- Λάρισας, συνολικού μήκους 120 χιλιομέτρων. Η κατασκευή του δικτύου ξεκίνησε το 1882 και ολοκληρώθηκε το 1886. Το 1884 ξεκίνησε η εκμετάλλευση της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι τα Φάρσαλα. Την επόμενη χρονιά τελειώνει η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής από Σοφάδες μέχρι Καρδίτσα και το 1886 η γραμμή φτάνει μέχρι την Καλαμπάκα. Το 1892 αρχίζει η επέκταση της γραμμής Βόλου- Αγριάς- Λεχωνίων χωρίς κρατική επιχορήγηση και το έργο ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο του 1895. Το 1900 αποφασίζεται η επέκταση της γραμμής μέχρι τις Μηλιές.

Στις 21 Μαΐου του 1884 εγκαινιάζεται στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά- Κορίνθου, στις 30 Ιουνίου το τμήμα Πειραιάς- Ελευσίνα, στις 12 Ιουλίου η γραμμή Καλαμάκι- Κόρινθος και στις 16 Σεπτεμβρίου η γραμμή Ελευσίνα- Μέγαρα. Στις 16 Απριλίου του 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή Κόρινθος- Άργος- Ναύπλιο και το Δεκέμβριο του 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά- Πατρών.

Το Μάρτιο του 1889 ξεκινά η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από τα Καλάβρυτα στο Διακοφτό. Το 1891 η γραμμή φτάνει μέχρι την Αρχαία Ολυμπία. Μέσα στην τριετία 1897- 1899 το σιδηροδρομικό δίκτυο έχει επεκταθεί σε ολόκληρη την Κεντρική Πελοπόννησο. Το 1902 ολοκληρώνεται η γραμμή Πύργου- Κυπαρισσίας- Μελιγαλά που είχε συνολικό μήκος 750 χιλιόμετρα.

Σχετικά με τους σιδηροδρόμους της βορειοδυτικής Ελλάδας τα έργα που πραγματοποιήθηκαν είναι τα ακόλουθα:

- Ιούνιος 1888: Αρχίζουν οι εργασίες κατασκευής της γραμμής Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου μήκους 44 χιλιομέτρων η οποία τίθεται σε λειτουργία το 1890.
- 1891: Παραδίδεται προς χρήση η προέκταση της γραμμής Μεσολογγίου-Κρυονερίου.
- 1896- 1897: Κατασκευάζεται και δίνεται στην κυκλοφορία η διακλάδωση της γραμμής Καλύβια-Αχελώος μήκους 2 χιλιομέτρων για τη μεταφορά της τοπικής ξυλείας.
- 1910: Αρχίζει η κατασκευή των διακλαδώσεων από την πλατεία Μπότσαρη στο σταθμό Μεσολογγίου και από το Αιτωλικό στις Κωμοπόλεις Νεοχώρι και Κατοχή μήκους 11 χιλιομέτρων. Η εκμετάλλευσή τους γίνεται την επόμενη χρονιά.

Στις 6 Μαρτίου του 1904 γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα και τη Χαλκίδα. Τον Απρίλιο της ίδιας χρονιάς γίνονται τα εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλου και τον Ιούνιο αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών-Λιβαδειάς μήκους 41,5 χιλιομέτρων. Σημαντικός σταθμός στην ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων αποτέλεσε ο Ιούλιος του 1920 όπου άρχισε η κυκλοφορία της ταχείας αμαξοστοιχίας Αθηνών-Παρισίων.

Τον Απρίλιο του 1935 κυκλοφορεί στη χώρα μας η πρώτη εκδρομική αμαξοστοιχία και την περίοδο 1935- 1950 πολλά φορτηγά βαγόνια μετατρέπονται σε εκδρομικά οχήματα για τα λαϊκά στρώματα με πολύ χαμηλό εισιτήριο.

Την 1η Ιανουαρίου του 1970 ιδρύεται ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.) ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ατμοκίνητη έλξη έχει καταργηθεί εντελώς και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ντιζελοκίνητοι συρμοί και αυτοκινητάμαξες. Το 1978 γίνεται η έναρξη της προαστιακής συγκοινωνίας μεταξύ Αθήνας-Χαλκίδας και Αθήνας – Ελευσίνας. Τον Οκτώβριο του 1989 αρχίζουν τα τακτικά καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Αθήνας-Θεσσαλονίκης-

Αθήνας των νέων συρμών υψηλής άνεσης (INTERCITY). Οι συρμοί αυτοί κυκλοφορούν σε όλες τις μεγάλες διαδρομές με εξαιρετικά αποτελέσματα. Τέλος, προωθείται η ηλεκτροκίνηση αρχής γενομένης από τη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης- Ειδομένης (www.ose.gr). Στο χάρτη 12 που ακολουθεί παρουσιάζεται το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.



Χάρτης 13. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Πηγή: www.ose.gr

4.3. Ο Λαμιακός Σιδηρόδρομος.

Για να έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα του σιδηροδρόμου θα ξεκινήσουμε με μια συνοπτική εξιστόρηση για τον περίφημο “Λαμιακό Σιδηρόδρομο” του 1873. Η έναρξη σιδηροδρομικής πολιτικής στην Ελλάδα έγινε το 1855, όπως έχει αναφερθεί, με την κατάθεση του πρώτου νομοσχεδίου από τον Μαυροκορδάτο, που αφορούσε την κατασκευή σιδηροδρόμων.

Έλληνες, Άγγλοι, Γάλλοι τραπεζίτες πρότειναν την ανάληψη έργων που όμως απορρίπτονταν ως ανεφάρμοστες και δαπανηρές. Το 1867 μεσολάβησαν τα έργα του ΣΑΠ που κυκλοφόρησε το 1869. Αρχίζει τότε να γίνεται λόγος στη βουλή και στον τύπο για την ανάγκη κατασκευής γραμμής Πειραιώς – Λαμίας – Συνόρων. Τα σύνορα τότε ήταν λίγο βορειότερα της Λαμίας, στην οριογραμμή της Όθρυς.

Στις 26 Ιουνίου 1870 συνάπτεται σύμβαση με το Γάλλο μηχανικό Ε. Πιάτ για την κατασκευή γραμμής Πειραιώς – Λαμίας – Συνόρων, όμως η έναρξη των εργασιών ματαιώνεται για λόγους οικονομικούς. Στις 9/7/1870 δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Λαμίας “Ανατολική Ελλάς” η είδηση ότι το Δημοτικό Συμβούλιο Λαμίας σε ψήφισμά του απαιτεί να κατασκευαστεί σιδηρόδρομος Αθηνών – Λαμίας.

Το 1872 όμιλος Ελλήνων κεφαλαιούχων της Τράπεζας Κωνσταντινούπολης με εκπροσώπους στην Ελλάδα τους Ανδρέα Συγγρού και Στέφανο Σκουλούδη πρότεινε την κατασκευή αυτής της γραμμής. Στις 31 Ιανουαρίου 1873 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της κυβέρνησης Ε. Δεληγιώργη και του Α. Συγγρού που επικυρώνεται με το νόμο ΥΕΒ/30/5/1873 και ιδρύεται η εταιρεία “Λαμιακού Σιδηροδρόμου” με διευθυντή τον Πιάτ και με συμμετοχή της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας. Στην σύμβαση δεν προβλέπεται επέκταση μέχρι Στυλίδα.

Η γραμμή ξεκινάει από το πλατύ Φρέαρ του Ρουφ αλλά υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στις σχέσεις της αναδόχου εταιρίας με το ελληνικό δημόσιο που καταλήγουν σε έναν μακροχρόνιο δικαστικό αγώνα και τελικά ματαιώνεται το έργο.

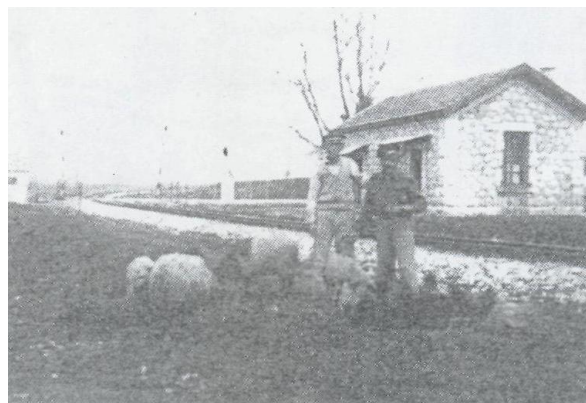
Το 1881 απελευθερώθηκε η Θεσσαλία και τα σύνορα μετατοπίζονται βορειότερα, αποφασίζεται η επέκταση του δικτύου και ο σιδηρόδρομος ονομάζεται «Λαρισαϊκός». Το 1889 αποφασίζεται και η κατασκευή διακλάδωσης του «Λαρισαϊκού σιδηροδρόμου» Αγίας Μαρίνας – Λαμίας – Μπεκής (παλαιά ονομασία του Σταυρού), επειδή η εταιρεία που ανέλαβε το έργο αντιμετώπιζε μεγάλες

δυσκολίες μεταφοράς του σιδηροδρομικού υλικού για την κατασκευή του τμήματος από Μπράλο μέχρι Γοργοπόταμο και στη συνέχεια προς την Όθρυ. Θα έφερνε λοιπόν το υλικό αυτό με καράβια στην Αγία Μαρίνα (προτιμήθηκε από τη Στυλίδα που το λιμάνι της είχε μικρό βάθος) και από κει θα μεταφέρονταν σιδηροδρομικώς μέχρι το σταθμό Μπεκής (δεν είχε αποφασιστεί ακόμα η κατασκευή του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου) και αυτό θα προωθούνταν προς Γοργοπόταμο - Μπράλο και προς Κούρνοβο (Όθρυ). Για το σκοπό αυτό έγινε η προβλήτα (γέφυρα) στην Αγία Μαρίνα (Εικ. 5).



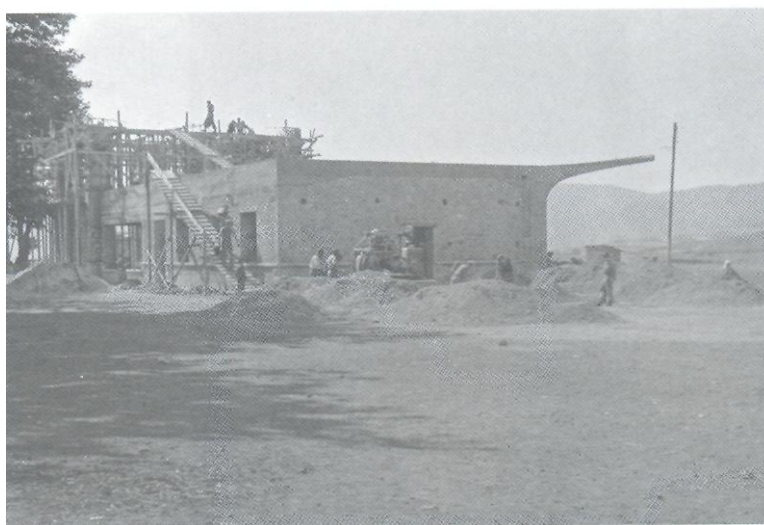
Εικόνα 5. Η Προβλήτα (γέφυρα) στην Αγία Μαρίνα
Πηγή: Ζήσης Πρωτοπαπάς, 2006.

Το Φεβρουάριο του 1892 «ήρξατο η ισοπέδωση της γραμμής από Λαμίας εις χωρίον Μπεκής» και το 1893 έχει στρωθεί και με σιδηροτροχιές (Αγία Μαρίνα - Σ.Σ. Μπεκής 20 χλμ.). Ο πρώτος σταθμός, λοιπόν, στην περιοχή ονομάστηκε «Μπεκής». Δυστυχώς επιλέχτηκε πολύ ακατάλληλη θέση για το σταθμό αυτό. Ήταν λίγες εκατοντάδες μέτρα νοτιότερα από εκεί που είναι σήμερα η αερογέφυρα της εθνικής οδού Λαμίας-Καρπενησίου, σχεδόν πάνω σε στροφή, όπως φαίνεται και στην εικόνα 6. Στην αρχή αποτελούνταν από μια πρόχειρη παράγκα, στη συνέχεια κατασκευάστηκε πέτρινο κτίριο.



Εικόνα 6. Το πέτρινο κτίριο του Σταθμού Μπεκής
Πηγή: Ζήσης Πρωτοπαπάς, 2006.

Όταν, λοιπόν το 1900 αποφασίστηκε η κατασκευή μεγαλύτερου σταθμού και σε πιο κατάλληλη θέση (περίπου ένα χιλιόμετρο ανατολικότερα του σταθμού Μπεκής), ο νέος σταθμός ονομάστηκε «Λειανοκλαδίου», από το όνομα του μεγαλύτερου γειτονικού χωριού της περιοχής. Μέχρι τότε, και ως το 1905, υπήρχε και λειτουργούσε μόνον ο σταθμός Μπεκής, που αναφερόταν και στα δρομολόγια. Π.χ. το 1905 αναφέρονται δρομολόγια από Πειραιά έως Μπράλο και από Στυλίδα (είχε επεκταθεί ήδη η γραμμή από Αγία Μαρίνα έως Στυλίδα) έως Μπεκή, που ήταν μέχρι τότε τερματικός σταθμός. Από εκεί με ιπήλατες άμαξες μπορούσε να πάει κανείς στα Λουτρά Υπάτης. Επίσης και από Μπράλο μέχρι Λαμία μετακινούνταν με άμαξες. Το 1906 όμως αποπερατώθηκε και άρχισε να λειτουργεί και ο σταθμός Λειανοκλαδίου. Έτσι στα δρομολόγια του έτους αυτού αναφέρεται ως τερματικός σταθμός ο του Λειανοκλαδίου (Stylis-Lamia-Lianokladi). Ο σταθμός Μπεκής μετατρέπεται σε φυλάκιο ισόπεδης διάβασης με ισοπεδοφύλακα (πασαγιοφύλακα) και από το 1963 που έγινε η αερογέφυρα καταργείται κι αυτό.



Εικόνα 7. Ανέγερση του νέου κτιρίου του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου
Πηγή: Ζήσης Πρωτοπαπάς, 2006.

Όμως ο σταθμός Μπεκής γνώρισε και «μεγαλειώδης» στιγμές. Το 1894, μετά από πτώχευση της εταιρείας κατασκευής του «Λαρισαϊκού», το μόνο τμήμα που λειτουργούσε ήταν αυτό της Αγίας Μαρίνας - Μπεκής. Το 1903, όταν ο βασιλιάς Γεώργιος ο Α΄ ήρθε στη Λαμία για τα εγκαίνια του ανδριάντα του Αθανασίου Διάκου στην πλατεία Διάκου, την επόμενη μέρα ήρθε με το τρένο μέχρι το σταθμό Μπεκής και από κει με ιπήλατες άμαξες επισκέφτηκαν με τη συνοδεία του τα Λουτρά Υπάτη.

4.4. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου υπάγεται στο δημοτικό διαμέρισμα Σταυρού του δήμου Λαμιέων. Ο οικισμός του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου άρχισε να δημιουργείται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα γύρω από το σταθμό του τρένου.

Η δημιουργία και η ανάπτυξη του οικισμού του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου συνδέεται άμεσα με τις εργασίες κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής, του σταθμού του τρένου αλλά και της λειτουργίας του.

