

Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Λαμίας

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Περιεχόμενα

Ευρετήριο Πινάκων.....	4
Ευρετήριο Εικόνων	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	8
Α. 1 Εισαγωγή.....	8
Α.2 Φυσιογνωμία Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής.....	8
Α. 2 Βασικά περιβαλλοντικά στοιχεία και μορφολογία	10
Α. 3 Πληθυσμιακά δεδομένα του Δήμου Λαμιέων	15
Α. 4 Χρήσεις γης	18
Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης	18
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	19
Α. 5 Ρυμοτομικό Σχέδιο Δήμου Λαμιέων	23
Α.6 Οδικό δίκτυο Δ.Ε. Λαμίας	26
Ιεράρχηση οδικού δικτύου	26
Ισόπεδοι κόμβοι με φωτεινούς σηματοδότες.....	29
Αρμοδιότητα οδών	29
Κατευθύνσεις κυκλοφορίας	30
Πλάτος οδοστρώματος.....	31
Α.7 Δίκτυο για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων	33
Πεζόδρομοι και σκαλοπάτια	33
Ποδηλατόδρομοι.....	39
Πεζοδρόμια.....	43
Α.8 Δίκτυα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)/ Δημόσιας χρήσης	45
Αστικές μεταφορές	45
Μετακίνηση με Ταξί.....	49
Υπεραστικές μεταφορές	51
Α.9 Δεδομένα στάθμευσης οχημάτων	55
Διαχείριση παρόδιας στάθμευσης.....	55
Ένταση Στάθμευσης.....	59
Α.10 Κυκλοφοριακά δεδομένα οδικού δικτύου.....	63
Μετρήσεις έτους 2019	63
Μετρήσεις έτους 2017	78
Α.11 Τροχαία Συμβάντα.....	86
Προσδιορισμός επικίνδυνων σημείων βάση γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των οδών	95
Συσχέτιση Τροχαίων συμβάντων με τους καταγεγραμμένους κυκλοφοριακούς φόρτους	97

A.12 Εμπορευματικές μετακινήσεις	103
A.13 Χρήση ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων	104
A.14 Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών	104
A.15 Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε δείκτες.....	104
A.15.1 Στοιχεία Μετακινήσεων	105
A.15.2 Βιομηχανικός τομέας στον Δήμο.....	105
E.15.3 Προσβασιμότητα / Οργάνωση χρήσεων γης	107
A.15.4 Χρήση ΙΧ Οχημάτων	110
A.15.5 Διαχείριση Στάθμευσης.....	112
A.15.6 Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	114
A.15.7 ΜΜΜ/Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	114
A.15.8 Πεζή μετακίνηση	118
A.15.9 Ποδήλατο	119
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ - ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ.....	120
B.1 Σύνοψη συμπερασμάτων - ανάλυση SWOT	121

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Πληθυσμιακά στοιχεία περιοχής παρέμβασης	15
Πίνακας 2: Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Λαμιέων	18
Πίνακας 3: Συνολική Επιφάνεια Χρήσεων Γης Περιοχής Παρέμβασης.....	21
Πίνακας 4: Ρυμοτομικά και Πολεοδομικά Σχέδια Περιοχής Παρέμβασης	25
Πίνακας 5: Αρμοδιότητα ανά οδικό άξονα εντός της περιοχής μελέτης	29
Πίνακας 6: Ιστόγραμμα πλάτους οδοστρώματος των οδών της περιοχής μελέτης και περιγραφικά στατιστικά στοιχεία.....	32
Πίνακας 7: Γεωμετρικά χαρακτηριστικά ποδηλατοδρόμων και στοιχεία σήμανσης ανά οδό	40
Πίνακας 8: Γραμμές αστικής συγκοινωνίας	45
Πίνακας 9: Έδρες ταξί στην Λαμία.....	49
Πίνακας 10: Γραμμές υπεραστικού ΚΤΕΛ Φθιώτιδος.....	51
Πίνακας 11: Κόμβοι 2019	64
Πίνακας 12: Πίνακας καταμερισμού οχημάτων ανά κόμβο	75
Πίνακας 13: Κατάλογος κόμβων όπου έγιναν μετρήσεις το 2017	78
Πίνακας 14: Αναλυτικός πίνακας τροχαίων συμβάντων στην περιοχή παρέμβασης.....	86
Πίνακας 15: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης.....	94
Πίνακας 16: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή	94
Πίνακας 17: Συσχέτιση τροχαίων με καταγεγραμμένους φόρτους	97
Πίνακας 18: Συνολική επιφάνεια ανά χρήση γης και ανά περιοχή του Δήμου Λαμιέων.....	108
Πίνακας 19: Ποσοστά επιφάνειας ως προς τη συνολική του Δήμου Λαμιέων ανά χρήση γης	108
Πίνακας 20: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ (οι χρήσεις γης παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον Χάρτη Χ.3).....	109
Πίνακας 21: Μέσος όρος τροχαίων συμβάντων	110
Πίνακας 22: Συχνότητα Αστικής Συγκοινωνίας.....	116
Πίνακας 23: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Φθιώτιδας.....	117
Πίνακας 24: Κίνηση πεζών ανά είδος δρόμου και ανά παρόδια χρήση	119
Πίνακας 25: Ανάλυση SWOT	121

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Χάρτης με τους γειτονικούς οικισμούς- Κωμοπόλεις και τις περιοχές NATURA στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του Δήμου	10
Εικόνα 2: Χάρτης με τα περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής μελέτης	12
Εικόνα 3: Χάρτης με το ανάγλυφο εδάφους	14
Εικόνα 4: Χάρτης πληθυσμού οικισμών περιοχής μελέτης	16
Εικόνα 5: Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού.....	17
Εικόνα 6: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δήμου Λαμιέων	19

Εικόνα 7: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Λαμιέων.....	20
Εικόνα 8: Ποσοστά Επιφάνειας ως προς την Συνολική του Δήμου Λαμιέων ανά Χρήση Γης	22
Εικόνα 9: Ρυμοτομικό Σχέδιο Περιοχής Παρέμβασης	24
Εικόνα 10: Χάρτης θεσμοθετημένης ιεράρχησης οδικού δίκτυο Δ.Ε. Λαμίας	27
Εικόνα 11: Χάρτης υφιστάμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου Δ.Ε. Λαμίας	28
Εικόνα 12: Χάρτης οδικού δικτύου μονής και διπλής κατεύθυνσης στην πόλη της Λαμίας	31
Εικόνα 13: Χάρτης με τα πλάτη οδοστρώματος οδικού δικτύου Δ.Ε. Λαμίας	33
Εικόνα 14: Ο πεζόδρομος της οδού Ροζάκη Αγγελή (Πηγή: Google StreetView).....	34
Εικόνα 15: Ο πεζόδρομος της οδού Ρήγα Φεραίου (Πηγή: Google StreetView)	35
Εικόνα 16: Ο πεζόδρομος της οδού Α. Κουνούπη (Πηγή: Google StreetView).....	35
Εικόνα 17: Ο πεζόδρομος της οδού Βύρωνος (Πηγή: Google StreetView)	36
Εικόνα 18: Ο πεζόδρομος της οδού Καλύβα-Μπακογιάννη (Πηγή: www.lamiareport.gr/)	37
Εικόνα 19: Ο πεζόδρομος της οδού Ανδρούτσου (Πηγή: Google StreetView)	37
Εικόνα 20: Ο πεζόδρομος της οδού Θεμιστοκλέους (Πηγή: Google StreetView)	38
Εικόνα 21: Υφιστάμενη κατάσταση ποδηλατοδρόμων Λαμίας με από εικόνες Google StreetView.....	41
Εικόνα 22: Δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων εντός της Δ.Ε. Λαμίας	42
Εικόνα 23: Απόσπασμα Χάρτη με το δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της Λαμίας .	43
Εικόνα 24: Απόσπασμα του Χάρτη με τα πλάτη πεζοδρομίων σε τμήμα της Δ.Ε. Λαμιέων	44
Εικόνα 25: Ποσοστό πλάτους πεζοδρομίων σε σχέση με το μήκος, στο συνολικό οδικό δίκτυο του Δήμου	45
Εικόνα 26 : Απόσπασμα Χάρτη με απεικόνιση του αστικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας Δ.Ε. Λαμιέων	47
Εικόνα 27 : Απόσπασμα Χάρτη με απεικόνιση του υπεραστικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας Δ.Ε. Λαμιέων	48
Εικόνα 28: Σταθμοί ταξί σε όλη την επικράτεια του Δήμου Λαμιέων.....	50
Εικόνα 29: Χάρτης υποδομών Υπεραστικών Συγκοινωνιών Περιοχής Μελέτης.....	52
Εικόνα 30: Συχνότητες δρομολογίων τραίνων που εξυπηρετεί διαδημοτικές περιοχές	53
Εικόνα 31: Χάρτης με τις Συνδυασμένες Μεταφορικές Υποδομές Περιοχής Μελέτης	54
Εικόνα 32: Απόσπασμα του Χάρτη 10 με καταγραφή των πινακίδων διαχείρισης της στάθμευσης στην πόλη της Λαμίας	56
Εικόνα 33: Ποσοστά οδικού δικτύου με ή χωρίς περιορισμούς στη στάση και στάθμευση των οχημάτων.....	57
Εικόνα 34: Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης της Λαμίας	58
Εικόνα 35: Απόσπασμα του Χάρτη 11 με καταγραφή της έντασης στάθμευσης στην πόλη της Λαμίας	60
Εικόνα 36: Ένταση στάθμευσης στο σύνολο του Δήμου (αριστερά) και ειδικότερα στη Δ.Ε. Λαμίας (δεξιά)	61
Εικόνα 37: Χάρτης παράνομης στάθμευσης	62

Εικόνα 38: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακών δεδομένων (έτος 2019).....	65
Εικόνα 39: Κόμβος Βασιλικών και Θερμοπυλών.....	66
Εικόνα 40: Κόμβος Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων	66
Εικόνα 41: Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη	66
Εικόνα 42: Κόμβος Υψηλάντου και Φλέμινγκ.....	67
Εικόνα 43: Κόμβος Κύπρου και Αθηνών	67
Εικόνα 44: Κόμβος Λεωνίδα και Πανουριά.....	67
Εικόνα 45: Κόμβος Σατωβριάνδου, Δροσσοπούλου και Χατζοπούλου	68
Εικόνα 46: Σύνθεση κυκλοφορίας οχημάτων	68
Εικόνα 47: Ώρες αιχμής στο σύνολο των οχημάτων.	69
Εικόνα 48: Διαφοροποίηση φόρτου μεταξύ πρωινής, μεσημεριανής και απογευματινής περιόδου	70
Εικόνα 49: Μέσος φόρτος ανά κόμβο.....	71
Εικόνα 50: Μέσος φόρτος ΙΧ ανά κόμβο	71
Εικόνα 51: Μέσος φόρτος φορτηγών ανά κόμβο	72
Εικόνα 52: Μέσος φόρτος λεωφορείων ανά κόμβο.....	72
Εικόνα 53: Μέσος φόρτος μηχανοκίνητων δίκυκλων ανά κόμβο	73
Εικόνα 54: Μέσος φόρτος ποδηλάτων ανά κόμβο	73
Εικόνα 55: Μέσος φόρτος πεζών ανά κόμβο	74
Εικόνα 56: Σύνθεση φόρτου ανά κόμβο	75
Εικόνα 57: Μέσοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κόμβο	77
Εικόνα 58: Θέσεις μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων για τα έτη 2017 και 2019	80
Εικόνα 59 Ποσοστά οχημάτων ΙΧ και φορτηγών	81
Εικόνα 60 Πλήθος ΙΧ και φορτηγών ανά κόμβο	82
Εικόνα 61 Διαφοροποίηση φόρτου μεταξύ πρωινής, μεσημεριανής και απογευματινής περιόδου.	82
Εικόνα 62 Μέσος φόρτος ανά κόμβο.....	83
Εικόνα 63 Μέσος φόρτος ΙΧ ανά κόμβο	83
Εικόνα 64 Μέσος φόρτος φορτηγών ανά κόμβο	84
Εικόνα 65: Μέσοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κόμβο (για ΙΧ και Φορτηγά) για τα έτη 2017 & 2019.....	85
Εικόνα 66: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2016	88
Εικόνα 67: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2017	89
Εικόνα 68: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2018	90
Εικόνα 69: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2019 (μέχρι 15/6)	91
Εικόνα 70: Ανάλυση μαύρης κηλίδας για το σύνολο της περιοχής παρέμβασης.....	92
Εικόνα 71: Ανάλυση μαύρης κηλίδας για το κέντρο της πόλης της Λαμίας.	93
Εικόνα 72: Χάρτης με τα επικίνδυνα Σημεία Οδικού Δικτύου Δήμου Λαμιέων.....	96

Εικόνα 73 Δείκτης: Ποσοστό μετακίνησης με τα διάφορα μέσα (Δεδομένα στρεφουσών)	105
Εικόνα 74: Μέση πυκνότητα πληθυσμού ανά περιοχή της περιοχής μελέτης	109
Εικόνα 75: Χάρτης θεσμοθετημένης ζώνης μείωσης κυκλοφορίας στην πόλη της Λαμίας.....	111
Εικόνα 76: Διαχείριση στάθμευσης στο συνολικό οδικό δίκτυο του Δήμου Λαμιέων.	113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο: «Συλλογή δεδομένων υφιστάμενης κατάστασης» αφορά στην καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης ώστε να γίνουν ορατά τα προβλήματα αλλά και οι ανάγκες κινητικότητας.

Η διαδικασία αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης εντάσσεται στο βήμα 3 του κύκλου του ΣΒΑΚ «Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας και Ανάπτυξη Σεναρίων».

Όπως αναφέρεται στις προδιαγραφές του Eltis:

«Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση. Στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, η γνώση αυτή είναι συχνά πολύ αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να τεθούν μαζί, προκειμένου να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση και να αναφερθούν τα προβλήματα που υπάρχουν. Η ανάλυση αυτή είναι υψίστης σημασίας στην προσπάθεια να καθοριστούν οι κατάλληλες πολιτικές και θέτει την αναγκαία βάση σύμφωνα με την οποία μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αλλά και διαχειρίσιμη με τους διαθέσιμους πόρους».

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα δεδομένα που συλλέχθηκαν και απαιτούνται για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης με τρόπο ολοκληρωμένο. Για κάθε ένα από τα δεδομένα γίνεται αναφορά στο σκοπό και στη μεθοδολογία συλλογής τους, ενώ ποσοτικοποιούνται τα αποτελέσματα σε συγκεκριμένους δείκτες ώστε να αποτελέσουν χρήσιμο εργαλείο στην φάση της ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης. Πριν από την αναλυτική παρουσίαση των δεδομένων, υπενθυμίζονται ορισμένα βασικά στοιχεία της φυσιογνωμίας της πόλης και των εξαρτήσεων που δημιουργούνται με τις γύρω περιοχές.

A.2 Φυσιογνωμία Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής

Ο Δήμος Λαμιέων κατέχει μια κρίσιμη γεωπολιτική θέση στον ελλαδικό χώρο, καθώς βρίσκεται ανάμεσα στους δύο μεγαλύτερους αναπτυξιακούς πόλους της χώρας (Αττική και Θεσσαλονίκη) και σε άμεση γειννίαση και ταχεία διασύνδεση -μέσω Διευρωπαϊκών Οδικών και Σιδηροδρομικών Δικτύων Μεταφορών- με την μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας. Πιο συγκεκριμένα, διασχίζεται από τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ), που ανήκει στους κύριους άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ –Μ), από τη Διεθνή Σιδηροδρομική Γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, από την Εθνική Οδό Λαμίας - Άμφισσας - Ναυπάκτου - Πάτρας και από τον υπό κατασκευή οδικό άξονα Ε65 που συνδέει την Λαμία με την Εγνατία Οδό. Μέσα σε μια ακτίνα 100 χλμ. από την πόλη της Λαμίας συναντώνται οι πόλεις της Λάρισας, του Βόλου, της Καρδίτσας και των Τρικάλων (Περιφέρεια Θεσσαλίας), της Πάτρας, του Αγρινίου και της Ναυπάκτου (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας), της Θήβας και οριακά της Χαλκίδας (Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας). Επιπρόσθετα, μέσα σε μια ακτίνα 50 χλμ. από την πόλη της Λαμίας συναντώνται οι πόλεις του Καρπενησίου και της Άμφισσας.

Ο Δήμος Λαμιέων διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας εφόσον αποτελεί πρωτεύον διοικητικό κέντρο, ως έδρα της Περιφέρειας, είναι δεύτερος σε πληθυσμό αστικός Δήμος μετά τον Δήμο Χαλκιδέων. Επιπλέον, αποτελεί Δήμο με σημαντική ενδοχώρα επιρροής στον τομέα των αστικών υπηρεσιών και του εμπορίου, που καλύπτει το μεγαλύτερο τμήμα της Περιφερειακής

Ενότητας Φθιώτιδας, την Περιφερειακή Ενότητα Ευρυτανίας, την Βόρεια Εύβοια και τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Φωκίδας, με πληθυσμιακό ισοδύναμο που εκτιμάται σε 200.000 κατοίκους. Παράλληλα, ο Δήμος Λαμιέων έχει ως αστικό πυρήνα ένα πολεοδομικό συγκρότημα γύρω από την πόλη της Λαμίας και μια αστική περιοχή "καθημερινών μετακινήσεων" που ξεπερνά τα στενά όρια του Καλλικρατικού Δήμου και δημιουργεί μια αστική περιοχή "μητροπολιτικού τύπου" που περιλαμβάνει εκτός από τον Δήμο Λαμιέων, τους Δήμους Στυλίδας, Μώλου - Αγίου Κωνσταντίνου και Δομοκού.

Η πόλη της Λαμίας έχει πληθυσμό 52.006 κατοίκους (απογραφή του 2011) συγκεντρώνοντας το 69% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου και σύμφωνα με την εφαρμογή του αυτοδιοικητικού προγράμματος "Καλλικράτης" (Ν. 3852/2010), παρέμεινε ως έδρα του διευρυμένου Δήμου Λαμιέων, αλλά και ως έδρα της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Φθιώτιδας, συσσωρεύοντας όλες τις προβλεπόμενες υπηρεσίες και αποτελώντας με αυτό τον τρόπο διοικητικό κέντρο εθνικής σημασίας. Επίσης, κατέχει κομβικό ρόλο στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο μεταφορών, συνδυάζοντας χερσαίες οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορικές υποδομές.

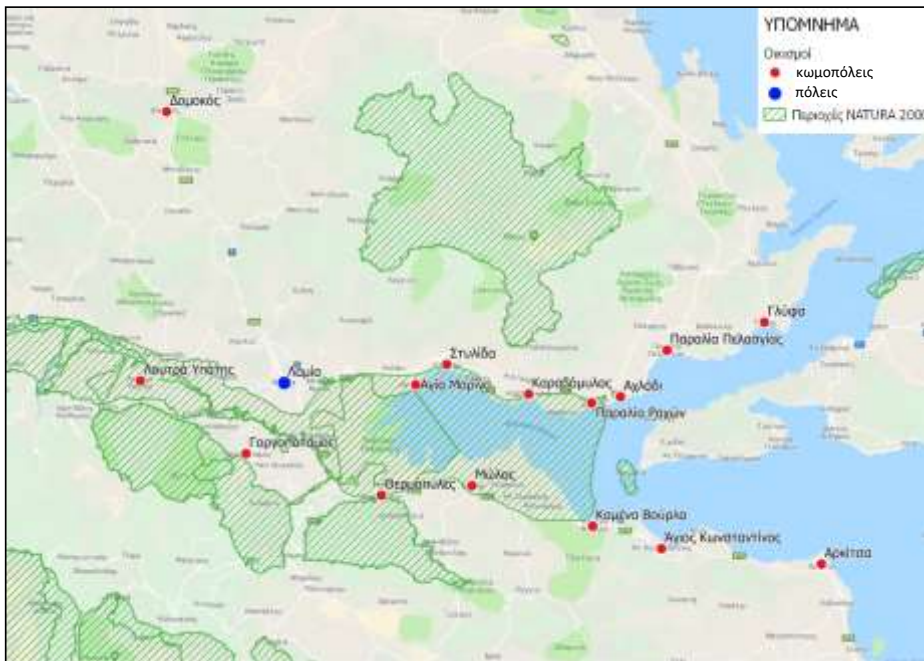
Αναφορικά με εκείνες τις χρήσεις γης που απαντώνται στην περιοχή μελέτης και επηρεάζουν σημαντικά τις μετακινήσεις (ενδο- αλλά και δια-δημοτικές), προσελκύοντας πολίτες από γειτονικούς οικισμούς, αξίζουν να αναφερθούν:

- Η Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.) Λαμίας, η παρουσία της οποίας έχει καταστήσει την πόλη βασικό μεταποιητικό κέντρο εθνικής εμβέλειας.
- Το πλήθος των διοικητικών υπηρεσιών και λειτουργιών (ενδοπεριφερειακού, περιφερειακού και διαπεριφερειακού επιπέδου) που διαθέτει / παρέχει η πόλη ως έδρα του Δήμου και της Περιφερειακής Ενότητας.
- Η ύπαρξη ιδρυμάτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (έδρα τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και έδρα του ΤΕΙ Στερεάς Ελλάδας).
- Η συγκέντρωση της πλειοψηφίας των σχολικών και αθλητικών υποδομών που ελκύουν πλήθος μετακινήσεων από τους όμορους οικισμούς προς το αστικό κέντρο.

Σε ό,τι αφορά τις εξαρτήσεις - σχέσεις της εξεταζόμενης περιοχής με γειτονικές περιοχές αξίζει να αναφερθεί ότι παραλιακές κωμοπόλεις που βρίσκονται στο πέταλο του Μαλιακού κόλπου όπως ο Μώλος, τα Καμένα Βούρλα, ο Άγιος Κωνσταντίνος, η Αρκίτσα, η Αγία Μαρίνα, οι Ράχες, η Στυλίδα, ο Καραβόμυλος, το Αχλάδι, η Πελασγία και η Γλύφα αποτελούν πόλο έλξης για τους κατοίκους της πόλης της Λαμίας, αλλά και του ευρύτερου Δήμου, καθώς πολλοί από αυτούς έχουν παραθεριστικές κατοικίες στις περιοχές αυτές ή τις επισκέπτονται αρκετά συχνά κατά τους θερινούς μήνες για αναψυχή και σύντομες διακοπές.

Επιπλέον, στην Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας και στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Λαμιέων υπάρχουν αρκετές ιαματικές πηγές που αποτελούν καίριο παράγοντα ανάπτυξης ιαματικού τουρισμού και τουρισμού αναζωογόνησης και προσελκύουν μια σεβαστή μερίδα ανθρώπων, χωρίς ωστόσο να έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς. Οι πιο γνωστές περιοχές με ιαματικά λουτρά είναι οι Θερμοπούλες, τα ιαματικά λουτρά Καλλιδρόμου (Ψωρονέρια) και τα ιαματικά λουτρά Υπάτης.

Τέλος, οι περιοχές του δικτύου NATURA 2000 του Σπερχειού ποταμού, ο εθνικός δρυμός της Οίτης και του Γοργοποτάμου, εξασφαλίζουν στον Δήμο Λαμιέων ιδιαίτερη ταυτότητα και αναγνωρισιμότητα και προσελκύουν πλήθος επισκεπτών για αναψυχή και οικοτουρισμό.



Εικόνα 1: Χάρτης με τους γειτονικούς οικισμούς- Κωμοπόλεις και τις περιοχές NATURA στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του Δήμου

A. 2 Βασικά περιβαλλοντικά στοιχεία και μορφολογία

Ο δήμος Λαμιέων διαθέτει σημαντικό φυσικό και πολιτιστικό πλούτο, γεγονός που δίνει μια αξιοσημείωτη δυναμική στην περιοχή, η οποία πρέπει να αξιοποιηθεί ορθά και με κατάλληλο τρόπο. Συγκεκριμένα ο δήμος διαθέτει πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο (πχ Σπερχειός ποταμός) και παράκτιο χώρο (πχ Μαλιακός κόλπος), περιοχές NATURA 2000 όπως η «Κοιλιάδα και εκβολές Σπερχειού – Μαλιακός κόλπος», περιοχή συνολικού εμβαδού 0, 47 τ.χλμ. ή τα Βαρδούσια Όρη με έκταση 0,19 τ.χλμ., βιότοπους (πχ Δέλτα Σπερχειού), τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους (ΤΙΦΚ) όπως η Τιθορέα και το φαράγγι του Γοργοποτάμου, Καταφύγια Άγριας Ζωής (πχ Γέφυρα Σπερχειού) αλλά και τον Εθνικό Δρυμό Οίτης. Το κλίμα της περιοχής είναι σε γενικές γραμμές μεσογειακό, αλλά παρατηρούνται διαφοροποιήσεις μεταξύ των διάφορων περιοχών (ορεινές ή πεδινές).

Εστιάζοντας το ενδιαφέρον στην άμεση περιοχή παρέμβασης, η οποία περιλαμβάνει τους οικισμούς Λαμία, Αγία Παρασκευή, Ροδίτσα, Σταυρός και Μεγάλη Βρύση αλλά και την βιομηχανική περιοχή Λαμίας, παρατηρεί κανείς την ύπαρξη περιοχών NATURA, ενός σημαντικού υδρογραφικού δικτύου αλλά και έναν ικανοποιητικό αριθμό δημόσιων και ελεύθερων χώρων.

Ειδικότερα, ένα μικρό τμήμα της περιοχής παρέμβασης (σχεδόν το σύνολο του οικισμού του Σταυρού) είναι χαρακτηρισμένο ως περιοχή NATURA (Κοιλιάδα και εκβολές Σπερχειού-Μαλιακός κόλπος/GR2440002). Το εν λόγω δίκτυο αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών, που ιδρύθηκε το 1992 και είναι ένα δίκτυο ζωνών προστασίας της φύσης, έχοντας ως στόχο να διασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη διατήρηση των πιο πολύτιμων και των πλέον απειλούμενων ειδών της σε ικανοποιητικό επίπεδο.

Όσον αφορά στο υδάτινο περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Σπερχειός ποταμός αλλά και κάποια άλλα μεγάλα ρέματα (Τάφος Λαμίας) συναντώνται νότια της περιοχής μελέτης. Ο Σπερχειός ποταμός συνθέτει ένα από τα σημαντικότερα υδάτινα σύστημα στην Ελλάδα, πηγάζει από τον Τυμφρηστό και εκβάλλει στη θάλασσα στο ΝΔ τμήμα του Μαλιακού κόλπου. Αναφορικά με την Τάφο Λαμίας αξίζει να αναφερθεί πως αποτελεί τεχνητό αποδέκτη για την αποχέτευση των χαμηλών εκτάσεων που κείνται κατάντη της Σιδηροδρομικής γραμμής. Τόσο ο

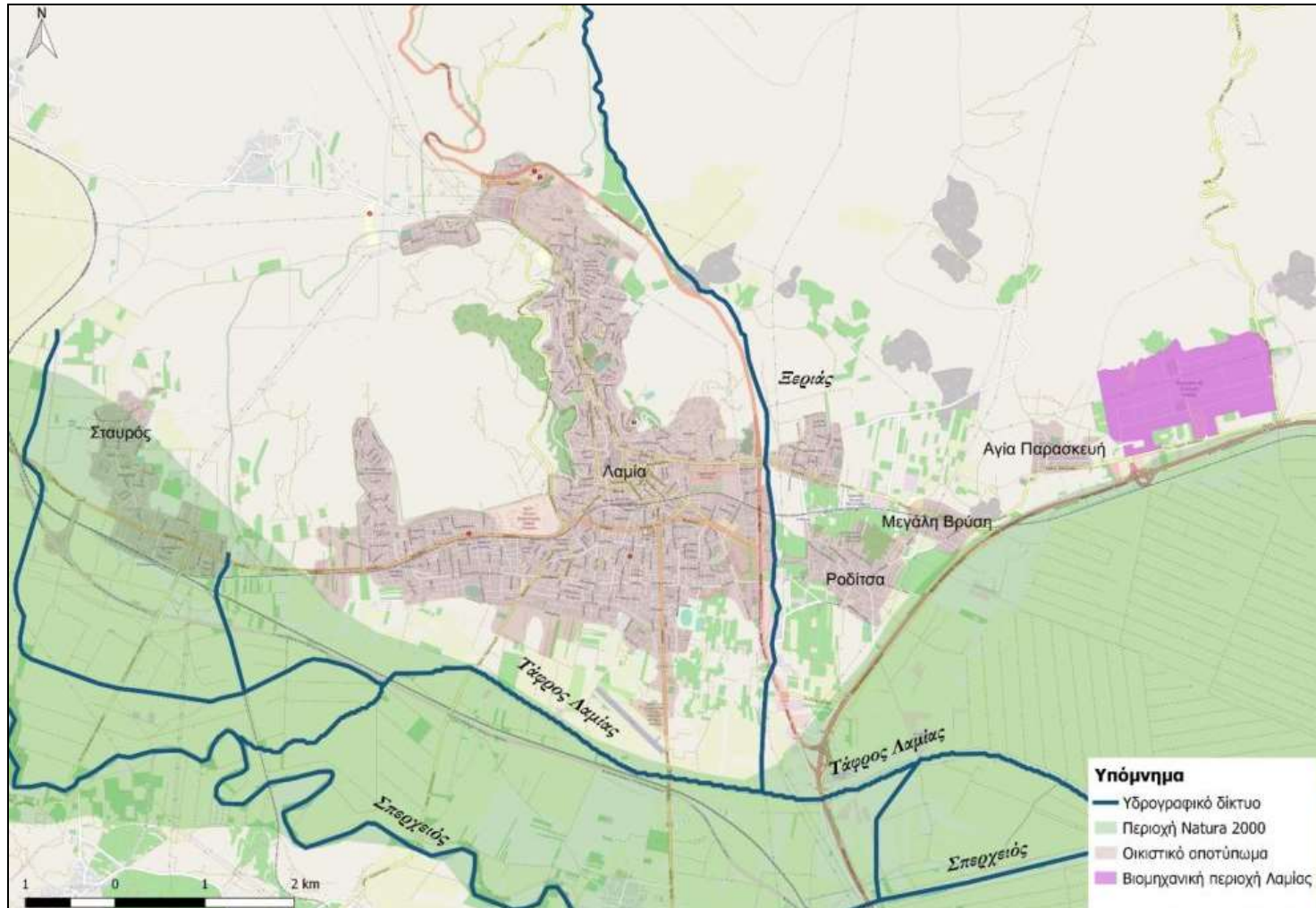
Σπερχειός όσο και η Τάφος Λαμίας είναι ανοικτά σε όλο το μήκος τους και για τη διάσχιση τους χρησιμοποιούνται από τα οχήματα ή τους πεζούς ειδικά σημεία.

Εντός της περιοχής μελέτης δεν διαρρέει κάποιος σημαντικός ποταμός, συναντώνται απλά ορισμένα μικρά και εφήμερα ρέματα, τα οποία δεν έχουν συνεχή ροή. Βέβαια, ακόμα και αυτά τα ρέματα εάν δοθεί η κατάλληλη προσοχή στην προστασία τους μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος μιας περιοχής αλλά και στη συγκρότηση σημαντικών υδροβιότοπων. **Κυριότερο ρέμα είναι ο χείμαρρος Ξηριάς (μήκος 10.1 χλμ)**, ο οποίος συμβάλλει στο Σπερχειό εντός της κτηματικής έκτασης του Δήμου Λαμιένων με λεκάνη 82 τ.χλμ. και μέσο υψόμετρο 617 μ. και εκβάλλει στην Τάφο Λαμίας. Ο εν λόγω χείμαρρος αποτελεί σημαντική εστία ρύπανσης, καθώς χρησιμοποιείται για την αυθαίρετη διάθεση τόσο υγρών όσο και στερεών αποβλήτων. Σημειώνεται πως η διευθέτηση του έχει εγκριθεί με περιβαλλοντικούς όρους (ΚΥΑ 74322/15.9.1977).

Επιπρόσθετα, ένα στοιχείο το οποίο συνεισφέρει καθοριστικά στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών της περιοχής αλλά και στην κοινωνική ζωή της πόλης είναι οι χώροι πρασίνου στο εσωτερικό ή στην περιφέρειά της (λόφοι, πάρκα, παιδικές χαρές, πλατείες κ.α.). Η περιοχή μελέτης διαθέτει αρκετούς χώρους πρασίνου ή ελεύθερους χώρους, οι οποίοι κατανέμονται με διάσπαρτο τρόπο στον χώρο. Η πλειοψηφία, όπως είναι λογικό βρίσκεται στον οικισμό της Λαμίας. Σημειώνεται, πως η έκταση των εν λόγω χώρων δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη (εξαιρέση αποτελούν τα πάρκα των δύο λόφων, Άγιος Λουκάς και Κάστρο Λαμίας), καθώς ανέρχεται περίπου στα 5,3 στρέμματα.

Οι βασικοί πνεύμονες πρασίνου της περιοχής συναντώνται στους δύο λόφους της πόλης. Από τη μία, στο δυτικό λόφο βρίσκεται το πάρκο του Αγίου Λουκά που περιλαμβάνει ένα δασύλλιο καθώς και τον ομώνυμο ιερό ναό (προστατευμένος από το Υπουργείο Πολιτισμού). Στο συγκεκριμένο πάρκο δίνεται η δυνατότητα για περίπατο, άθληση αλλά και ξεκούραση, γεγονός που συνεισφέρει στη βελτίωση τόσο της περιβαλλοντικής όσο και της κοινωνικής πτυχής της πόλης. Από την άλλη, στον ανατολικό λόφο, παρατηρείται το πάρκο του Κάστρου Λαμίας (μεσαιωνικό κτίσμα με ιδιαίτερη ιστορική αξία, προστατευμένος αρχαιολογικός χώρος σύμφωνα με το ΦΕΚ 28/Α/26-2-1922), που έχει και αυτό ένα μικρό δασύλλιο αλλά και σημαντική πανοραμική θέα. Επιπρόσθετα, ένας ακόμα κομβικός χώρος πρασίνου της πόλης, είναι ο Λόφος Μιχαήλ και Γαβριήλ, που βρίσκεται εντός του αστικού ιστού στο βόρειο τμήμα της πόλης (έκταση 25, 9 στρ.).