Η πρώτη γραμμή σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς, μήκους 12 Km, εγκαινιάστηκε το 1869. Έκτοτε το ζήτημα της δημιουργίας σιδηροδρόμων είχε αρχίσει να απασχολεί σοβαρά τις κυβερνήσεις της Ελλάδας. Δυστυχώς όμως οι διαπραγματεύσεις για ανάθεση του έργου αναβάλλονταν διαρκώς κι έμειναν στα χαρτιά για πολλά χρόνια. Τελικά η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου Αθηνών - Λάρισα, άρχισε το 1890, επί κυβερνήσεως Τρικούπη. Το 1904 λειτούργησε η γραμμή μέχρι Θήβα και Χαλκίδα, το 1905 η γραμμή Λειανοκλαδίου – Στυλίδας και το 1908 η γραμμή Λειανοκλαδίου – Λάρισα.

Οι πρώτες «κατοικίες» του οικισμού του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου αποτελούνταν από παράγκες του εργοταξίου και αργότερα από τα οικήματα του σταθμού του τρένου, που κτίστηκαν για να στεγάσουν τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, που υπηρετούσαν στο σταθμό. Σιγά – σιγά ο μικρός πυρήνας μεγάλωνε. Άλλωστε στο σημείο αυτό έχουμε κι ένα άλλο συγκοινωνιακό κόμβο. Είναι η διακλάδωση της Εθνικής οδού Λαμίας – Καρπενησίου προς Κωσταλέξι – Κομποτάδες – Μεξιάτες Υπάτη κλπ. Με την πάροδο των χρόνων ο οικισμός επεκτείνεται γύρω από τη διακλάδωση αυτή και τον οδικό άξονα Λαμίας – Καρπενησίου.

Μεγάλη έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας πραγματοποιήθηκε μετά το 1980, όταν εκπονήθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου. Παράγοντες που επέδρασαν θετικά ήταν: η ύπαρξη ρυμοτομικού σχεδίου 540 στρεμμάτων περίπου, η προσφορά φθηνής – σχετικά – οικοπεδικής έκτασης, το καλό κλίμα και η προσδοκία για σύντομη ανάπτυξη αποχετευτικού δικτύου που σήμερα αποτελεί πραγματικότητα.

4.5. Σιδηρόδρομος και Αστικός Ιστός - Παραδείγματα

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται συχνά ως η «βιομηχανία του μέλλοντος» και γίνονται συνεχείς προσπάθειες προκειμένου το τρένο να γίνει ένα ελκυστικό, ασφαλές, ανταγωνιστικό, αξιόπιστο προς το επιβατικό κοινό και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς με τη στήριξη που παρέχουν στον τομέα οι αντίστοιχες πολιτικές δεσμεύσεις. Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στοχεύει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, το οποίο θα αποτελεί ένα ουσιαστικό τμήμα του συνολικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

Η στήριξη που προσφέρει η Κοινότητα στην ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών διαφαίνεται μέσα από την εκτεταμένη νομοθεσία και τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την προώθηση των σιδηροδρομικών και **συνδυασμένων** μεταφορών. Η πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών έχει ως στόχο την χρησιμοποίηση των ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων όσο το δυνατό σε μικρότερο βαθμό από τους πολίτες και την αύξηση της χρησιμοποίησης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Για να συμβεί αυτό πρέπει η προσβασιμότητα και η εναλλαγή των μέσων μεταφοράς να είναι εύκολη και φιλική προς τους επιβάτες. Για το λόγο αυτό οι στάσεις των Μ.Μ.Μ. πρέπει να βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους και να συνδυάζονται έτσι ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες των επιβατών.

Για παράδειγμα η προσβασιμότητα του Σιδηροδρομικού Σταθμού του Μονάχου χαρακτηρίζεται πολύ καλή, έχει ενσωματωθεί στον αστικό ιστό και σε γειτονικά σημεία του Σταθμού υπάρχουν στάσεις λεωφορείων και Μετρό που μπορούν να διοχετεύσουν το επιβατικό κοινό σε όποιο σημείο είναι ο προορισμός τους (Εικ. 8).



Εικόνα 8. Άποψη του Σιδ.Σταθμού Μονάχου

Πηγή: www.google.com/images

Στην Δυτική Ευρώπη συναντάμε στα κτίρια των κεντρικών Σιδηροδρομικών Σταθμών καταστήματα, εστιατόρια, ξενοδοχεία, WiFi και όποιες υπηρεσίες μπορούν να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό.

Στην Ελλάδα ισχύουν οι συνδυασμένες μεταφορές, τουλάχιστον στις μεγάλες πόλεις όπως στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Αθήνας, επονομαζόμενο ως Σταθμό Λαρίσης, υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς, όπως λεωφορεία και Μετρό ακόμα και σταθμός ταξί, που μπορούν να μεταφέρουν τους επιβάτες στους προορισμούς τους. Παρόλα αυτά, αν και είναι ο Σταθμός της πρωτεύουσας δεν υπάρχει υποδομή για επιπλέον εξυπηρέτηση του κοινού, εκτός από ένα κυλικείο που λειτουργεί. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στην πόλη της Θεσσαλονίκης, που ακριβώς έξω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό υπάρχουν λεωφορεία με διαφορετικό προορισμό το καθένα που εξυπηρετούν το κοινό και το μεταφέρουν στον τελικό προορισμό της επιλογής τους. Επίσης η κατασκευή του Μετρό στην συμπρωτεύουσα αναδεικνύει τον Σταθμό. Στόχος του Ο.Σ.Ε. είναι να αποκτήσει η Θεσσαλονίκη έναν κεντρικό σταθμό παρόμοιο με αυτούς που συναντάμε στην Δυτική Ευρώπη.

Στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς της Λαμίας και του Λειανοκλαδίου δεν υπάρχει ούτε συνδεσιμότητα με άλλα μέσα μεταφοράς ούτε εύκολη προσβασιμότητα από το επιβατικό κοινό. Οι μόνες επιλογές για να φτάσουν οι κάτοικοι της πόλης της Λαμίας στους δύο αυτούς Σταθμούς είναι είτε με τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητά τους είτε με την αστική συγκοινωνία, με τη γραμμή Λαμία- Σταυρός με δρομολόγια κάθε 20 λεπτά. Αυτοί οι δύο τρόποι σύνδεσης χωλαίνουν, γιατί δεν υπάρχει επαρκής χώρος στάθμευσης για τα αυτοκίνητα, αλλά και γιατί η στάση του λεωφορείου από τον Σταθμό του Λειανοκλαδίου απέχει αρκετά μέτρα (περίπου 250μ.) και είναι δύσκολο οι επιβάτες να μεταβούν στο Σταθμό, καθώς η πεζοδρόμηση και το εύρος του δρόμου που συνδέει τις δύο στάσεις δεν είναι σε καλή κατάσταση. Σε ό,τι αφορά την διευκόλυνση του επιβατικού κοινού από υπηρεσίες εξυπηρέτησης, αυτές δεν υπάρχουν, εκτός από ένα κυλικείο και ένα γραφείο πληροφοριών για τα δρομολόγια του Ο.Σ.Ε.

Επίσης υπάρχει μισθωμένο λεωφορείο από τον Ο.Σ.Ε. που μεταφέρει το κοινό από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Λαμίας σε αυτόν του Λειανοκλαδίου, έναντι αμοιβής 0,70ευρώ, κατά τις ώρες που υπάρχει τρένο το οποίο διέρχεται από το Σταθμό

Λειανοκλαδίου. Το μεγάλο πρόβλημα, όμως, είναι η συνδεσιμότητα του Σταθμού της Λαμίας με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς που λειτουργούν στην πόλη. Στο γειτονικό της περιβάλλον δεν υπάρχουν ούτε στάσεις της αστικής συγκοινωνίας ούτε στάση ταξί. Σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι δύο αυτοί σταθμοί δεν έχουν ενσωματωθεί στον αστικό ιστό της Λαμίας, τη στιγμή μάλιστα που ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Λειανοκλαδίου θεωρείται κομβικός, αφού κάθε είδους τρένο, ακόμα και το intercity express που κάνει ελάχιστες στάσεις κατά την διαδρομή του Αθήνα- Θεσσαλονίκη, περικλείει ως στάση του το Σταθμό του Λειανοκλαδίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

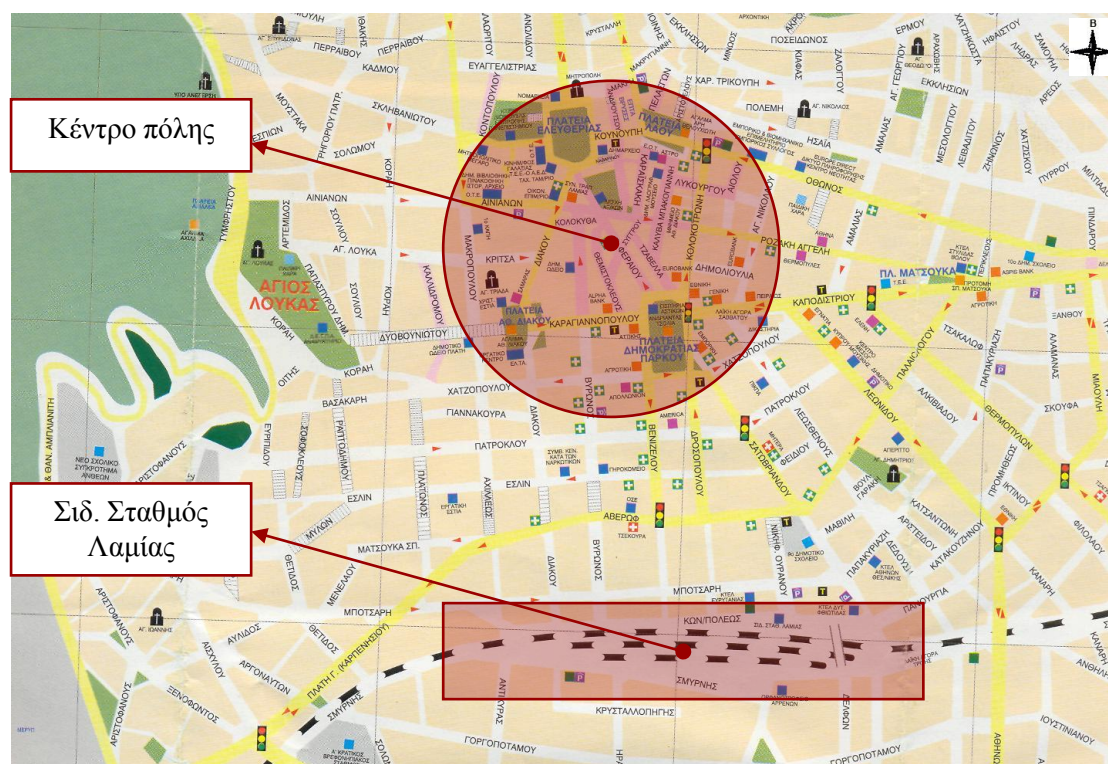
ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

5.1. Χαρακτηριστικά των υπό εξέταση Σιδηροδρομικών Σταθμών

5.1.1. Η Θέση

- Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας

Ο χώρος του Σιδηροδρομικού Σταθμού της Λαμίας καταλαμβάνει έκταση 2,5στρ. περίπου, βρίσκεται νότια του κέντρου της πόλης και οριοθετείται από τις οδούς: Κωνσταντινουπόλεως (βόρεια), Αντικύρας (δυτικά), Σμύρνης (νότια) και Αθηνών (ανατολικά). Απέχει 500 μέτρα περίπου από το κέντρο της πόλης (χάρτης 13).

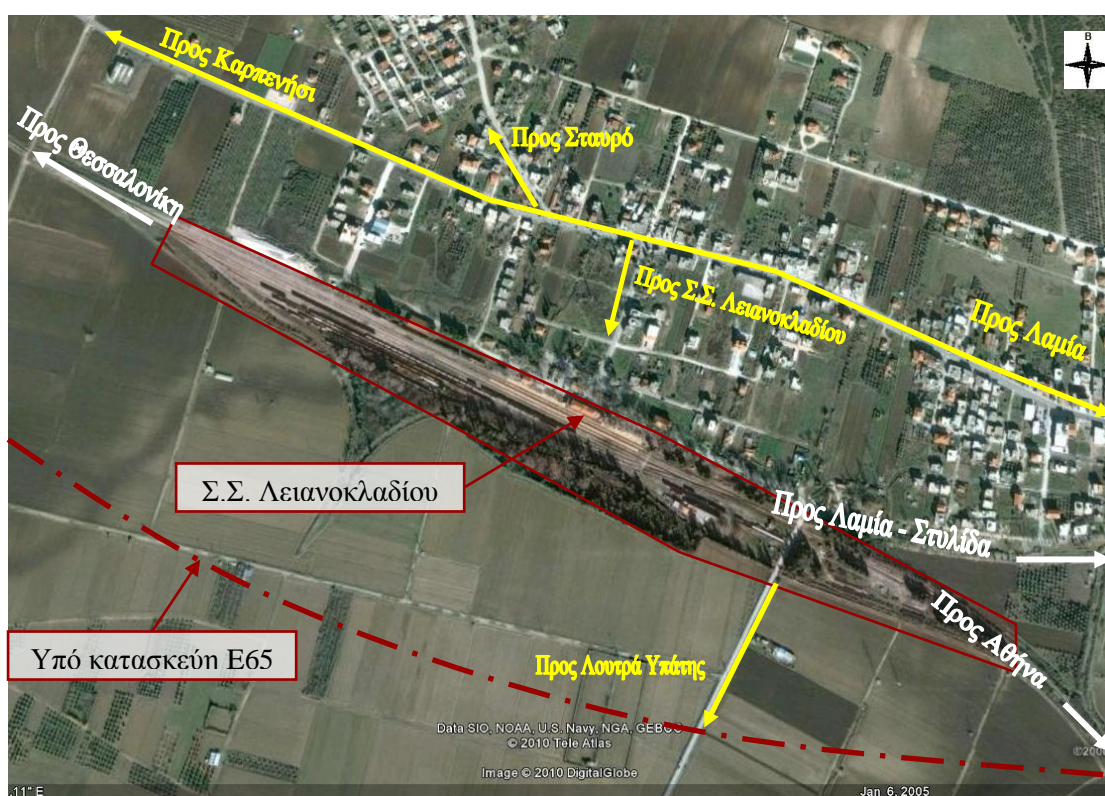


Χάρτης 14. Η θέση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λαμίας ως προς το κέντρο της πόλης.
Πηγή: Δήμος Λαμιέων, Χάρτης πόλης, 2005.

- Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του Λειανοκλαδίου ανήκει στην κτηματική περιοχή του Σταυρού και από το 1998 στο Δήμο Λαμιέων, στον οποίο εντάχθηκε ο οικισμός με την ίδρυση των Καποδιστριακών Δήμων. Καταλαμβάνει έκταση 150στρ. περίπου, βρίσκεται στη νότια πλευρά του Δημοτικού Διαμερίσματος του Σταυρού, αποτελεί τον κεντρικό σταθμό της ευρύτερης περιοχής και κατέχει κυρίαρχο ρόλο στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Βόρεια του Σταθμού διέρχεται οδικός άξονας που συνδέει την

πόλη της Λαμίας με το Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου και τα Δημοτικά Διαμερίσματα Κωσταλέξι, Κομποτάδες, Μεξιάτες και Λουτρά Υπάτης. Νότια συνορεύει με αγροτικές εκτάσεις και σε μικρή απόσταση από αυτόν θα περνά ο υπό κατασκευή οδικός άξονας Ε65 (Λαμία- Τρίκαλα- Εγνατία Οδός). Από την ανατολική πλευρά διέρχεται η Εθνική Σιδηροδρομική Γραμμή με αφετηρία τον Σταθμό Λαρίσης και σε μικρή απόσταση από το Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου υπάρχει η διακλάδωση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Λειανοκλάδι- Λαμία- Στυλίδα. Δυτικά του Σταθμού η σιδηροδρομική γραμμή συνεχίζει με κατεύθυνση Λάρισα- Θεσσαλονίκη- Ειδομένη. (Εικόνα 9).