Όπως παρατηρείται, το φυσικό στοιχείο διεισδύει στην πόλη μέσω των διάφορων πράσινων χώρων και των υδάτινων στοιχείων. Είναι ευκαιρία τα παραπάνω στοιχεία να συνθέσουν ένα νέο αστικό τοπίο, συνεισφέροντας παράλληλα στη συγκρότηση μίας ισχυρής ταυτότητας για την πόλη, στην αύξηση του επιπέδου βιωσιμότητας καθώς και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Ο ρόλος του ΣΒΑΚ κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικός στην ενίσχυση της προσπάθειας για τη δημιουργία μιας πόλης όπου το φυσικό και τεχνητό περιβάλλον συνυπάρχουν αρμονικά. Μέσα από την εφαρμογή των κατάλληλων συνδυασμένων πολιτικών του σχεδίου, μπορούν να δημιουργηθούν οι απαραίτητες συνθήκες προκειμένου το φυσικό στοιχείο να ενταχθεί άρτια στον αστικό ιστό, να προστατευθεί και να αναδειχθεί.



Εικόνα 2: Χάρτης με τα περιβαλλοντικά στοιχεία της περιοχής μελέτης

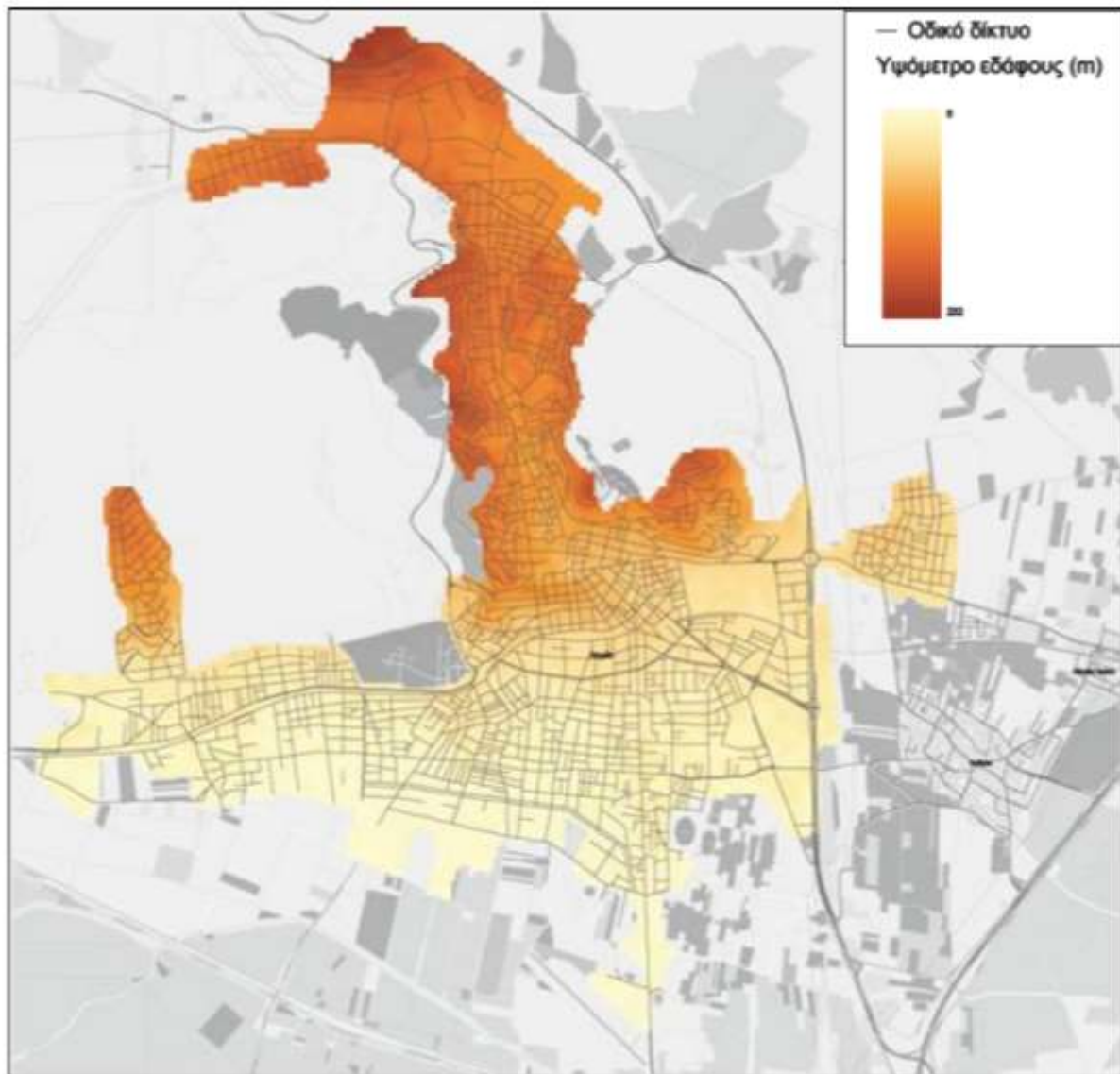
Ανάγλυφο εδάφους

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Λαμιέων (2011-2014), η περιοχή της Δημοτικής Ενότητας Λαμίας γεωμορφολογικά κυριαρχείται από τις πεδινές εκτάσεις εκατέρωθεν του Σπερχειού Ποταμού, τη Δελταϊκή Πεδιάδα των Εκβολών του και τις λοφώδεις, ημιορεινές και ορεινές περιοχές, που την περιβάλλουν, ιδίως στα ανατολικά. Εντάσσεται στην ευρύτερη λεκάνη του Σπερχειού, της οποίας καταλαμβάνει το κεντρικό ανατολικό τμήμα της εξόδου της στο Μαλιακό Κόλπο και τμήμα του ορεινού όγκου του όρους Όθρυς, που τη χωρίζει από τη θεσσαλική πεδιάδα προς Βορρά.

Το ανάγλυφο της Δ.Ε. Λαμίας είναι πεδινό κυρίως στο νότιο τμήμα του και έντονα ορεινό στο βόρειο-δυτικό και νοτιο-ανατολικό τμήμα του. Η πόλη της Λαμίας αναπτύσσεται στους πρόποδες της Όθρυς μοιρασμένη ανάμεσα στις υπώρειες των λόφων και την πεδινή έκταση του Σπερχειού. Το μεγαλύτερο υψόμετρο στο Δήμο Λαμιέων φθάνει τα 1.750 μ. (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαμιέων 2011-2014).

Ο επόμενος χάρτης (Ανάγλυφο εδάφους) αποτυπώνει αναλυτικά τα υψόμετρα που συναντώνται στην περιοχή παρέμβασης. Για την παραγωγή του Χάρτη (Μοντέλου Εδάφους) χρησιμοποιήθηκαν ελεύθερα ψηφιδωτά δεδομένα (raster data) από το λογισμικό USGS και συγκεκριμένα το ASTER GLOBAL DEM, ενώ η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε με το λογισμικό QGIS, που αποτελεί ελεύθερο Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών. Σύμφωνα με το μοντέλο εδάφους, το ελάχιστο υψόμετρο είναι 3μ. και το μέγιστο 237μ. Τα χαμηλότερα υψόμετρα συναντώνται στο νότιο τμήμα του οικιστικού αποτυπώματος της πόλης της Λαμίας (έως και την οδό Καποδιστρίου), ενώ τα υψηλότερα υψόμετρα συναντώνται στο βόρειο τμήμα της πόλης.

Το πεδινό τοπίο στο νότιο τμήμα διασφαλίζει συνθήκες σχετικής άνεσης για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Αντίθετα στο βόρειο τμήμα η κίνηση των πεζών δυσχεραίνεται λόγω των διαφορών υψομέτρων κατά μέσο όρο περίπου 150 μέτρων.



Εικόνα 3: Χάρτης με το ανάγλυφο εδάφους

A. 3 Πληθυσμιακά δεδομένα του Δήμου Λαμιέων

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το έτος 2011, ο Δήμος Λαμιέων έχει μόνιμο πληθυσμό 75.315 κατοίκους, γεγονός που τον καθιστά ως τον πολυπληθέστερο δήμο της περιφερειακής ενότητας Φθιώτιδας και έναν από τους μεγαλύτερους της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Κατά το διάστημα 2001-2011 ο δήμος εμφάνισε μια πληθυσμιακή αύξηση 2,37% που ισοδυναμεί με 1741 κατοίκους. Ο δήμος Λαμιέων καταλαμβάνει έκταση 947,84 τ.χλμ.

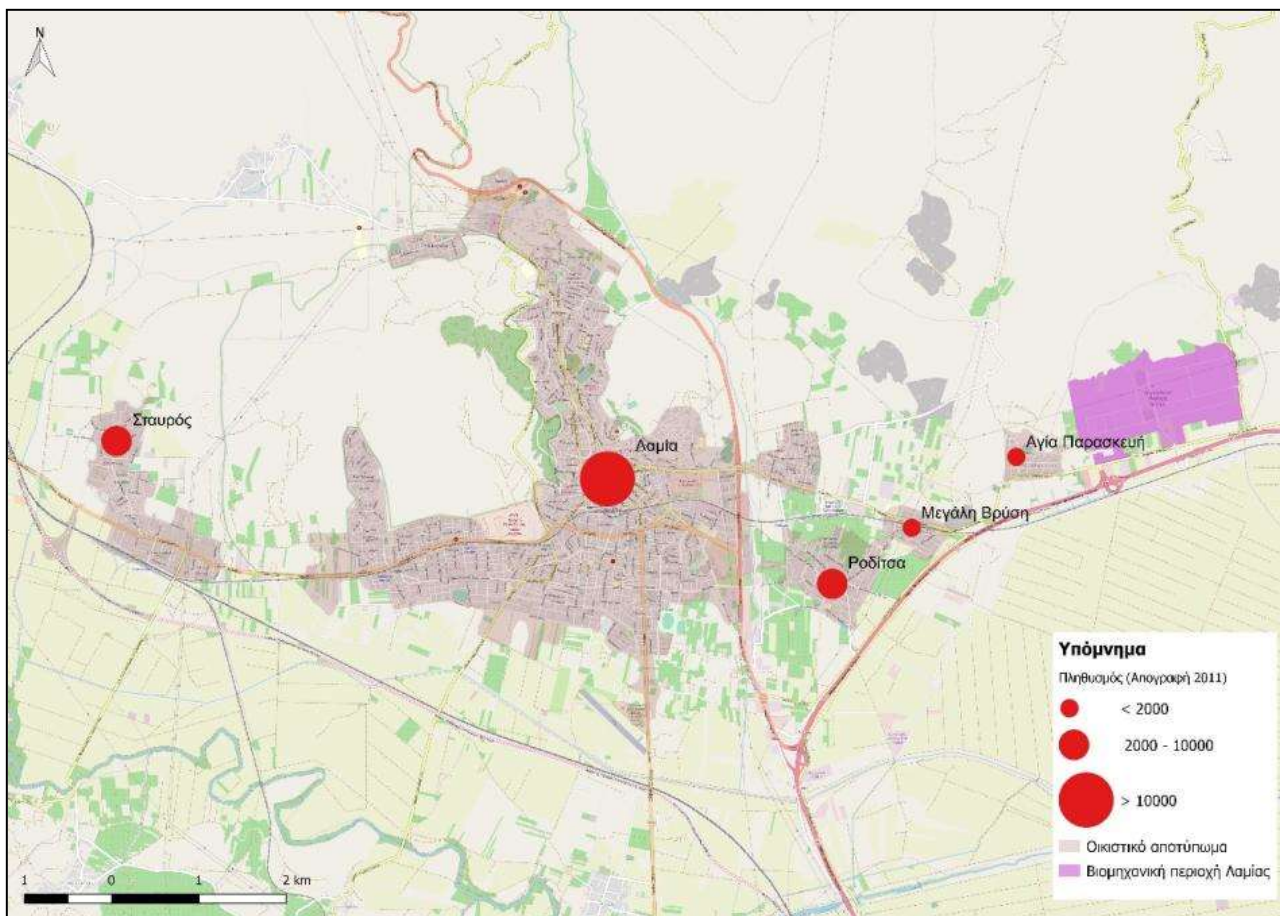
Αναφορικά με την υποδιαίρεση σε δημοτικές ενότητες, η ενότητα με τον μεγαλύτερο πληθυσμό είναι η δημοτική ενότητα Λαμιέων, η οποία έχει πληθυσμό 64.716 κατοίκους, ενώ εκείνη με τον μικρότερο πληθυσμό είναι η ενότητα Παυλιανής με μόλις 498 κατοίκους. Από τις 5 ενότητες, μόνο μία παρουσιάζει θετική πληθυσμιακή μεταβολή (δημοτική ενότητα Λαμιέων), ενώ οι υπόλοιποι αρνητική μεταβολή (μεγαλύτερη αρνητική μεταβολή 33,76% Υπάτη). Όσον αφορά στην έκταση της κάθε επιμέρους δημοτικής ενότητας, η μεγαλύτερη είναι η δημοτική ενότητα Λαμιέων (414,6 τ.χλμ.) και η μικρότερη η ενότητα Παυλιανής (37,27 τ.χλμ.). Εστιάζοντας στην περιοχή μελέτης, επισημαίνεται ότι περιλαμβάνει 5 οικισμούς, οι οποίοι είναι οι εξής: Αγία Παρασκευή, Λαμία, Μεγάλη Βρύση, Ροδίτσα και Σταυρός. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται ορισμένα στοιχεία που αφορούν στον πληθυσμό και στην έκταση του εκάστοτε οικισμού:

Πίνακας 1: Πληθυσμιακά στοιχεία περιοχής παρέμβασης

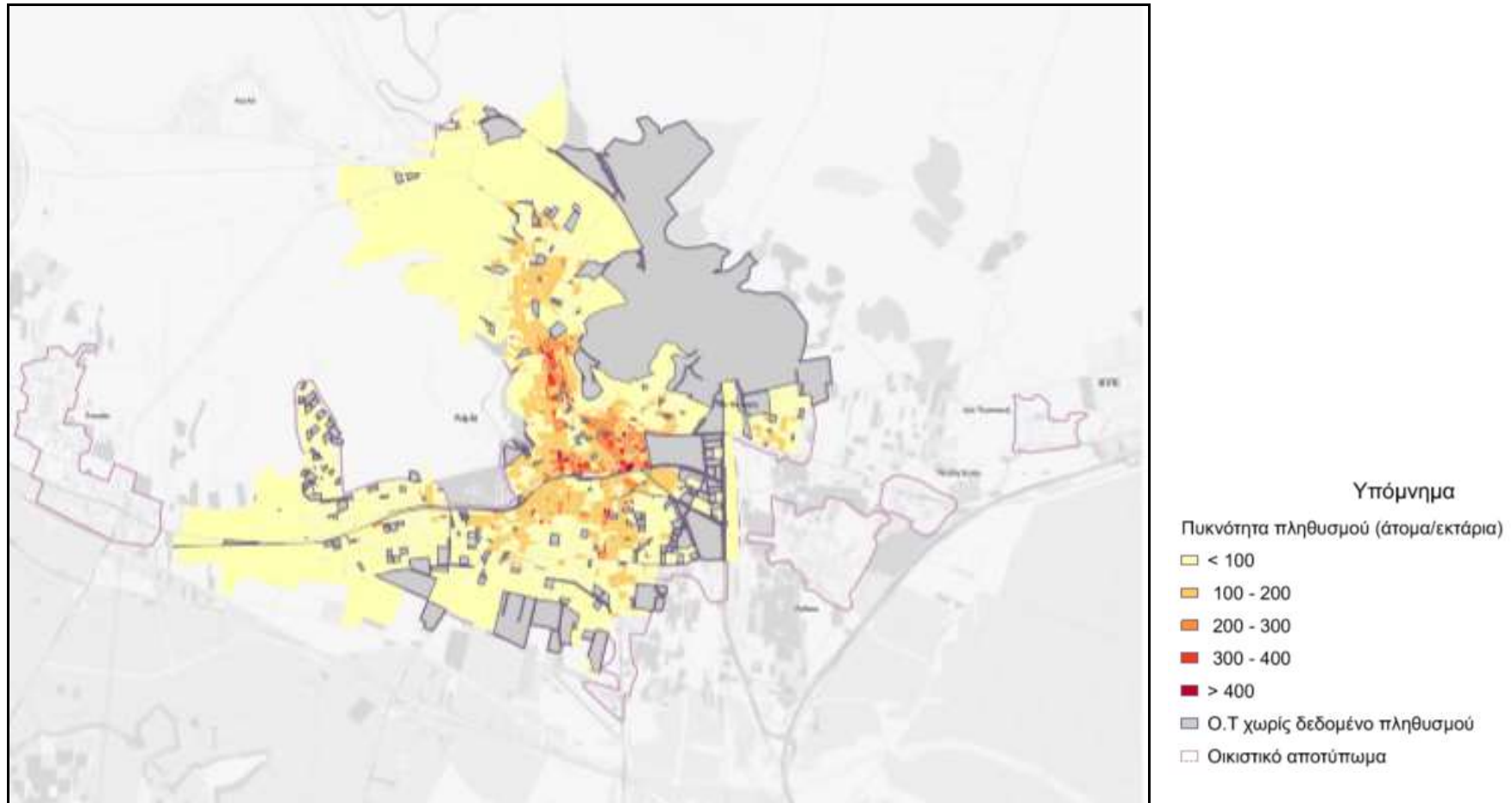
Όνομα	Πληθυσμός (άτομα)	Μεταβολή 2001-2011 (%)	Έκταση (τ.χλμ.)	Πυκνότητα (άτομα/τ.χλμ.)
Λαμία	52006	19,09	11,81	4404
Ροδίτσα	3509	-3,66	0,93	3773
Σταυρός	2489	11,12	1,42	1753
Μεγάλη Βρύση	989	33,32	0,31	3190
Αγία Παρασκευή	922	-12,07	0,30	3073
Σύνολο	59915	13,10	14,77	4056,53

Από την παρατήρηση του πίνακα, προκύπτει ότι ο οικισμός με τον μεγαλύτερο πληθυσμό είναι η Λαμία (52006 κάτοικοι), ενώ εκείνος με τον χαμηλότερο είναι η Αγία Παρασκευή (922 κάτοικοι). Κατά τη δεκαετία 2001-2011, οι 3 από τους 5 οικισμούς εμφανίζουν θετική πληθυσμιακή μεταβολή, με την μεγαλύτερη να ανέρχεται σε 33,32% και να συναντάται στον οικισμό της Μεγάλης Βρύσης. Αντιθέτως, οι υπόλοιποι οικισμοί έχουν αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, με την μεγαλύτερη να ισούται με -12,07% και να συναντάται στην Αγία Παρασκευή.

Αναφορικά με την έκταση των οικισμών, η περιοχή με την μεγαλύτερη τιμή είναι η Λαμία (11,81 τ.χλμ.), ενώ εκείνη με την χαμηλότερη η Αγία Παρασκευή (0,30 τ.χλμ.). Διαπιστώνεται λοιπόν σημαντική συσχέτιση ανάμεσα στην έκταση και τον πληθυσμό μιας περιοχής. Μέσα από τον συνδυαστικό δείκτη της πυκνότητας (αριθμός ατόμων προς μονάδα έκτασης), παρατηρείται πως ο οικισμός με τη μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού είναι η Λαμία (4404 άτομα/τ.χλμ.) ενώ εκείνος με τον χαμηλότερο είναι ο Σταυρός (1753 άτομα/τ.χλμ.). Είναι επομένως φανερό πως η Λαμία αποτελεί το αναμφισβήτητο κύριο κέντρο της περιοχής παρέμβασης, με τους υπόλοιπους οικισμούς να αποτελούν δορυφόρους που εξαρτώνται άμεσα από αυτήν. Τέλος, σχετικά με ορισμένα συνολικά στοιχεία της περιοχής, σημειώνεται πως η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει το 79,55% του πληθυσμού δήμου και καταλαμβάνει το 1,56% της έκτασης του.



Εικόνα 4: Χάρτης πληθυσμού οικισμών περιοχής μελέτης



Εικόνα 5: Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού

A. 4 Χρήσεις γης

Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Λαμιέων, έτσι όπως έχει προκύψει μέσα από την εφαρμογή του Προγράμματος "Καλλικράτης" (Ν. 3852/2010), δεν διαθέτει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) που να καλύπτει όλη του την έκταση. Οι χρήσεις γης της περιοχής μελέτης προκύπτουν από τα εκπονημένα ΓΠΣ που εμπίπτουν στην επικράτεια της και αναφέρονται στις Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.) Γοργοποτάμου, Λαμιέων, Λειανοκλαδίου και Υπάτης (η Παύλιανη δεν διαθέτει ΓΠΣ). Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται όλα τα θεσμοθετημένα ΓΠΣ που αφορούν στον Δήμο Λαμιέων.

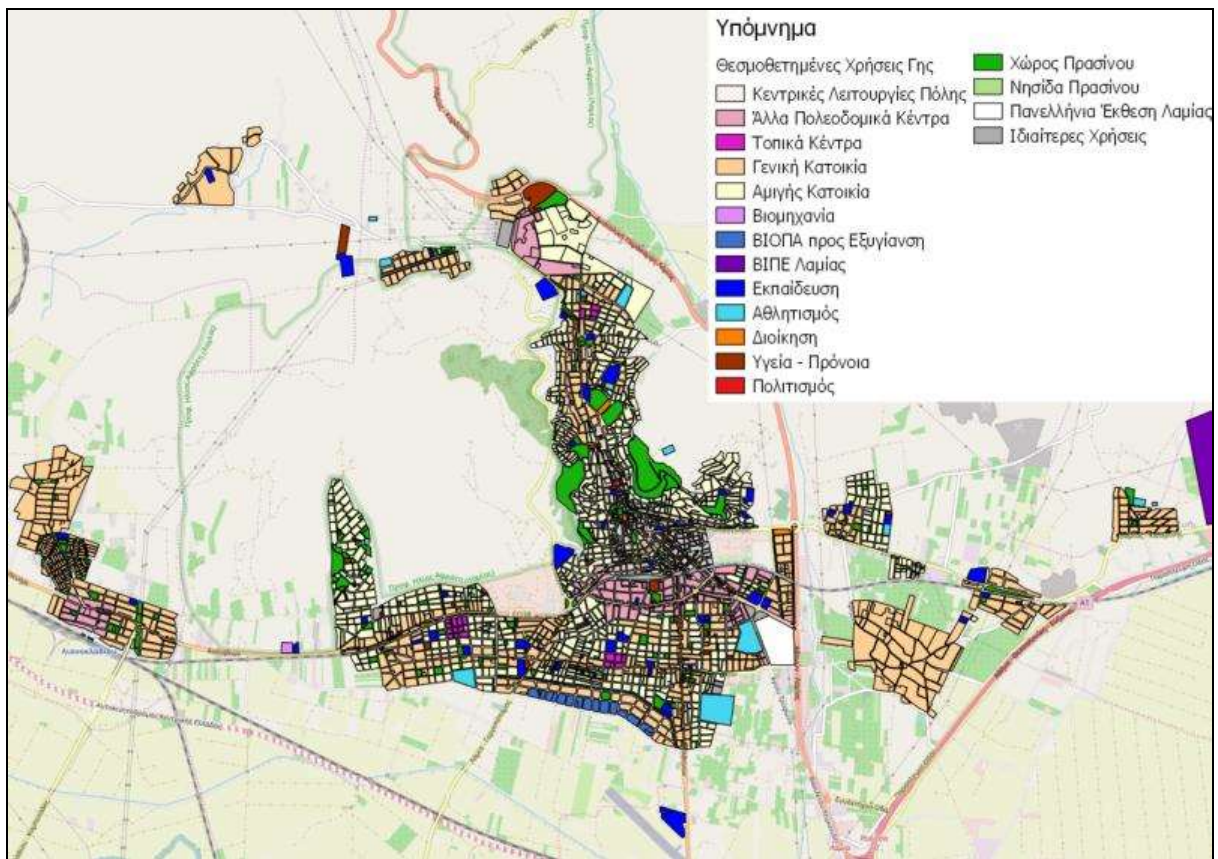
Πίνακας 2: Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Λαμιέων

Δημοτική Ενότητα	ΦΕΚ	Είδος Σχεδίου
Δ.Ε. Γοργοποτάμου	79/ΑΑΠ/9-5-2016	Έγκριση Σχεδίου Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Γοργοποτάμου Δ. Λαμιέων Ν. Φθιώτιδας
Δ.Ε. Λαμιέων	346/ΑΑΠ/5-11-2012	Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δ.Ε. Λαμιέων, Δ. Λαμιέων
	200/ΑΑΠ/23-6-2014	Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δ.Ε. Λαμιέων, Δ. Λαμιέων
	210/ΑΑΠ/18-9-2017	Σημειακή τροποποίηση και διόρθωση σφάλματος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δ. Λαμιέων Π.Ε. Φθιώτιδας
Δ.Ε. Λειανοκλαδίου	312/ΑΑΠ/2-9-2013	Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Λειανοκλαδίου Δ. Λαμιέων
Δ.Ε. Παύλιανης	-	Δεν διαθέτει
Δ.Ε. Υπάτης	387/ΑΑΠ/4-11-2013	Έγκριση Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) Δ.Ε. Υπάτης Δ. Λαμιέων

Αναλυτικότερα, σε ότι αφορά στην περιοχή μελέτης, οι βασικότερες θεσμοθετημένες χρήσεις γης είναι οι ακόλουθες :

- Γενική κατοικία, η οποία δεσπόζει στο σύνολο σχεδόν της εξεταζόμενης περιοχής.
- Χώροι πρασίνου και ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι που περιλαμβάνουν αδόμητες εκτάσεις, αστικό πράσινο και πλατείες.

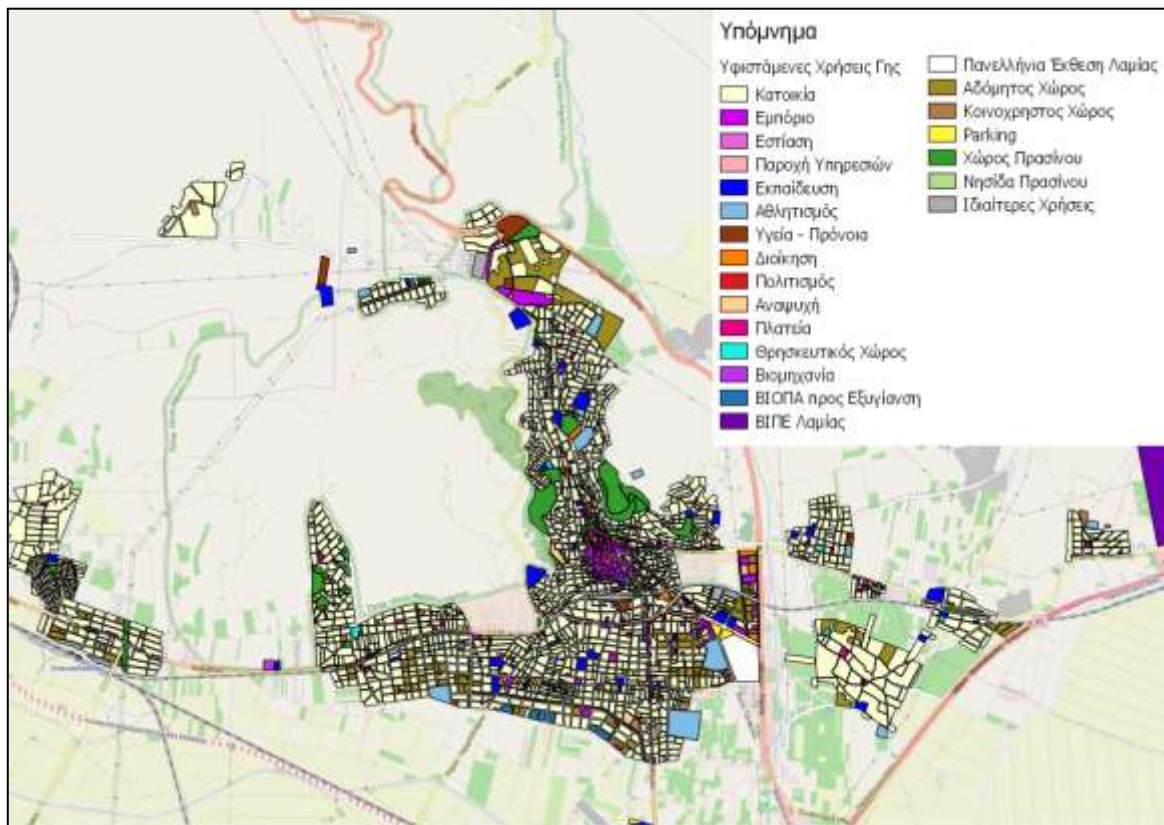
Κεντρικές λειτουργίες πόλης (πολεοδομικό κέντρο), που συναντώνται στο κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης και αναφέρονται κυρίως σε εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον, σε αυτό το τμήμα της πόλης εντοπίζονται και οι κύριες διοικητικές υπηρεσίες.



Εικόνα 6: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δήμου Λαμιέων

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Οι πραγματικές χρήσεις γης της περιοχής μελέτης, έτσι όπως αυτές προέκυψαν μέσα από επιτόπια καταγραφή, απεικονίζονται στη συνέχεια. Σημειώνεται ότι η χρήση γης που επικρατεί σε συντριπτικό βαθμό είναι αυτή της κατοικίας. Έντονη εμπορική δραστηριότητα, δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και εστίασης, αλλά και διοικητικές δραστηριότητες εντοπίζονται στο κεντρικό τμήμα της πόλης, όπως αυτό είναι εμφανές και από την επισκόπηση του αντίστοιχου Χάρτη. Αξίζει να αναφερθεί ότι δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης. Βασικές τοπικές δραστηριότητες όπως εμπόριο, παροχή υπηρεσιών και εστίαση οι οποίες καταγράφονται στην περιοχή μελέτης (υφιστάμενες χρήσεις γης), λαμβάνουν χώρα στις περιοχές εκείνες όπου οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης προβλέπουν την ανάπτυξη γενικής κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου που με τη σειρά τους επιτρέπουν τη χωροθέτηση και λειτουργία εμπορικών καταστημάτων, καταστημάτων παροχής προσωπικών υπηρεσιών, υπεραγορών, εστίασης, αναψυκτηρίων, συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων, κ.α. Δηλαδή, παρατηρείται συμφωνία μεταξύ των χρήσεων γης που προβλέπονται από το ΓΠΣ της περιοχής μελέτης και των υφιστάμενων.



Εικόνα 7: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Λαμίων

Επιπλέον, στην περιοχή, και συγκεκριμένα στο δεύτερο (2^ο) χιλιόμετρο της Παλαιάς Εθνικής Οδού Λαμίας – Αθηνών, δίπλα από τα κεντρικά γραφεία του ΤΕΙ Στερεάς Ελλάδας, βρίσκεται το αεροδρόμιο Λαμίας. Το εν λόγω αεροδρόμιο ανήκει στην Πολεμική Αεροπορία και σε αυτό δεν καταγράφεται καμιά εμπορική και επιβατική χρήση, παρά μόνον σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, αξιοποιείται από την Αερολέσχη Φθιώτιδας στο πλαίσιο των ποικίλων δραστηριοτήτων της.

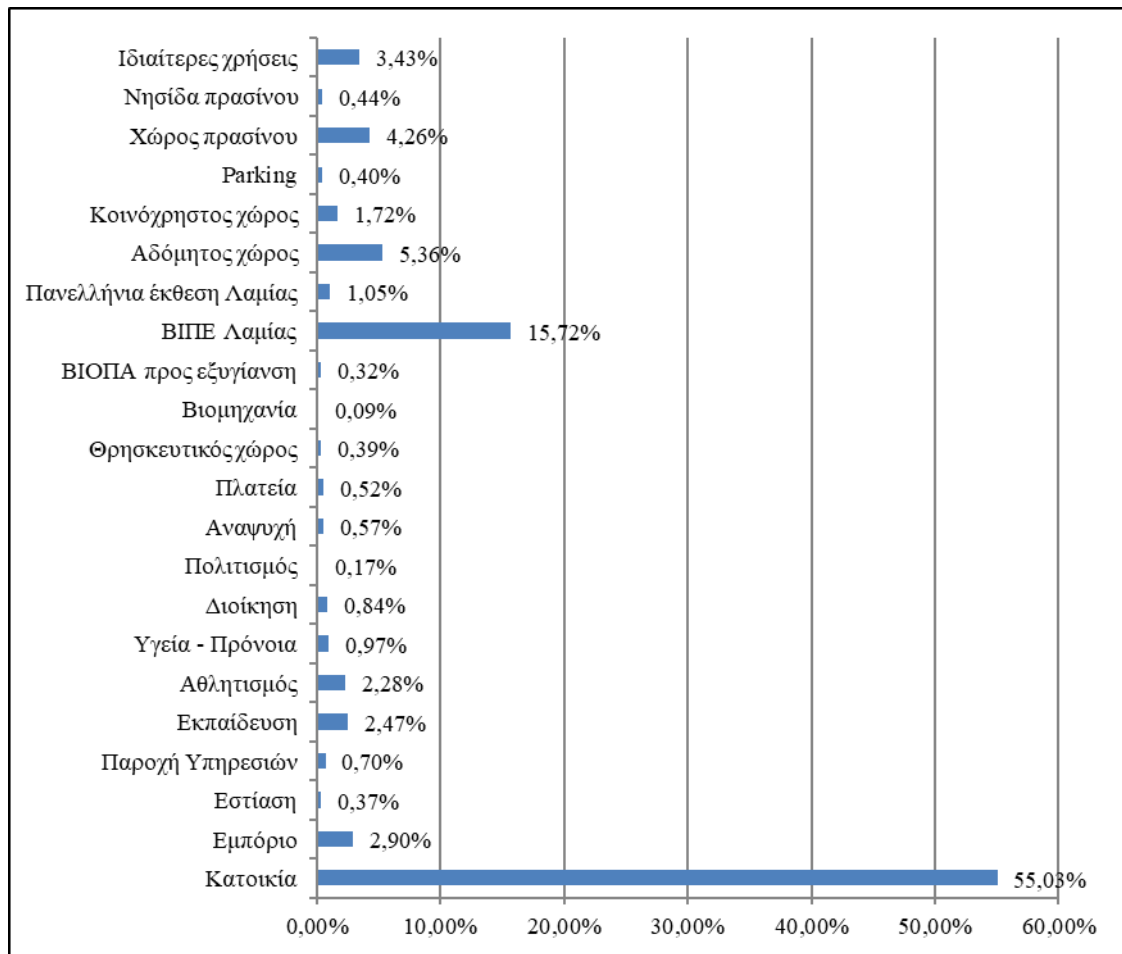
Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η συνολική επιφάνεια που καταλαμβάνει κάθε διαφορετική υφιστάμενη χρήση γης και αφορά σε όλη την επικράτεια της περιοχής παρέμβασης.

Πίνακας 3: Συνολική Επιφάνεια Χρήσεων Γης Περιοχής Παρέμβασης

Χρήσεις γης	Συνολική επιφάνεια (m ²)	Ποσοστό επί της συνολικής επιφάνειας της εξεταζόμενης περιοχής
Κατοικία	6692396,6	55,03%
Εμπόριο	352987	2,90%
Εστίαση	45428,5	0,37%
Παροχή Υπηρεσιών	85279	0,70%
Εκπαίδευση	300887,2	2,47%
Αθλητισμός	277097,6	2,28%
Υγεία - Πρόνοια	118272,1	0,97%
Διοίκηση	101714,93	0,84%
Πολιτισμός	20535	0,17%
Αναψυχή	69306,5	0,57%
Πλατεία	63080,1	0,52%
Θρησκευτικός χώρος	47037,2	0,39%
Βιομηχανία	10594,2	0,09%
ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση	39366,6	0,32%
ΒΙΠΕ Λαμίας	1911368,5	15,72%
Πανελλήνια έκθεση Λαμίας	127998,8	1,05%
Αδόμητος χώρος	652024,8	5,36%
Κοινόχρηστος χώρος	208789,25	1,72%
Parking	48190,01	0,40%
Χώρος πρασίνου	517656,3	4,26%
Νησίδα πρασίνου	53114	0,44%
Ιδιαίτερες χρήσεις	417210,8	3,43%

Η κατηγορία των ιδιαίτερων χρήσεων στις υφιστάμενες χρήσεις γης αναφέρεται στα δύο στρατόπεδα που είναι χωροθετημένα στην περιοχή παρέμβασης ΣΒΑΚ (Κέντρο Εκπαίδευσης Υλικού Πολέμου - ΚΕΥΠ Λαμίας και στρατόπεδο Τσαλτάκη), στη μονάδα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος της ΔΕΗ (όπου εντασσόταν στις ιδιαίτερες χρήσεις και στο θεσμοθετημένο ΓΠΣ) στο βόρειο τμήμα της πόλης, στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς Λειανοκλαδίου και Λαμίας, στο αμαξοστάσιο του Δήμου Λαμιέων, καθώς και σε κάποια παλιά εγκαταλελειμμένα κτίρια επί της οδού Μύλων.

Όπως φαίνεται στον παραπάνω Πίνακα, αλλά και στο Διάγραμμα που ακολουθεί, η κατηγορία της κατοικίας κυριαρχεί με συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες χρήσεις γης (55,03%). Ακολουθεί η ΒΙΠΕ Λαμίας με ποσοστό 15,72% και η κατηγορία των αδόμητων χώρων με ποσοστό 5,36%. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η κατηγορία των χώρων πρασίνου (4,26%) και έπονται οι ιδιαίτερες χρήσεις (3,43%), το εμπόριο (2,90%), η εκπαίδευση (2,47%) και ο αθλητισμός (2,28%). Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζουν μικρότερα ποσοστά συνολικού εμβαδού.



Εικόνα 8: Ποσοστά Επιφάνειας ως προς την Συνολική του Δήμου Λαμιέων ανά Χρήση Γης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Α. 5 Ρυμοτομικό Σχέδιο Δήμου Λαμιέων

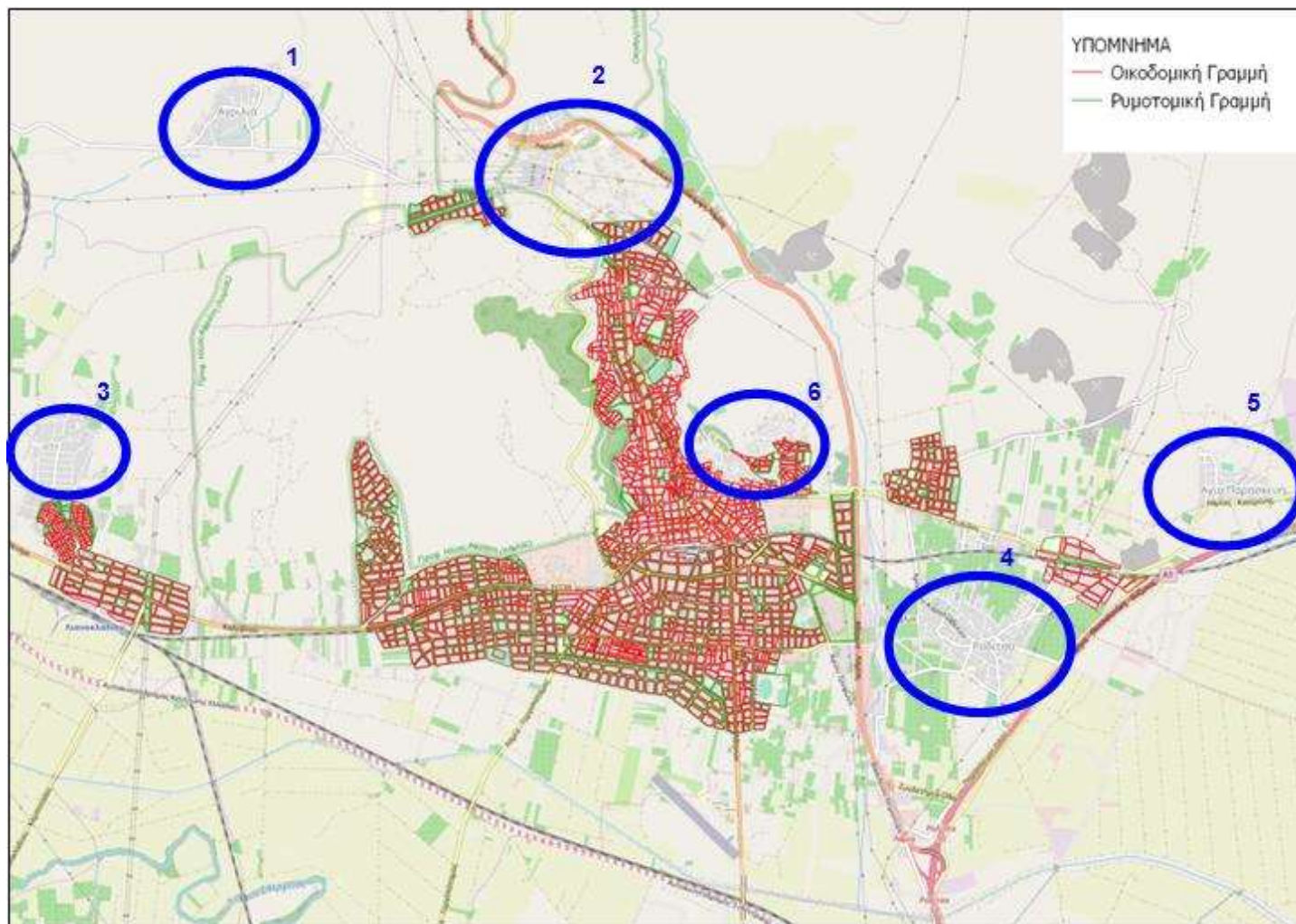
Το **ρυμοτομικό σχέδιο** αποτελεί την εξειδίκευση και εφαρμογή των υπερκείμενων επιπέδων του χωρικού σχεδιασμού και στόχο έχει την επιλογή των βέλτιστων τρόπων λειτουργίας, παραγωγής, οργάνωσης και διαχείρισης του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και την εξασφάλιση της αναγκαίας γης για την βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών. Ουσιαστικά, το ρυμοτομικό σχέδιο μιας περιοχής προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο υλοποιείται το πολεοδομικό σχέδιο στον πραγματικό χώρο και ως εκ τούτου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα είδη σχεδίων στη διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού. Τα βασικά του συστατικά μέρη είναι οι ρυμοτομικές και οικοδομικές γραμμές. Η πρώτη κατηγορία καθορίζει τα όρια μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, συγκροτώντας μια γραμμή μετάβασης μεταξύ αυτών των δύο στοιχείων της πόλης. Η δεύτερη κατηγορία καθορίζει τις απαραίτητες αποστάσεις από τις ρυμοτομικές γραμμές που είναι δυνατόν να δομηθούν κτιριακές εγκαταστάσεις. Σε αρκετές περιπτώσεις οι δύο αυτές γραμμές συμπίπτουν.

Στην περίπτωση της Δ.Ε. Λαμιέων και κυρίως της περιοχής παρέμβασης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), διαπιστώνεται ότι η εν λόγω περιοχή δεν διαθέτει ρυμοτομικό σχέδιο που να αφορά στο σύνολο της έκτασής της. Ωστόσο υπάρχει ρυμοτομικό σχέδιο που αφορά στο μεγαλύτερο ποσοστό της (τα ΦΕΚ που περιέχουν τα ρυμοτομικά ή πολεοδομικά σχέδια παρουσιάζονται αναλυτικά σε επόμενο Πίνακα). Το ρυμοτομικό σχέδιο που υφίσταται παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα. Αρκετοί οικισμοί γύρω από την πόλη δεν διέπονται από κανενός είδους σχεδιασμό.

Πιο συγκεκριμένα, στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης, ρυμοτομικό σχέδιο δεν διαθέτουν οι περιοχές: Αγριλιά (περιοχή 1 στον Χάρτη), περιοχή Ταράτσα και βόρειο τμήμα της πόλης της Λαμίας (περιοχή 2), τμήμα του οικισμού Σταυρός (περιοχή 3), Ροδίτσα (περιοχή 4), Αγία Παρασκευή (περιοχή 5), περιοχή νότια και ανατολικά του Κάστρου Λαμίας (περιοχή 6). Στο σύνολο της Δ.Ε. Λαμιέων, ρυμοτομικό σχέδιο δεν διαθέτουν επιπλέον οι περιοχές: Δίβρη, Καλαμάκι, Κόμμα, Κωσταλέξης, Λιμογάρδι και Λυγαριά.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι τα περισσότερα ρυμοτομικά κενά παρατηρούνται στους οικισμούς που βρίσκονται περιφερειακά της πόλης της Λαμίας και όχι μέσα στην πόλη αυτή καθαυτή, καθώς ένα εξαιρετικά μικρό τμήμα της βρίσκεται εκτός του ρυμοτομικού σχεδίου. Επιπλέον, μια εκτενής σύγκριση των υφιστάμενων οικοδομικών τετραγώνων με τα αντίστοιχα που προβλέπονται μέσα από το ρυμοτομικό σχέδιο, καταδεικνύει πως δεν παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τις δύο καταστάσεις.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 9: Ρυμοτομικό Σχέδιο Περιοχής Παρέμβασης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σε γενικές γραμμές το ρυμοτομικό σχέδιο προτείνει τη δημιουργία οδών συνολικού πλάτους (απόσταση μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών) 8-12 μέτρα και προκηπίων (απόσταση μεταξύ οικοδομικών και ρυμοτομικών γραμμών) περίπου 4-5 μέτρα. Οι τιμές αυτές είναι από τις πλέον συνηθισμένες στις ελληνικές πόλεις. Επισημαίνεται πως οι αποστάσεις μεταξύ των ρυμοτομικών αποδεικνύονται κατά βάση ανεπαρκείς για αστικές περιοχές που στοχεύουν στην ενσωμάτωση όλων των μέσων και τρόπων μετακίνησης ισότιμα στο οδικό περιβάλλον.

Ως προς την χωρική διάσταση του ζητήματος, παρατηρείται πως οι αποστάσεις μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών (συνολικό πλάτος οδών) δεν διαφέρουν σημαντικά από υποπεριοχή σε υποπεριοχή. Οι μικρές οδοί κυμαίνονται περίπου σε 8-12 μέτρα, ενώ οι μεγαλύτερες υπερβαίνουν συνήθως την τιμή των 14 μέτρων. Αντίθετα, αξιοσημείωτη διαφορά παρατηρείται μεταξύ της μορφής του αστικού ιστού, καθώς ορισμένα τμήματα της περιοχής παρέμβασης (Ρεβένια, Νέα Άμπλιανη, Νέα Πολιτεία, Καλύβια, Παγκράτι) χαρακτηρίζονται από σχεδιασμό τύπου καννάβου, ενώ ορισμένα άλλα παρουσιάζουν ένα πιο ακανόνιστο σχήμα (κεντρικό τμήμα Λαμίας).

Στις περιοχές όπου παρατηρείται απουσία ρυμοτομικού σχεδίου ή ανεπάρκεια εφαρμογής του, η κατάσταση κρίνεται ιδιαίτερα δυσχερής καθώς δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς οι κατάλληλες υποδομές (πχ πεζοδρόμια, ράμπες, κ.λπ.) για την βελτίωση της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Είναι επομένως επιτακτική η ανάγκη για την σύνθεση ενός συνολικού σχεδίου οργάνωσης της ρυμοτομίας της περιοχής που θα συνδέσει αποτελεσματικά τα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού με την πραγματικότητα.

Πίνακας 4: Ρυμοτομικά και Πολεοδομικά Σχέδια Περιοχής Παρέμβασης

Περιοχή	ΦΕΚ
Πόλη της Λαμίας	ΒΔ 26-9-1939 περί έγκρισης σχεδίου πόλης (αρχικό σχέδιο)
	ΒΔ 9-4-1964 (ΦΕΚ 69/Δ/9-4-1964) περί έγκρισης ρυμοτομικού σχεδίου της επεκτάσεως της πόλης της Λαμίας
	ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/5-11-2012 περί έγκρισης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων
	ΦΕΚ 200/ΑΑΠ/23-6-2014 περί τροποποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων
	ΦΕΚ 210/ΑΑΠ/18-9-2017 περί σημειακής τροποποίησης και διόρθωσης σφάλματος του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Λαμιέων
Βόρεια περιοχή της πόλης της Λαμίας	Τ.Π. 920/12-2-90 (ΦΕΚ 94/Δ/90) & Τ.Π. 3840/7-6-1995 (ΦΕΚ 521/Δ/18-7-1995). Αποφάσεις Νομάρχη Φθιώτιδας περί αναθεώρησης Βορείου περιοχής πόλεως Λαμίας
Κεντρική περιοχή της	Το από 26/01/90 Π.Δ. (ΦΕΚ 81/Δ/16-02-1990) περί έγκρισης πολεοδομικής μελέτης τμήματος «Κεντρικής περιοχής» της πόλεως

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

πόλης της Λαμίας	Λαμίας
	Τ.Π. 4929/17-6-1991 (ΦΕΚ431/Δ/11-7-1991). Απόφαση Νομάρχη Φθιώτιδας περί αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου τμήματος κέντρου της πόλεως Λαμίας
Άμπλιανη - Παγκράτι - Καλύβια	Το από 3/5/89 Π.Δ. (ΦΕΚ 252/Δ/03-05-1989) περί έγκρισης πολεοδομικής μελέτης Άμπλιανης - Παγκρατίου και Καλυβίων της πόλεως Λαμίας
	Τ.Π. 3839/7-6-1995 (ΦΕΚ519/Δ/18-7-1995). Απόφαση Νομάρχη Φθιώτιδας περί αναθεώρησης περιοχής Άμπλιανης - Παγκρατίου και Καλυβίων της πόλεως Λαμίας
Γαλανέικα - Άγιος Λουκάς - Πολεοδομική Ενότητα Ανθέων	Το από 13/4/89 Π.Δ. (ΦΕΚ 251/Δ/3/5/89) περί έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των πολεοδομικών ενοτήτων «Γαλανέικα», «Άγιος Λουκάς», «Ανθέων» του Δήμου Λαμίας
Νέα Μαγνησία	Το από 26/4/89 Π.Δ. (ΦΕΚ 242/Δ/26-04-1989) περί έγκρισης πολεοδομικής μελέτης Ν. Μαγνησίας της πόλεως Λαμίας

A.6 Οδικό δίκτυο Δ.Ε. Λαμίας

Το βασικό οδικό δίκτυο αποτελεί ένα από τα στοιχεία που βοηθούν στον γεωγραφικό εντοπισμό της πόλης και στην κατανόηση του τρόπου και του βαθμού που εκτείνεται η πόλη. Ταυτόχρονα δε λειτουργεί συμπληρωματικά για την καλύτερη κατανόηση της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης όπως αναλύεται παρακάτω.

Ιεράρχηση οδικού δικτύου

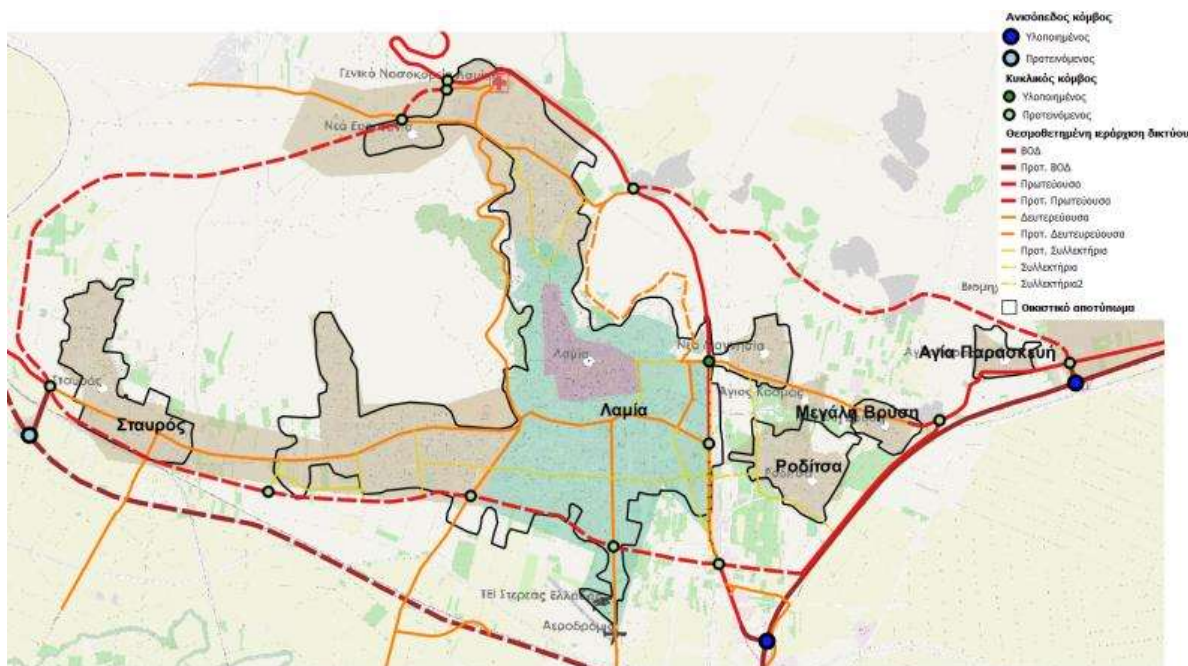
Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της Δημοτικής Ενότητας Λαμίας θεσμοθετήθηκε με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Λαμίας (ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/2012). Με βάση αυτό το κείμενο οι δρόμοι εντός της Δημοτικής ενότητας κατατάσσονται σε 4 κύριες κατηγορίες.

- Στην κατηγορία του Βασικού Οδικού Δικτύου περιλαμβάνεται ο **αυτοκινητόδρομος 1**: Αθήνα-Θεσσαλονίκη (ΠΑΘΕ) και ο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομος 3: Κηπουρείο Γρεβενών-Τρίκαλα-Λαμία.
- Ως **πρωτεύουσες αρτηρίες περιφερειακής σημασίας** λογίζονται: η Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας, οι παράπλευρες οδοί του αυτοκινητόδρομου 1, η Παλιά Εθνική Οδός στο τμήμα από τη Μεγάλη Βρύση μέχρι τη Στυλίδα και η Εθνική Οδός Λαμίας-Καρπενησίου από το σημείο σύνδεσης με το αυτοκινητόδρομο 3 και μετά.
- Οι οδοί Καλυβίων, Κύπρου και Βασιλικών όπως επίσης και η Δυτική Παράκαμψη Λαμίας χαρακτηρίζονται ως **δευτερεύουσες αρτηρίες**. Στο συγκεκριμένο κείμενο προβλέπεται η δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου, ο οποίος πρόκειται να αποσυμφορήσει την πόλη της Λαμίας από τις διαμπερείς υπεροπτικές ροές.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Η σύνδεση των γειτονιών πραγματοποιείται με συλλεκτῆριες οδούς. Εντός του κέντρου θεσμοθετείται ζώνη μείωσης κυκλοφορίας. Στη ζώνη αυτή ο μεγαλύτερος όγκος των μετακινήσεων θα πραγματοποιείται με τη Δημόσια Συγκοινωνία.

Τέλος στο ΓΠΣ αναφέρεται η αναγκαιότητα για δημιουργία κυκλικών κόμβων για αποφυγή αύξησης προβλημάτων οδικής ασφάλειας στα σημεία τομής του πρωτεύοντος οδικού δικτύου με άλλες αρτηρίες του πρωτεύοντος ή του δευτερεύοντος δικτύου. Αναλυτικά στους χάρτες του ΓΠΣ παρουσιάζονται και οι θέσεις των προβλεπόμενων κυκλικών κόμβων.



Εικόνα 10: Χάρτης θεσμοθετημένης ιεράρχησης οδικού δικτύου Δ.Ε. Λαμίας

Ο παραπάνω χάρτης παρουσιάζει τη θεσμοθετημένη ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης.

Οι δυο από τις τρεις θεσμοθετημένους ανισόπεδους κόμβους έχουν υλοποιηθεί. Πρόκειται για τους ανισόπεδους κόμβους επί του αυτοκινητοδρόμου 1 (Α1), μέσα από τους οποίους πραγματοποιείται η είσοδος/έξοδος των οχημάτων προς/από την πόλη της Λαμίας. Ο ανισόπεδος κόμβος, επί της κεντρικής οδού κοντά στον οικισμό του Σταυρού, δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα. Παράλληλα, 11 από τους 12 θεσμοθετημένους κόμβους, δεν έχουν κατασκευαστεί μέχρι σήμερα. Ο μοναδικός υλοποιημένος κυκλικός κόμβος βρίσκεται στη συμβολή της Ανατολικής Παράκαμψης με τη Λεωφ. Στυλίδας.

Στον χάρτη επισημαίνονται τόσο οι υλοποιημένες όσο και η μη υλοποιημένες αρτηρίες και συλλεκτῆριες οδοί, καθώς και οι ανισόπεδοι κόμβοι (πέραν των κυκλικών).

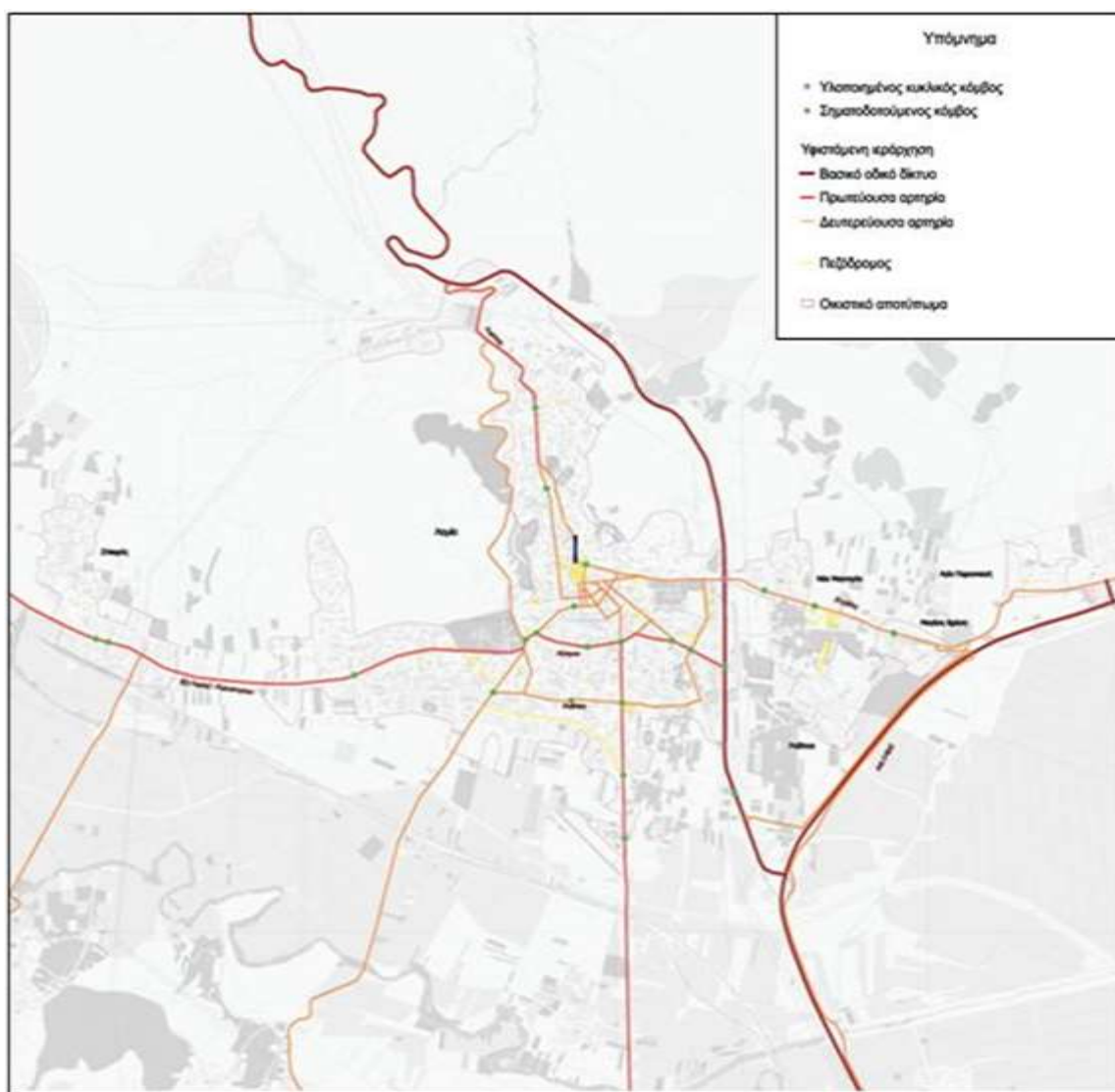
Η ομάδα μελέτης εντόπισε σημαντικές διαφορές μεταξύ της θεσμοθετημένης ιεράρχησης του οδικού δικτύου και της υφιστάμενης. Η μη ολοκλήρωση των εργασιών του τμήματος του αυτοκινητόδρομου 3, που είναι εντός του Δήμου Λαμίας, οδηγεί στην αναβάθμιση της σημασίας της Ανατολικής Παράκαμψης Λαμίας. Ειδικότερα, ο τελευταίος δρόμος εντάσσεται στο εθνικό δίκτυο της περιοχής,

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

καθώς χρησιμοποιείται για τη μετάβαση από τη Λαμία στο υλοποιημένο τμήμα του αυτοκινητόδρομου 3 που ξεκινά από τον Άγιο Στέφανο.

Η μετάβαση στην Ευρυτανία πραγματοποιείται διαμέσου των οδών Καλυβίων και Κύπρου· οπότε η σύνδεση αυτή εντάσσεται στο πρωτεύων δίκτυο περιφερειακής σημασίας. Η μη υλοποίηση των περισσότερων δρόμων του δακτυλίου, συμβάλλει στη μη μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του κέντρου. Όπως φαίνεται και στο Χάρτη- Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου, εντός του κέντρου της πόλης αναπτύσσεται ένα δίκτυο δευτερευόντων αρτηριών. Κέντρο αυτού του ακτινωτού δικτύου είναι η Πλατεία Πάρκου..

Εντός της περιοχής παρέμβασης, στο εθνικό οδικό δίκτυο (ΠΑΘΕ – Ε65) δεν έχουν κατασκευαστεί σταθμοί διοδίων. Ο εγγύτερος σταθμός διοδίων είναι αυτός της Μαυρομάντηλας, μετά από την ΒΙΠΕ Λαμίας στην κατεύθυνση προς Στυλίδα. Επίσης σταθμός διοδίων λειτουργεί και στον οικισμό Αγ. Τριάδα πριν τις Θερμοπύλες (στην κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη).



Εικόνα 11: Χάρτης υφιστάμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου Δ.Ε. Λαμίας

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ισόπεδοι κόμβοι με φωτεινούς σηματοδότες

Στη Δημοτική Ενότητα της Λαμίας υπάρχουν 23 κόμβοι, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Κατά μήκος της Γ. Γεννηματά, φανάρια παρατηρούνται στη συμβολή της με την Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας, με την οδό Οδυσσέα Ελύτη και με την οδό Θερμοπυλών. Στην οδό Κύπρου, φωτεινοί σηματοδότες υπάρχουν στον κόμβο με την Λεωφ. Αθηνών, με την οδό Αμφικτυόνων και με την οδό Γεωργίου Πατσή. Στη συμβολή της τελευταίας με την Λεωφ. Καλυβιών υπάρχουν επίσης φωτεινοί σηματοδότες. Κατά μήκος της Λεωφ. Καλυβιών και στη συνέχεια της την οδό Καρπενησίου, παρατηρούνται φανάρια στον κόμβο της με την οδό Αγίου Αθανασίου στη Λαμία και στους κόμβους με τις οδούς Σόλωνος και Σταυρού στον οικισμό Σταυρό. Εντός του κέντρου της πόλης, φωτεινοί σηματοδότες υπάρχουν στη συμβολή της Βύρωνος με την Αβέρωφ και στη συμβολή της Όθωνος με την Κολοκοτρώνη. Στην οδό Υψηλάντου, φανάρι υπάρχει στον κόμβο με τη Σταδίου και στην οδό Παπασιοπούλου, στον κόμβο με τη Σίφνου. Κατά μήκος της Στυλίδος, σε τρία σημεία παρατηρούνται φωτεινοί σηματοδότες. Πρόκειται ουσιαστικά για τις εισόδους/εξόδους προς/από τους οικισμούς Νέα Μαγνήσια, Άγιος Κοσμάς και Μεγάλη Βρύση. Στη Λεωφ. Αθηνών, φωτεινοί σηματοδότες υπάρχουν στη συμβολή της με την οδό Ναυπακτίας και με τη Λεωφ. Δημοκρατίας. Τέλος, στην οδό Ναυπακτίας, κόμβοι με φωτεινή σηματοδότηση παρατηρούνται και στις διασταυρώσεις με τις οδούς Αμφικτιονίων και Φραντζή.

Αρμοδιότητα οδών

Ορισμένοι δρόμοι, οι οποίοι αναφέρθηκαν πριν, δεν ανήκουν στη δικαιοδοσία του Δήμου Λαμίας. Αρμόδια για την κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητόδρομου 3 και τμήματος του αυτοκινητόδρομου 1, το οποίο είναι εντός της περιοχή μελέτης, είναι η Κεντρική Οδός ΑΕ. Ακόμα σύμφωνα με το ΦΕΚ 270/ΑΑΠ/2009, η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας είναι αρμόδια για την Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας και για την Εθνική οδό 38: Λαμία-Θερμό. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Φθιώτιδας σύμφωνα με το Καποδιστριακό σύστημα ή αλλιώς η Περιφερειακή Ενότητα Φθιώτιδας σύμφωνα με τον Καλλικράτη ορίζεται υπεύθυνη για τη συντήρηση της Πάλιας Εθνικής Οδού Λαμία-Ράχες, της Εθνικής Οδού 3: Λειβαδιά-Λαμία, της Επαρχιακής Οδού: Σ.Σ. Λιανοκλαδίου-Μονή Αγάθωνος και της Επαρχιακής Οδού: Λαμία-Γοργοπόταμος.