Εικόνα 9. Η θέση του Σ.Σ. Λειανοκλαδίου και η σύνδεση του με την πόλη της Λαμίας.
Πηγή: Google earth.

5.1.2. Η σημερινή κατάσταση των Σιδηροδρομικών Σταθμών

- Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Λαμίας αποτελούνται από τα εξής τμήματα: χώρος έκδοσης εισιτηρίων, αίθουσα αναμονής επιβατών, Γραφεία Διοίκησης του Οργανισμού καθώς και αποθήκες φύλαξης διαφόρων υλικών και εμπορευμάτων. Τα κτίρια αυτά είναι χαρακτηριστικά της εποχής κατασκευής τους, παρουσιάζουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και αποτελούν σημαντική ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά για την πόλη της Λαμίας.

Το δίκτυο των γραμμών κυκλοφορίας που υπάρχει στο Σ.Σ Λαμίας αποτελείται από πέντε γραμμές κυκλοφορίας μία κύρια και τέσσερις βοηθητικές που χρησιμοποιούνται για ελιγμούς και στάθμευση των αμαξοστοιχιών.

Υπάρχει επίσης μία ανισόπεδη διάβαση πεζών που διευκολύνει την μετακίνηση των πεζών επιβατών καθώς και των κατοίκων της Λαμίας, και ενώνει το χώρο έκδοσης εισιτηρίων (βόριο τμήμα του Σταθμού) με την αποθήκη εμπορευμάτων (νότιο τμήμα του Σταθμού).



Εικόνα 10. Άποψη του κεντρικού κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λαμίας. (Μάιος, 2010). (Φωτογραφικό αρχείο – Τσαούση Β.).

Γύρω από το χώρο του Σιδηροδρομικού Σταθμού, ο οποίος περιβάλλεται από τον οικιστικό ιστό της πόλης, έχουν αναπτυχθεί διάφορες εμπορικές, κοινωνικές, πολιτιστικές, εκπαιδευτικές και αθλητικές δραστηριότητες, ενώ αρκετές δημόσιες υπηρεσίες του Νομού και της Περιφέρειας στεγάζονται στη περιοχή αυτή.

- **Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου**

Όπως έχει αναφερθεί ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου είναι ο κεντρικός σταθμός της περιοχής, καταλαμβάνει πολύ πιο μεγάλη έκταση από τον Σταθμό της Λαμίας και ως εκ τούτου οι κτιριακές του εγκαταστάσεις είναι περισσότερες και πιο αξιόλογες.

Περιλαμβάνει το κεντρικό κτίριο του Σταθμού με χώρους έκδοσης εισιτηρίων, αναμονής επιβατών, αναψυκτηρίου, αποθήκευσης και παραλαβής εμπορευμάτων, καθώς και Γραφεία Διοίκησης και Ηλεκτρονικού Ελέγχου Κυκλοφορίας. Γύρω από το κεντρικό κτίριο, χωροθετούνται αρκετά κτίσματα τα οποία χρησιμοποιούνται για αποθήκευση διαφόρων υλικών του ΟΣΕ ενώ κάποια από αυτά προσφέρονται για κατοίκηση των οικογενειών των υπαλλήλων του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Σε μικρή απόσταση από το κεντρικό κτίριο του σταθμού υπάρχει ξενώνας που χρησιμοποιείται για τη διαμονή των διερχόμενων εργαζομένων του Ο.Σ.Ε.

Το δίκτυο των γραμμών κυκλοφορίας που υπάρχει στο Σ.Σ Λειανοκλαδίου αποτελείται από τρεις γραμμές κυκλοφορίας μία κύρια και δύο βοηθητικές ενώ άλλες δέκα συνολικά γραμμές που υπάρχουνε χρησιμοποιούνται για ελιγμούς και στάθμευση των αμαξοστοιχιών. (φώτο σημερινή του σταθμού)



Εικόνα 11. Αποψη Σιδ. Σταθμού Λειανοκλαδίου.
(Μάιος 2010) (Φωτογραφικό αρχείο – Τσαούση Β.)

5.2. Υφιστάμενες Χρήσεις Γης γειτονικά των Σιδηροδρομικών Σταθμών

A. Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας

Στους Χάρτες 15 και 16 που ακολουθούν καταγράφονται οι χρήσεις γης ισογείων και ορόφων αντίστοιχα. Παρατηρούμε ότι στις κεντρικές οδούς Αβέρωφ, στα βόρεια του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λαμίας, και Κύπρου, στα νότια του Σταθμού, τα ισόγεια χρησιμοποιούνται ως εμπορικά καταστήματα, ενώ τα διαμερίσματα των ορόφων έχουν μετατραπεί σε γραφεία και ιατρεία. Στα οικοδομικά τετράγωνα που συνορεύουν με τον Σ.Σ. Λαμίας, κυρίως στο βόριο τμήμα, κυριαρχούν οι νεόκτιστες πολυκατοικίες, ενώ στο νότιο τμήμα παρατηρούμε περισσότερες μονοκατοικίες. Βέβαια τα οικοδομικά τετράγωνα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Αβέρωφ βρίσκονται στη γειτονική περιοχή του κέντρου της πόλης και αυτό εξηγεί την ανάπτυξη του εμπορίου. Το εμπόριο που έχει αναπτυχθεί στην οδό Κύπρου είναι κυρίως μηχανολογικής φύσεως (καταστήματα ανταλλακτικών, μηχανολογικά εργαστήρια, κλπ.) και αυτό γιατί μέχρι πριν λίγα χρόνια η οδός Κύπρου θεωρούνταν περιφερειακή αρτηρία του Δήμου. Η γρήγορη ανοικοδόμηση των νοτίων προαστίων της Λαμίας ενέταξε και αυτό το είδος εμπορίου στο εσωτερικό της πόλης.

B. Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου

Όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενες παραγράφους, ο Σ.Σ. Λειανοκλαδίου δεν είναι ενταγμένος στον αστικό ιστό, το βόριο τμήμα του Σταθμού συνορεύει με αραιοκατοικημένη περιοχή, που εντάσσεται στον οικισμό του Σταυρού, ενώ μεγάλο τμήμα της οικοδομημένης περιοχής ανήκει στον Ο.Σ.Ε. Στο νότιο τμήμα του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λειανοκλαδίου, όπως παρατηρούμε και στην εικόνα 9, υπάρχουν αποκλειστικά καλλιέργειες των κατοίκων των γειτονικών οικισμών, ενώ αρκετά έχουν απαλλοτριωθεί για την διέλευση του Ε65.

5.3. Επιβατική Κίνηση

Για την καταγραφή της επιβατικής κίνησης ελήφθησαν στοιχεία και από τους δύο Σταθμούς Λαμίας και Λειανοκλαδίου που αφορούσαν την ημερήσια κίνηση του κοινού προς διαφόρους προορισμούς για περίοδο ενός μήνα. Επίσης ελήφθησαν από τα Γραφεία κινήσεως των Σταθμών ο συνολικός αριθμός των εισιτηρίων ανά μήνα για διάρκεια ενός έτους (2009). Από την επεξεργασία των στοιχείων αυτών προέκυψαν τα αποτελέσματα ανά μήνα για το έτος 2009, τα οποία παρατίθενται στους πίνακες 9 - 30 και τα διαγράμματα 8 – 29, ενώ το διάγραμμα 30 συγκρίνει τον αριθμό των εκδοθέντων εισιτηρίων από το Μάρτιο έως το Δεκέμβριο του 2009 από τα δύο γραφεία εκδόσεως εισιτηρίων Λαμίας και Λειανοκλαδίου.

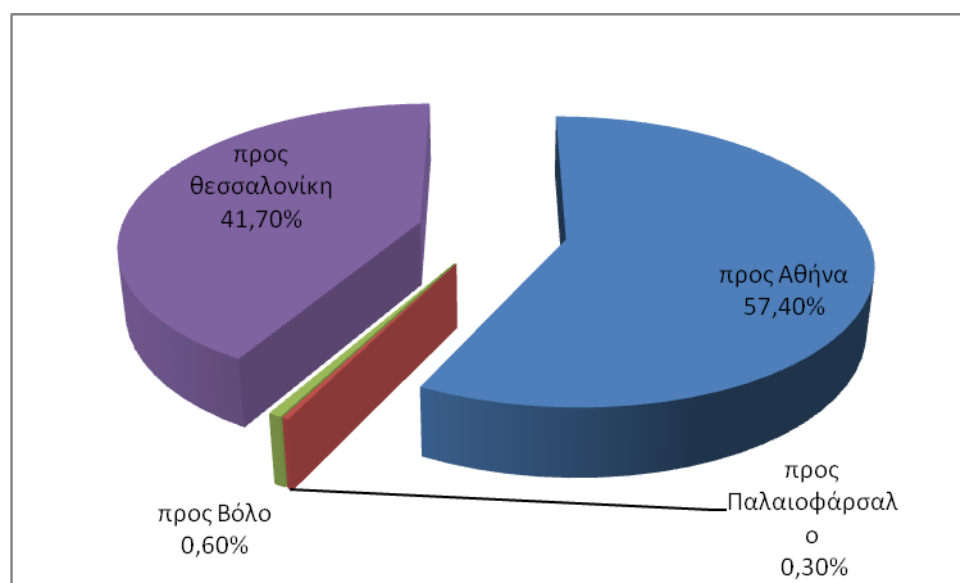
Από τα παρακάτω διαγράμματα μπορούμε εύκολα να παρατηρήσουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων της Λαμίας έχει ως προορισμό του την Αθήνα. Αυτό συμβαίνει γιατί η τοπική αμαξοστοιχία Στυλίδα – Λαμία – Λειανοκλάδι – Αθήνα, με δύο ώρες αναχώρησης, 6:30 το πρωί και 6:10 το απόγευμα, πολλές ενδιάμεσες στάσεις κατά μήκος της γραμμής και με χαμηλό εισιτήριο, εξυπηρετεί πολλούς δημότες, κυρίως αυτούς που εργάζονται εκτός της πόλης της Λαμίας, αλλά και κάποιους που θέλουν αυθημερόν να μεταβούν στην πρωτεύουσα.

Επίσης από το διάγραμμα 30 συμπεραίνουμε ότι το γραφείο έκδοσης εισιτηρίων της Λαμίας, που εξυπηρετεί σχεδόν αποκλειστικά τους κατοίκους της πόλης της Λαμίας, εκδίδει μηνιαίως περισσότερα εισιτήρια σε σχέση με το αντίστοιχο του Λειανοκλαδίου, που η εισροή των επιβατών είναι κυρίως από τους γειτονικούς οικισμούς. Ακόμα παρατηρούμε ότι κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο η επιβατική κίνηση μειώνεται καθώς οι περισσότεροι που χρησιμοποιούν το τρένο είναι φοιτητές που διαμένουν στην πόλη τους υπόλοιπους μήνες του έτους.

Πίνακας 9. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Ιανουάριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	8002	52,3
2	Αγ. Στέφανος	151	1,0
3	Οινόη	107	0,7
4	Θήβα	168	1,1
5	Λιβαδειά	183	1,2
6	Τιθορέα	122	0,8
7	Αμφίκλεια	31	0,2
8	Μπράλος	15	0,1
9	Θαυμακός	0	0,0
10	Δομοκός	16	0,1
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	32	0,2
13	Λάρισα	1653	10,8
14	Ραψάνη	17	0,1
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	230	1,5
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	172	1,1
20	Θεσσαλονίκη	3903	25,5
21	Τελικός σταθμός	410	2,7
22	Βόλος	92	0,6
	Σύνολο	15304	100,0

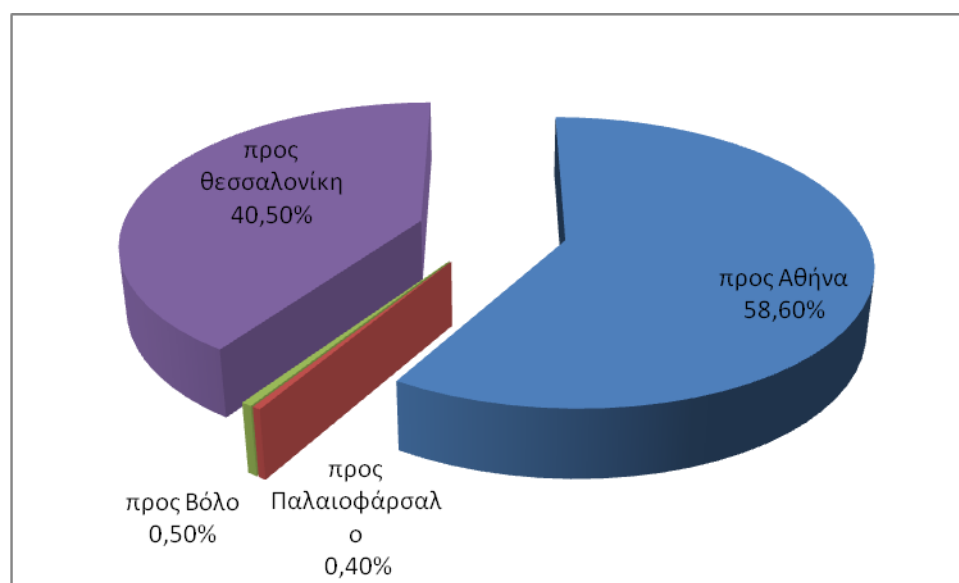


Διάγραμμα 8: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Ιανουάριο

Πίνακας 10. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Φεβρουάριος 2009

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7189	54,1
2	Αγ. Στέφανος	66	0,5
3	Οινόη	119	0,9
4	Θήβα	106	0,8
5	Λιβαδειά	159	1,2
6	Τιθορέα	79	0,6
7	Αμφίκλεια	39	0,3
8	Μπράλος	27	0,2
9	Θαυμακός	2	0,0
10	Δομοκός	13	0,1
11	Καλαμπάκα	10	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	25	0,2
13	Λάρισα	1830	13,8
14	Ραψάνη	1	0,0
15	Νέοι πόροι	3	0,0
16	Λεπτοκαρυά	12	0,1
17	Κατερίνη	306	2,3
18	Αιγίνιο	4	0,0
19	Πλατύ	94	0,7
20	Θεσσαλονίκη	2938	22,1
21	Τελικός σταθμός	196	1,5
22	Βόλος	68	0,5
	Σύνολο	13286	100,0