Πίνακας 5: Αρμοδιότητα ανά οδικό άξονα εντός της περιοχής μελέτης

	Ιεράρχηση με βάση θεσμοθετημένο ΓΠΣ	Αρμοδιότητα 2019
Αυτοκινητόδρομος 1: Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (ΠΑΘΕ) τμήμα Σκάρφεια-Ραχές (πέταλο Μαλιακού)	Βασικό Οδικό Δίκτυο	Κεντρική Οδός ΑΕ
Αυτοκινητόδρομος 3: Κηπουρείο Γρεβενών-Τρίκαλα-Λαμία (υπό κατασκευή)	Βασικό Οδικό Δίκτυο	Κεντρική Οδός ΑΕ
Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας (από διασταύρωση ΠΑΘΕ έως κόμβος Σανατορίου)	Πρωτεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Εθνική οδός 38: Λαμία-Θερμό (από τέλος εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Λαμίας έως όρια Αιτωλοακαρνανίας)	Πρωτεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

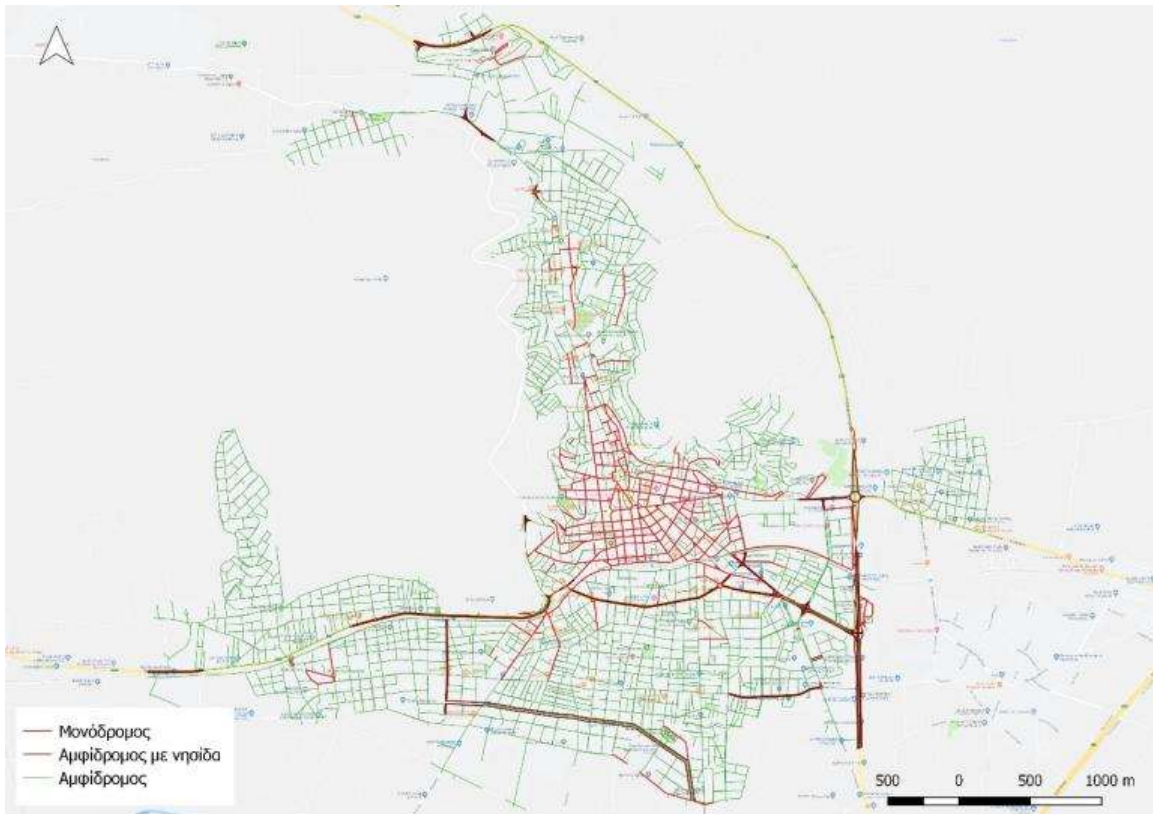
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Ιεράρχηση με βάση θεσμοθετημένο ΓΠΣ	Αρμοδιότητα 2019
Λαμία-Δίβρη από εθν. Οδό Λαμίας-Λάρισας	Πρωτεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας- Περιφερειακή ενότητα Φθιώτιδας
Παλιά Εθνική Οδός Λαμία-Στυλίδα-Ράχες (από ισόπεδο κόμβο σύνδεσης με ΠΑΘΕ μέχρι Στυλίδα)	Πρωτεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Εθνική οδός 3: Λειβαδιά-Λαμία (από τέλος εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Λαμίας)	Δευτερεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Επαρχιακή Οδός Σ.Σ. Λιανοκλαδίου-Μονή Αγάθωνος	Δευτερεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας- Περιφερειακή ενότητα Φθιώτιδας
Επαρχιακή Οδός Λαμία-Γεροπόταμος	Δευτερεύουσα αρτηρία	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας- Περιφερειακή ενότητα Φθιώτιδας

Κατευθύνσεις κυκλοφορίας

Στο κέντρο κυρίως της πόλης της Λαμίας έχουν μονοδρομηθεί ορισμένα τμήματα του οδικού δικτύου της πόλης. Παράλληλα σε αρκετούς από τους κεντρικούς οδικούς άξονες έχουν κατασκευαστεί κεντρικές νησίδες, για να διαχωρίζουν τις δύο κατευθύνσεις του δρόμου ώστε να αυξάνεται η οδική ασφάλεια. Στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης το 12,46% έχει μονοδρομηθεί, και το 9.26% είναι αμφίδρομοι με κεντρική νησίδα. Οπότε το 78,27% είναι δρόμοι διπλής κατεύθυνσης με ό,τι αυτό συνεπάγεται: μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για τους πεζούς, περιορισμένο διαθέσιμο δημόσιο χώρο που θα μπορούσε να προσφερθεί για την επέκταση των πεζοδρομίων ή για δίκτυο άλλων βιώσιμων μέσων μεταφοράς, και αύξηση του κινδύνου μετωπικών συγκρούσεων μηχανοκίνητων οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 12: Χάρτης οδικού δικτύου μονής και διπλής κατεύθυνσης στην πόλη της Λαμίας

Πλάτος οδοστρώματος

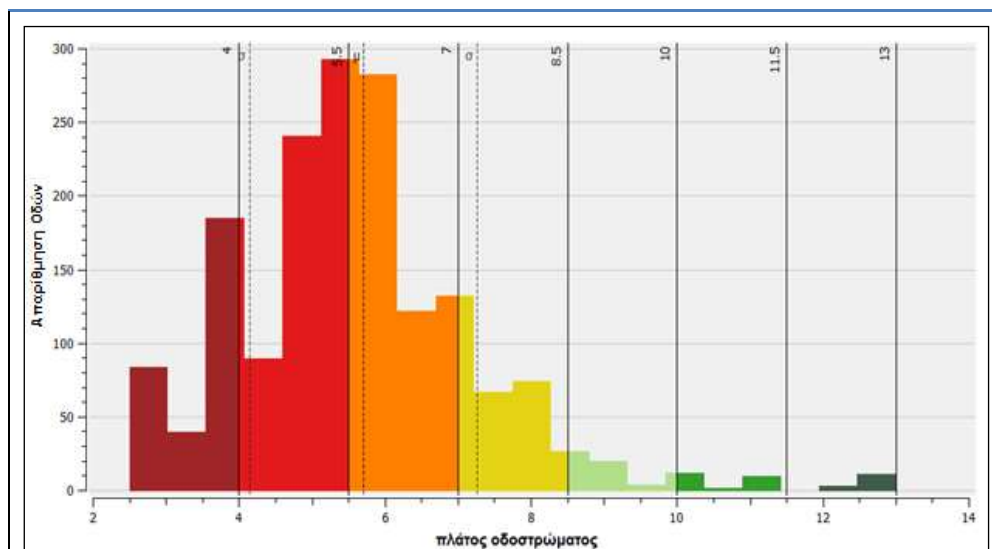
Μια από τις κυρίες εργασίες που πραγματοποιήθηκαν από την ομάδα μελέτης ήταν η χαρτογράφηση του πλάτους του οδοστρώματος όλων των οδών που βρίσκονται εντός των οικισμών της περιοχής μελέτης. Από τη διαδικασία αυτή προέκυψε ο παραπάνω Χάρτης, στον οποίο με κατάλληλη χρωματική διαβάθμιση απεικονίζεται το πλάτος του οδοστρώματος. Παρατηρήθηκε ότι οι περισσότεροι οδοί που βρίσκονται γύρω από το κέντρο της πόλης έχουν πλάτος μικρότερο από 5.5 m. Από την άλλη πλευρά οι γειτονίες Νέα Άμπλιανη και η Νέα Πολιτεία διαθέτουν αρκετούς δρόμους με πλάτος οδοστρώματος μεγαλύτερο από 7 m. Η πλειονότητα των οδών των προηγούμενων περιοχών είναι αμφίδρομοι, σε αντίθεση με τις οδούς του κέντρου που κατά τη πλειοψηφία τους είναι μονόδρομοι. Το πλάτος οδοστρώματος των οδών με κεντρική νησίδα μετρήθηκε ανά κατεύθυνση και όχι συνολικά. Για την Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας και την οδό Ελευθερίας προέκυψε πλάτος οδοστρώματος ίσο με 7m ανά κατεύθυνση, για την οδό Κύπρου, και την οδό Καλυβιών προέκυψε πλάτος ίσο με 6 m ανά κατεύθυνση και για την οδό Θερμοπύλων το πλάτος ανά κατεύθυνση ήταν ίσο με 5.5 m.

Από τα περιγραφικά στατιστικά του παρακάτω Πίνακα και από το ιστόγραμμα, γίνεται αντιληπτό ότι το μέσο πλάτος οδοστρώματος των οδών της πόλης της Λαμίας είναι ίσο με 5.70m. Επικρατούσα τιμή ήταν τα 5.5m, όπως άλλωστε αυτό αποτυπώνεται και στον χάρτη παραπάνω. Η οδός Γιανακούρα και Κασομούλη έχει το μικρότερο πλάτος οδοστρώματος ίσο με 2.5 m. Αντίθετα, η Ανατολική Παράκαμψη Λαμίας είναι ο δρόμος με το μεγαλύτερο πλάτος ίσο με 13 m, στο τμήμα στο οποίο δεν υπάρχει

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

νησίδα. Συνεπώς το εύρος των τιμών προέκυψε ίσο με 10.5 m. Ωστόσο αν λαμβανόταν υπόψη το συνολικό πλάτος των οδών με νησίδα τότε θα είχαμε ένα σαφώς μεγαλύτερο εύρος. Τέλος, από το ιστόγραμμα, φαίνεται ότι το 50% των οδών της Δημοτική Ενότητα Λαμίας διαθέτουν πλάτος μικρότερο από 5.5 m.

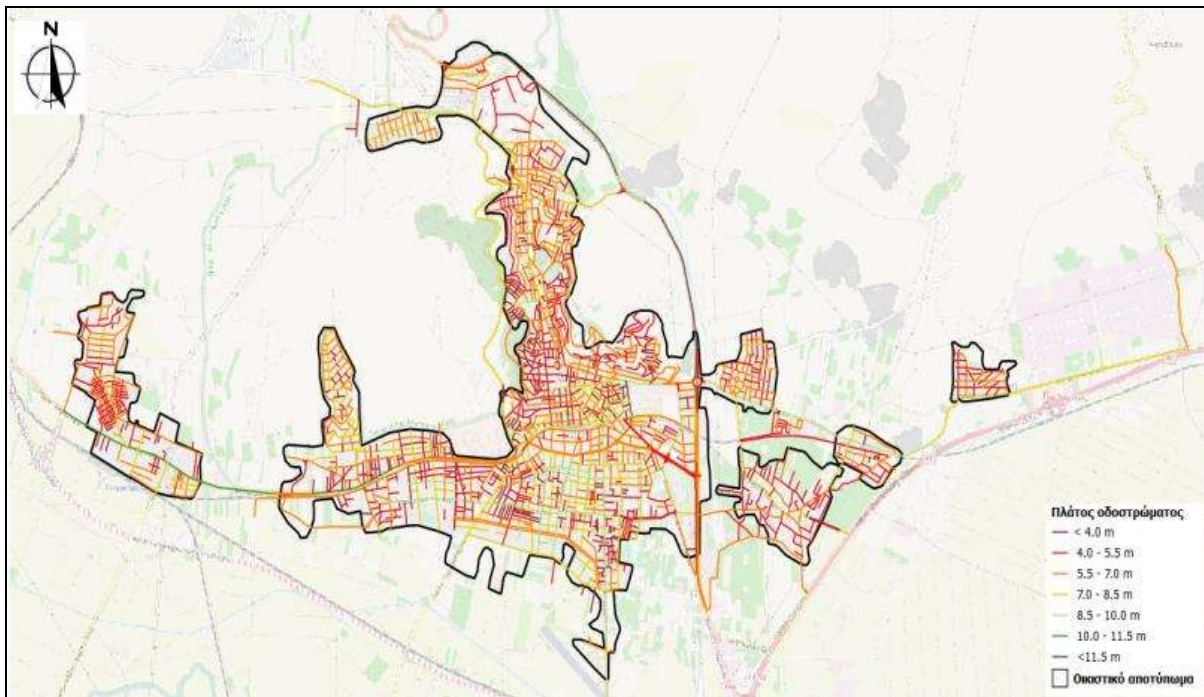
Πίνακας 6: Ιστόγραμμα πλάτους οδοστρώματος των οδών της περιοχής μελέτης και περιγραφικά στατιστικά στοιχεία



Περιγραφικά Στατιστικά Πλάτους Οδοστρώματος

Μέσο πλάτος	5.7062
Τυπικό σφάλμα	0.0380
Διάμεσος	5.5000
Επικρατούσα τιμή	5.5000
Διακύμανση	2.4204
Εύρος	10.5
Ελάχιστο πλάτος	2.5
Μέγιστο πλάτος	13.0

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 13: Χάρτης με τα πλάτη οδοστρώματος οδικού δικτύου Δ.Ε. Λαμίας

A.7 Δίκτυο για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων

Πεζόδρομοι και σκαλοπάτια

Εντός του κέντρου της πόλης της Λαμίας υπάρχει δίκτυο πεζοδρόμων. Κυριότεροι πεζοδρόμοι για την εμπορική ζωή της πόλης είναι οι πεζόδρομοι της οδού Ροζάκη Αγγελή και της οδού Ρήγα Φεραίου. Στις υπόλοιπες γειτονίες της Λαμίας, διάσπαρτοι πεζόδρομοι καταγράφηκαν στο Παγκράτι Λαμίας, στη Νέα Αμπλιανή και στον οικισμό Ροδίτισσα. Το συνολικό μήκος των πεζοδρόμων της Δημοτικής Ενότητας Λαμίας είναι 9571.48 m και αποτελεί το 2.56% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Από τον παρονομαστή του κλάσματος εξαιρέθηκαν οι αυτοκινητόδρομοι και τα τμήματα των εθνικών οδών εκτός των οικισμών μελέτης.

Λόγω του αναγλύφου της περιοχής, σε τμήματα ορισμένων οδών υπάρχουν σκαλοπάτια· οπότε η διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων και ποδηλάτων δεν είναι εφικτή. Τα τμήματα με σκαλοπάτια βρίσκονται γύρω από την περιοχή του κέντρου της πόλης της Λαμίας. Το πλάτος των συγκεκριμένων οδών είναι 3-5 m. Το συνολικό μήκος των οδών με σκαλιά είναι 3926.41 m. Η τιμή αυτή αποτελεί το 1.05% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της Λαμίας.

Το πλέγμα των σημαντικών δημόσιων χώρων συμπληρώνουν οι παρακάτω πλατείες: Πλατεία Ελευθερίας, Πλατεία Λαού, Πλατεία Διάκου καθώς και Πλατεία Πάρκου. Οι εν λόγω πλατείες

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

αποτελούν αξιόλογους χώρους με υπερτοπική εμβέλεια οι οποίοι προσελκύουν καθημερινά μεγάλο πλήθος επισκεπτών. Μάλιστα, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον το γεγονός ότι βρίσκονται σε μεγάλη εγγύτητα μεταξύ τους, διαμορφώνοντας με αυτόν τον τρόπο έναν ισχυρό «δημόσιο» πόλο στο κέντρο της πόλης. Ακόμη, οι πλατείες αυτές και κυρίως η πλατεία Πάρκου, αποτελούν σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους (στάσεις λεωφορείων, ταξί, κτλ).

Στις επόμενες παραγράφους περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση μερικών από τους πιο σημαντικούς και πιο κεντρικούς πεζοδρόμους.

Οδός Ροζάκη-Αγγελή

Η οδός Ροζάκη Αγγελή είναι πεζοδρομημένη από το σημείο συμβολής της με την οδό Κολοκοτρώνη μέχρι την οδό Αθανάσιου Διάκου. Η κατάσταση του πλακόστρωτου τμήματος με κυβόλιθους κρίνεται καλή. Το περπάτημα και η κύλιση ενός αναπηρικού αμαξιδίου είναι άνετη στη συγκεκριμένη οδό, ενώ παράλληλα υπάρχει και δεντροφύτευση, η οποία δεν εμποδίζει τη κίνηση του πεζού. Ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα, που έχει καταγραφεί, είναι ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα συνεχίζουν είτε να διέρχονται είτε να σταθμεύουν στο συγκεκριμένο πεζόδρομο, παρότι υπάρχει απαγορευτικό σήμα κυκλοφορίας. Η κατάσταση αυτή αποτυπώνεται καθαρά στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 14: Ο πεζόδρομος της οδού Ροζάκη Αγγελή (Πηγή: Google StreetView)

Οδός Ρήγα Φεραίου

Ο πεζόδρομος της οδού Ρήγα Φεραίου ενώνει την πλατεία Ηρώων με την πλατεία Ελευθέριας και την οδό Αθ. Διάκου. Η πλακόστρωτη επιφάνεια βρίσκεται σε αρκετή καλή κατάσταση σήμερα. Η κίνηση του πεζού κρίνεται άνετη, καθώς δεν υπάρχουν πολλά εμπόδια, τα οποία να δυσκολεύουν την κίνηση του παρά μόνο μερικά τραπεζο-καθίσματα. Δεντροφύτευση παρατηρείται αριστερά και δεξιά του κεντρικού διάδρομου της οδού Ρήγα Φεραίου.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 15: Ο πεζόδρομος της οδού Ρήγα Φεραίου (Πηγή: Google StreetView)

Οδός Α. Κουνούπη

Ο πεζόδρομος της οδού Α. Κουνούπη ενώνει την πλατεία Λαού με την πλατεία Ελευθέριας. Πρόκειται για ένα πεζόδρομο με αρκετά μεγάλο πλάτος. Συνεπώς, ο πεζός έχει αρκετό χώρο προκειμένου να μετακινηθεί από τη μια πλατεία στην άλλη. Δεν υπάρχει δεντροφύτευση και χαμηλό πράσινο και σε ορισμένα σημεία του παρατηρούνται τραπεζο-καθίσματα, τα οποία όμως δεν περιορίζουν την κίνηση του πεζού, καθώς όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει αρκετός χώρος. Η πλακόστρωση του τμήματος, που χρησιμοποιούταν παλιά από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, έχει γίνει με γκρι κυβόλιθους.



Εικόνα 16: Ο πεζόδρομος της οδού Α. Κουνούπη (Πηγή: Google StreetView)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Οδός Βύρωνος

Εντός του εμπορικού κέντρου της Λαμίας βρίσκεται η οδός Βύρωνος. Η επιφάνεια του πεζοδρόμου είναι στρωμένη με κυβόλιθους. Η κίνηση του πεζού και η κύλιση ενός αναπηρικού αμαξιδίου σε αυτόν τον πεζόδρομο κρίνεται άνετη. Επίσης υπάρχουν δέντρα και ζαρντινιέρες με λουλούδια δεξιά και αριστερά του κύριου τμήματος του πεζοδρόμου.

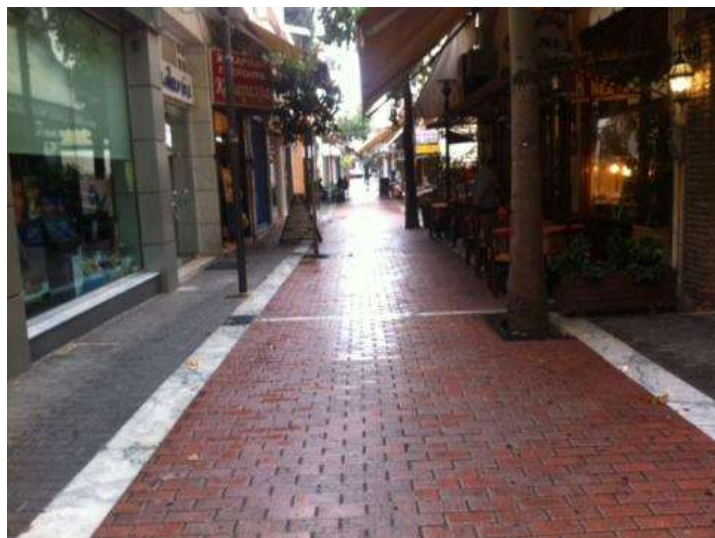


Εικόνα 17: Ο πεζόδρομος της οδού Βύρωνος (Πηγή: Google StreetView)

Οδός Καλύβα-Μπακογιάννη

Ο πεζόδρομος της οδού Καλύβα-Μπακογιάννη ενώνει την πλατεία Λαού με το πεζόδρομο Ροζάκη Αγγελή. Η κατάσταση του πλακόστρωτου τμήματος κρίνεται ικανοποιητική και η κίνηση του πεζού είναι άνετη. Κατά μήκος του υπάρχουν τραπεζο-καθίσματα, τα οποία δεν αξιολογούνται ως πολύ σημαντικά εμπόδια για τη κίνηση των ευάλωτων χρηστών. Η πλακόστρωση του κεντρικού διάδρομου έχει γίνει με κυβόλιθους πορφυρίτη (κόκκινο χρώμα). Ένα πρόβλημα που έχει καταγραφεί στο παρελθόν είναι η κυκλοφορία και η στάθμευση αρκετών μηχανοκίνητων δικύκλων στον συγκεκριμένο πεζόδρομο και κυρίως στο σημείο συμβολής του με την οδό Ροζάκη Αγγελή.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 18: Ο πεζόδρομος της οδού Καλύβα-Μπακογιάννη (Πηγή: www.lamiareport.gr/)

Οδός Ανδρούτσου

Ο πεζόδρομος της οδού Ανδρούτσου είναι αρκετά στενός σε σύγκριση με τους υπόλοιπους που προαναφέρθηκαν. Κατά μήκος του υπάρχουν τραπεζο-καθίσματα, τα οποία περιορίζουν ακόμα περισσότερο το πλάτος που διατίθεται για την κίνηση των ευάλωτων χρηστών, Ακόμα, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 19, ο πεζόδρομος χρησιμοποιείται κακώς για τη στάθμευση επαγγελματικών οχημάτων, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η φορτοεκφόρτωση των προϊόντων στα καταστήματα του κέντρου.



Εικόνα 19: Ο πεζόδρομος της οδού Ανδρούτσου (Πηγή: Google StreetView)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Οδός Θεμιστοκλέους

Ο πεζόδρομος της οδού Θεμιστοκλέους είναι το ίδιο στενός σε σχέση με αυτόν της οδού Ανδρούτσου. Στο συγκεκριμένο πεζόδρομο δεν υπάρχει δεντροφύτευση και πράσινο γενικά. Επίσης δεν παρατηρούνται εμπόδια για την κίνηση του πεζού· το περπάτημα σε αυτή την οδό είναι σχετικά άνετο συνυπολογίζοντας τον περιορισμένο χώρο που υπάρχει. Η πλακόστρωση στην οδό Θεμιστοκλέους δεν έχει πραγματοποιηθεί με τη χρήση κυβόλιθων (όπως έχει γίνει στους άλλους πεζόδρομους) αλλά με τη χρήση σχιστόλιθων (σχιστόπλακες).



Εικόνα 20: Ο πεζόδρομος της οδού Θεμιστοκλέους (Πηγή: Google StreetView)

Όσον αφορά στους κανονισμούς που διέπουν τους πεζοδρόμους, αυτοί διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες: α) σε αυτούς που ορίζουν τον τρόπο κίνησης και στάθμευσης των οχημάτων που κατ' εξαίρεση μπορούν να εισέλθουν σε πεζόδρομο, β) στην κατάληψη του πεζοδρόμου από δραστηριότητες των παρόδων καταστημάτων (τραπεζοκαθίσματα κτλ.)¹.

Η κίνηση των οχημάτων που επιτρέπονται στους πεζοδρόμους διέπεται από τους παρακάτω περιορισμούς:

- Η ταχύτητα των αυτοκινήτων δεν μπορεί να υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι σε κάθε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.
- Απαγορεύεται η οπισθοπορεία των οχημάτων, εκτός κι αν αυτή γίνεται με την καθοδήγηση πεζού καθώς και η επιτόπια στροφή τους.
- Σε ειδικές περιπτώσεις, η Δημοτική Αρχή, με αιτιολογημένη απόφαση, μπορεί να απαγορεύσει προσωρινά την κυκλοφορία όλων των οχημάτων, εφόσον αυτό επιβάλλεται για λόγους ασφαλείας και προστασίας των πεζών.
- Η κίνηση των δίκυκλων (ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών) απαγορεύεται παντελώς, εκτός των κατόχων ειδικής κάρτας για τη διεκπεραίωση αλληλογραφίας, διανομής εφημερίδων κ.α. συναφών περιπτώσεων.

¹ Σχετική απόφαση του Δημοτικού συμβουλίου με θέμα την «Έγκριση τροποποίησης κανονισμού κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Λαμιέων» (ΑΡΙΘΜ. ΑΠΟΦ. : 438 /2018, ΑΔΑ 61ΖΠΩΛΚ-701).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

- Απαγορεύεται η στάθμευση αυτοκινήτων και δικύκλων (ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών) επί των πεζοδρόμων και των εισόδων αυτών.

Σε όλους τους πεζοδρόμους επιτρέπεται η κατάληψη κοινοχρήστου χώρου στις προσόψεις των καταστημάτων, τέτοιου πλάτους ώστε να αφήνεται στον πεζοδρόμο ελεύθερη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 3,00μ παντός εμποδίου κατά μήκος του άξονα του πεζοδρόμου (1,50 μ. εκατέρωθεν του άξονα). Στους πεζοδρόμους που υπάρχει υφιστάμενο κράσπεδο η παραχώρηση θα γίνεται έως το πέρας του κρασπέδου. Σε πεζοδρόμους πλάτους μικρότερου ή ίσου των 3 μέτρων, απαγορεύεται η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων καθώς και οποιοδήποτε σκίαστρο σταθερό ή κινητό εντός της ζώνης αυτής.

Η γενική εικόνα είναι πως οι παραπάνω κανονισμοί στην πράξη δεν ισχύουν κυρίως όσον αφορά στη στάθμευση των οχημάτων η οποία παρεμποδίζει την κίνηση των πεζών.

Ποδηλατόδρομοι

Στην πόλη της Λαμίας υπάρχει νεοσύστατο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Οι ποδηλατόδρομοι αυτοί σχεδιάστηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αμφίδρομοι σε όλες τις οδούς και να συνδέουν σχολεία όπως το 2ο Λύκειο και Γυμνάσιο Λαμίας, γήπεδα ποδοσφαίρου και πάρκα της Λαμίας. Ειδικότερα, υποδομή για το ποδήλατο υπάρχει στην οδό Στουρνάρα, Α. Παπανδρέου, Κωνσταντινουπόλεως, Ελύτη, Γεννηματά, Αγράφων, Γιαννιτσιώτη, Ν. Νιάφα, Μεγ. Αλεξάνδρου, Δροσίνη, Δεληγιάννη Μωραιτίνη και Ελευθερίας. Το συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατοδρόμων είναι 5862.01 m και αποτελεί το 1.57% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της Λαμίας. Ο πίνακας που ακολουθεί εμπεριέχει εικόνες από τους δρόμους που προαναφέρθηκαν. Επίσης, δίνει στοιχεία σχετικά με το πλάτος του ποδηλατόδρομου, το επίπεδο που αυτός βρίσκεται (σε σχέση με το οδόστρωμα και το πεζοδρόμιο), την ύπαρξη σήμανσης για τον ποδηλάτη και την σημερινή κατάσταση της επιφάνειας κύλισης ποδηλάτου.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Πίνακας 7: Γεωμετρικά χαρακτηριστικά ποδηλατοδρόμων και στοιχεία σήμανσης ανά οδό

Λεωφόρος/Οδός	Πλάτος Ποδηλατόδρομου (m)	Επίπεδο ποδηλατόδρομου	Τρόπος διαχωρισμού ποδηλατόδρομου από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Υπαρξη σήμανσης στον ποδηλατόδρομο	Ποιοτική αξιολόγηση κατάστασης οδοστρώματος	Εικόνα
Στουρνάρα	2.00	στο ύψος του πεζοδρομίου	νηρίδα πλάτους 0.5 m + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	
Α. Παπανδρέου	2.50	στο ύψος του οδοστρώματος	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Κωνσταντινουπόλεως	2.00	στο ύψος του οδοστρώματος	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	
Ελάτη	2.50	στο ύψος του οδοστρώματος	κράσπεδο και πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Γεννηματά	2.00	στο ύψος του οδοστρώματος	κανένας διαχωρισμός	κάθετη σήμανση	κακή	
Αγράφων	2.00	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Γιαννεσιώτη	2.50	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Ν. Νιάρφα	2.50	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο και πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Μεγ. Αλεξάνδρου	2.50	στο ύψος του οδοστρώματος	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	
Δροσίνη	2.00	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Δεληγιάννη	2.00	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο και πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	
Μουρατινή	2.00	στο ύψος του πεζοδρομίου	κράσπεδο + πλαστικά κολωνάκια	οριζόντια και κάθετη σήμανση	καλή	
Ελευθερίας	2.50	στο ύψος του πεζοδρομίου της νησίδας	πλήρης διαχωρισμός	οριζόντια και κάθετη σήμανση	μέτρια	

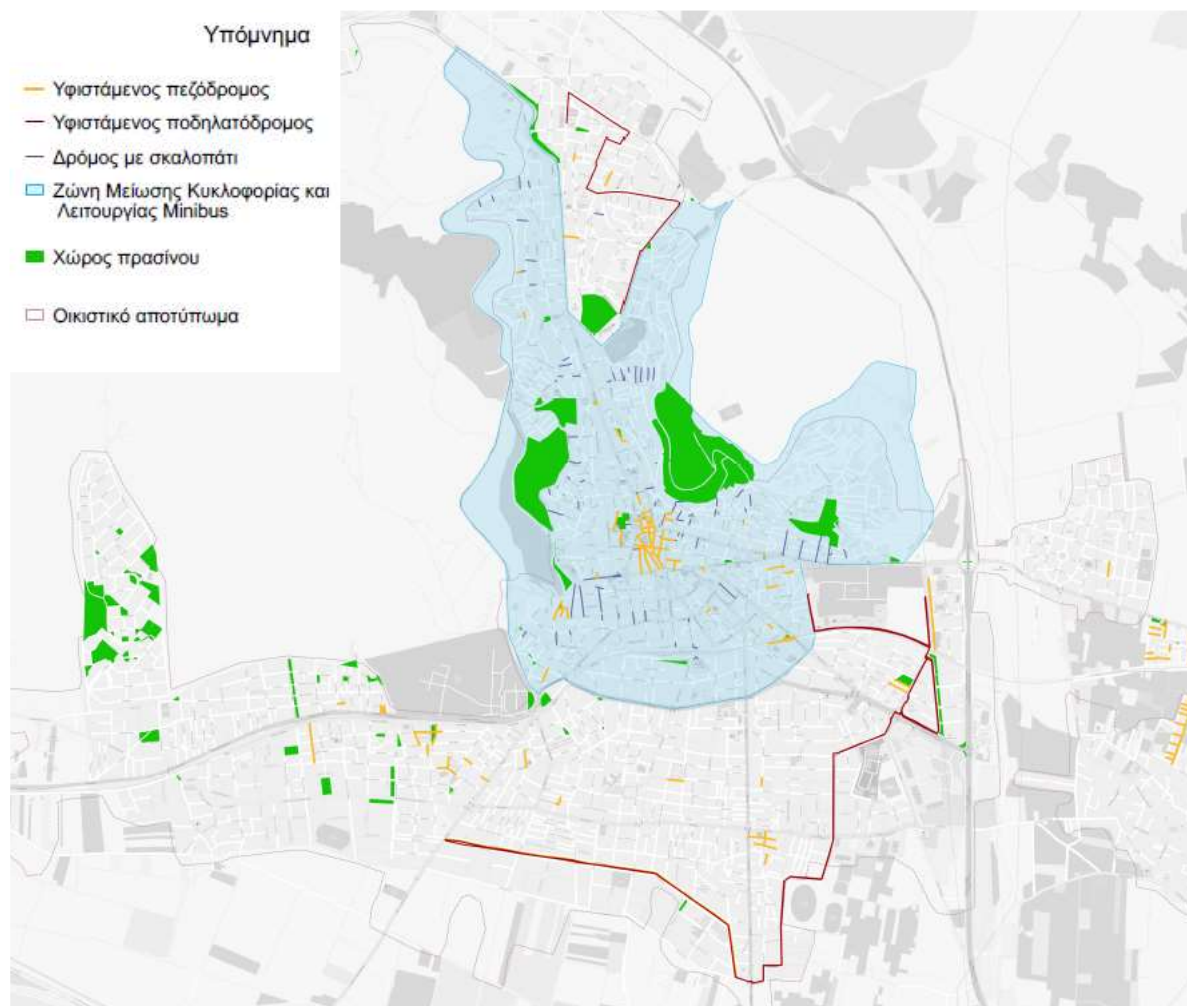


Εικόνα 21: Υφιστάμενη κατάσταση ποδηλατοδρόμων Λαμίας με από εικόνες Google StreetView

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

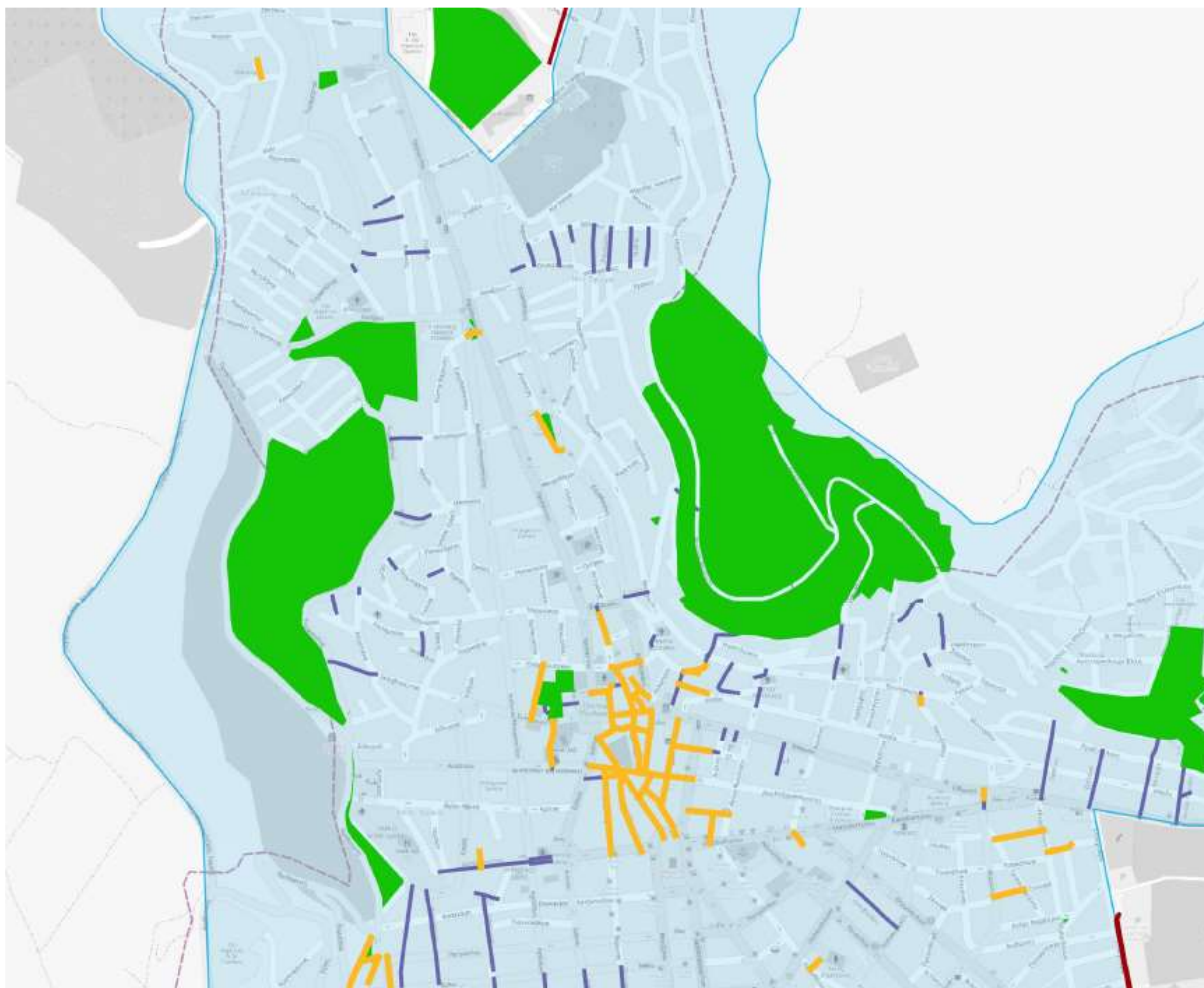
Από τον Πίνακα, φαίνεται ότι στην οδό Γ.Γεννηματά η λωρίδα ποδήλατου παρουσιάζει αρκετά προβλήματα. Ειδικότερα, το οδόστρωμα του ποδηλατόδρομου είναι σε σαφώς χειρότερη κατάσταση σε σχέση με τις άλλες οδούς και δεν υπάρχει κάποια νησίδα ή κράσπεδο που να διαχωρίζει την υποδομή από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αντίθετα, ο ποδηλατόδρομος της Λεωφ. Ελευθέριου έχει διαχωριστεί πλήρως από το υπόλοιπο μέρος της οδού, καθώς βρίσκεται στην κεντρική της νησίδα. Το πλάτος της νησίδας είναι μεγαλύτερο από 6 m και δεξιά-αριστερά αυτού του ποδηλατικού διαδρόμου υπάρχει πράσινο και πεζοδρόμιο. Διαφορετικός σχεδιασμός συναντάται στην οδό Στουρνάρα. Η υποδομή ποδηλάτου βρίσκεται στο ύψος του πεζοδρομίου και διαχωρίζεται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με προέκταση του πεζοδρομίου κατά 0.5 m. Ουσιαστικά, ο ποδηλατόδρομος σε αυτή τη περίπτωση αποτελεί μέρος του πεζοδρομίου. Ακόμα υπάρχουν οδοί, οι οποίες δεν διαθέτουν πεζοδρόμιο από τη μια πλευρά τους, καθώς η λωρίδα ποδηλάτου έχει πάρει τη θέση τους. Αυτοί είναι οι οδοί: Δροσίνη και Δεληγιάννη, ενώ στην οδό Μοραϊτική δεν υπάρχει καθόλου υποδομή για τον πεζό. Σε όλες τις υπόλοιπες οδούς, η υποδομή ποδηλάτου βρίσκεται δίπλα από το πεζοδρόμιο, και η επιφάνεια κύλισης του είναι στο ίδιο ύψος με το οδόστρωμα.

Οι παρακάτω χάρτες παρουσιάζουν τη θέση τόσο των κεντρικών όσο και των μη κεντρικών πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 22: Δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων εντός της Δ.Ε. Λαμίας

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 23: Απόσπασμα Χάρτη με το δίκτυο πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της Λαμίας

Πεζοδρόμια

Ως προς τις υποδομές οι οποίες διατίθενται για την κίνηση των πεζών, μελετήθηκαν τόσο η ύπαρξη ή μη διαμορφωμένων πεζοδρομίων, όπως επίσης και το πλάτος τους, καθώς επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το δείκτη βαδισιμότητας μιας περιοχής, δηλαδή το κατά πόσο είναι φιλική προς την πεζή μετακίνηση. Πεζοδρόμια με μεγάλα και επαρκή πλάτη, προσφέρουν άνετη και ασφαλή μετακίνηση στους πεζούς και συνεπώς ενθαρρύνουν το περπάτημα ως τρόπο μετακίνησης, με ιδιαίτερα οφέλη τόσο στην κοινωνία, όσο και στους ίδιους τους κατοίκους και επισκέπτες μιας πόλης. Αντίθετα, τα περιορισμένα πλάτη πεζοδρομίων ή ακόμη και η απουσία πεζοδρομίων δυσχεραίνει την κίνηση των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (πεζών, ατόμων με κινητικά προβλήματα κ.ά.), δημιουργώντας αίσθημα ανασφάλειας στους πεζούς και αυξάνοντας τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων.

Συγκεκριμένα, στον Δήμο Λαμίας, το πλάτος των υφιστάμενων πεζοδρομίων κυμαίνεται μεταξύ 0 – 6 μέτρα, με μέση τιμή, στο συνολικό οδικό δίκτυο του δήμου, τα 0,75 μέτρα. Ειδικότερα, από την

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ανάλυση που έγινε, προέκυψε πως ένα μικρό ποσοστό, μόλις το 8%, του συνολικού οδικού δικτύου, διαθέτει ικανοποιητικό, σύμφωνα με τη νομοθεσία, πλάτος πεζοδρομίων (μεγαλύτερο ή ίσο των 2,10 μέτρων). Συνεπώς, η συντριπτική πλειοψηφία των υφιστάμενων πεζοδρομίων (ποσοστό 72%) δεν καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών (1,50 μέτρα για ελεύθερη όδευση των πεζών και επιπλέον 0,60 μέτρα για τον αστικό εξοπλισμό).

Όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο Χάρτη Χ8, η απουσία πεζοδρομίων είναι αισθητή σε όλη την έκταση του Δήμου, καταλαμβάνοντας ποσοστό 55% του δικτύου, με εξαίρεση το κέντρο της πόλης, όπου υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια, που στην πλειοψηφία τους διαθέτουν πλάτος έως 2,10 μέτρα. Μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων (άνω των 2,10 μέτρων) εντοπίζονται κυρίως στους κεντρικούς δρόμους, όπως στην Αθηνών, Κύπρου, Υψηλάντου, Παπασιοπούλου, καθώς επίσης στις οδούς Κωνσταντινουπόλεως, Γεωργ. Πλατή, Αμπλιανίτη, Καποδιστρίου, Αλύτρωτων Πατρίδων και Ελευθερίας. Στους γύρω οικισμούς, το πλάτος των πεζοδρομίων δεν υπερβαίνει τα 2,10 μέτρα, με τον οικισμό Ροδίτσα να χαρακτηρίζεται από σχεδόν πλήρη απουσία πεζοδρομίων.



Εικόνα 24: Απόσπασμα του Χάρτη με τα πλάτη πεζοδρομίων σε τμήμα της Δ.Ε. Λαμιέων

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, δίνονται τα ποσοστά που καταλαμβάνει η κάθε κατηγορία ξεχωριστά. Αναλυτικότερα, το 55% του συνολικού οδικού δικτύου δεν διαθέτει διαμορφωμένα πεζοδρόμια, το 16% ανήκει στην κατηγορία 0,1 – 1,5 μέτρα, το 21% ανήκει στην κατηγορία 1,5-2,1 μέτρα, το 7% στην κατηγορία 2,1-3,0 μέτρα, ενώ μόνο το 1% των πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 3 μέτρα.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 25: Ποσοστό πλάτους πεζοδρομίων σε σχέση με το μήκος, στο συνολικό οδικό δίκτυο του Δήμου

A.8 Δίκτυα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM)/ Δημόσιας χρήσης

Αστικές μεταφορές

Αστικό ΚΤΕΛ

Η μετακίνηση των πολιτών και των επισκεπτών μέσα στην πόλη της Λαμίας αλλά και στους όμορους Δήμους (διαδημοτική συγκοινωνία) πραγματοποιείται από το Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας το οποίο από τον Δεκέμβριο του 2003 λειτουργεί ως Ανώνυμη Εταιρεία. Συνολικά, το αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας διαθέτει 26 λεωφορεία εκ των οποίων τα 14 ανήκουν σε μετόχους με διάφορα ποσοστά, τα 10 είναι εταιρικά, ενώ τα υπόλοιπα 2 λειτουργούν σε συνεργασία με τον Δήμο Λαμιέων. Σημειώνεται ότι από τον Οκτώβριο του 2015 έχει ξεκινήσει η κυκλοφορία τεσσάρων μικρών λεωφορείων (mini bus) που εξυπηρετεί τους κατοίκους της βόρειας πλευράς της πόλης οι οποίοι μέχρι τότε δεν είχαν αστική συγκοινωνιακή κάλυψη.

Τα ενεργά δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Λαμίας είναι 24 (377 στάσεις συνολικά) και παρατίθενται στη συνέχεια:

Πίνακας 8: Γραμμές αστικής συγκοινωνίας

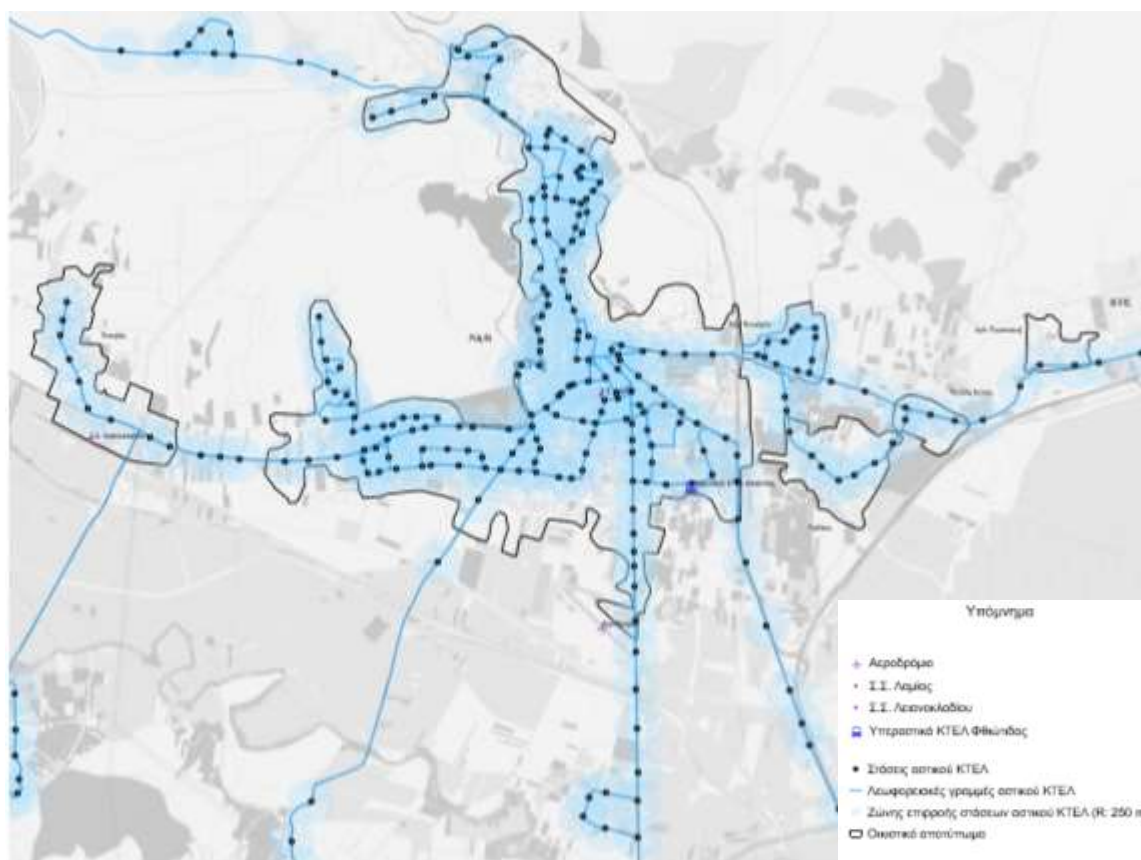
Γραμμές αστικής συγκοινωνίας	
1.	Νοσοκομείο
2.	Συνοικισμός Ευρυτάνων
3.	Λυγαριά
4.	Εργατικές Κατοικίες

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Γραμμές αστικής συγκοινωνίας	
5.	Αμφιθέα
6.	Άγιος Λουκάς
7.	Αγία Παρασκευή - Σφαγεία
8.	Ροδίτσα - Μεγάλη Βρύση
9.	Μαγνησία
10.	Βιομηχανική Ζώνη
11.	Κόμμα - Νέο Κρίκελο - Μοσχοχώρι
12.	Βαρδάτες
13.	Φραντζή - Γοργοπόταμος - Αλεπόσπιτα
14.	Ανθήλη
15.	Άγιοι Απόστολοι
16.	Κάτω Καλύβια
17.	Νέα Πολιτεία (το εν λόγω δρομολόγιο δεν πραγματοποιείται κατά τη θερινή περίοδο)
18.	Σταυρός
19.	Κωσταλέξη
20.	Άμπλιανη - ΤΕΙ
21.	Σταθμός ΚΤΕΛ
22.	Mini Bus (Ισιαδάκι - Κάστρο)
23.	Mini Bus (Εκκλησιών Καραϊσκάκη - Νέα Σφαίρα Αφανός)
24.	Κλινική Λαμίας (νέα γραμμή)

Στην εικόνα 26 που ακολουθεί απεικονίζονται τα δρομολόγια των αστικών συγκοινωνιών που καλύπτουν την πόλη της Λαμίας. Επιπλέον, στην εικόνα 27 απεικονίζεται το υπεραστικό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας Δ.Ε. Λαμιέων.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 26 : Απόσπασμα Χάρτη με απεικόνιση του αστικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας Δ.Ε. Λαμιέων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 27 : Απόσπασμα Χάρτη με απεικόνιση του υπεραστικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας Δ.Ε. Λαμιέων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Μετακίνηση με Ταξί

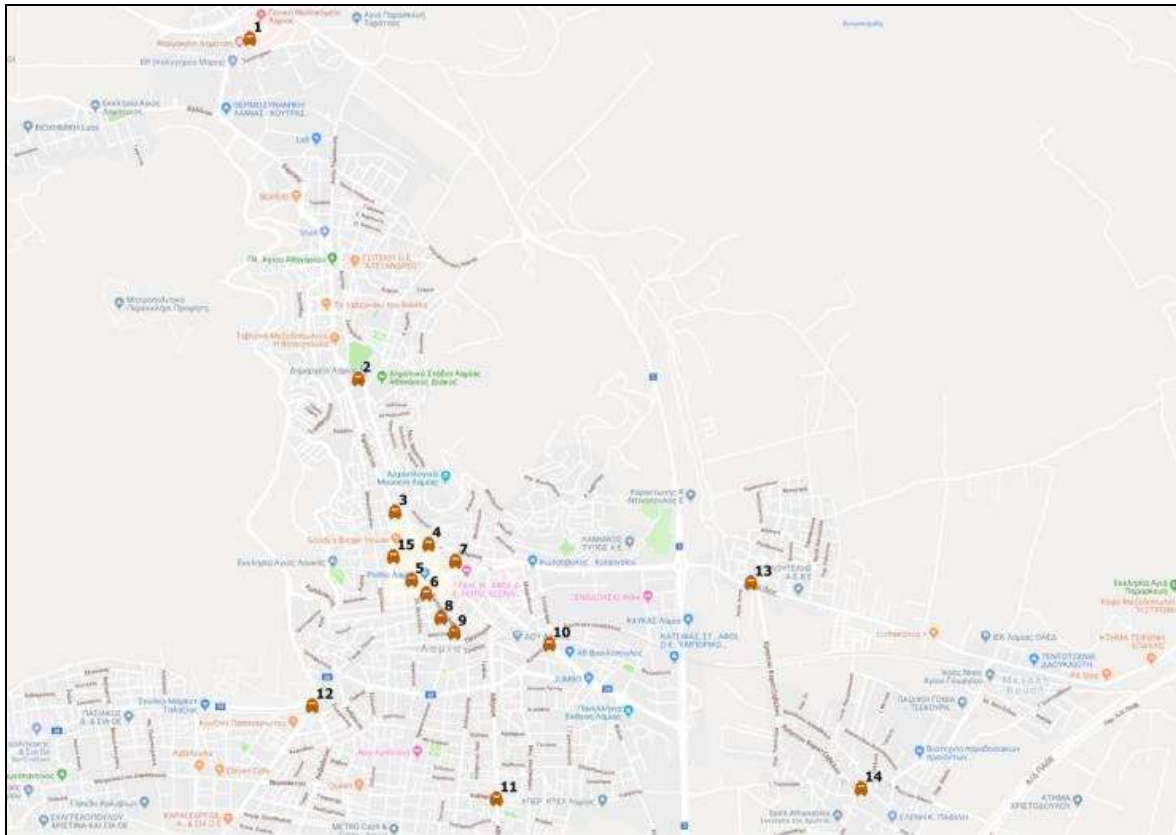
Το "Ραδιοταξί Λαμίας" ιδρύθηκε το 1986 με σκοπό την άρτια εξυπηρέτηση των μετακινήσεων του επιβατικού κοινού της πόλης. Ο στόλος του σήμερα ανέρχεται στα 150 οχήματα.

Σε ολόκληρη την επικράτεια του Δήμου Λαμιέων εντοπίζονται 15 σταθμοί ταξί (βλ. αντίστοιχη εικόνα) που είναι οι εξής (<https://www.lamia.gr/el/content/metakinisi-me-taxi>):

Πίνακας 9: Έδρες ταξί στην Λαμία

A/A	Σταθμοί Ταξί
1	Γενικό Νοσοκομείο Λαμίας
2	Οδός Φλέμινγκ (απέναντι από το Δημαρχείο)
3	Οδός Καζούλη
4	Οδός Όθωνος (από τα φανάρια στην πλατεία Λαού)
5	Οδός Καραγιαννοπούλου (από την οδό Διάκου έως την πλατεία Πάρκου)
6	Οδός Δροσοπούλου (από την οδό Πατρόκλου έως την πλατεία Πάρκου)
7	Οδός Αμαλίας (από τη οδό Όθωνος έως την οδό Καποδιστρίου)
8	Οδός Αβέρωφ (κατάστημα 'Επίπεδο' έως την οδό Σατωβριάνδου)
9	Οδό Μάρκου Μπότσαρη (από την οδό Νικηφόρου Ουρανού έως την οδό Σατωβριάνδου)
10	Οδός Θερμοπυλών
11	Οδός Καβάφη (συμβολή Αθηνών & Ταύγету)
12	Οδός Βουρτσέλα & Φραντζή
13	Οδός Περγάμου & Στυλίδος (Νέα Μαγνησία)
14	Οδός Χρήστου Καρατζαβέλου (πλατεία Ροδίτσας)
15	Οδός Αινιάνων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 28: Σταθμοί ταξί σε όλη την επικράτεια του Δήμου Λαμιέων

Από στοιχεία που δόθηκαν από την Τ.Υ. του Δήμου Λαμιέων ο Αριθμός των διακινούμενων ατόμων είναι περίπου: $2.000 \text{ κλήσεις} \times 2 \text{ άτομα} / \text{μετακίνηση} = 40.000 \text{ άτομα το χρόνο}$. (Για τους διερχόμενους του χρησιμοποιούν TAXI δεν υπάρχουν στοιχεία)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Υπεραστικές μεταφορές

Αεροπορικές μεταφορές

Το αεροδρόμιο Λαμίας βρίσκεται στο δεύτερο χιλιόμετρο της Παλαιάς Εθνικής Οδού Λαμίας - Αθηνών και πιο συγκεκριμένα δίπλα από τα κεντρικά γραφεία του ΤΕΙ Στερεάς Ελλάδας. Το εν λόγω αεροδρόμιο ανήκει στην Πολεμική Αεροπορία και σε αυτό δεν καταγράφεται καμιά εμπορική και επιβατική χρήση, παρά μόνον σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, αξιοποιείται από την Αερολέσχη Φθιώτιδας στο πλαίσιο των ποικίλων δραστηριοτήτων της.

Υπεραστικό ΚΤΕΛ

Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Φθιώτιδας δραστηριοποιείται τα τελευταία περίπου 55 χρόνια και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις σε όλη την επικράτεια της Φθιώτιδας, έχοντας στο δυναμικό της 131 λεωφορεία και απασχολώντας περίπου 200 εργαζομένους. Το ΚΤΕΛ Φθιώτιδας καλύπτει συγκοινωνιακά όλες τις περιοχές της Περιφερειακής Ενότητας και συνδέει τη Λαμία με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τον Βόλο, τη Λάρισα, τα Γρεβενά, την Τρίπολη, τα Ιωάννινα, την Καρδίτσα, την Πάτρα, το Αγρίνιο την Ζάκυνθο και την Αλβανία.

Πιο συγκεκριμένα, τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται από τα ΚΤΕΛ Φθιώτιδας είναι τα εξής:

Πίνακας 10: Γραμμές υπεραστικού ΚΤΕΛ Φθιώτιδος

Γραμμές υπεραστικού ΚΤΕΛ Φθιώτιδος	
1. Λαμία - Αθήνα (και Αθήνα - Λαμία)	13. Λαμία - Λάρισα
2. Λαμία - Θεσσαλονίκη	14. Λαμία - Πύργος Ηλείας
3. Λαμία - Στυλίδα (και Στυλίδα - Λαμία)	15. Λαμία - Ιωάννινα
4. Λαμία - Ράχες (και Ράχες - Λαμία)	16. Λαμία - Γρεβενά.
5. Λαμία - Λουτρά Υπάτης - Υπάτη (και Υπάτη - Λουτρά Υπάτης - Λαμία)	17. Λαμία - Ζάκυνθος
6. Λαμία - Δομοκός (και Δομοκός - Λαμία)	18. Λαμία - Τρίπολη
7. Λαμία - Σπερχειάδα (και Σπερχειάδα - Λαμία)	19. Λαμία - Τρίκαλα
8. Λαμία - Καρπενήσι (και Καρπενήσι - Λαμία)	20. Λαμία - Καρδίτσα
9. Αταλάντη - Αθήνα (και Μαλεσείνα) [και Αθήνα - Αταλάντη (και Μαλεσείνα)]	21. Λαμία - Άμφισσα
10. Λαμία - Χανιά	22. Λαμία - Χαλκίδα
11. Λαμία - Ηράκλειο Κρήτης	23. Λαμία - Αγρίνιο
	24. Λαμία - Πάτρα
	25. Λαμία - Κομοτηνή (και Κομοτηνή - Λαμία)
	26. Λαμία - Ξάνθη
	27. Λαμία - Αλβανία
	28. Λαμία - Βουλγαρία

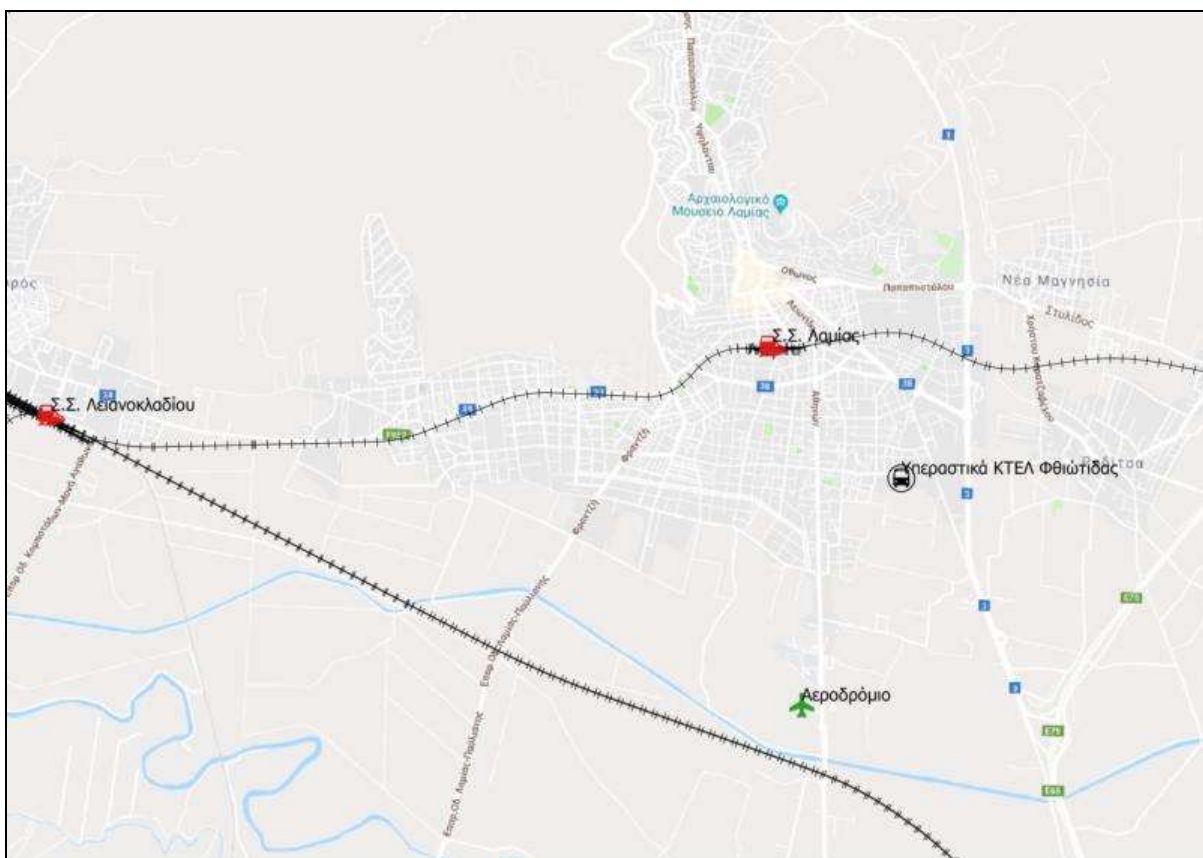
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

12. Λαμία - Βόλος (και Βόλος - Λαμία)

(Πηγή: <https://www.ktelfthiotidos.gr/index.php/proorismoι>)


Σιδηροδρομικές μεταφορές

Στην επικράτεια της περιοχής παρέμβασης καταγράφονται δύο Σιδηροδρομικοί Σταθμοί (Σ.Σ.), ο Σ.Σ. Λειανοκλαδίου και ο Σ.Σ. Λαμίας. Στον Σ.Σ. Λειανοκλαδίου υπάρχει ανταπόκριση με όλες τις επιβατικές αμαξοστοιχίες προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Η σιδηροδρομική υποδομή περιλαμβάνει ένα τμήμα της κύριας διεθνούς γραμμής Πειραιώς - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης, και συγκεκριμένα το τμήμα Ανθήλη - Λαμία - Δομοκός. Επίσης, από εκεί ξεκινά η επιβατική γραμμή Λειανοκλαδίου - Στυλίδας που εξυπηρετεί τους επιβάτες που επιθυμούν να μετακινηθούν από τον Σ.Σ. Λειανοκλαδίου προς το κέντρο της Λαμίας, μέσω του Σ.Σ. της Λαμίας, καθώς και προς τις συνοικίες Καλύβια, Ρεβένια (Νεάπολη) και Παγκράτι. Επιπλέον, εξυπηρετείται η Δημοτική Κοινότητα (Δ.Κ.) Ροδίτσας, η Τοπική Κοινότητα (Τ.Κ.) Μεγάλης Βρύσης αλλά και η Αγία Μαρίνα και ο οικισμός Βασιλική του Δήμου Στυλίδας, με τελικό προορισμό την κωμόπολη της Στυλίδας.



Εικόνα 29: Χάρτης υποδομών Υπεραστικών Συγκοινωνιών Περιοχής Μελέτης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

 ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ - ΣΤΥΛΙΔΑ LEIANOKLADI - STYLIDA												
ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ TRAIN				50	884	52		56		58+48	60	1510
ΑΘΗΝΑ ATHINA				7:18	8:27	10:18		14:18		16:15	18:18	19:17
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ LEIANOKLADI				9:41	11:00	12:40		16:40		18:37	20:40	22:02
ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑ TRAIN	4051 *	1511	51	53		55			59	885	61	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ THESSALONIKI	2:04	5:30 (ΛΑΡΒΙΑ)	5:11	7:04		10:04			15:04	17:32 (ΚΑΛΑΜΠΟΥΚΑ)	18:04	
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ LEIANOKLADI	5:02	6:48	8:03	10:05		13:05			18:02	19:41	21:04	
ΣΤΑΘΜΟΙ STATIONS	ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ TRAINS											
	4522	4524	4526	4528	5522	5524	5526	5528	6520	6522	6524	6526
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ LEIANOKLADI	5:15	6:45	8:15	10:15	11:15	13:15	15:00	16:50	18:10	19:58	21:10	22:15
Χ.Σ. 2+850 Κ.Ρ. 2+850	5:19	6:49	8:19	10:19	11:19	13:19	15:04	16:54	18:14	20:02	21:14	11:19
Χ.Σ. 4+280 Κ.Ρ. 4+280	5:21	6:51	8:21	10:21	11:21	13:21	15:06	16:56	18:16	20:04	21:16	22:21
Χ.Σ. 4+750 Κ.Ρ. 4+750	5:23	6:53	8:23	10:23	11:23	13:23	15:08	16:58	18:18	20:06	21:18	22:23
ΛΑΜΙΑ LAMIA	5:25	6:55	8:25	10:24	11:25	13:25	15:10	16:59	18:20	20:07	21:19	22:25
ΡΟΔΙΤΣΑ RODITSA	5:28	6:58	8:28		11:28	13:28	15:13		18:23			22:28
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΥΣΗ MEGALI VRYSI	5:31	7:01	8:31		11:31	13:31	15:16		18:26			22:31
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ AG. MARINA	5:42	7:12	8:42		11:42	13:42	15:27		18:37			22:42
ΒΑΣΙΛΙΚΗ VASILIKI	5:45	7:15	8:45		11:45	13:45	15:30		18:40			22:45
ΣΤΥΛΙΔΑ STYLIDA	5:48	7:18	8:48		11:48	13:48	15:33		18:43			22:48

ΣΤΥΛΙΔΑ - ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ STYLIDA - LEIANOKLADI												
ΣΤΑΘΜΟΙ STATIONS	ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ TRAINS											
	4523	4525	4527	4529	5523	5525	5527	5529	6521	6523	6525	6527
ΣΤΥΛΙΔΑ STYLIDA	6:07	7:23	8:57		11:57	13:57	15:57		18:57			22:54
ΒΑΣΙΛΙΚΗ VASILIKI	6:10	7:26	9:00		12:00	14:00	16:00		19:00			22:57
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ AG. MARINA	6:13	7:29	9:03		12:03	14:03	16:03		19:03			23:00
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΥΣΗ MEGALI VRYSI	6:24	7:40	9:14		12:14	14:14	16:14		19:14			23:11
ΡΟΔΙΤΣΑ RODITSA	6:26	7:42	9:16		12:16	14:16	16:16		19:16			23:13
ΛΑΜΙΑ LAMIA	6:30	7:46	9:20	10:45	12:20	14:20	16:20	17:41	19:20	20:21	21:45	23:17
Χ.Σ. 4+750 Κ.Ρ. 4+750	6:32	7:48	9:22	10:47	12:22	14:22	16:22	17:43	19:22	20:23	21:47	23:19
Χ.Σ. 4+280 Κ.Ρ. 4+280	6:34	7:50	9:24	10:48	12:24	14:24	16:24	17:44	19:24	20:24	21:48	23:21
Χ.Σ. 2+850 Κ.Ρ. 2+850	6:36	7:52	9:26	10:51	12:26	14:26	16:26	17:47	19:26	20:27	21:51	23:23
ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ LEIANOKLADI	6:39	7:55	9:29	10:54	12:29	14:29	16:29	17:50	19:29	20:30	21:54	23:26

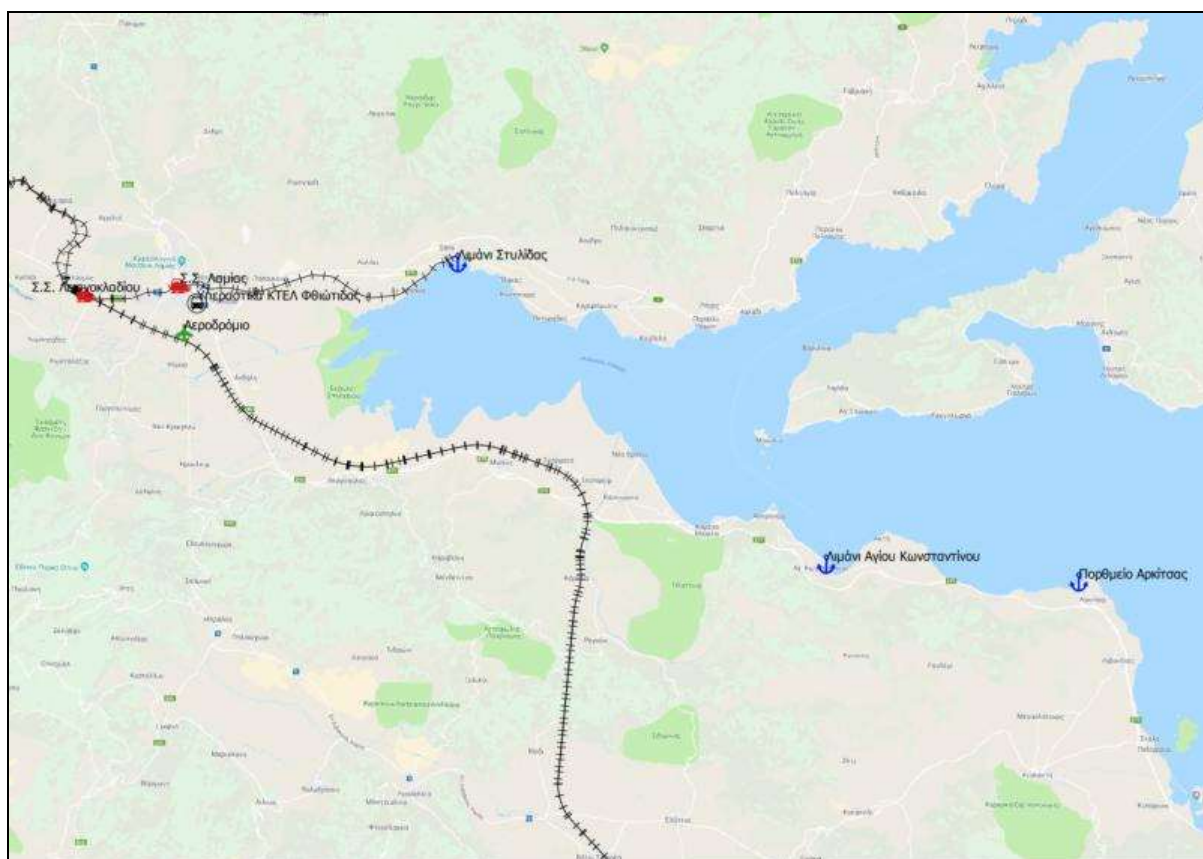
Εικόνα 30: Συχνότητες δρομολογίων τρένων που εξυπηρετεί διαδημοτικές περιοχές

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Συνδυασμένες μεταφορές

Η μεταφορική υποδομή της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Λαμιέων (λαμβάνοντας υπόψη και τα υπό κατασκευή μεγάλα έργα μεταφορών), διαμορφώνει τις απαραίτητες συνθήκες για την δημιουργία κόμβου διαπεριφερειακών συνδυασμένων μεταφορών λόγω της συνύπαρξης οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορικών υποδομών. Ως τέτοια κομβικά σημεία θεωρούνται:

- το λιμάνι Στυλίδας που εξυπηρετεί συνδυασμένες εμπορικές μεταφορές.
- το λιμάνι Αγίου Κωνσταντίνου και το πορθμείο Αρκίτσας που εξυπηρετούν κυρίως επιβατικές συνδυασμένες μεταφορές.