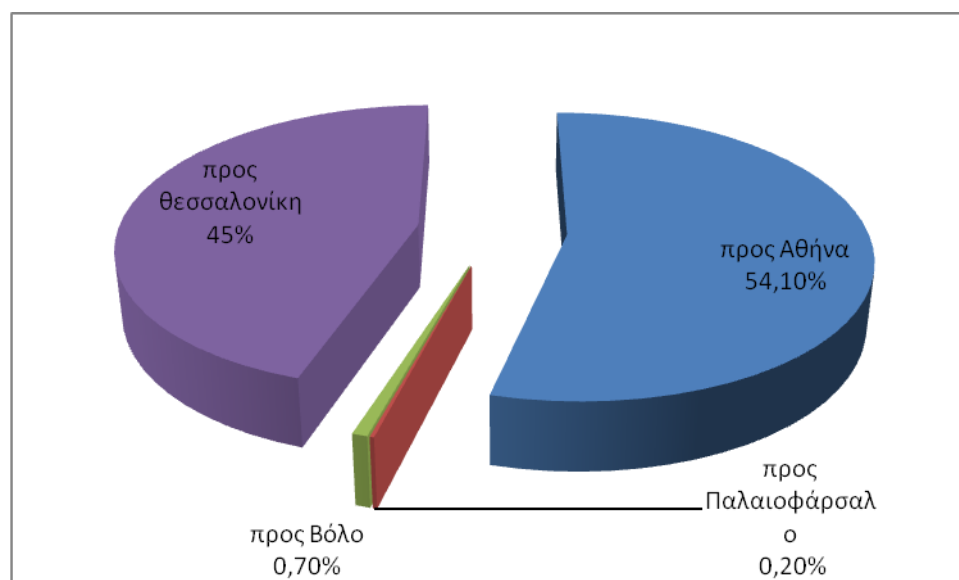


Διάγραμμα 9: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Φεβρουάριο

Πίνακας 11. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Μάρτιος 2009

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7392	49,9
2	Αγ. Στέφανος	104	0,7
3	Οινόη	74	0,5
4	Θήβα	119	0,8
5	Λιβαδειά	178	1,2
6	Τιθορέα	89	0,6
7	Αμφίκλεια	26	0,2
8	Μπράλος	28	0,2
9	Θαυμακός	2	0,0
10	Λομοκός	15	0,1
11	Καλαμπάκα	3	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	16	0,1
13	Λάρισα	2267	15,3
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	12	0,1
17	Κατερίνη	296	2,0
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	133	0,9
20	Θεσσαλονίκη	3674	24,8
21	Τελικός σταθμός	282	1,9
22	Βόλος	104	0,7
	Σύνολο	14814	100,0

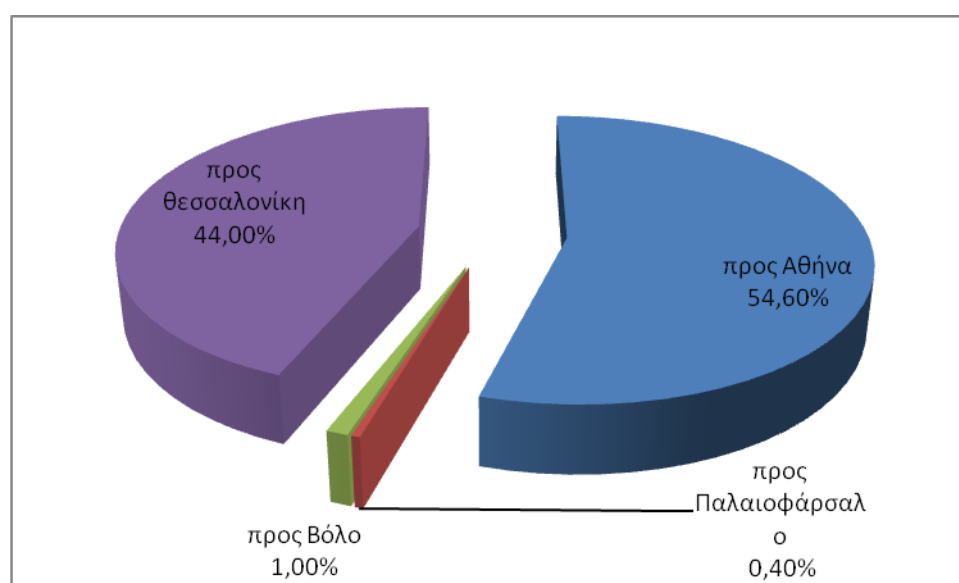


Διάγραμμα 10: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Μάρτιο

Πίνακας 12. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Απρίλιο 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	6165	50,6
2	Αγ. Στέφανος	49	0,4
3	Οινόη	73	0,6
4	Θήβα	85	0,7
5	Λιβαδειά	146	1,2
6	Τιθορέα	72	0,6
7	Αμφίκλεια	37	0,3
8	Μπράλος	24	0,2
9	Θαυμακός	0	0,0
10	Δομοκός	12	0,1
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	36	0,3
13	Λάρισα	1426	11,7
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	13	0,1
17	Κατερίνη	280	2,3
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	232	1,9
20	Θεσσαλονίκη	2938	24,1
21	Τελικός σταθμός	475	3,9
22	Βόλος	122	1,0
	Σύνολο	12185	100,0

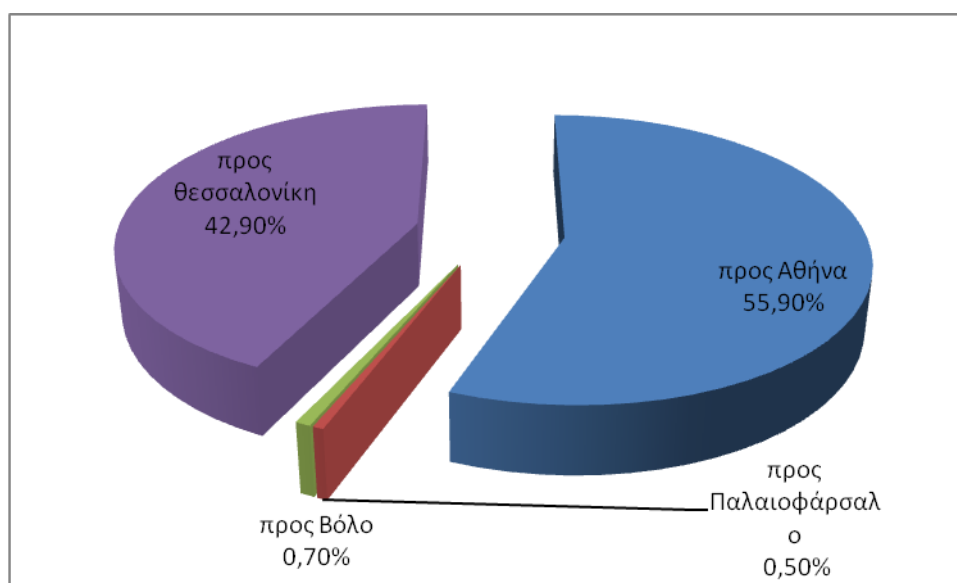


Διάγραμμα 11: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Απρίλιο

Πίνακας 13. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Μάιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7148	50,8
2	Αγ. Στέφανος	70	0,5
3	Οινόη	98	0,7
4	Θήβα	142	1,0
5	Λιβαδειά	183	1,3
6	Τιθορέα	155	1,1
7	Αμφίκλεια	27	0,2
8	Μπράλος	42	0,3
9	Θαυμακός	15	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	13	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	43	0,3
13	Λάρισα	1576	11,2
14	Ραψάνη	14	0,1
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	26	0,2
17	Κατερίνη	211	1,5
18	Αιγίνιο	15	0,1
19	Πλατύ	267	1,9
20	Θεσσαλονίκη	3325	23,6
21	Τελικός σταθμός	605	4,3
22	Βόλος	97	0,7
	Σύνολο	14072	100,0

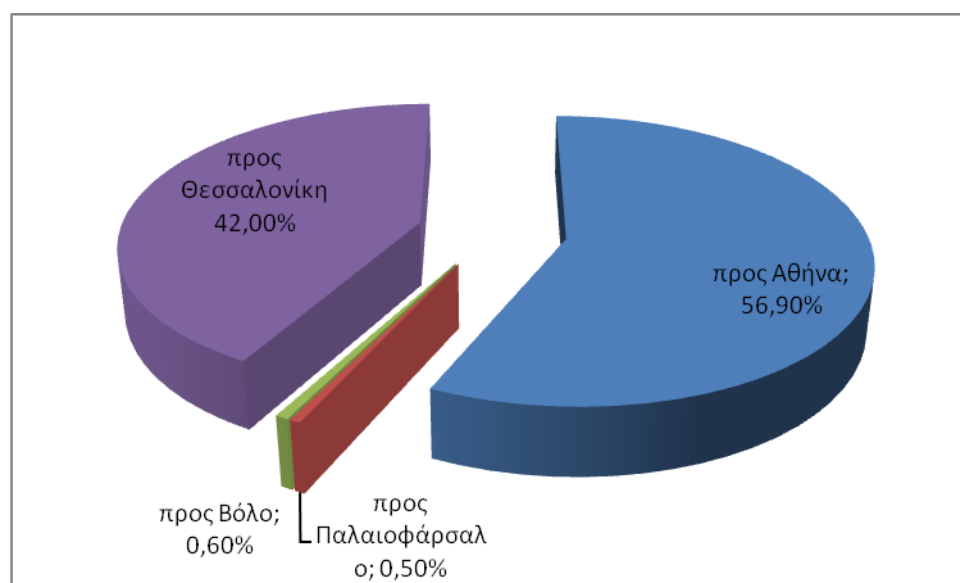


Διάγραμμα 12: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Μάιο

Πίνακας 14. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Ιούνιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7349	51,7
2	Αγ. Στέφανος	156	1,1
3	Οινόη	128	0,9
4	Θήβα	114	0,8
5	Λιβαδειά	171	1,2
6	Τιθορέα	113	0,8
7	Αμφίκλεια	28	0,2
8	Μπράλος	29	0,2
9	Θαυμακός	0	0,0
10	Δομοκός	13	0,1
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	57	0,4
13	Λάρισα	1549	10,9
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	12	0,1
17	Κατερίνη	299	2,1
18	Αιγίνιο	14	0,1
19	Πλατύ	213	1,5
20	Θεσσαλονίκη	3360	23,6
21	Τελικός σταθμός	526	3,7
22	Βόλος	85	0,6
	Σύνολο	14216	100,0

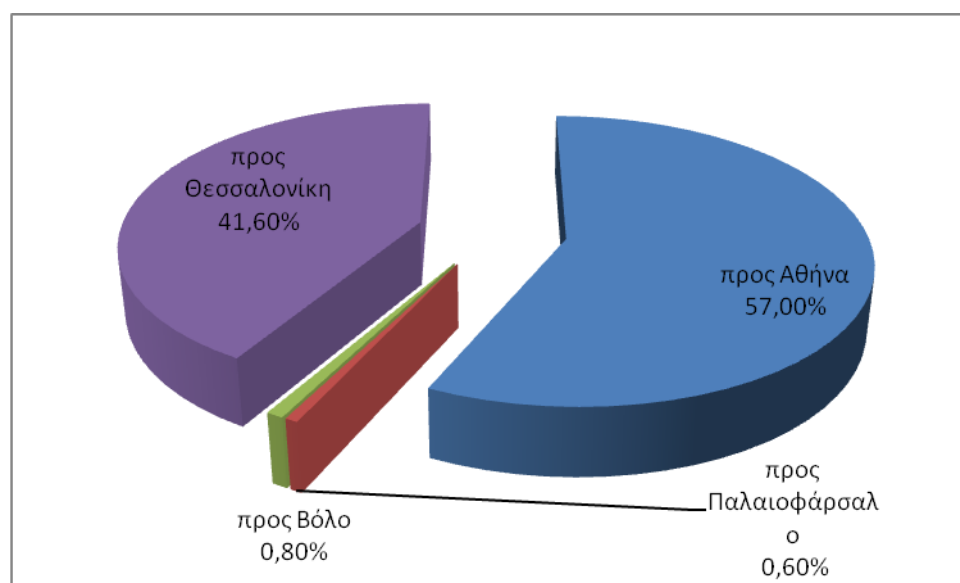


Διάγραμμα 13: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Ιούνιο

Πίνακας 15. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Ιούλιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5169	50,8
2	Αγ. Στέφανος	71	0,7
3	Οινόη	122	1,2
4	Θήβα	81	0,8
5	Λιβαδειά	153	1,5
6	Τιθορέα	120	1,2
7	Αμφίκλεια	51	0,5
8	Μπράλος	29	0,3
9	Θαυμακός	8	0,1
10	Λομοκός	19	0,2
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	31	0,3
13	Λάρισα	1394	13,7
14	Ραψάνη	62	0,6
15	Νέοι πόροι	29	0,3
16	Λεπτοκαρυά	69	0,7
17	Κατερίνη	193	1,9
18	Αιγίνιο	41	0,4
19	Πλατύ	112	1,1
20	Θεσσαλονίκη	2096	20,5
21	Τελικός σταθμός	244	2,4
22	Βόλος	82	0,8
	Σύνολο	10176	100,0

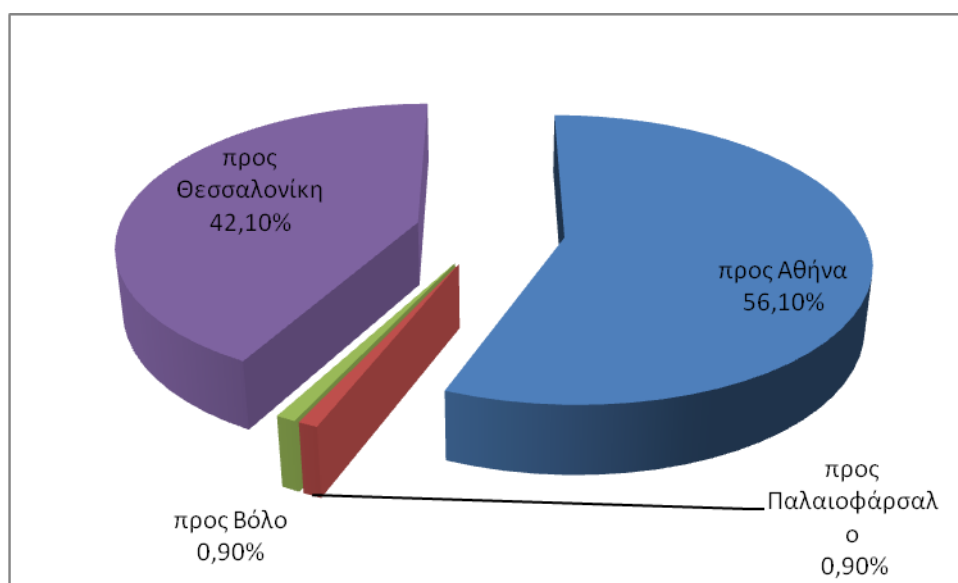


Διάγραμμα 14: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Ιούλιο

Πίνακας 16. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Αύγουστος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	4201	49,9
2	Αγ. Στέφανος	67	0,8
3	Οινόη	101	1,2
4	Θήβα	59	0,7
5	Λιβαδειά	135	1,6
6	Τιθορέα	109	1,3
7	Αμφίκλεια	34	0,4
8	Μπράλος	17	0,2
9	Θαυμακός	8	0,1
10	Λομοκός	16	0,2
11	Καλαμπάκα	9	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	42	0,5
13	Λάρισα	1128	13,4
14	Ραψάνη	25	0,3
15	Νέοι πόροι	41	0,5
16	Λεπτοκαρυά	51	0,6
17	Κατερίνη	143	1,7
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	93	1,1
20	Θεσσαλονίκη	1820	21,6
21	Τελικός σταθμός	244	2,9
22	Βόλος	76	0,9
	Σύνολο	8419	100,0

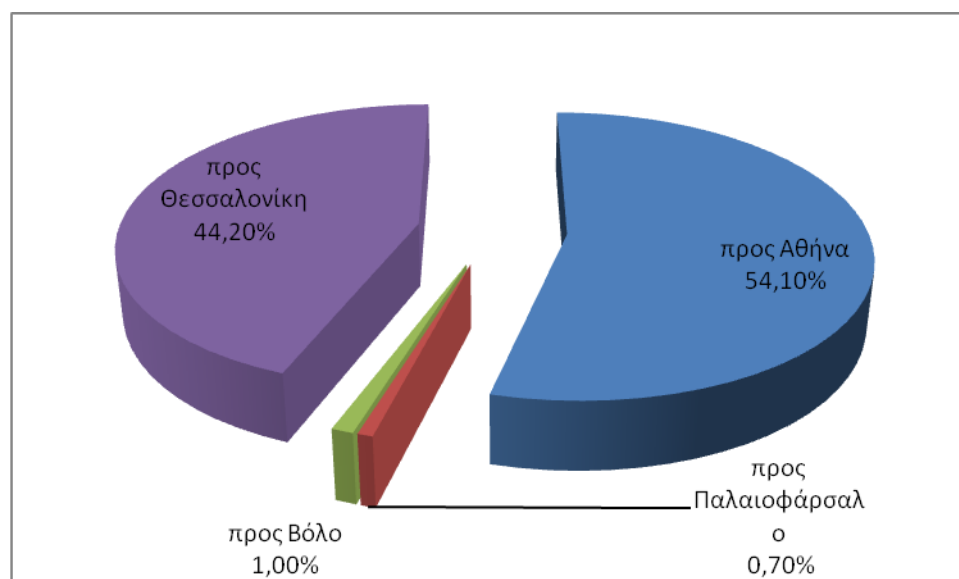


Διάγραμμα 15: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Αύγουστο

Πίνακας 17. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Σεπτέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7032	50,2
2	Αγ. Στέφανος	43	0,3
3	Οινόη	70	0,5
4	Θήβα	97	0,7
5	Λιβαδειά	182	1,3
6	Τιθορέα	112	0,8
7	Αμφίκλεια	28	0,2
8	Μπράλος	14	0,1
9	Θαυμακός	13	0,1
10	Δομοκός	29	0,2
11	Καλαμπάκα	15	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	42	0,3
13	Λάρισα	1625	11,6
14	Ραψάνη	12	0,1
15	Νέοι πόροι	41	0,3
16	Λεπτοκαρυά	30	0,2
17	Κατερίνη	224	1,6
18	Αιγίνιο	40	0,3
19	Πλατό	210	1,5
20	Θεσσαλονίκη	3462	24,7
21	Τελικός σταθμός	546	3,9
22	Βόλος	140	1,0
	Σύνολο	14007	100,0

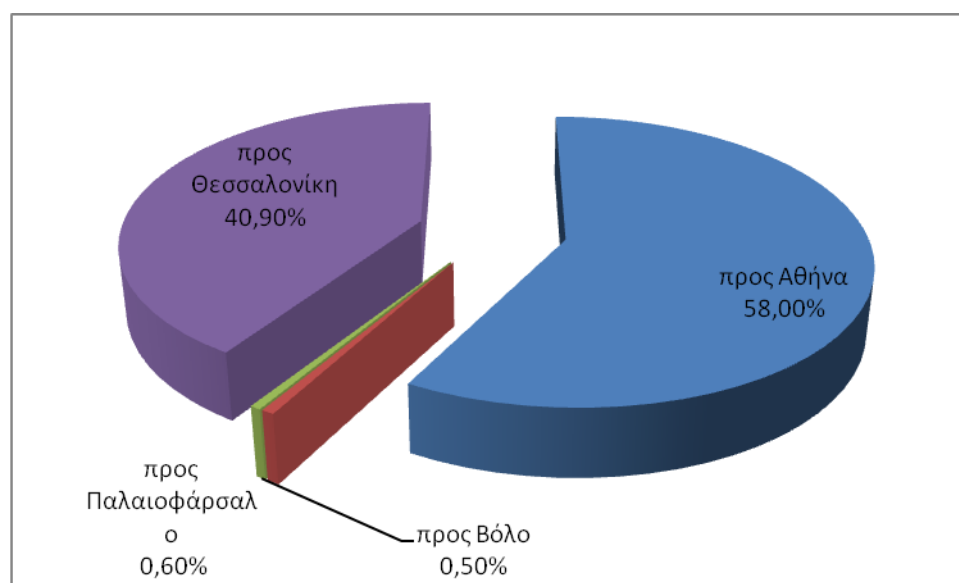


Διάγραμμα 16: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Σεπτέμβριο

Πίνακας 18. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Οκτώβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7210	52,7
2	Αγ. Στέφανος	82	0,6
3	Οινόη	109	0,8
4	Θήβα	95	0,7
5	Λιβαδειά	192	1,4
6	Τιθορέα	151	1,1
7	Αμφίκλεια	55	0,4
8	Μπράλος	41	0,3
9	Θαυμακός	27	0,2
10	Δομοκός	14	0,1
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	42	0,3
13	Λάρισα	1683	12,3
14	Ραψάνη	28	0,2
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	13	0,1
17	Κατερίνη	232	1,7
18	Αιγίνιο	15	0,1
19	Πλατύ	190	1,4
20	Θεσσαλονίκη	3107	22,7
21	Τελικός σταθμός	328	2,4
22	Βόλος	68	0,5
	Σύνολο	13682	100,0

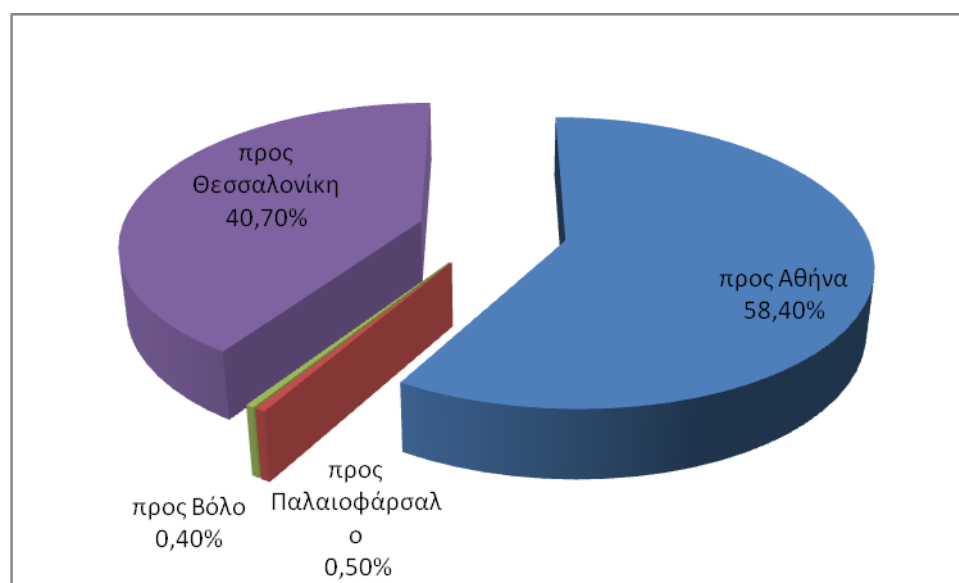


Διάγραμμα 17: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Οκτώβριο

Πίνακας 19. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Νοέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	7063	53,0
2	Αγ. Στέφανος	106	0,8
3	Οινόη	106	0,8
4	Θήβα	119	0,9
5	Λιβαδειά	200	1,5
6	Τιθορέα	119	0,9
7	Αμφίκλεια	40	0,3
8	Μπράλος	33	0,2
9	Θαυμακός	13	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	50	0,4
13	Λάρισα	1612	12,1
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	240	1,8
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	173	1,3
20	Θεσσαλονίκη	2972	22,3
21	Τελικός σταθμός	427	3,2
22	Βόλος	53	0,4
	Σύνολο	13326	100,0

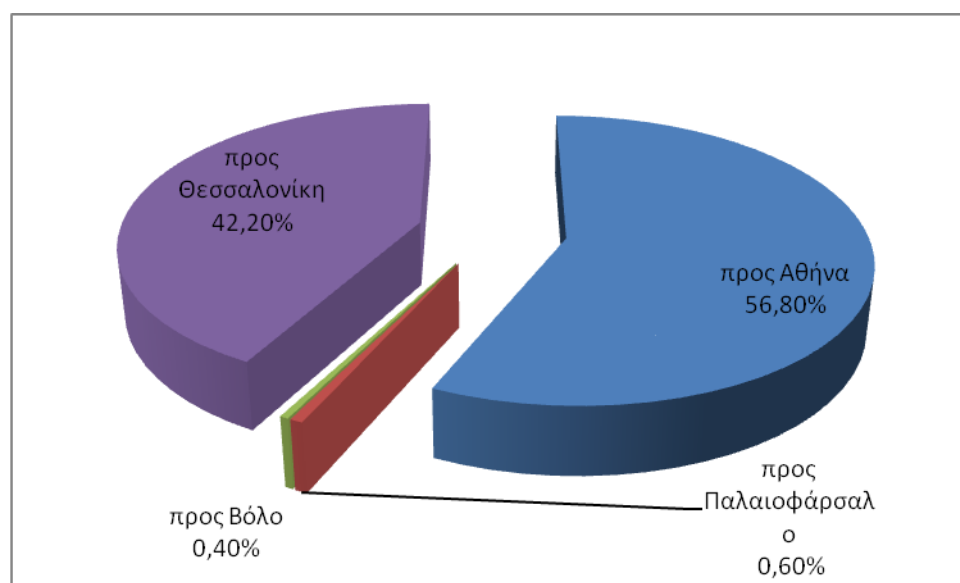


Διάγραμμα 18: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Νοέμβριο

Πίνακας 20. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λαμίας, Δεκέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5495	51,8
2	Αγ. Στέφανος	73	0,7
3	Οινόη	84	0,8
4	Θήβα	64	0,6
5	Λιβαδειά	138	1,3
6	Τιθορέα	127	1,2
7	Αμφίκλεια	20	0,2
8	Μπράλος	19	0,2
9	Θαυμακός	11	0,1
10	Λομοκός	12	0,1
11	Καλαμπάκα	8	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	31	0,3
13	Λάρισα	1453	13,7
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	9	0,1
17	Κατερίνη	149	1,4
18	Αιγίνιο	22	0,2
19	Πλατύ	137	1,3
20	Θεσσαλονίκη	2438	22,9
21	Τελικός σταθμός	276	2,6
22	Βόλος	42	0,4
	Σύνολο	10608	100,0

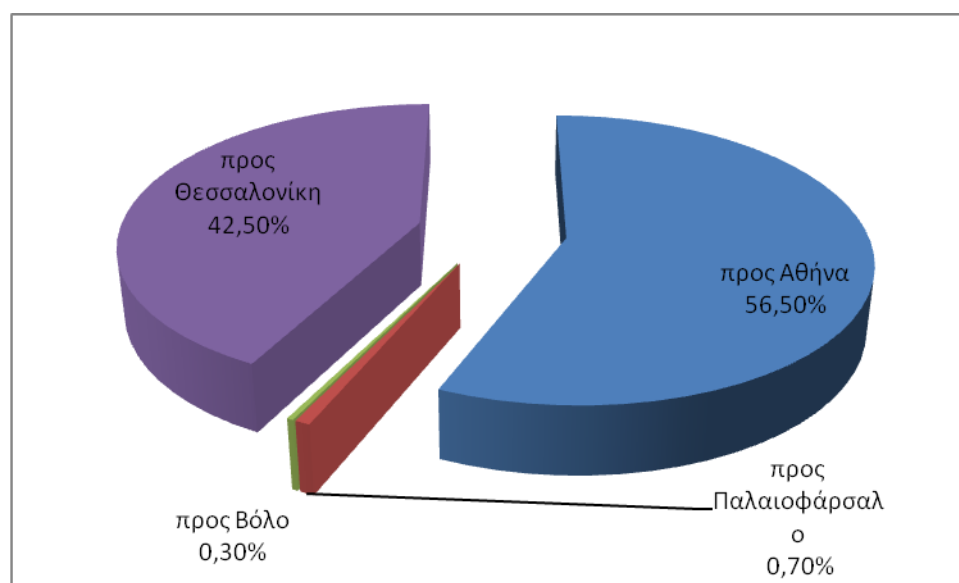


Διάγραμμα 19: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Δεκέμβριο

Πίνακας 21. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Μάρτιο 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5298	51,7
2	Αγ. Στέφανος	82	0,8
3	Οινόη	72	0,7
4	Θήβα	61	0,6
5	Λιβαδειά	123	1,2
6	Τιθορέα	113	1,1
7	Αμφίκλεια	31	0,3
8	Μπράλος	10	0,1
9	Θαυμακός	9	0,1
10	Δομοκός	8	0,1
11	Καλαμπάκα	21	0,2
12	Παλαιοαφάρσαλο	33	0,3
13	Λάρισα	1486	14,5
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	9	0,1
17	Κατερίνη	215	2,1
18	Αιγίνιο	10	0,1
19	Πλατύ	154	1,5
20	Θεσσαλονίκη	2194	21,4
21	Τελικός σταθμός	287	2,8
22	Βόλος	32	0,3
	Σύνολο	10248	100,0

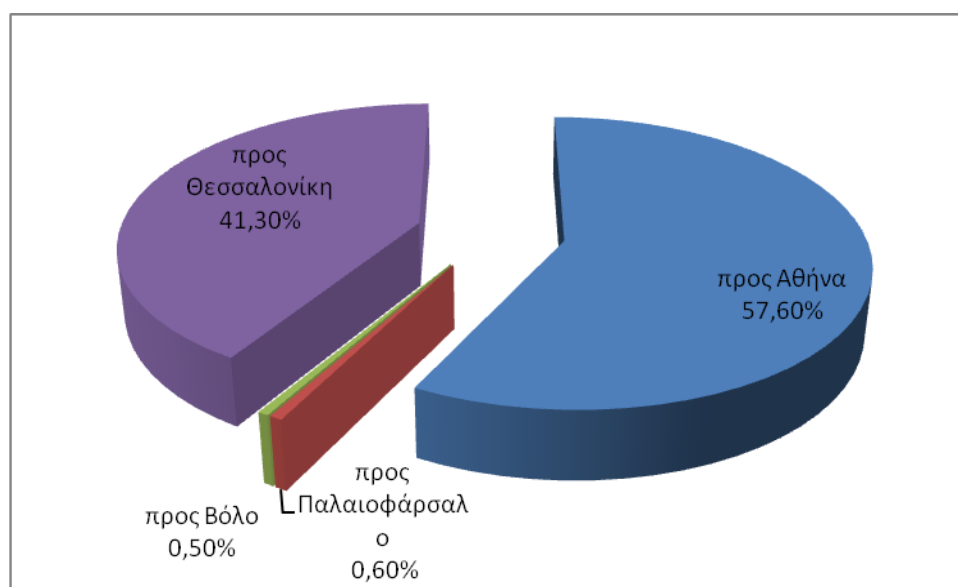


Διάγραμμα 20: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Μάρτιο

Πίνακας 22. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Απρίλιο 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	4824	52,9
2	Αγ. Στέφανος	64	0,7
3	Οινόη	62	0,7
4	Θήβα	73	0,8
5	Λιβαδειά	128	1,4
6	Τιθορέα	72	0,8
7	Αμφίκλεια	18	0,2
8	Μπράλος	8	0,1
9	Θαυμακός	9	0,1
10	Δομοκός	7	0,1
11	Καλαμπάκα	9	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	27	0,3
13	Λάρισα	1122	12,3
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	7	0,1
16	Λεπτοκαρυά	17	0,2
17	Κατερίνη	125	1,4
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	111	1,2
20	Θεσσαλονίκη	2097	22,9
21	Τελικός σταθμός	293	3,2
22	Βόλος	46	0,5
	Σύνολο	9119	100,0