Εικόνα 31: Χάρτης με τις Συνδυασμένες Μεταφορικές Υποδομές Περιοχής Μελέτης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Α.9 Δεδομένα στάθμευσης οχημάτων

Η στάθμευση των οχημάτων είναι ένα κρίσιμο ζήτημα για την κινητικότητα, καθώς συνυπολογίζεται στον προσδιορισμό της προσβασιμότητας μιας περιοχής ενώ επιδρά πολύ τόσο στην κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών όσο και γενικότερα στην κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών. Για το σκοπό αυτό σχετικά με τη στάθμευση εξετάζονται τα εξής στοιχεία:

1. ποια είναι η διαθέσιμη υποδομή συμπεριλαμβανομένων τόσο των παρόδιων χώρων στάθμευσης όσο και των χώρων εκτός οδού.
 - i. Αναφορικά με τους παρόδιους χώρους στάθμευσης εξετάζεται ποιο είναι το καθεστώς στάθμευσης ανά οδό όπως αυτό καθορίζεται από την υφιστάμενη σήμανση
 - ii. Αναφορικά με τους χώρους εκτός οδού, αυτοί εντοπίζονται στο χώρο, και καταγράφονται οι διαθέσιμες θέσεις.
2. κατά πόσο υπάρχουν συστήματα διαχείρισης στάθμευσης που εφαρμόζονται στην περιοχή και ποια είναι τα χαρακτηριστικά τους

Για τα σημεία που η ζήτηση είναι αυξημένη, τόσο λόγω πολεοδομικών χαρακτηριστικών (π.χ. εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης) προσδιορίζονται προσεγγιστικά οι διαθέσιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης.

Διαχείριση παρόδιας στάθμευσης

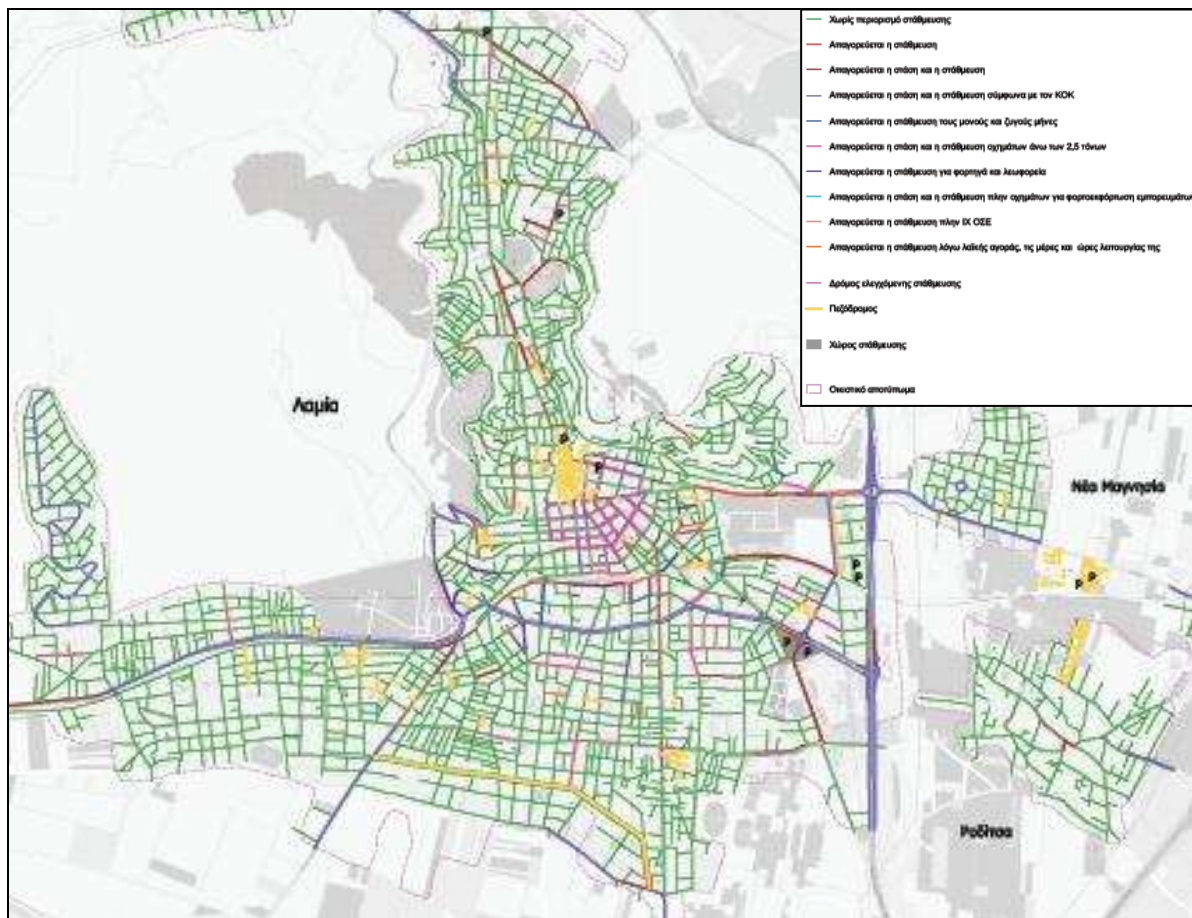
Για τη διαχείριση της στάθμευσης, εντοπίστηκαν όλες οι ρυθμιστικές πινακίδες που γνωστοποιούν στους οδηγούς τις υποχρεώσεις, τους περιορισμούς και τις απαγορεύσεις που επιβάλλονται σε ορισμένα οδικά τμήματα, αναφορικά με τη στάση και στάθμευση των οχημάτων, καθώς επίσης και οι πρόσθετες πινακίδες, που σε ορισμένες περιπτώσεις τις συνοδεύουν, προκειμένου να καταστήσουν σαφέστερο ή να εξειδικεύσουν το εικονιζόμενο μήνυμα.

Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου, αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης, έγινε με βάση τις ακόλουθες κατηγορίες:

- Επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση
- Απαγορεύεται η στάθμευση (P-39)
- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (P-40)
- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση σύμφωνα με τον ΚΟΚ
- Απαγορεύεται η στάθμευση τους μονούς μήνες (P-41)
- Απαγορεύεται η στάθμευση τους ζυγούς μήνες (P-42)
- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση οχημάτων άνω των 2,5 τόνων
- Απαγορεύεται η στάθμευση για φορτηγά και λεωφορεία
- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση πλην οχημάτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων
- Απαγορεύεται η στάθμευση πλην ΙΧ ΟΣΕ
- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση λόγω λαϊκής αγοράς, τις μέρες και ώρες λειτουργίας της

Ύστερα από την ανάλυση του οδικού δικτύου του Δήμου Λαμιέων και παρατηρώντας τον Χάρτη διαχείρισης στάθμευσης, διαπιστώνουμε πως στους περισσότερους δρόμους δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός στην στάση και στάθμευση των οχημάτων και συνεπώς δίνεται στους οδηγούς η δυνατότητα να σταθμεύουν τα οχήματά τους ελεύθερα, εκατέρωθεν των οδών.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

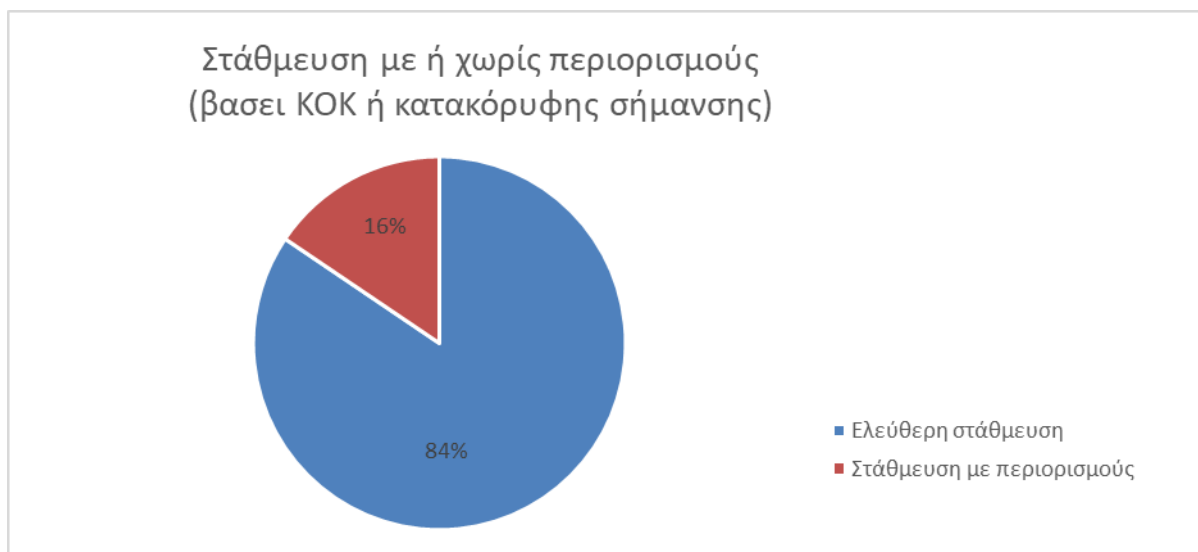


Εικόνα 32: Απόσπασμα του Χάρτη 10 με καταγραφή των πινακίδων διαχείρισης της στάθμευσης στην πόλη της Λαμίας

Εξαιρέση αποτελούν οι κύριοι οδικόί άξονες που διέρχονται από τον Δήμο Λαμιέων, κατά μήκος των οποίων απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, είτε με βάση τις πινακίδες σήμανσης, είτε με βάση τις διατάξεις του ΚΟΚ. Στην κατηγορία αυτή, ανήκουν οι Επαρχιακές Οδοί Λαμίας – Καρπενησίου, Λαμίας – Κατερίνης, Λαμίας - Λάρισας και Λειβαδιάς – Λαμίας, η Περιφερειακή Λαμίας, οι Λεωφόροι Καλυβίων, Αθηνών, Στυλίδος, Φραντζή, Κύπρου, Βασιλικών, καθώς επίσης και οι οδοί Κάλλιου και Αλύτρωτων Πατρίδων. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον ΚΟΚ, απαγορεύεται η στάθμευση σε νησίδες και σε κυκλικούς κόμβους, ενώ σε περιορισμούς στη στάθμευση υπόκεινται και άλλα οδικά τμήματα, διάσπαρτα στην πόλη.

Το διάγραμμα που ακολουθεί, δείχνει το ποσοστό των οδικών τμημάτων, σε σχέση με το μήκος τους, στα οποία εντοπίζονται περιορισμοί ή μη, στη στάση και στάθμευση των οχημάτων. Συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι στο 84% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου, επιτρέπεται η ελεύθερη παρόδια στάθμευση των οχημάτων (κατηγορία 0), ενώ στο υπόλοιπο, μόλις 16%, υπάρχει κάποιος περιορισμός (κατηγορίες 1-10).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 33: Ποσοστά οδικού δικτύου με ή χωρίς περιορισμούς στη στάση και στάθμευση των οχημάτων

Πιο αναλυτικά, μόλις στο 3,8% στο σύνολο του Δήμου απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των οχημάτων (πινακίδα P-40) και στο 0,7% επιτρέπεται μόνο η στάση και όχι η στάθμευση (πινακίδα P-39), ενώ οι οδικοί άξονες όπου υπάρχει περιορισμός βάσει ΚΟΚ (χωρίς επιπλέον κατακόρυφη σήμανση) αποτελούν το 8,6% του συνολικού οδικού δικτύου. Επιπρόσθετα, οι κατηγορίες 4 και 5, όπου απαγορεύεται η στάση και στάθμευση κατά τους μονούς ή ζυγούς μήνες (πινακίδες P-41 και P-42, αντίστοιχα) καταλαμβάνουν, αθροιστικά, ποσοστό της τάξης του 0,6%. Συγχρόνως, σε μήκος περίπου 2,9 χλμ από τα 558 χλμ (ποσοστό 0,5%) απαγορεύεται η στάση και στάθμευση για συγκεκριμένες, μόνο, ώρες και μέρες της εβδομάδας, λόγω λειτουργίας λαϊκής αγοράς. Τέλος, σε ένα μικρό ποσοστό του οδικού δικτύου, μόλις 1,8%, απαγορεύεται η στάθμευση σε βαρέως τύπου οχήματα και ειδικότερα σε άνω των 2,5 τόνων (1,4%) και σε λεωφορεία και φορτηγά (0,4%).

Επίσης, παρατηρήθηκε πως, σε οδούς με περιορισμένο πλάτος, δεν ήταν εφικτή η αμφίπλευρη στάθμευση των οχημάτων, παρόλο που δεν υπήρχε κάποια πινακίδα σήμανσης για την απαγόρευση της, με συνέπεια, σε κάποιες περιπτώσεις, τα οχήματα να σταθμεύουν παράνομα, καταλαμβάνοντας χώρο, ακόμη και από τα πεζοδρόμια.

Ελεγχόμενη στάθμευση

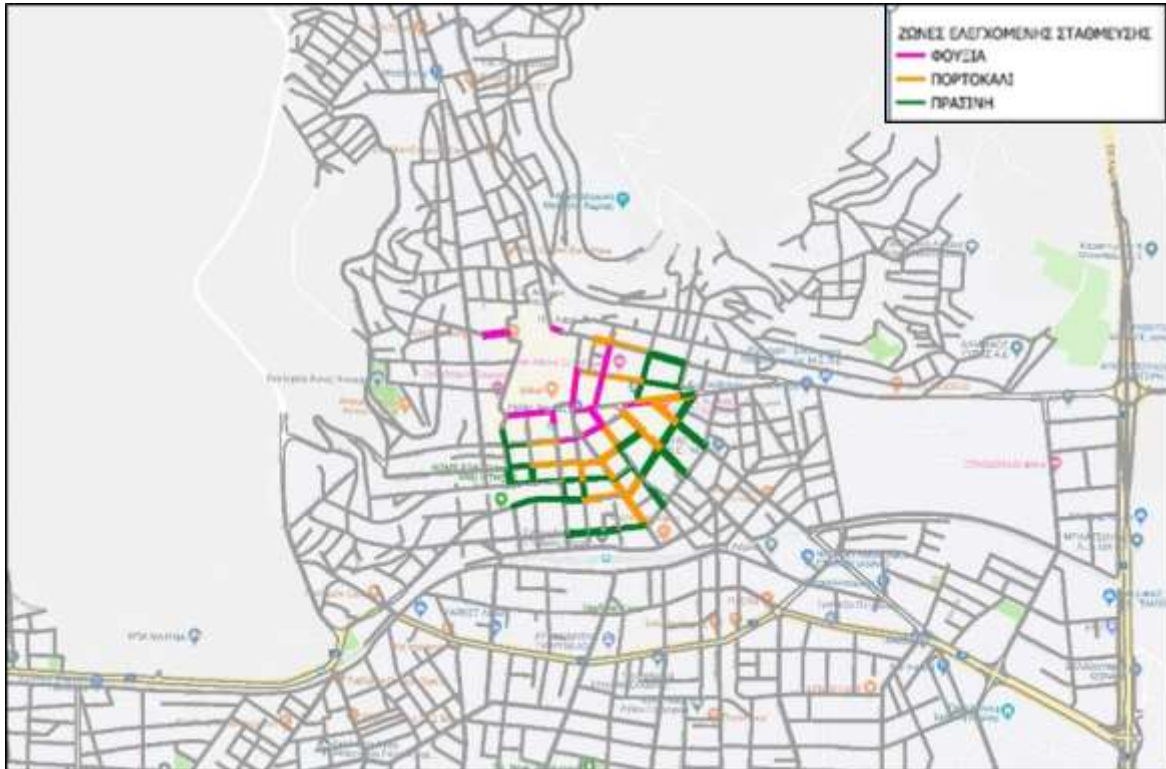
Ειδικότερα, στο κέντρο της Λαμίας, όπου συγκεντρώνονται οι περισσότερες δραστηριότητες και συνεπώς υπάρχει αυξημένη ζήτηση για στάθμευση, εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων στην κεντρική και εμπορική περιοχή της πόλης.

Το σύστημα τέθηκε σε επαναλειτουργία το έτος 2016, με το Τμήμα Ελέγχου Κοινόχρηστων Χώρων και Τομέα Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Λαμιέων να είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που αφορούν στην ελεγχόμενη στάθμευση στους καθορισμένους χώρους και την επιβολή των διοικητικών μέτρων του Ν.2696/1999, όπως ισχύει, για την παράνομη στάθμευση οχημάτων στους χώρους αυτούς.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Συγκεκριμένα, λειτουργούν τρεις (3) ζώνες στάθμευσης, με διαφορετικό τέλος και διάρκεια στάθμευσης:

- Φούξια Ζώνη: 1 ευρώ ανά ώρα και μέγιστη διάρκεια στάθμευσης δύο (2) ώρες
- Πορτοκαλί Ζώνη: 0,50 ευρώ ανά ώρα και μέγιστη διάρκεια στάθμευσης δύο (2) ώρες
- Πράσινη Ζώνη: 0,50 ευρώ ανά ώρα και μέγιστη διάρκεια μία (1) ημέρα και δωρεάν για τους μόνιμους κατοίκους, εντός του σχεδίου ελεγχόμενης στάθμευσης, εφόσον έχουν προμηθευτεί τις ειδικές κάρτες στάθμευσης από τον Δήμο.



Εικόνα 34: Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης της Λαμίας

Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης εφαρμόζεται τις καθημερινές, από Δευτέρα έως Παρασκευή, κατά τα χρονικά διαστήματα 8:00 π.μ. – 14:00 και 17:00 μ.μ. – 21:00, καθώς και τα Σάββατα από 8:00 π.μ. – 14:00, εξαιρουμένων των Κυριακών και των επίσημων Αργιών.

Στον Δήμο εντοπίζονται συνολικά, 761 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης, που αντιστοιχούν σε ποσοστό που ανέρχεται στο 15% επί του συνόλου των οδών με υψηλή ένταση. Από αυτές, οι 111 θέσεις ανήκουν στην φούξια ζώνη, οι 241 στην πορτοκαλί, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό (409 θέσεις) καταλαμβάνει η πράσινη ζώνη.

Ειδικότερα, ζώνες παροδικής στάθμευσης εντοπίζονται στις οδούς: Σκληβανιώτη, Καραγιανοπούλου, Χατζοπούλου, Διάκου, Πατρόκλου, Έσλιν, Αβέρωφ, Δροσοπούλου, Μπότσαρη, Σατωβριάνδου, Παλαιολόγου, Λεωσθένους, Λεωνίδου, Θερμοπυλών, Καποδιστρίου, Κολοκοτρώνη, Ρ. Αγγελή, Αγ. Νικολάου και Όθωνος.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Από την ανάλυση του οδικού δικτύου καθώς και τη στατιστική επεξεργασία των δεδομένων, προέκυψε πως από τα 556,7 χλμ της συνολικής έκτασης του οδικού δικτύου του Δήμου, περίπου στα 5,5 χλμ (ποσοστό 1%) έχει εφαρμοστεί σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή.

Ειδικότερα, στην κεντρική περιοχή της πόλης της Λαμίας, όπου συγκεντρώνονται οι περισσότερες χρήσεις γης, αλλά και οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, πραγματοποιήθηκε καταγραφή της στάθμευσης σε όλα τα οδικά τμήματα. Υπολογίστηκαν κατά προσέγγιση οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής σε περίπου 5970 θέσεις. Από αυτές οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης υπολογίζονται περίπου στις 800 συνολικά (13.4% του συνόλου του κέντρου). Στην Πράσινη ζώνη υπολογίζονται περίπου 384 θέσεις στάθμευσης, στην πορτοκαλί υπολογίζονται περίπου 253 θέσεις στάθμευσης, και στην φούξια υπολογίζονται περίπου 91 θέσεις στάθμευσης.

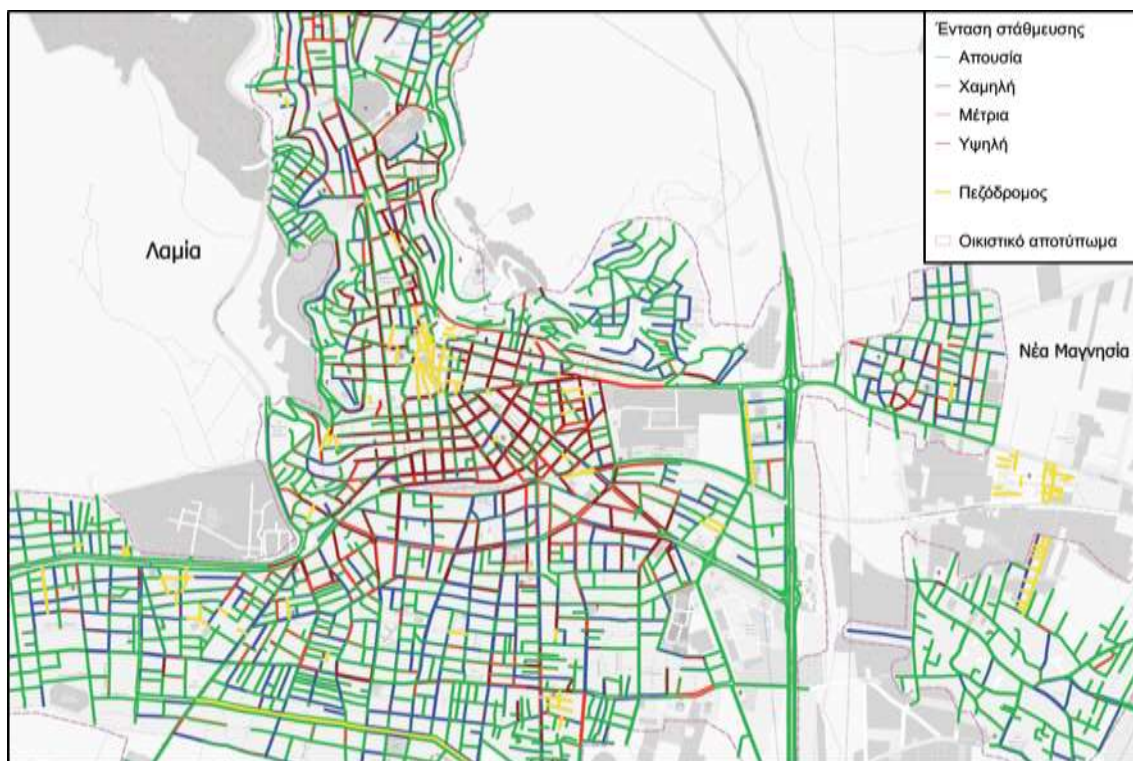
Ένταση Στάθμευσης

Επιπρόσθετα, όσον αφορά στην στάθμευση, έγινε ποιοτική αξιολόγηση της έντασης. Συγκεκριμένα, για την εκτίμηση της έντασης της στάθμευσης, δημιουργήθηκαν οι ακόλουθες τέσσερις (4) κατηγορίες, ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης σε κάθε οδικό τμήμα ανά οικοδομικό τετράγωνο:

- Κατηγορία 0: μηδενική ζήτηση στάθμευσης, με ποσοστό κάλυψης 0%
- Κατηγορία 1: χαμηλή ζήτηση στάθμευσης, με ποσοστό κάλυψης 0-40%
- Κατηγορία 2: μεσαία ζήτηση στάθμευσης, με ποσοστό κάλυψης 40-60%
- Κατηγορία 3: υψηλή ζήτηση στάθμευσης, με ποσοστό κάλυψης 60-100%

Παρατηρώντας τον αντίστοιχο χάρτη (Χάρτης X11), διαπιστώνεται πως υψηλή ένταση στάθμευσης εντοπίζεται, όπως ήταν άλλωστε αναμενόμενο, κυρίως στο κέντρο της Λαμίας, όπου συγκεντρώνεται η οικονομική, εμπορική και κοινωνική ζωή της πόλης, με πλήθος δραστηριοτήτων, υπηρεσιών, χρήσεων αναψυχής και εστίασης, εμπορικών καταστημάτων κ.ά. Αντίθετα, όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο, καθώς επίσης και στους γύρω οικισμούς, δεν εντοπίζεται ιδιαίτερο πρόβλημα στάθμευσης, με το μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου στην περίπτωση αυτή, να παρουσιάζει μηδενική έως χαμηλή ζήτηση (ποσοστό 86%).

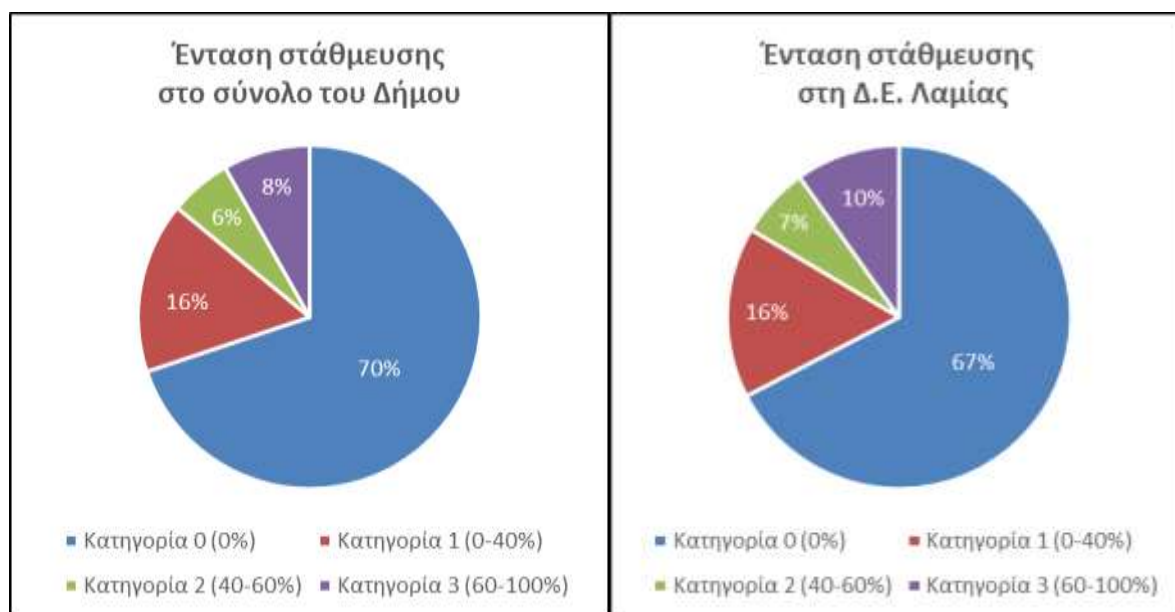
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 35: Απόσπασμα του Χάρτη 11 με καταγραφή της έντασης στάθμευσης στην πόλη της Λαμίας

Πιο συγκεκριμένα, από την στατιστική ανάλυση, προέκυψε πως, η πλειοψηφία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, ανήκει στην κατηγορία 0, σε ποσοστό που ανέρχεται σε 70%. Οι υπόλοιπες κατηγορίες κινούνται σε πιο χαμηλά επίπεδα, με την κατηγορία 2 (κάλυψη 40-60%) να λαμβάνει τη μικρότερη τιμή (ποσοστό 6%), ενώ η υψηλή ένταση στάθμευσης καταλαμβάνει ποσοστό της τάξης του 8%. Αντίστοιχη εικόνα με το σύνολο του Δήμου, παρουσιάζει και, ειδικότερα, η Δημοτική Ενότητα Λαμίας. Τα ποσοστά που λαμβάνει η κάθε κατηγορία, τόσο στο σύνολο του Δήμου, όσο και ειδικότερα στη Δ.Ε. Λαμίας, παρουσιάζονται στα ακόλουθα διαγράμματα

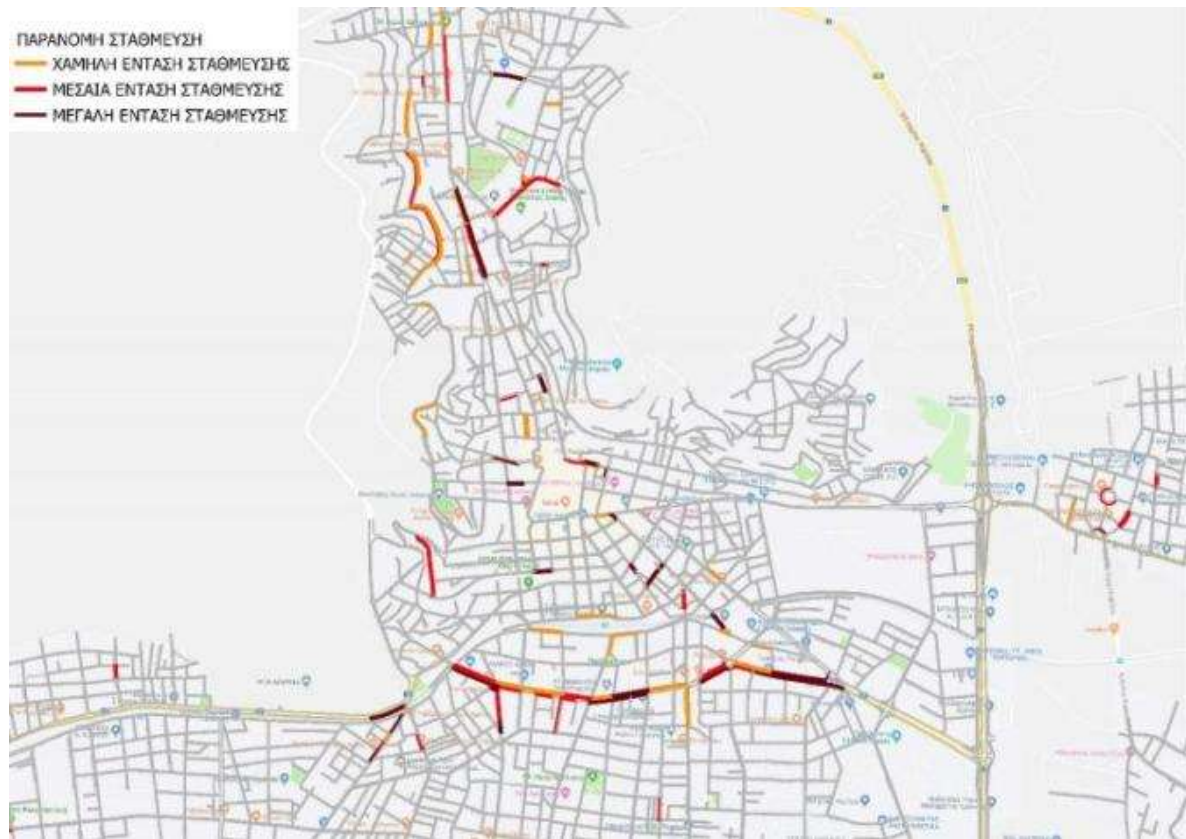
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 36: Ένταση στάθμευσης στο σύνολο του Δήμου (αριστερά) και ειδικότερα στη Δ.Ε. Λαμίας (δεξιά)

Από την καταγραφή της στάθμευσης, σε συνδυασμό με την καταγραφή των δεδομένων για την διαχείριση της στάθμευσης, εντοπίστηκαν τα οδικά τμήματα που παρατηρείται πιο έντονα η παράνομη στάθμευση. Αυτά συναντώνται σε μικρά διάσπαρτα οδικά τμήματα στο κέντρο της πόλης, αλλά και συστηματικά σε όλο το μήκος της οδού Κύπρου, και με ιδιαίτερα αυξημένη ένταση. Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημεία που εντοπίζεται παράνομη στάθμευση.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 37: Χάρτης παράνομης στάθμευσης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A.10 Κυκλοφοριακά δεδομένα οδικού δικτύου

Για το οδικό δίκτυο, το πλάτος των οδών, ο αριθμός των λωρίδων που διατίθενται σε κάθε μέσο (όταν υπάρχουν λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας), ο χώρος που αποδίδεται στους πεζούς, ο χώρος που αποδίδεται στη στάθμευση των οχημάτων, η σύνθεση της κυκλοφορίας ως προς το είδος του οχήματος και η ιεράρχησή των οδών αποτελούν στοιχεία που καθορίζουν την κυκλοφοριακή ικανότητά των οδών και επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας όπως π.χ. το είδος των οχημάτων, τον τρόπο μετακίνησης που μπορεί να φιλοξενηθεί κτλ. Από την άλλη όλα τα προηγούμενα συνδέονται άρρηκτα με τα πολεοδομικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της περιοχής τα οποία επιδρούν στη ζήτηση για μετακινήσεις.