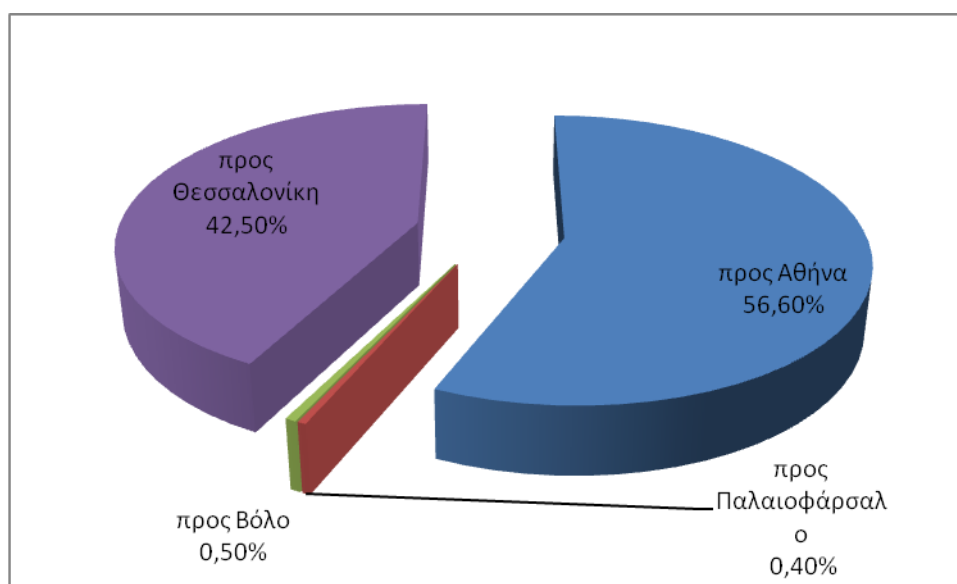


Διάγραμμα 21: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Απρίλιο

Πίνακας 23. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Μάιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	3216	51,5
2	Αγ. Στέφανος	50	0,8
3	Οινόη	44	0,7
4	Θήβα	56	0,9
5	Λιβαδειά	87	1,4
6	Τιθορέα	62	1,0
7	Αμφίκλεια	12	0,2
8	Μπράλος	5	0,1
9	Θαυμακός	6	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	7	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	13	0,2
13	Λάρισα	855	13,7
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	131	2,1
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	69	1,1
20	Θεσσαλονίκη	1417	22,7
21	Τελικός σταθμός	181	2,9
22	Βόλος	33	0,5
	Σύνολο	6244	100,0

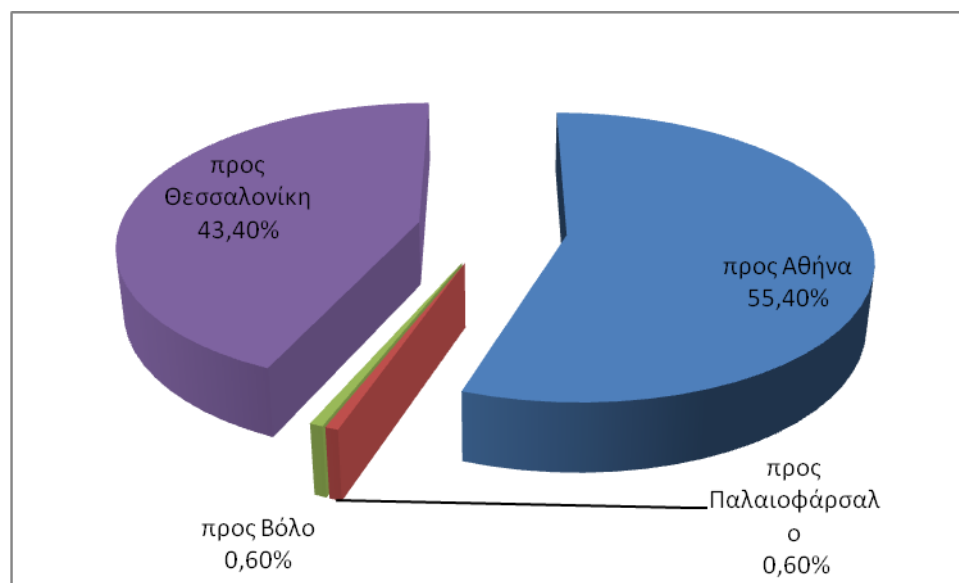


Διάγραμμα 22: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Μάιο

Πίνακας 24. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Ιούνιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	3522	50,8
2	Αγ. Στέφανος	42	0,6
3	Οινόη	48	0,7
4	Θήβα	63	0,9
5	Λιβαδειά	90	1,3
6	Τιθορέα	55	0,8
7	Αμφίκλεια	14	0,2
8	Μπράλος	6	0,1
9	Θαυμακός	7	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	8	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	28	0,4
13	Λάρισα	957	13,8
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	6	0,1
17	Κατερίνη	139	2,0
18	Αιγίνιο	13	0,2
19	Πλατό	70	1,0
20	Θεσσαλονίκη	1573	22,7
21	Τελικός σταθμός	250	3,6
22	Βόλος	42	0,6
	Σύνολο	6933	100,0

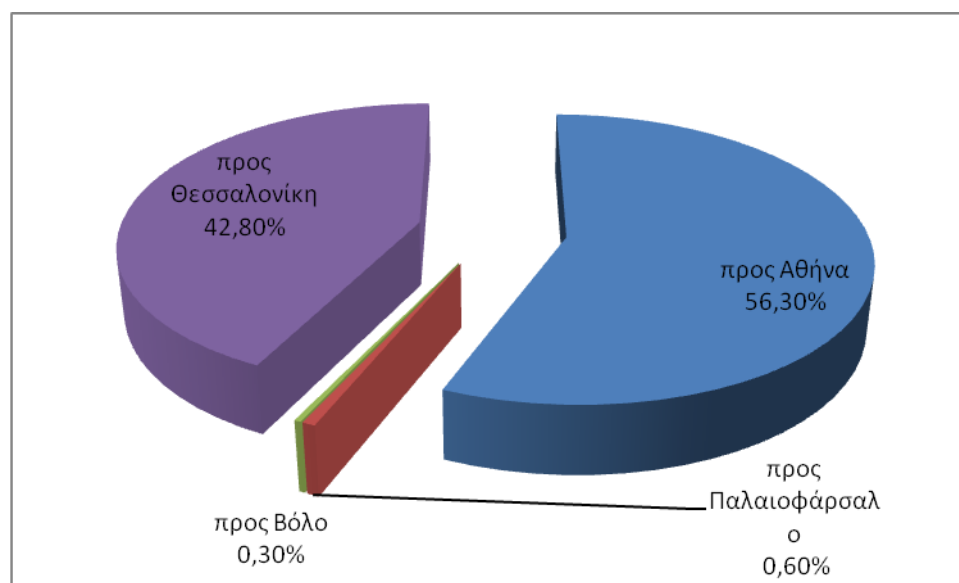


Διάγραμμα 23: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Ιούνιο

Πίνακας 25. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Ιούλιος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	2804	51,6
2	Αγ. Στέφανος	27	0,5
3	Οινόη	33	0,6
4	Θήβα	43	0,8
5	Λιβαδειά	82	1,5
6	Τιθορέα	54	1,0
7	Αμφίκλεια	11	0,2
8	Μπράλος	5	0,1
9	Θαυμακός	6	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	28	0,5
13	Λάρισα	675	12,4
14	Ραψάνη	4	0,1
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	5	0,1
17	Κατερίνη	114	2,1
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	60	1,1
20	Θεσσαλονίκη	1321	24,3
21	Τελικός σταθμός	152	2,8
22	Βόλος	16	0,3
	Σύνολο	5440	100,0

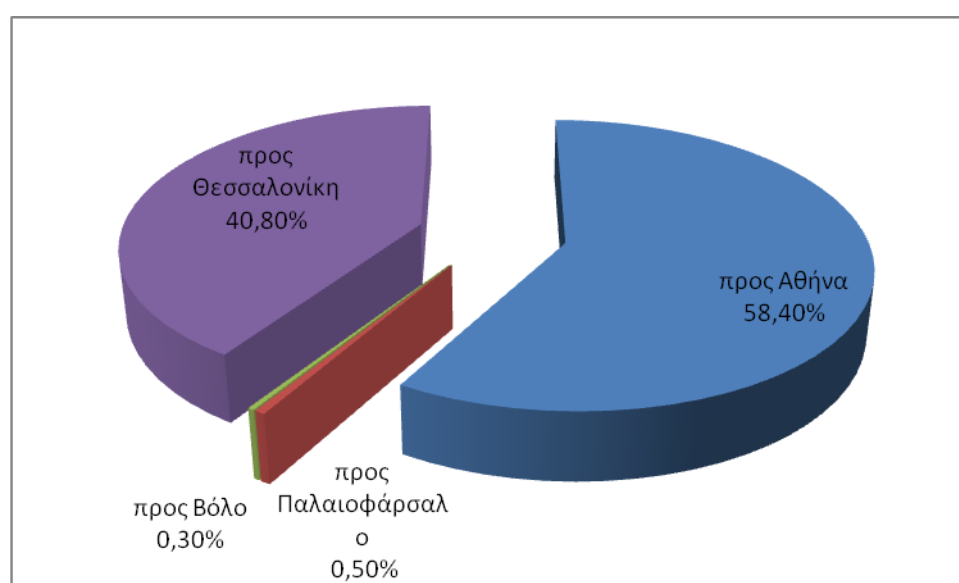


Διάγραμμα 24: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Ιούλιο

Πίνακας 26. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Αύγουστος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5672	55,6
2	Αγ. Στέφανος	31	0,3
3	Οινόη	42	0,4
4	Θήβα	60	0,6
5	Λιβαδειά	82	0,8
6	Τιθορέα	49	0,5
7	Αμφίκλεια	9	0,1
8	Μπράλος	11	0,1
9	Θαυμακός	19	0,2
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	29	0,3
13	Λάρισα	1286	12,6
14	Ραψάνη	10	0,1
15	Νέοι πόροι	18	0,2
16	Λεπτοκαρυά	48	0,5
17	Κατερίνη	133	1,3
18	Αιγίνιο	21	0,2
19	Πλατύ	174	1,7
20	Θεσσαλονίκη	2294	22,4
21	Τελικός σταθμός	184	1,8
22	Βόλος	30	0,3
	Σύνολο	10202	100,0

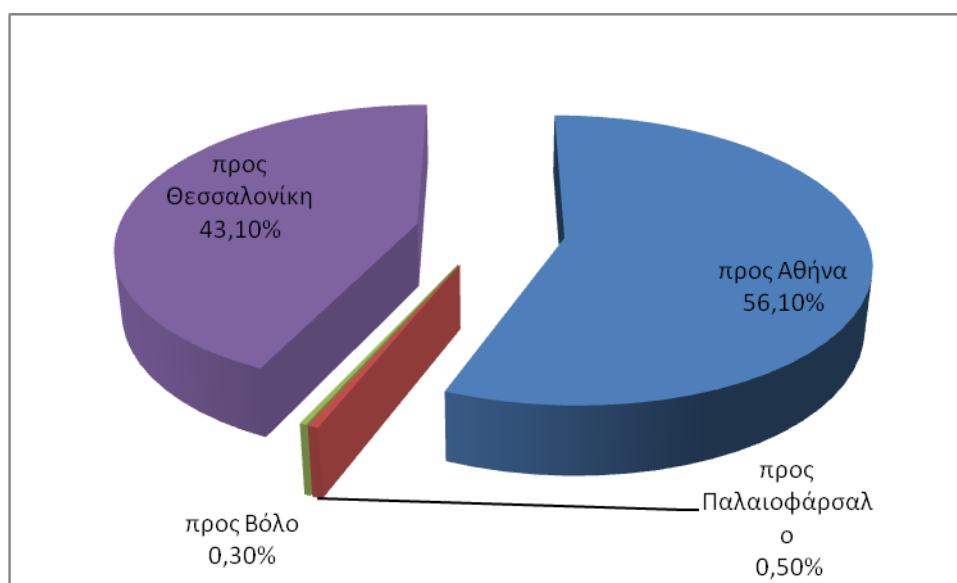


Διάγραμμα 25: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Αύγουστο

Πίνακας 27. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Σεπτέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5651	50,7
2	Αγ. Στέφανος	99	0,9
3	Οινόη	78	0,7
4	Θήβα	90	0,8
5	Λιβαδειά	134	1,2
6	Τιθορέα	167	1,5
7	Αμφίκλεια	20	0,2
8	Μπράλος	14	0,1
9	Θαυμακός	23	0,2
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	11	0,1
12	Παλαιοαφάρσαλο	21	0,2
13	Λάρισα	1393	12,5
14	Ραψάνη	12	0,1
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	189	1,7
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	132	1,2
20	Θεσσαλονίκη	2733	24,5
21	Τελικός σταθμός	345	3,1
22	Βόλος	33	0,3
	Σύνολο	11145	100,0

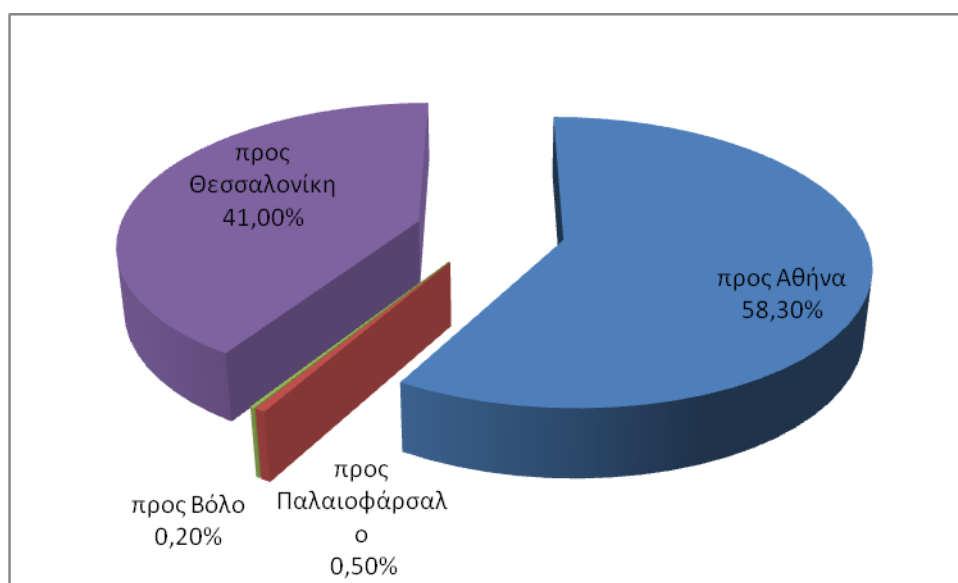


Διάγραμμα 26: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Σεπτέμβριο

Πίνακας 28. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Οκτώβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5799	53,0
2	Αγ. Στέφανος	76	0,7
3	Οινόη	78	0,7
4	Θήβα	108	1,0
5	Λιβαδειά	153	1,4
6	Τιθορέα	120	1,1
7	Αμφίκλεια	23	0,2
8	Μπράλος	20	0,2
9	Θαυμακός	11	0,1
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	45	0,4
13	Λάρισα	1336	12,2
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	9	0,1
17	Κατερίνη	174	1,6
18	Αιγίνιο	8	0,1
19	Πλατύ	110	1,0
20	Θεσσαλονίκη	2499	22,8
21	Τελικός σταθμός	350	3,2
22	Βόλος	23	0,2
	Σύνολο	10942	100,0

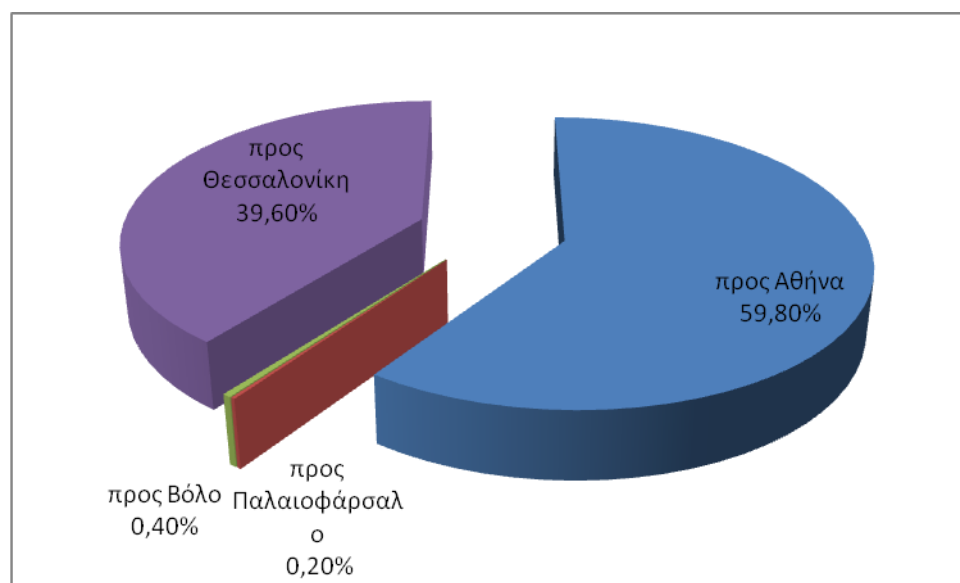


Διάγραμμα 27: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Οκτώβριο

Πίνακας 29. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Νοέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5696	56,3
2	Αγ. Στέφανος	51	0,5
3	Οινόη	30	0,3
4	Θήβα	71	0,7
5	Λιβαδειά	101	1,0
6	Τιθορέα	73	0,7
7	Αμφίκλεια	20	0,2
8	Μπράλος	12	0,1
9	Θαυμακός	0	0,0
10	Λομοκός	9	0,1
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	8	0,1
13	Λάρισα	1172	11,6
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	152	1,5
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	24	0,2
20	Θεσσαλονίκη	2408	23,8
21	Τελικός σταθμός	253	2,5
22	Βόλος	38	0,4
	Σύνολο	10118	100,0

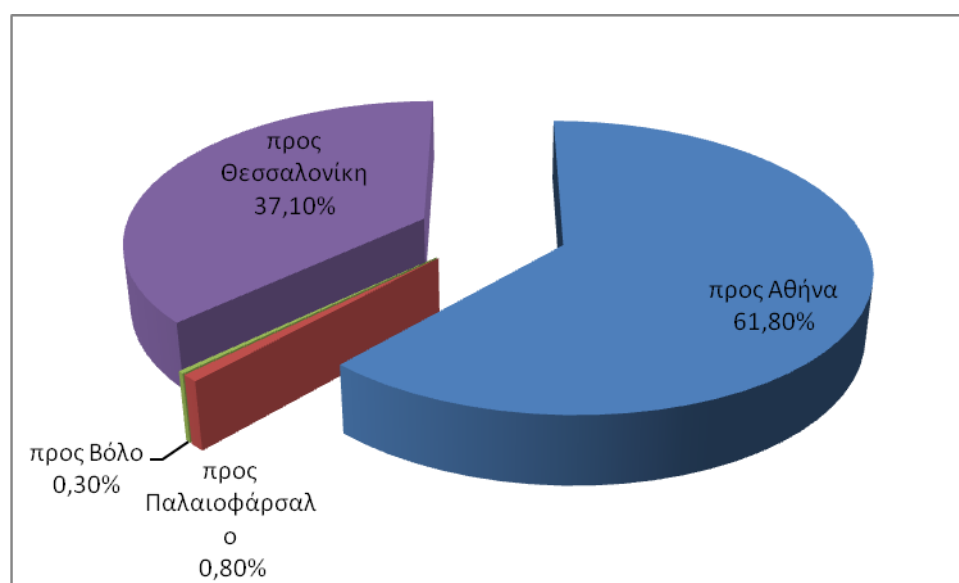


Διάγραμμα 28: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Νοέμβριο

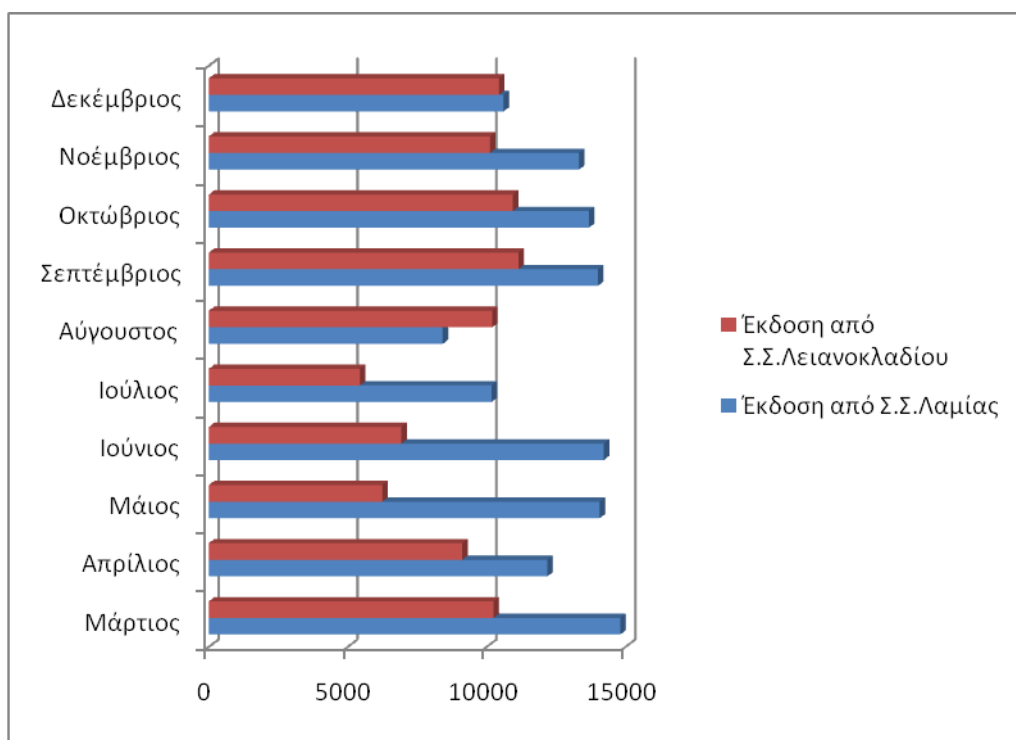
Πίνακας 30. Η επιβατική κίνηση για διάφορους προορισμούς από το Σιδ. Σταθμό Λειανοκλαδίου, Δεκέμβριος 2009.

Πηγή: Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειανοκλαδίου.

A/A	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	Αθήνα	5659	54,2
2	Αγ. Στέφανος	209	2,0
3	Οινόη	105	1,0
4	Θήβα	136	1,3
5	Λιβαδειά	146	1,4
6	Τιθορέα	115	1,1
7	Αμφίκλεια	62	0,6
8	Μπράλος	21	0,2
9	Θαυμακός	0	0,0
10	Δομοκός	0	0,0
11	Καλαμπάκα	0	0,0
12	Παλαιοαφάρσαλο	83	0,8
13	Λάρισα	1023	9,8
14	Ραψάνη	0	0,0
15	Νέοι πόροι	0	0,0
16	Λεπτοκαρυά	0	0,0
17	Κατερίνη	188	1,8
18	Αιγίνιο	0	0,0
19	Πλατύ	177	1,7
20	Θεσσαλονίκη	2257	21,6
21	Τελικός σταθμός	230	2,2
22	Βόλος	31	0,3
	Σύνολο	10442	100,0



Διάγραμμα 29: Ποσοστά προς τους τέσσερις τερματικούς Σταθμούς για το μήνα Δεκέμβριο



Διάγραμμα 30: Σύγκριση εκδοθέντων εισιτηρίων από τους Σ.Σ. Λαμίας και Λειανοκλαδίου

5.4. Ορθολογική Διαχείριση της Κυκλοφορίας στο εσωτερικό του Δήμου

Η πόλη της Λαμίας, αν και πρωτεύουσα νομού, θεωρείται μία μικρή επαρχιακή πόλη των 75.000 κατοίκων περίπου, με οδικό δίκτυο που αντιστοιχεί σε έναν μικρό οικισμό. Αυτό συμβαίνει, γιατί, ειδικά στο κέντρο της πόλης που είναι κτισμένο άναρχα, δεν είχε προβλεφτεί τόσο μεγάλος όγκος οχημάτων και οι περισσότεροι δρόμοι, λόγω παλαιότητας, είναι μονόδρομοι μικρής διατομής. Έχει υπολογιστεί, μάλιστα, ότι σε κάθε οικογένεια αντιστοιχούν περίπου 2 αυτοκίνητα και αυτό κάνει το πρόβλημα του κορεσμού των αυτοκινήτων εν κινήσει ακόμα μεγαλύτερο. Επίσης η βασική δομή του αστικού δικτύου της πόλης δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ούτε ορθογωνική (πολύ δύσκολα μπορείς να βρεις παράλληλους και κάθετους μεταξύ τους δρόμους), ούτε ακτινική (δεν υπάρχουν δακτύλιοι που να αποσυμφορίζουν το κέντρο), αν και το κέντρο της θυμίζει ακτινική κατανομή και τα νέα προάστια, που έχουν επεκτείνει την πόλη μας, έχουν ορθογωνική κατανομή οδικού δικτύου. Άρα θα μπορούσαμε να πούμε ότι το αστικό οδικό δίκτυο έχει μικτό τύπο.

Οι κάτοικοι της Λαμίας διακατέχονται από το σύνδρομο των ελλήνων οδηγών, δηλαδή χρησιμοποιούν το ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητό τους ακόμα και για μικρές αποστάσεις. Επειδή οι δρόμοι της Λαμίας είναι σχεδιασμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε όλα τα αυτοκίνητα να διέρχονται από το κέντρο της, αυτή η συνήθεια έχει ως αποτέλεσμα σχεδόν όλες τις ώρες της ημέρας στο κέντρο της Λαμίας να επικρατεί κυκλοφοριακό χάος. Μία άλλη συνήθεια των δημοτών είναι να σταθμεύουν παράνομα για μικρό χρονικό διάστημα για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους σε ακατάλληλες θέσεις, που προκαλεί όμως μεγάλη αναταραχή στην κυκλοφοριακή ροή της πόλης, και έχει σαν αποτέλεσμα τη συμφόρηση του κέντρου σε καθημερινή βάση.

Οι αιτίες της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο, κυρίως, της Λαμίας δεν είναι μόνο οι συνήθειες των οδηγών. Όπως προείπαμε το οδικό δίκτυο του κέντρου της πόλης αποτελείται από μικρούς μονόδρομους που δεν ήταν έτοιμοι να υποδεχθούν τόσο μεγάλο όγκο αυτοκινήτων. Από την άλλη το αστικό δίκτυο δεν έχει εφοδιαστεί με καλής υποδομής περιφερειακές αρτηρίες ούτως ώστε ο κυκλοφοριακός φόρτος να διοχετεύεται σε αυτούς τους δρόμους.

Το αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας Α.Ε. έχει ορισμένες διαδρομές που συνδέουν το κέντρο της πόλης με τους οικισμούς που έχουν ενσωματωθεί στο Δήμο Λαμίας μετά την εφαρμογή του «Καποδίστρια», έχουν αφετηρία όλα τα λεωφορεία στην πλατεία

Πάρκου, τα δρομολόγια δεν είναι συχνά προς τους προορισμούς τους και το αντίτιμο του εισιτηρίου δεν είναι ανάλογο των παροχών του, με τη τιμή του να κυμαίνεται από 0,70 ευρώ το φοιτητικό μέχρι 1,5 ευρώ ανά διαδρομή ανάλογα με τον προορισμό. Η συγκοινωνία αυτή όμως διευκολύνει περισσότερο τους κατοίκους των οικισμών και όχι αυτούς που μένουν μόνιμα στο Δ.Δ. Λαμίας, άρα δεν μπορεί να συμβάλει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση. Τα τελευταία δύο χρόνια, όμως, ο Δήμος Λαμίας έχει εγκαινιάσει μία νέα γραμμή MiniBus που συνδέει ένα μεγάλο χώρο στάθμευσης που έχει δημιουργηθεί κοντά στο Στρατόπεδο Τσαλτάκη με το κέντρο της πόλης σε κυκλική διαδρομή ανά 20 λεπτά με τιμή εισιτηρίου 0,20ευρώ/διαδρομή. Το έργο αυτό αποτέλεσε έργο πνοής για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Λαμίας αλλά δεν το έλυσε.

Ένα άλλο έργο που προσπάθησε να λύσει το πρόβλημα είναι η δημιουργία ποδηλατοδρόμου στο Δ.Δ. Λαμίας με αφετηρία και πάλι το Στρατόπεδο Τσαλτάκη. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στα γενικά χαρακτηριστικά του Δήμου Λαμιέων, η μορφολογία του εδάφους στο Δ.Δ. Λαμίας είναι πεδινό στο νότιο τμήμα ενώ στο κεντρικό και βόριο τμήμα του Δήμου υπάρχουν έντονες υψομετρικές διαφορές. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την επέκταση του ποδηλατοδρόμου αποκλειστικά και μόνο στο νότιο τμήμα της πόλης και τη χρησιμοποίησή του μόνο για λόγους εκγύμνασης και αναψυχής και όχι για λόγους λειτουργικούς. Άρα η δημιουργία του ποδηλατοδρόμου δεν βοήθησε ιδιαίτερα στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης.

Αρκετοί δρόμοι του κέντρου της Λαμίας, πριν περίπου μία δεκαετία, πεζοδρομήθηκαν ενθαρρύνοντας τους πολίτες για περπάτημα. Το δίκτυο πεζοδρόμησης δεν είναι μεγάλο, αλλά έχει επαρκή συνοχή και συνδεσιμότητα. Το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών καταστημάτων βρίσκεται στις πεζοδρομημένες περιοχές και διευκολύνει τους καταναλωτές κατά τη διάρκεια των αγορών. Παρόλα αυτά όμως η νοοτροπία των συμπολιτών μας έχει παραμείνει η ίδια σε μεγάλο βαθμό και για τις καθημερινές τους μετακινήσεις χρησιμοποιούν αποκλειστικά τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητά τους. Τα πεζοδρόμια, από την άλλη, δεν έχουν επαρκή διατομή και σε ορισμένους δρόμους είναι τόσο στενά που μετά βίας χωράει ένα άτομο. Σαν επακόλουθο αυτού είναι οι πολίτες να μην επιλέγουν το περπάτημα για τις μετακινήσεις τους, αν και οι αποστάσεις μέσα στο Δ.Δ. Λαμίας θεωρούνται κοντινές.

5.5. Το Εφικτό Ανακατανομής των Μετακινήσεων στα διάφορα Μέσα.

Το εφικτό ανακατανομής των μετακινήσεων και η προτροπή των πολιτών προς τη χρησιμοποίηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς μπορούμε να τα επιτύχουμε δημιουργώντας μια πιο ολοκληρωμένη αστική συγκοινωνία που να διευκολύνει τους κατοίκους της Λαμίας. Το ήδη υπάρχον Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας Α.Ε. ανήκει σε ιδιώτες και ως πρωταρχικό τους μέλημα είναι η οικονομική ευρωστία της επιχείρησης τους και όχι η εξυπηρέτηση των πολιτών και κατ' επέκταση η επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης μας.