Τα κυκλοφοριακά δεδομένα συλλέγονται προκειμένου να περιγράψουν με τρόπο συμπληρωματικό την υφιστάμενη κατάσταση της κυκλοφορίας, και αποτελούν ενδείξεις για ορισμένα χαρακτηριστικά της ζήτησης (π.χ. ποιες είναι οι ώρες αιχμής, πόσοι είναι αυτοί που μετακινούνται, ποιο μέσο επιλέγουν). Η συνδυαστική ανάλυσή τους με τα υπόλοιπα στοιχεία που αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση της κινητικότητας οδηγεί σε συμπεράσματα σχετικά με τον βαθμό εξυπηρέτησης των μετακινούμενων και τους λόγους για τους οποίους η εξυπηρέτηση ή η ζήτηση είναι χαμηλή ή υψηλή κατά περίπτωση

Συνοψίζοντας, τα κυκλοφοριακά δεδομένα που συλλέγονται καθώς και η μεθοδολογία που επιλέγεται να συλλεχθούν εξειδικεύεται ώστε να μπορούν να προσδιοριστούν τα παρακάτω στοιχεία

- ποιες είναι οι ώρες αιχμής για την κυκλοφορία οχημάτων
- ποιος είναι ο μέσος ωριαίος φόρτος κυκλοφορίας κατά τις ώρες αιχμής
- ποια είναι η σύνθεση της κυκλοφορίας ως προς τα διάφορα μέσα ή τρόπους μετακίνησης που αξιοποιούν το δίκτυο

Κυκλοφοριακά δεδομένα επίσης διαθέσιμα από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου με μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2017 σε συγκεκριμένους κόμβους της περιοχής.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ (2019), επιλέχθηκε η μέθοδος μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένους κόμβους με παράλληλη καταγραφή των στρεφουσών ροών, των διερχόμενων οχημάτων κατηγοριοποιημένων ανά είδος και των πεζών κατά περίπτωση, συμπληρωματικά στα δεδομένα που προϋπήρχαν.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων παρατίθενται παρακάτω κατανεμημένα σε δεδομένα του 2019 και 2017. Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ τον Ιούνιο του 2019. Ωστόσο δόθηκαν από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου αντίστοιχες μετρήσεις σε επιλεγμένους κόμβους για το 2017.

Παρακάτω παρατίθενται τα αποτελέσματα των μετρήσεων:

Μετρήσεις έτους 2019

Παρουσίαση Κόμβων 2019

Για τη δειγματοληπτική συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων, επιλέχθηκαν 8 κόμβοι με τα εξής κριτήρια:

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A) να εκπροσωπούνται οι διαφορετικές κατηγορίες οδών, όπως το πρωτεύον, δευτερεύον οδικό δίκτυο όσο και οι τοπικές οδοί,

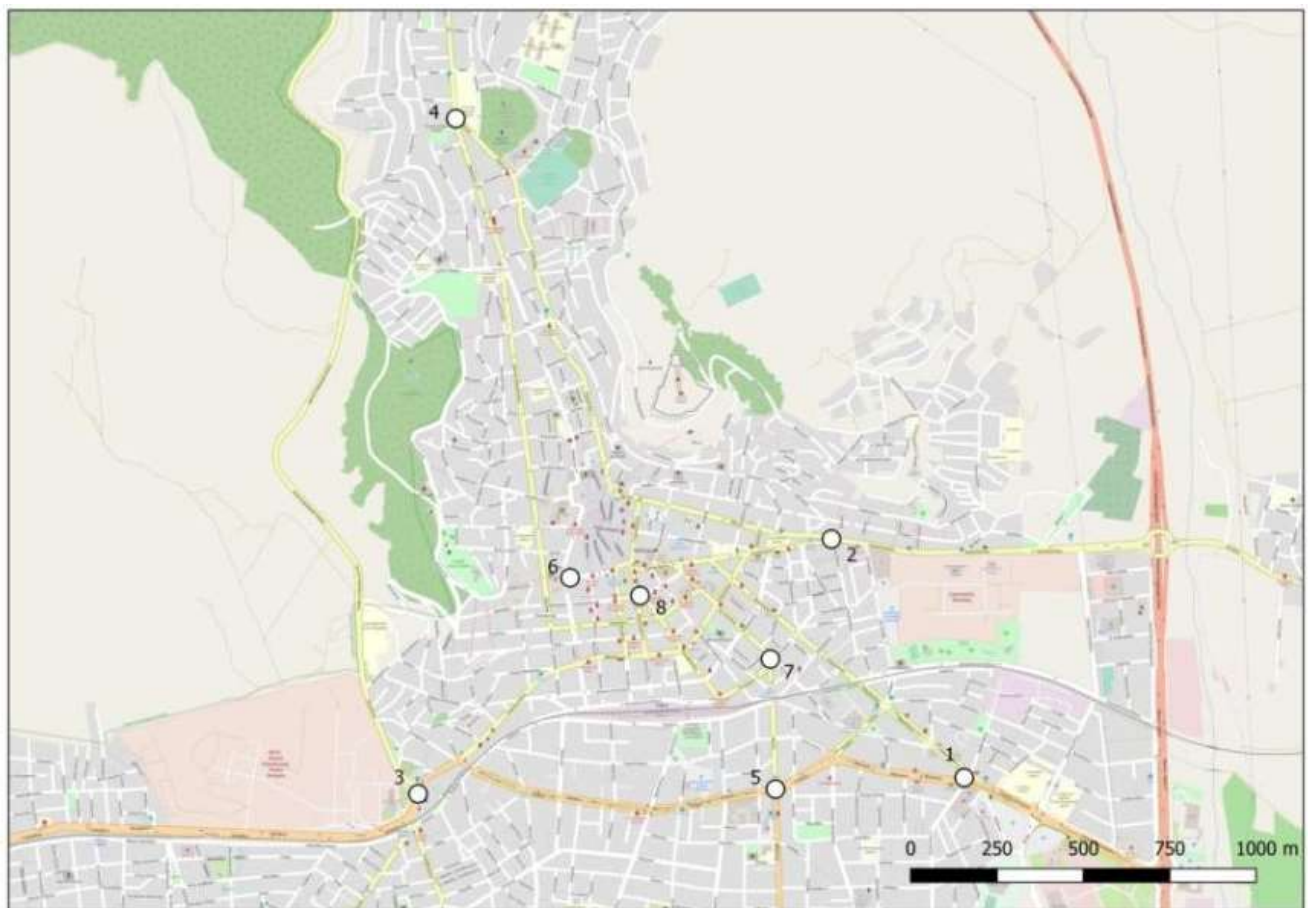
B) να αποτελούν σημεία που γεινιάζουν με διαφορετικές χρήσεις γης (π.χ. γενική κατοικία), με μία έμφαση στις χρήσεις που προσελκύουν μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπόριο) . Επιλέγεται και μία θέση χωρίς καθόλου παρόδιες χρήσεις γης όπου εξυπηρετεί ξεκάθαρα τη διερχόμενη κίνηση.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις στην περιοχή της Λαμίας.

Πίνακας 11: Κόμβοι 2019

A/A	Όνομα οδού	Βασικά χαρακτηριστικά της οδού	Φωτεινή σηματοδότηση
1	Βασιλικών και Θερμοπυλών	Πρωτεύον οδικό δίκτυο & Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο Εθνική Οδός Λαμίας-Καρπενησίου	όχι
2	Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων	Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο	όχι
3	Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη	Πρωτεύον οδικό δίκτυο & Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Χωρίς παρόδιες χρήσεις Εθνική Οδός Λαμίας-Καρπενησίου	όχι
4	Υψηλάντου και Φλέμινγκ	Πρωτεύον οδικό δίκτυο & Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Γενική κατοικία	όχι
5	Κύπρου και Αθηνών	Πρωτεύον οδικό δίκτυο & Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Αναψυχή/Εστίαση Εθνική Οδός Λαμίας-Καρπενησίου	ναι
6	Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου	Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Χώρος πρασίνου	όχι
7	Λεωνίδου και Πανουριά	Δευτερεύον οδικό δίκτυο & Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Γενική κατοικία & Υπηρεσίες	ναι
8	Σατωβριάνδου, Δροσοπούλου και Χατζοπούλου	Δευτερεύον οδικό δίκτυο και Συλλεκτήριες οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο και Χώρος πρασίνου - πλατεία	όχι

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 38: Κόμβοι μέτρησης κυκλοφοριακών δεδομένων (έτος 2019)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 39: Κόμβος Βασιλικών και Θερμοπυλών



Εικόνα 40: Κόμβος Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων



Εικόνα 41: Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 42: Κόμβος Υψηλάντου και Φλέμινγκ



Εικόνα 43: Κόμβος Κύπρου και Αθηνών



Εικόνα 44: Κόμβος Λεωνίδου και Πανουριά

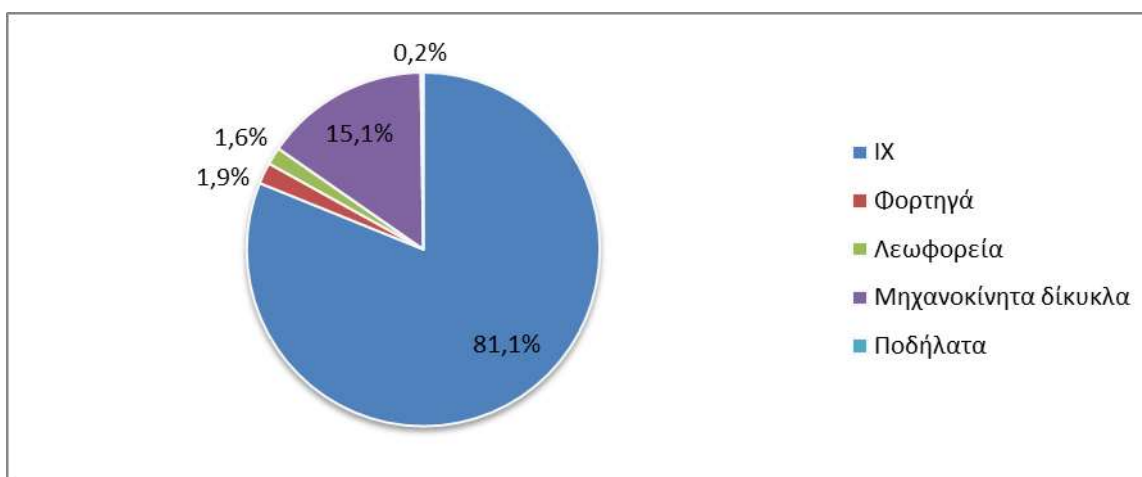
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 45: Κόμβος Σατωβριάνδου, Δροσοπούλου και Χατζοπούλου

Σύνθεση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στους επιλεγμένους κόμβους - Έτος 2019

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται ο καταμερισμός των οχημάτων που διήλθαν από τους συγκεκριμένους κόμβους στο σύνολο της περιόδου μετρήσεων σε ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, η πλειοψηφία των οχημάτων που παρατηρήθηκαν ήταν ΙΧ, με ποσοστό της τάξης του 81,1%. Στη δεύτερη θέση βρίσκονται τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με 15,1% και ακολουθούν τα φορτηγά με 1,9%, τα λεωφορεία με 1,6% και τα ποδήλατα με 0,2%.



Εικόνα 46: Σύνθεση κυκλοφορίας οχημάτων

Ώρες αιχμής

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν καθημερινές ημέρες με ανοιχτά καταστήματα. Όλες οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν με καλές καιρικές συνθήκες (όχι πολύ υψηλές θερμοκρασίες, και χωρίς βροχή). Οι επιτόπου μετρήσεις έγιναν με παρατηρητές για 2 ώρες το πρωί (07.30-09.30), 2 ώρες το μεσημέρι (13.00-15.00) και 2 ώρες το απόγευμα (18.30-20.30), οι οποίο σημείωναν σε φύλλα καταγραφής (1 φύλλο ανά 15') τις κινήσεις των διαφόρων οχημάτων στον κόμβο. Τα διάφορα οχήματα διαχωρίζονταν

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

στα φύλλα καταγραφής: ΙΧ, Φορτηγό/ ημιφορτηγό, Λεωφορείο, Μηχανοκίνητο δίκυκλο, Ποδήλατο. Επιπλέον στους περισσότερους κόμβους καταγράφηκαν και οι πεζοί που διέρχονταν από τον κόμβο.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρατίθεται το πλήθος των οχημάτων που καταγράφηκαν στο σύνολο των επιλεγμένων κόμβων της περιοχής για κάθε ώρα μετρήσεων.

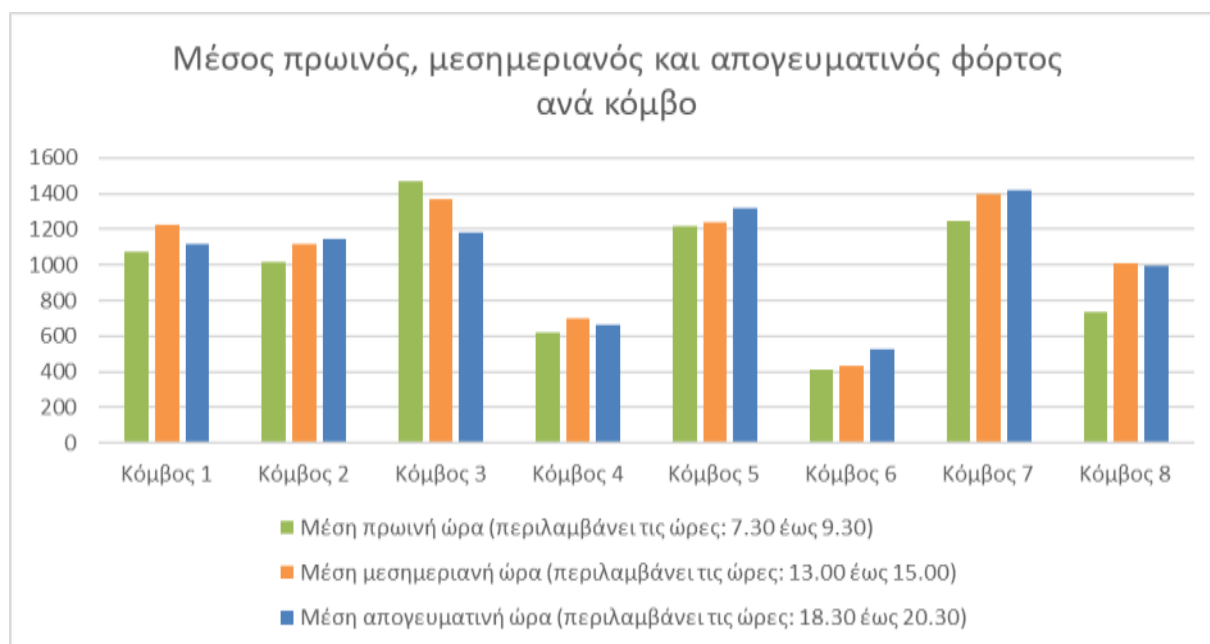


Εικόνα 47: Ώρες αιχμής στο σύνολο των οχημάτων.

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, την ώρα αιχμής αποτελεί το διάστημα 13.00-14.00 κατά το οποίο το σύνολο των οχημάτων που καταγράφηκαν στους κόμβους της περιοχής μεγιστοποιείται φτάνοντας τα 8881 οχήματα. Η χαμηλότερη κίνηση παρατηρείται στο διάστημα 7.30-8.30 (παρ' όλο που είναι η ώρα αιχμής για την πρόσβαση στα σχολεία) με 7280 οχήματα.

Από το διάγραμμα αυτό μπορεί κανείς να εξαγει ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τις ώρες αιχμής καθώς επίσης και να γίνει μία σύγκριση της κυκλοφορίας μεταξύ των διαφορετικών περιόδων μέτρησης. Ακόμη, παρατίθεται και ένα επιπλέον διάγραμμα για τη σύγκριση μεταξύ πρωινής, μεσημεριανής και απογευματινής περιόδου σε κάθε κόμβο ξεχωριστά.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 48: Διαφοροποίηση φόρτου μεταξύ πρωινής, μεσημεριανής και απογευματινής περιόδου

Στο παραπάνω διάγραμμα γίνεται εμφανής η σύγκριση της κυκλοφορίας μεταξύ των τριών περιόδων μετρήσεων για κάθε κόμβο ξεχωριστά. Όπως παρατηρείται, στους περισσότερους κόμβους εμφανίζεται υψηλότερος φόρτος τις μεσημεριανές και απογευματινές ώρες σε σχέση με τις πρωινές. Εξαίρεση αποτελεί ο κόμβος Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3) στον οποίο η κυκλοφορία είναι εντονότερη τις πρωινές ώρες.

Μέσος ωριαίος φόρτος ανά κόμβο και ανά κατηγορία μέσου 2019

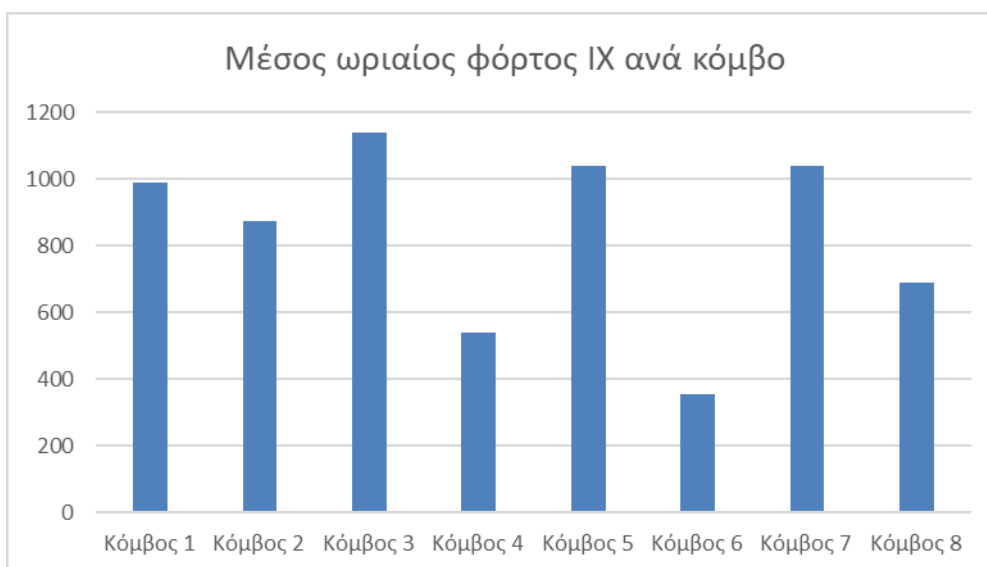
Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται ο μέσος ωριαίος φόρτος για το σύνολο των οχημάτων αλλά και για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά σε καθέναν από τους 8 κόμβους της περιοχής μελέτης.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 49: Μέσος φόρτος ανά κόμβο

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι εμφανίζονται στους κόμβους Λεωνίδου και Πανουριά (κόμβος 7) και Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3) και ανέρχονται σε 1352 οχ./ώρα και 1341 οχ./ώρα αντίστοιχα. Ακολουθεί ο κόμβος Κύπρου και Αθηνών (κόμβος 5) και κατόπιν οι κόμβοι Βασιλικών και Θερμοπυλών (κόμβος 1) και Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων (κόμβος 2). Ο χαμηλότερος μέσος φόρτος παρατηρείται στον κόμβο Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6) και ανέρχεται σε μόλις 456 οχ./ώρα.

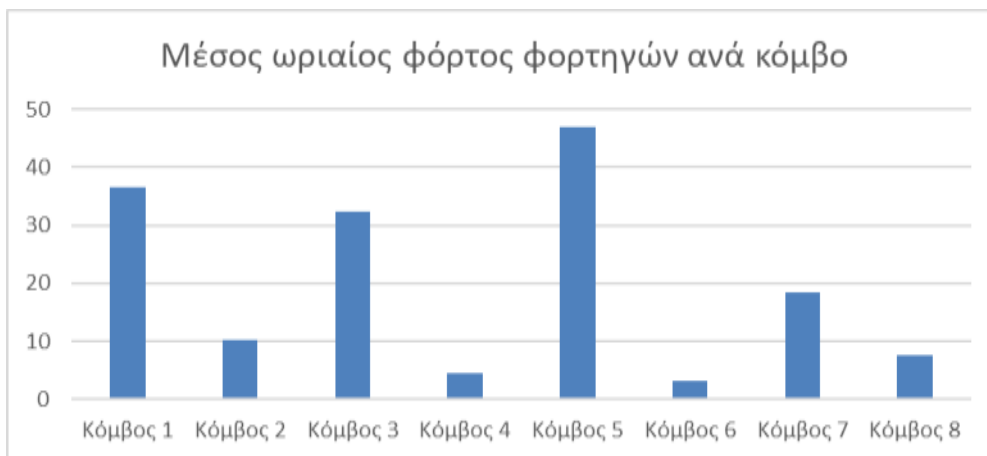


Εικόνα 50: Μέσος φόρτος ΙΧ ανά κόμβο

Παρόμοια εικόνα παρατηρείται και για το φόρτο των ΙΧ καθώς αποτελεί το μέσο που χρησιμοποιούν κατά πλειοψηφία οι χρήστες των κόμβων. Ο υψηλότερος μέσος φόρτος των ΙΧ παρατηρείται στον

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

κόμβο Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3) και ανέρχεται σε 1141 οχ./ώρα ενώ ο χαμηλότερος στον κόμβο Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6) και ισούται με 353 ΙΧ την ώρα.



Εικόνα 51: Μέσος φόρτος φορτηγών ανά κόμβο

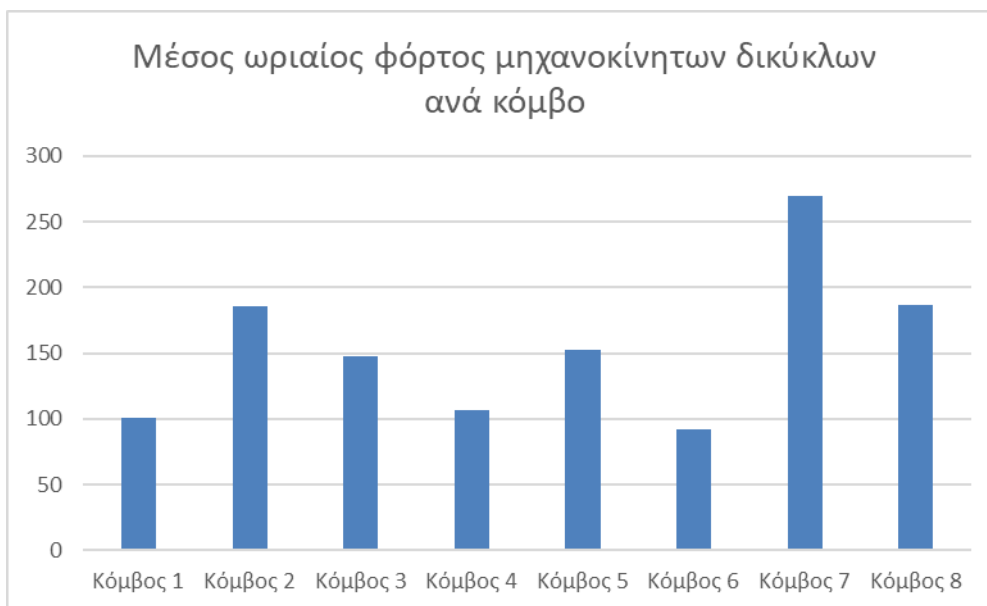
Σχετικά με το φόρτο των φορτηγών, ο υψηλότερος παρατηρείται στον κόμβο Κύπρου και Αθηνών (κόμβος 5) και ανέρχεται σε 47 οχ./ώρα. Ακολουθούν οι κόμβοι Βασιλικών και Θερμοπυλών (κόμβος 1) και Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3) με 37 οχ./ώρα και 32 οχ./ώρα αντίστοιχα. Ο χαμηλότερος φόρτος παρατηρείται στον κόμβο Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6) με μόνο 3 οχ./ώρα.



Εικόνα 52: Μέσος φόρτος λεωφορείων ανά κόμβο

Για τα λεωφορεία ο υψηλότερος μέσος φόρτος παρατηρείται στον κόμβο Σατωβριάνδου, Δροσοπούλου και Χατζοπούλου (κόμβος 8) με 28 οχ./ώρα και ακολουθεί ο κόμβος Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων (κόμβος 2) με 25 οχ./ώρα. Ο χαμηλότερος μέσος φόρτος λεωφορείων παρατηρείται στον κόμβο Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6), που αποτελεί και τον κόμβο με το χαμηλότερο φόρτο γενικότερα, και αντιστοιχεί σε 7 λεωφορεία την ώρα.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 53: Μέσος φόρτος μηχανοκίνητων δικύκλων ανά κόμβο

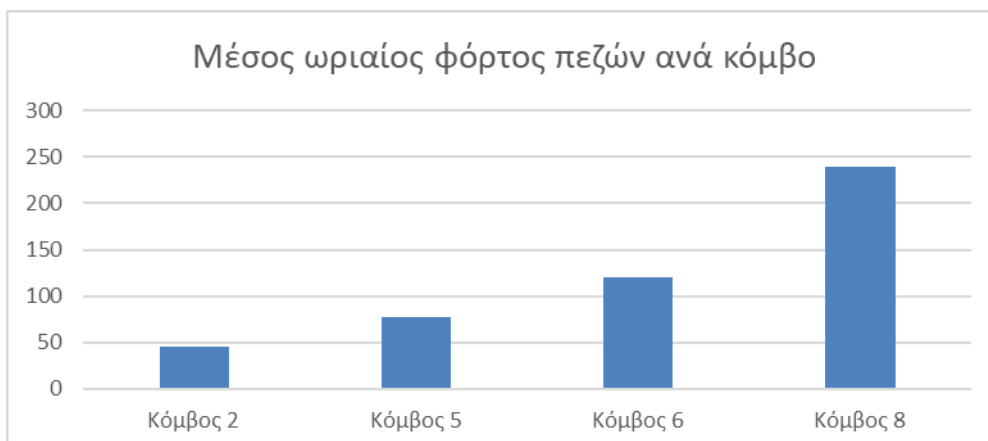
Όσον αφορά στα μηχανοκίνητα δίκυκλα ο υψηλότερος μέσος φόρτος ανέρχεται σε 270 δίκυκλα την ώρα και αντιστοιχεί στον κόμβο Λεωνίδου και Πανουριά (κόμβος 7). Επίσης παρατηρείται ότι ενώ ο κόμβος 3 εμφανίζει το δεύτερο υψηλότερο συνολικό φόρτο, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, ο μέσος φόρτος των δικύκλων είναι χαμηλότερος συγκριτικά με άλλους κόμβους με χαμηλότερο συνολικό φόρτο από αυτόν.



Εικόνα 54: Μέσος φόρτος ποδηλάτων ανά κόμβο

Για τα ποδήλατα, ο αριθμός των οχημάτων που παρατηρήθηκαν στους κόμβους ήταν αισθητά χαμηλότερος από των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς. Ο υψηλότερος μέσος φόρτος παρατηρείται για τον κόμβο Λεωνίδου και Πανουριά (κόμβος 7) και αντιστοιχεί σε 5 ποδήλατα την ώρα ενώ ακολουθούν οι κόμβοι Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3) και Κύπρου και Αθηνών (κόμβος 5) με 4 οχ./ώρα. Ο μέσος ωριαίος φόρτος ποδηλάτων για τον κόμβο Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων (κόμβος 2) προκύπτει μηδενικός.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 55: Μέσος φόρτος πεζών ανά κόμβο

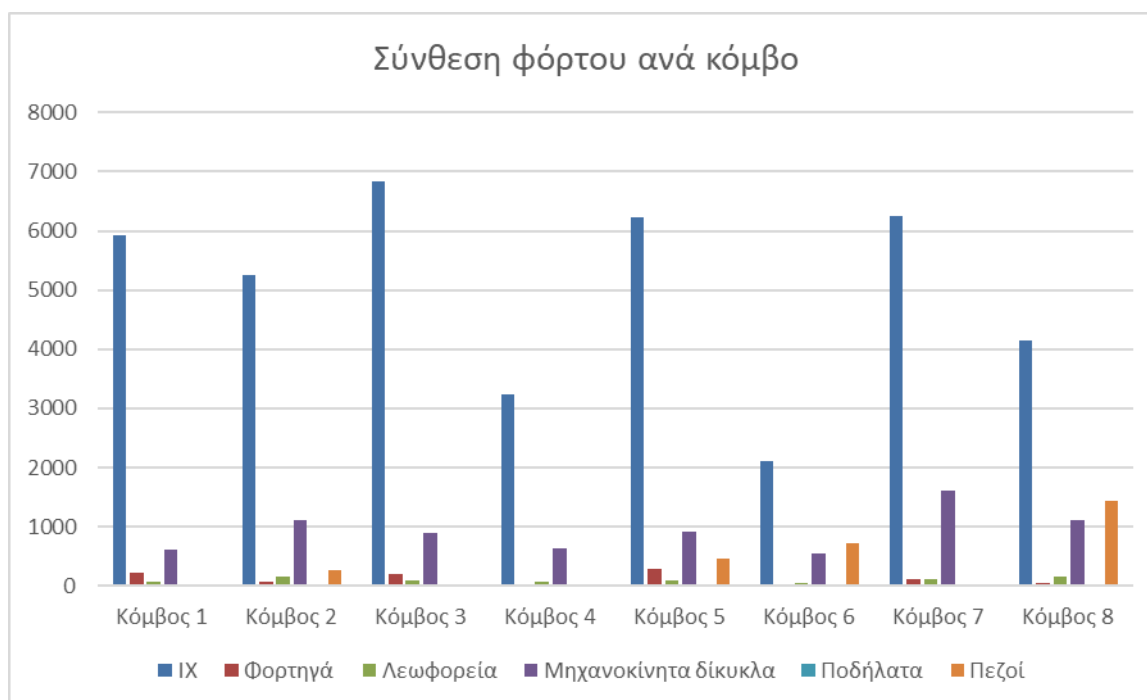
Καταγραφή των πεζών πραγματοποιήθηκε σε ορισμένους μόνο από τους 8 κόμβους στους οποίους έγιναν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων. Πιο συγκεκριμένα, οι κόμβοι αυτοί ήταν οι κόμβοι Παπαποστόλου, Όθωνος, Καποδιστρίου και Μυρμιδόνων (κόμβος 2), Κύπρου και Αθηνών (κόμβος 5), Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6) και Σατωβριάνδου, Δροσσοπούλου και Χατζοπούλου (κόμβος 8).

Ο υψηλότερος με διαφορά μέσος ωριαίος φόρτος πεζών παρατηρήθηκε στον κόμβο 8 και ανέρχεται σε 239 πεζούς την ώρα. Ακολουθεί ο κόμβος 6 με 121 πεζούς την ώρα, και κατόπιν οι κόμβοι 5 και 2 με 77 και 45 πεζούς την ώρα αντίστοιχα.

Σύνθεση φόρτου ανά κόμβο

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρατίθεται το πλήθος των οχημάτων ανά τύπο οχήματος για κάθε κόμβο, όπως προέκυψε από το σύνολο της περιόδου μετρήσεων σε καθέναν από αυτούς. Επίσης, για τους κόμβους στους οποίους πραγματοποιήθηκε και καταγραφή των πεζών, παρατίθεται και το πλήθος των πεζών.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 56: Σύνθεση φόρτου ανά κόμβο

Είναι εμφανές ότι την πλειοψηφία των οχημάτων σε όλους τους κόμβους αποτελούν τα ΙΧ ενώ η ύπαρξη ποδηλάτων είναι πολύ χαμηλή. Μεταξύ των υπόλοιπων τύπων οχήματος, περισσότερο ισχυρή είναι η παρουσία των μηχανοκίνητων δίκυκλων. Επίσης, παρατηρείται ότι στους κόμβους στους οποίους πραγματοποιήθηκε και καταγραφή πεζών (κόμβοι 2,5,6 και 8) η παρουσία πεζών είναι σημαντική. Ιδιαίτερα στους κόμβους 6 και 8 ο αριθμός των πεζών ξεπερνά ακόμη και το πλήθος των μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Στον πίνακα που ακολουθεί συνοψίζονται τα στοιχεία για το μέσο φόρτο ανά τύπο οχήματος αλλά και για τους πεζούς για το σύνολο των κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.