Η λύση του προβλήματος εστιάζεται στο MiniBus του Δήμου, το οποίο μέχρι στιγμής έχει μόνο μία γραμμή και εξυπηρετεί ένα μικρό ποσοστό των κατοίκων. Αν προστεθούν και άλλες γραμμές, της τοπικής αυτής συγκοινωνίας, καλύπτοντας το μεγαλύτερο μέρος του Δ.Δ. Λαμίας, οι πολίτες θα αρχίσουν να χρησιμοποιούν όλο και λιγότερο το αυτοκίνητό τους για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Επίσης η τοπική συγκοινωνία είναι μία οικονομική πρόταση μετακίνησης που έχει δεχθεί θετικά σχόλια και τυγχάνει μεγάλης αποδοχής από τους πολίτες, αλλά και οικολογική καθώς τα λεωφορεία που την απαρτίζουν είναι φιλικά προς το περιβάλλον σε αντίθεση με τα αντίστοιχα του Αστικού ΚΤΕΛ. Ως εξαγόμενο συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι η πύκνωση των δρομολογίων, η πρόσθεση νέων γραμμών και η διατήρηση του κομίστρου στα ίδια χαμηλά επίπεδα της τοπικής συγκοινωνίας θα προσελκύσουν τους κατοίκους της πόλης της Λαμίας που είναι πρόθυμοι να αλλάξουν την καθημερινότητάς τους με απώτερο σκοπό να βοηθήσουν την πόλη τους αλλά και το περιβάλλον.

Οι δύο περιφερειακές αρτηρίες, που έχουν σχεδιαστεί από το Δήμο Λαμίας, δίνουν ελπίδες στο Δ.Δ. Λαμίας να μειωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος και να ομαλοποιηθεί η ροή των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης. Η πρώτη περιφερειακή οδός, που δίνεται στην κυκλοφορία σε σύντομο χρονικό διάστημα, έχει αφετηρία τη Βιομηχανία Γάλακτος Λαμίας (περιοχή Καλυβίων) και φτάνει μέχρι το βόριο δομημένο άκρο της πόλης, ενώ η δεύτερη, που προβλέπεται να κατασκευαστεί, θα συνδέει τον οικισμό του Σταυρού με το Νέο Γενικό Νοσοκομείο Λαμίας.

Επειδή η έκταση της πόλης της Λαμίας δεν είναι αχανής, θα μπορούσε εύκολα αν υπήρχαν πεζοδρόμια μεγαλύτερης διατομής και προσθέτονταν νέοι πεζόδρομοι στους ήδη υπάρχοντες, να διανυθεί από τους πολίτες με τα πόδια, τουλάχιστον το κέντρο

της. Παρόλα αυτά κάτι τέτοιο δεν μπορεί να συμβεί γιατί οι δρόμοι που συνθέτουν το οδικό δίκτυο της πόλης είναι αρκετά στενοί, που μόλις και μετά βίας χωράει ένα αυτοκίνητο ή ένα minibus. Άρα η αύξηση της διατομής των πεζοδρομίων είναι ανέφικτη και η δημιουργία νέων πεζοδρόμων θα προκαλέσει μεγάλο πρόβλημα στα δρομολόγια των αστικών λεωφορείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

6.1. Προτάσεις επίλυσης προβλημάτων

- **Κυκλοφοριακές**

Εφόσον η ήδη υπάρχουσα γραμμή του Mini-Bus αποτέλεσε μία καλή λύση για τη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος, σωστό θα ήταν να δημιουργηθούν, και στις υπόλοιπες εισόδους της πόλης, δηλαδή από Δομοκό (βόρεια), ΤΕΙ Λαμίας (νότια), Καρπενήσι (δυτικά), χώροι στάθμευσης για τα Ι.Χ. προς το κέντρο της πόλης και αντίστοιχες αφετηρίες Mini-Bus. Η δυτική γραμμή του Mini-Bus από Καρπενήσι θα μπορεί να εξυπηρετεί και τους επιβάτες των αμαξοστοιχιών του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, εφόσον η αφετηρία της γραμμής αυτής μπορεί να τοποθετηθεί στον περιβάλλοντα χώρο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Λειανοκλαδίου.

Ένα ακόμα θέμα προς επίλυση είναι η κακή ποιότητα των πεζοδρομίων και εντός του Δ.Δ. Λαμίας αλλά κυρίως κοντά στους Σ.Σ. Λαμίας και Λειανοκλαδίου, καθώς και ο κακός φωτισμός κατά τις βραδινές ώρες που δυσκολεύουν τους πεζούς να διέλθουν από τα συγκεκριμένα σημεία. Άρα χρειάζεται φωτισμός στους δρόμους που συνδέουν τους Σ.Σ. με τις κεντρικές αρτηρίες που οδηγούν στο κέντρο της πόλης, όπως επίσης και σωστή πεζοδρόμηση για την ασφάλεια των πεζών. Προτείνεται αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, μονοδρόμηση των οδών που περικλείουν τους Σ.Σ. καθώς και πλακόστρωση αυτών για την ήπια κυκλοφορία των οχημάτων.

- **Διαμόρφωση των Σ.Σ. Λαμίας και Λειανοκλαδίου**

Η διαμόρφωση εστιάζεται κυρίως στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Λειανοκλαδίου, που είναι κεντρικός στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, και επιβάλλεται να μετατραπεί έτσι ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί τα αντίστοιχα της δυτικής Ευρώπης. Η έκταση του σταθμού είναι μεγάλη και μπορούν να δημιουργηθούν κτίρια με διάφορες υπηρεσίες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, εμπορικό κέντρο, χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων και κέντρο πληροφοριών, όχι μόνο για τα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών, αλλά και γενικές πληροφορίες για τη Λαμία και τα αξιοθέατα στα περίχωρα αυτής (π.χ. θερμά λουτρά στις Θερμοπύλες και στο Πλατύστομο). Και στους δύο σταθμούς πρέπει να γίνει ανάπλαση του περιβάλλοντος

χώρου με πράσινο και να βρεθεί χώρος κοντά στο Σ.Σ. Λαμίας για στάθμευση των ιδιωτικής χρήση αυτοκινήτων.

Όπως φαίνεται και στον χάρτη ανάπλασης του Σταθμού της Λαμίας προτείνεται η επέκταση των πεζοδρομίων, πλάτους περίπου 3 μέτρων, εκατέρωθεν του Σταθμού στους δρόμους Κωνσταντινουπόλεως και Σμύρνης, καθώς επίσης και η πλακόστρωση αυτών, έτσι ώστε να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Κατά μήκος των πεζοδρομίων φυτεύονται δέντρα με απώτερο σκοπό την αύξηση του πρασίνου στην πόλη της Λαμίας και φωταγωγείται ο περιβάλλον χώρος του Σταθμού. Στο νότιο τμήμα του Σταθμού και εντός των ορίων απαλλοτρίωσης του Ο.Σ.Ε. υπάρχει έκταση που χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία χώρου στάθμευσης, περίπου 90 θέσεων. Τα κτίρια που υπάρχουν ήδη στο Σταθμό και δεν χρησιμοποιούνται προτείνεται να μετατραπούν σε χώρους εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, κυρίως αυτά που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα, ενώ αυτά που βρίσκονται στο νότιο τμήμα μπορούν να μετατραπούν σε αναψυκτήριο με εξωτερικό χώρο δίπλα στο parking, και τα δύο μεγάλα κτήρια που χρησιμοποιούνταν ως αποθήκες της Αγροτικής τράπεζας προτείνεται να λαμβάνουν χώρα πολιτιστικά δρώμενα. Επίσης, στο ανατολικό τμήμα του χώρου στάθμευσης και επί της οδού Αμφικτυόνων δημιουργείται αφετηρία ποδηλατοδρόμου, ο οποίος συνδέεται με τον ήδη υπάρχον και επεκτείνεται ως το Σιδηροδρομικό Σταθμό

Λειανοκλαδίου, για την καλύτερη συνδεσιμότητα των δύο αυτών Σταθμών. Ο ποδηλατόδρομος αυτός χαράσσεται παράλληλα της σιδηροδρομικής γραμμής Στυλίδα-Λαμία- Λειανοκλάδι. Στο Σταθμό Λαμίας, στο Σταθμό Λειανοκλαδίου καθώς και κατά μήκος του ποδηλατοδρόμου θα υπάρχουν θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων, όπως απεικονίζεται στην εικόνα 34.



Εικόνα 34. Απεικόνιση προτεινόμενης μορφής στάθμευσης ποδηλάτων (Μάρτιος 2010). (Φωτογραφικό αρχείο – Τσαούση Β.)

Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 5, που αναλύει και αξιολογεί την υπάρχουσα κατάσταση, δεν υπάρχει δημόσια συγκοινωνία που να συνδέει τους δύο Σιδηροδρομικούς Σταθμούς. Για το λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία μίας νέας

γραμμής δημοτικής συγκοινωνίας mini-bus κυκλικής διαδρομής με αφετηρία το Σιδηροδρομικό Λειανοκλαδίου και στάση στο νότιο τμήμα του Σ.Σ.Λαμίας επί της οδού Σμύρνης.

- **Αξιοποίηση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Λειανοκλαδίου – Λαμίας – Στυλίδας**

Αν αυτή η τοπική Σιδηροδρομική Γραμμή λειτουργήσει ανεξάρτητα από το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο του Ο.Σ.Ε. μπορεί να συμβάλει στη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης. Γι' αυτό προτείνεται λειτουργία της γραμμής αυτής ως προαστιακός σιδηρόδρομος με πύκνωση δρομολογίων ανά μία ώρα και δημιουργία νέων σταθμών. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες μπορεί να λειτουργεί όλο το 24ωρο δίνοντας την δυνατότητα στους πολίτες της Λαμίας να μεταβαίνουν στο παραλιακό οικισμό της Αγίας Μαρίνας, που βρίσκεται μεταξύ του Σταθμού της Λαμίας και του Σταθμού της Στυλίδας, ο οποίος προσελκύει νέο κόσμο λόγω του ότι υπάρχουν αρκετές θερινές εστίες διασκέδασης αλλά και καλύτερες καιρικές συνθήκες (δροσιά) κατά τη διάρκεια της νύχτας.



Εικόνα 32. Προτεινόμενη μορφή καθιστικού για τοποθέτηση κατά μήκος των διαδρομών.

Πηγή: www.eurosport.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΥΠΟΔ 2019
ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΟΛΕΩΣ
CΣ ΛΑΜΙΑΣ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΟΛΕΩΣ ΛΑΜΙΑΣ

ΜΗΝΑΣ : ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2009

	Α. Α. ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ		ΠΟΣΟ		ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ
	ΑΡΧΙΚΟΣ	ΤΕΛΙΚΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΑΤΟΜΑ	
ΥΠΟΔ 2059 (Συνδρομής)	7436/25	7436/28	03	03	211,30
ΥΠΟΔ 2059 Β' (Συνδρομής)	1674/07	1674/16	09	09	240,40
ΥΠΟΔ 2154 Κ (Γ' Ηλικίας)	P/1867	P/1870	03	03	164,70
ΥΠΟΔ 2155 Κ (Γ' Ηλικίας 25%)	-	-	-	-	-
ΥΠΟΔ 2156 (Οικογενειακή Κάρτα)	Θ1/4507	Θ1/4507	φ	φ	φ
ΥΠΟΔ 2158 (Κάρτα 6+1)	42200/32	42200/44	12	12	1019,00
Δ. Δ. ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ	3394/61	3394/62	01	01	3,80
ΕΙΣ. ΛΕΩΦ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	-	-	-	-	-
ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΠΛΩΚΩΝ ΣΙΔ/ΜΟΥ			03	03	18,90
ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ Ρ/Σ			15304	15304	91918,60
ΣΥΝΟΛΟ					93576,70
ΟΛΙΚΟ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΕΩΣ					93576,70
ΔΙΑΦΟΡΑ					φ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 31 10/1 20 09

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

ΚΑΥΤΑΝΤΖΗΣ ΚΩΝ
ΣΥΝΔΕΣΤΗΣ ΑΜΑΣ

ΥΠΟΔ 2019

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΟΛΕΩΣ
CΣ ΛΑΜΙΑΣ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΟΛΕΩΣ ΛΑΜΙΑΣ

ΜΗΝΑΣ : ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2009

	Α. Α. ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ		ΠΟΣΟ		ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ
	ΑΡΧΙΚΟΣ	ΤΕΛΙΚΟΣ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΑΤΟΜΑ	
ΥΠΟΔ 2059 (Συνδρομής)	7436/28	7436/30	02	02	131,10
ΥΠΟΔ 2059 Β' (Συνδρομής)	1674/16	1674/22	06	06	166,20
ΥΠΟΔ 2154 Κ (Γ' Ηλικίας)	P/1870	P/1870	φ	φ	φ
ΥΠΟΔ 2155 Κ (Γ' Ηλικίας 25%)	-	-	-	-	-
ΥΠΟΔ 2156 (Οικογενειακή Κάρτα)	Θ1/4507	Θ1/4508	01	01	9,70
ΥΠΟΔ 2158 (Κάρτα 6+1)	42200/44 42200/01	42200/51 42200/04	07 03	07 03	529,30 220,40
Δ. Δ. ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ	3394/62	3394/68	06	06	21,60
ΕΙΣ. ΛΕΩΦ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	-	-	-	-	-
ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΣΥΜΠΛΩΚΩΝ ΣΙΔ/ΜΟΥ			03	03	6,60
ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ Ρ/Σ			13258	13258	77664,00
ΣΥΝΟΛΟ			13286	13286	78749,20
ΟΛΙΚΟ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΕΩΣ					78749,20
ΔΙΑΦΟΡΑ					φ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 28 10/2 20 09

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

ΚΑΥΤΑΝΤΖΗΣ ΚΩΝ
ΣΥΝΔΕΣΤΗΣ ΑΜΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
2. ENVECO A.E. , 2007
3. www.ypes.gr
4. «Ανάπλαση του χώρου του στρατοπέδου του Λοχαγού Αθ.Τσαλτάκη», Μεταπτυχιακή Μελέτη Κυροδήμου Ηλία, 2010
5. www.eurosport.gr
6. www.ose.gr
7. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Λαμιέων, Α' Φάση, 2007, EDP SA – Γραφείο Μελετών ΥΨΙΛΟΝ ΕΠΕ
8. Δήμος Λαμιέων
9. Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος
10. Γραφεία Ο.Σ.Ε. Λαμίας
11. Γραφεία Ο.Σ.Ε. Λειανοκλαδίου
12. Φθιώτιδα-Λαμία, Πολυοδηγός, Βασίλης Α. Μάργαρης, 2000
13. Google earth
14. Ίδρυμα Δασικών Ερευνών Αθηνών του Υπουργείου Γεωργίας
15. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Λαμιέων, 2008
16. Σταυρο-δρόμι, Περιοδική-Ενημερωτική-Πολιτιστική Έκδοση Πνευματικού Κέντρου Σταυρού Λαμίας, Δεκέμβριος 2006, Τεύχος 12
 - a. Εκατό χρόνια σιδηρόδρομος στη Φθιώτιδα (1906-2006), Κανατάς Δημήτρης
 - b. Ιστορικό της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Λαμίας-Λάρισας-Θεσσαλονίκης, Φασούλας Σπύρος, μέλος και πρώην πρόεδρος του Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου με έδρα την Αθήνα