Πίνακας 12: Πίνακας καταμερισμού οχημάτων ανά κόμβο

Κόμβος	Σύνολο οχημάτων (veh/h)	ΙΧ (veh/h)	Φορτηγά (veh/h)	Λεωφορεία (veh/h)	Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (veh/h)	Ποδήλατα (veh/h)	Πεζοί (ped/h)
1	1140	989	37	11	101	3	
2	1095	874	10	25	185	0	45
3	1341	1141	32	16	148	4	
4	663	539	5	12	107	1	

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Κόμβος	Σύνολο οχημάτων (veh/h)	ΙΧ (veh/h)	Φορτηγά (veh/h)	Λεωφορεία (veh/h)	Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (veh/h)	Ποδήλατα (veh/h)	Πεζοί (ped/h)
5	1257	1038	47	15	153	4	77
6	456	353	3	7	92	1	121
7	1352	1041	18	18	270	5	
8	914	690	8	28	187	2	239

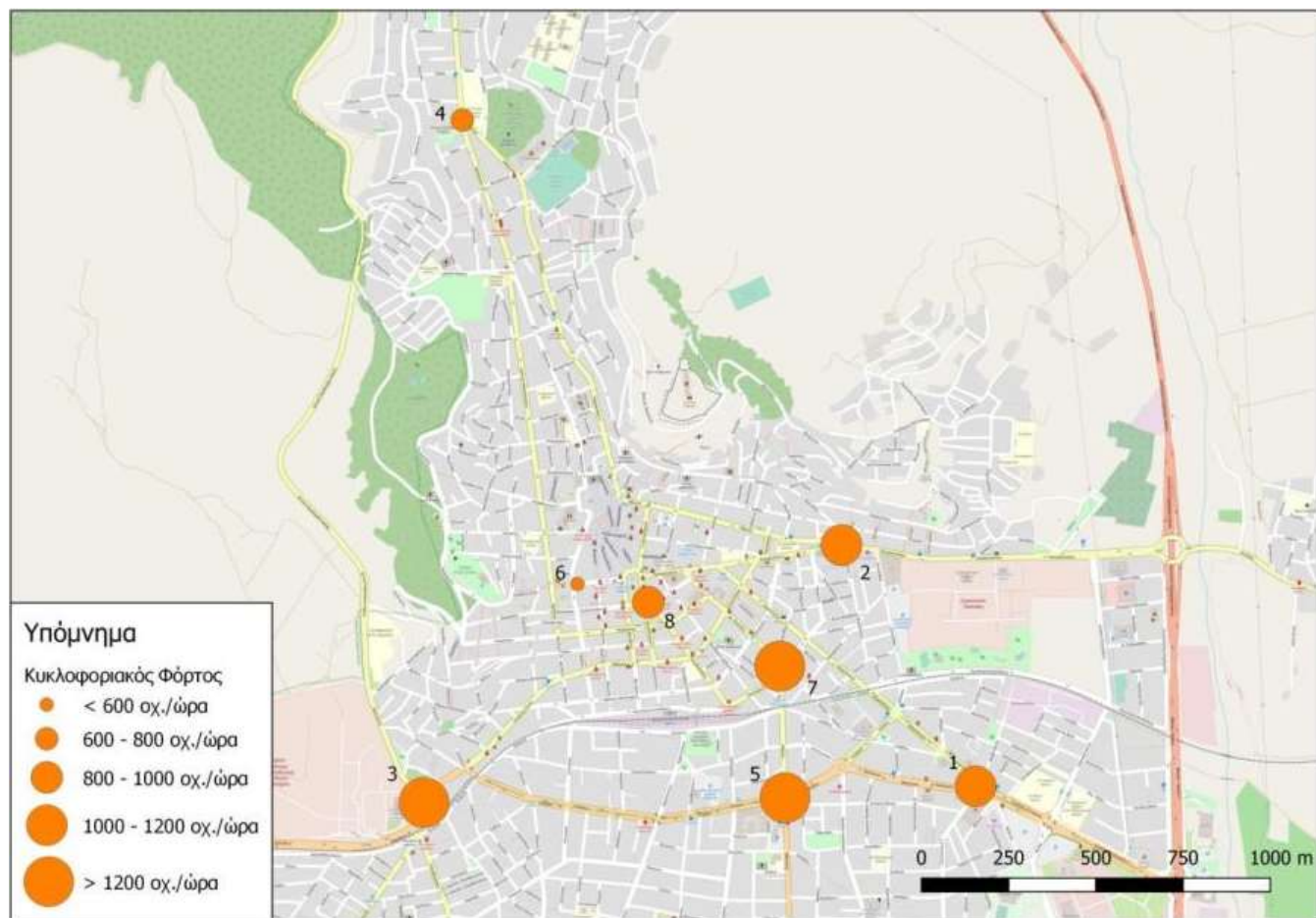
Και από το συγκεκριμένο πίνακα γίνεται εμφανές το γεγονός ότι η πλειοψηφία των οχημάτων που καταγράφηκαν σε όλους κόμβους ήταν ΙΧ ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών αποτελούσαν τα ποδήλατα. Ακόμη, παρατηρείται σημαντική παρουσία μηχανοκίνητων δικύκλων στους περισσότερους κόμβους και κυρίως στους κόμβους 6, 7 και 8 αναλογικά με τον συνολικό κυκλοφοριακό τους φόρτο, και επίσης συγκριτικά χαμηλή κυκλοφορία δικύκλων στους κόμβους 1 και 3. Επίσης, παρατηρείται ιδιαίτερα υψηλή κυκλοφορία λεωφορείων στον κόμβο 8, καθώς εμφανίζει υψηλότερο μέσο φόρτο λεωφορείων από κόμβους με αρκετά υψηλότερο συνολικό φόρτο από αυτόν. Όσον αφορά στην παρουσία πεζών στους κόμβους στους οποίους πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις, είναι φανερό ότι η κίνηση είναι σημαντική και ιδιαίτερα στους κόμβους 6 και 8 ο αριθμός των πεζών ξεπερνά ακόμη και το πλήθος των μηχανοκίνητων δικύκλων.

Συνολικός κυκλοφοριακός Φόρτος ανά κόμβο 2019

Στην εικόνα που ακολουθεί απεικονίζεται ο κυκλοφοριακός φόρτος για κάθε κόμβο στον οποίο πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις για την περιοχή της Λαμίας. Παράλληλα, διευκολύνεται η σύγκριση μεταξύ των κόμβων καθώς με μεγαλύτερο σύμβολο αναπαριστώνται οι κόμβοι με υψηλότερη κυκλοφορία και με μικρότερο εκείνοι με τη χαμηλότερη.

Παρατηρείται ότι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι εμφανίζονται στους κόμβους Λ. Καλυβίων και Αμπλιανίτη (κόμβος 3), Λεωνίδου και Πανουριά (κόμβος 7) και Κύπρου και Αθηνών (κόμβος 5) με περισσότερα από 1200 οχήματα την ώρα. Οι χαμηλότεροι μέσοι φόρτοι παρατηρούνται στους κόμβους Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου (κόμβος 6) και Υψηλάντου και Φλέμινγκ (κόμβος 4).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 57: Μέσοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κόμβο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Μετρήσεις έτους 2017

Το έτος 2017 πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών ροών στους εξής κόμβους:

1. Όθωνος και Αμαλίας
2. Όθωνος και Κολοκοτρώνη
3. Υψηλάντου και Καζούλη
4. Πλ. Πάρκου και Καποδιστρίου
5. Καποδιστρίου και Θερμοπυλών
6. Βενιζέλου και Πατρόκλου
7. Σατωβριάνδου και Παλαιολόγου
8. Θερμοπυλών και Παλαιολόγου
9. Αβέρωφ και Βενιζέλου

Οι μετρήσεις αυτές είχαν πραγματοποιηθεί για μία ώρα το πρωί, και συγκεκριμένα 11.00-12.00 και για μία ώρα το απόγευμα, 18.00-19.00. Οι τύποι οχημάτων που καταγράφονταν ήταν μόνο ΙΧ και φορτηγά.

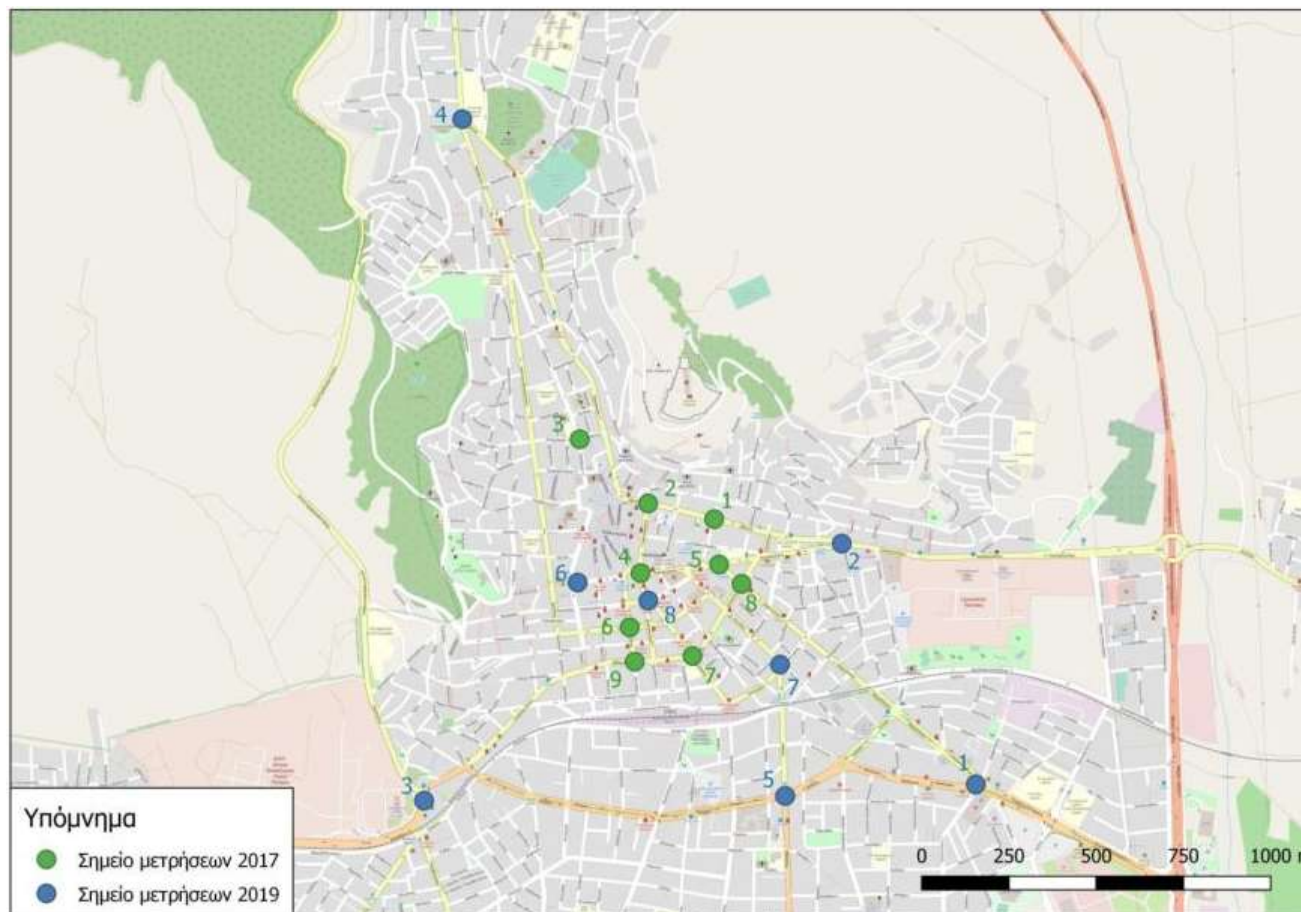
Πίνακας 13: Κατάλογος κόμβων όπου έγιναν μετρήσεις το 2017

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A/A	Όνομα οδού	Βασικά χαρακτηριστικά της οδού
1	Όθωνος και Αμαλίας	Δευτερεύον οδικό δίκτυο και Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Αναψυχή/Εστίαση
2	Όθωνος και Κολοκοτρώνη	Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο
3	Υψηλάντου και Καζούλη	Συλλεκτήριες οδοί και Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Εστίαση/Αναψυχή & Εκπαίδευση
4	Πλ. Πάρκου και Καποδιστρίου	Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Χώρος Πρασίνου - πλατεία
5	Καποδιστρίου και Θερμοπυλών	Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο και Υπηρεσίες
6	Βενιζέλου και Πατρόκλου	Συλλεκτήριες οδοί και Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο
7	Σατωβριάνδου και Παλαιολόγου	Δευτερεύον οδικό δίκτυο και Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο & Εκπαίδευση
8	Θερμοπυλών και Παλαιολόγου	Δευτερεύον οδικό δίκτυο Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο και Υπηρεσίες
9	Αβέρωφ και Βενιζέλου	Δευτερεύον οδικό δίκτυο & Τοπικές οδοί Γραμμή Λεωφορείου Εμπόριο

Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των συγκεκριμένων κόμβων στην περιοχή της Λαμίας καθώς επίσης παρατίθενται και οι θέσεις των κόμβων στους οποίους πραγματοποιήθηκαν οι πρόσφατες μετρήσεις (2019).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

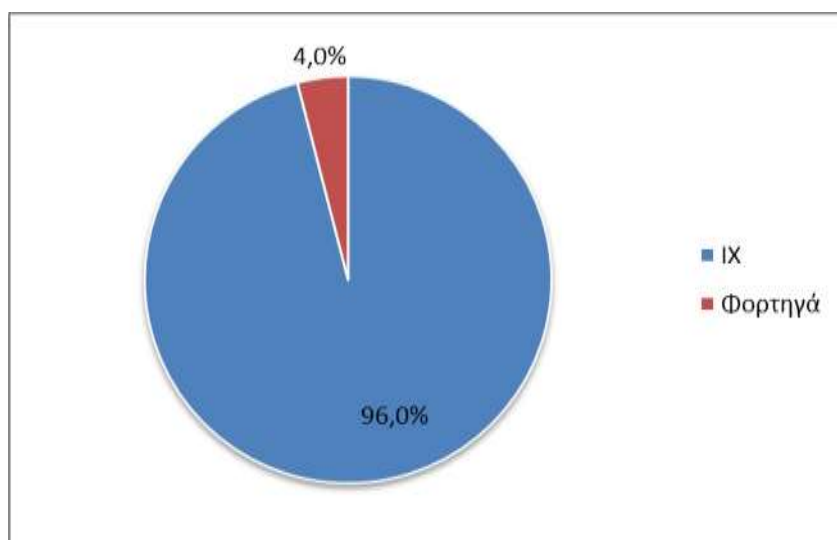


Εικόνα 58: Θέσεις μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων για τα έτη 2017 και 2019

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ποσοστά οχημάτων ΙΧ και φορτηγών 2017

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται ο καταμερισμός των οχημάτων που καταγράφηκαν στο σύνολο των κόμβων καθ' όλη τη διάρκεια των μετρήσεων πρωί και απόγευμα σε ΙΧ και φορτηγά. Όπως παρατηρείται, τα φορτηγά αποτελούν το 4% του συνόλου των οχημάτων που σημειώθηκαν στους παραπάνω κόμβους.

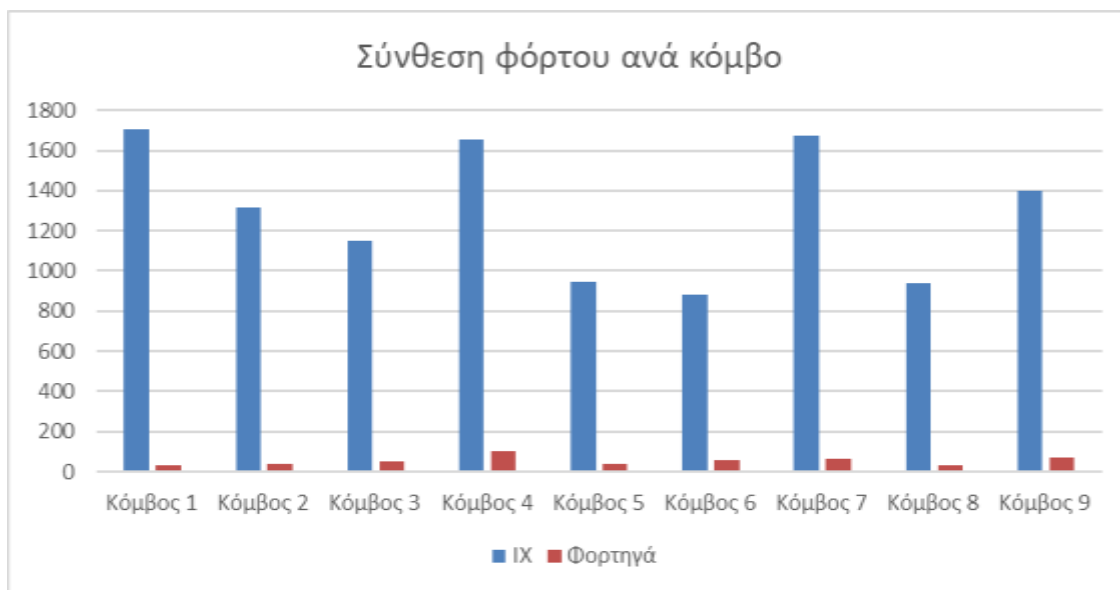


Εικόνα 59 Ποσοστά οχημάτων ΙΧ και φορτηγών

Σύνθεση φόρτου ανά κόμβο 2017

Επίσης, στο διάγραμμα που ακολουθεί μπορεί κανείς να εντοπίσει το πλήθος των ΙΧ και των φορτηγών σε κάθε κόμβο ξεχωριστά. Όπως παρατηρείται, οι κόμβοι με τους υψηλότερους φόρτους συνολικά είναι οι κόμβοι 1, 4 και 7, εκ των οποίων ο κόμβος 1 εμφανίζει πολύ χαμηλό πλήθος φορτηγών συγκριτικά με τους υπόλοιπους κόμβους, ενώ οι κόμβοι 4 και 7 εμφανίζουν υψηλό. Επίσης παρατηρείται ότι και στον κόμβο 6 το πλήθος των φορτηγών είναι αρκετά υψηλό συγκριτικά με το συνολικό του φόρτο.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

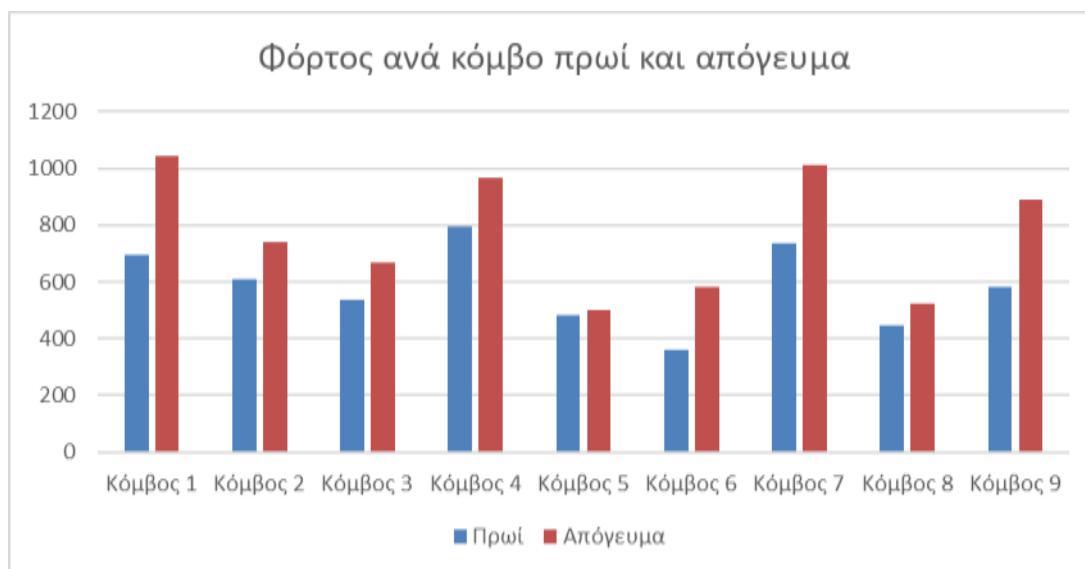


Εικόνα 60 Πλήθος ΙΧ και φορτηγών ανά κόμβο

Διαφοροποίηση φόρτου πρωί και απόγευμα 2017

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται το πλήθος των οχημάτων που καταγράφηκαν σε κάθε κόμβο κατά τις πρωινές μετρήσεις και κατά τις απογευματινές μετρήσεις.

Από το διάγραμμα αυτό γίνεται εμφανές το γεγονός ότι σε όλους τους κόμβους υψηλότερη κυκλοφορία παρατηρήθηκε κατά την απογευματινή περίοδο μετρήσεων. Επίσης, παρατηρείται ότι στους κόμβους 1, 7 και 9 η διαφορά μεταξύ του πρωινού και του απογευματινού φόρτου ήταν ιδιαίτερα σημαντική ενώ στον κόμβο 5 η διαφορά ήταν πολύ μικρή.

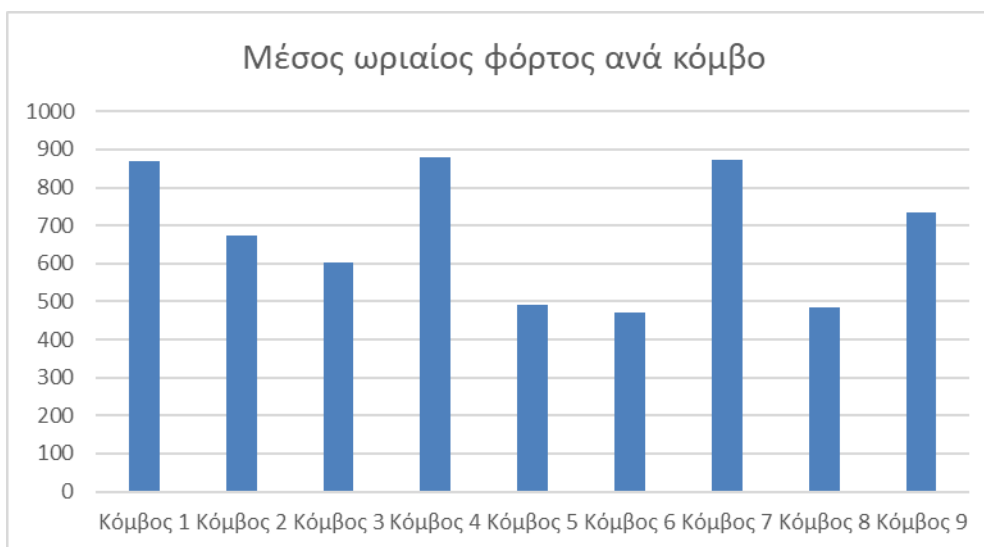


Εικόνα 61 Διαφοροποίηση φόρτου μεταξύ πρωινής, μεσημεριανής και απογευματινής περιόδου.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

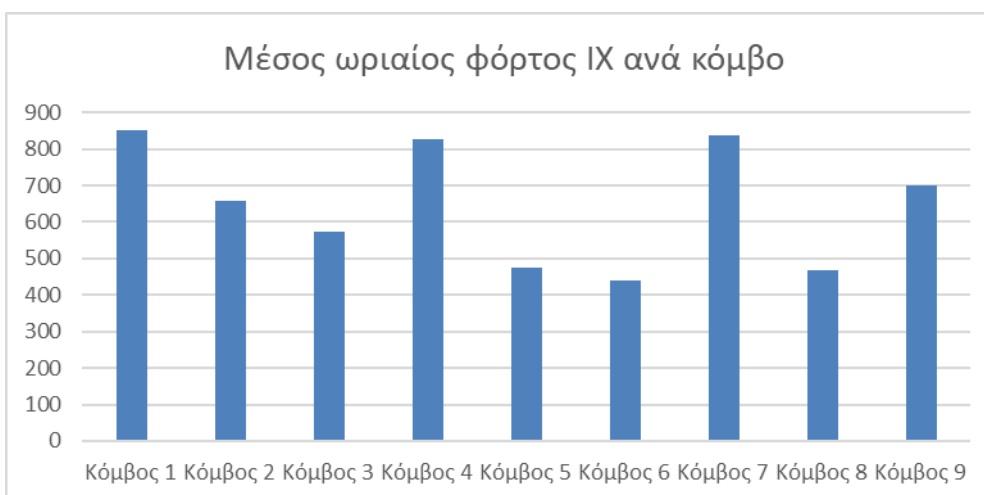
Μέσος ωριαίος φόρτος ανά κόμβο 2017

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται ο μέσος ωριαίος φόρτος για το σύνολο των οχημάτων αλλά και για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά σε καθέναν από τους 9 κόμβους της περιοχής μελέτης που αναφέρθηκαν προηγουμένως.



Εικόνα 62 Μέσος φόρτος ανά κόμβο

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι εμφανίζονται στους κόμβους Όθωνος και Αμαλίας (κόμβος 1), Πλ. Πάρκου και Καποδιστρίου (κόμβος 4) και Σατωβριάνδου και Παλαιολόγου (κόμβος 7), στους οποίους παρατηρούνται περισσότερα από 850 οχ./ώρα, ενώ ο χαμηλότερος φόρτος εμφανίζεται στον κόμβο Βενιζέλου και Πατρόκλου (κόμβος 6) με 470 οχ./ώρα.



Εικόνα 63 Μέσος φόρτος ΙΧ ανά κόμβο

Παρόμοια εικόνα παρατηρείται και για το φόρτο των ΙΧ καθώς αποτελεί το μέσο που χρησιμοποιούν κατά πλειοψηφία οι χρήστες των κόμβων. Ο υψηλότερος μέσος φόρτος των ΙΧ παρατηρείται στον

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

κόμβο Όθωνος και Αμαλίας (κόμβος 1) και ανέρχεται σε 853 οχ./ώρα ενώ ο χαμηλότερος στον κόμβο Βενιζέλου και Πατρόκλου (κόμβος 6) με 441 οχ./ώρα



Εικόνα 64 Μέσος φόρτος φορτηγών ανά κόμβο

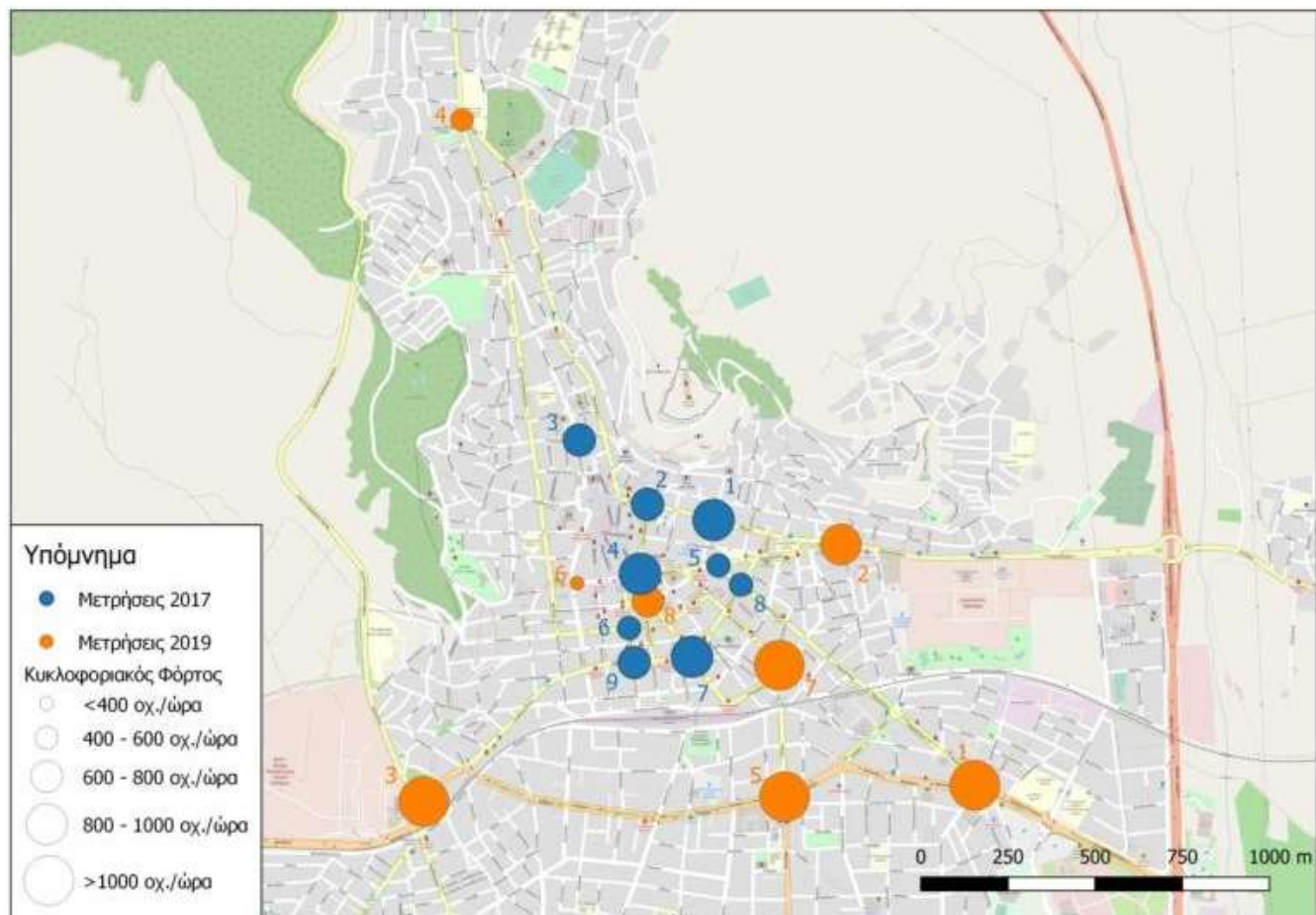
Σχετικά με το φόρτο των φορτηγών, ο υψηλότερος με διαφορά παρατηρείται στον κόμβο Πλ. Πάρκου και Καποδιστρίου (κόμβος 4) και ανέρχεται σε 52 οχ./ώρα ενώ ο χαμηλότερος εμφανίζεται στον κόμβο Θερμοπυλών και Παλαιολόγου (κόμβος 8) με 15 οχ./ώρα. Επίσης, παρατηρείται ότι ο κόμβος Βενιζέλου και Πατρόκλου (κόμβος 6), ο οποίος αποτελεί τον κόμβο με τον χαμηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο συνολικά, εμφανίζει αρκετά υψηλό μέσο φόρτο φορτηγών, και συγκεκριμένα 30 οχ./ώρα.

Κυκλοφοριακός Φόρτος ανά κόμβο

Στην εικόνα που ακολουθεί απεικονίζεται ο κυκλοφοριακός φόρτος για κάθε κόμβο στον οποίο είχαν πραγματοποιηθεί μετρήσεις στην περιοχή της Λαμίας το έτος 2017. Επίσης, προκειμένου να είναι δυνατή η σύγκριση των μετρήσεων των δύο διαφορετικών ετών, απεικονίζεται και ο κυκλοφοριακός φόρτος που αφορά μόνο στα ΙΧ και τα φορτηγά για τους κόμβους που μετρήθηκαν το έτος 2019. Με μεγαλύτερο σύμβολο αναπαριστώνται οι κόμβοι με υψηλότερη κυκλοφορία και με μικρότερο εκείνοι με τη χαμηλότερη.

Παρατηρείται ότι από τους κόμβους που μετρήθηκαν το έτος 2017, υψηλότερο φόρτο εμφανίζουν οι κόμβοι 1, 4 και 7, οι οποίοι ανήκουν στην κατηγορία 800-1000 οχ./ώρα ενώ από τους κόμβους που μετρήθηκαν το έτος 2019 οι υψηλότεροι φόρτοι, οι οποίοι αντιστοιχούν στους κόμβους 1, 3, 5 και 7, ξεπερνούν τα 1000 οχ./ώρα. Όσον αφορά στους κόμβους με τη χαμηλότερη κυκλοφορία, παρατηρείται ότι ο κόμβος 6 του έτους 2019 εμφανίζει κυκλοφοριακό φόρτο μικρότερο από 400 οχ./ώρα, ενώ από τους κόμβους που μετρήθηκαν το έτος 2017 οι χαμηλότεροι φόρτοι που εμφανίζονται ανήκουν στην κατηγορία 400-600 οχ./ώρα.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 65: Μέσοι ωριαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά κόμβο (για ΙΧ και Φορτηγά) για τα έτη 2017 & 2019

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A.11 Τροχαία Συμβάντα

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων από στοιχεία της Τροχαίας Λαμίας. Τα δεδομένα αυτά αφορούν την περίοδο από το έτος 2016 μέχρι και τις 15 Ιουνίου του 2019. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο· συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων. Παράλληλα, στη γεω-βάση δεδομένων διατηρήθηκαν μόνο τα τροχαία συμβάντα που πραγματοποιήθηκαν εντός της περιοχής παρέμβασης. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η θέση των συγκρούσεων στους υπεραστικούς άξονες δεν είναι το ίδιο ακριβής σε σχέση με τους αστικούς άξονες, καθώς στηρίζεται στη χιλιομετρική θέση του συμβάντος, όπως αυτή δόθηκε από τον αστυνομικό που κατέγραψε το συμβάν. Στη γεω-βάση δεδομένων υπάρχουν μόνο τα τροχαία συμβάντα που υπήρξαν τραυματισμοί και όχι αυτά στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές. Άλλωστε, η Αστυνομία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων (μη σοβαρών) περιπτώσεων.

Στη Δ.Ε Λαμίας κατά μέσο όρο καταγράφονται 44,53 τροχαία συμβάντα ανά έτος. Στο σύνολο, τα 17 από τα 154 συμβάντα είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρούς τραυματισμούς. Κατά μέσο όρο, ο ρυθμός εμφάνισης τροχαίων με τουλάχιστον ένα νεκρό είναι 1,45 το χρόνο. Μεγαλύτερος αριθμός σοβαρών συμβάντων παρατηρήθηκε κατά το έτος 2017 με 51 συμβάντα. Το 2019, μέχρι τα μέσα του Ιουνίου, έχουν καταγραφεί 17 τροχαία, εκ των οποίων το 1 είχε σοβαρό τραυματισμό και ακόμα δεν υπάρχει νεκρός. Ο αναλυτικός Πίνακας παρακάτω δίνει τα στοιχεία, τα οποία περιγράφηκαν πριν. Επίσης, στους επόμενους τέσσερις χάρτες παρουσιάζονται οι θέσεις των τροχαίων συμβάντων ανά έτος.

Πίνακας 14: Αναλυτικός πίνακας τροχαίων συμβάντων στην περιοχή παρέμβασης.

Έτος	Συνολικός αριθμός συμβάντων	Συμβάντα με ελαφρούς τραυματισμούς	Συμβάντα με σοβαρούς τραυματισμούς	Θανατηφόρα συμβάντα	Μέσος
2016	41	35	4	2	
2017	51	47	3	1	
2018	45	39	4	2	
2019 (από 1/1 μέχρι 15/6)	17	16	1	0	
Σύνολο	154	137	12	5	
Μέσος όρος (συμβάντα/έτος)	44.53	39.61	3.47	1.45	

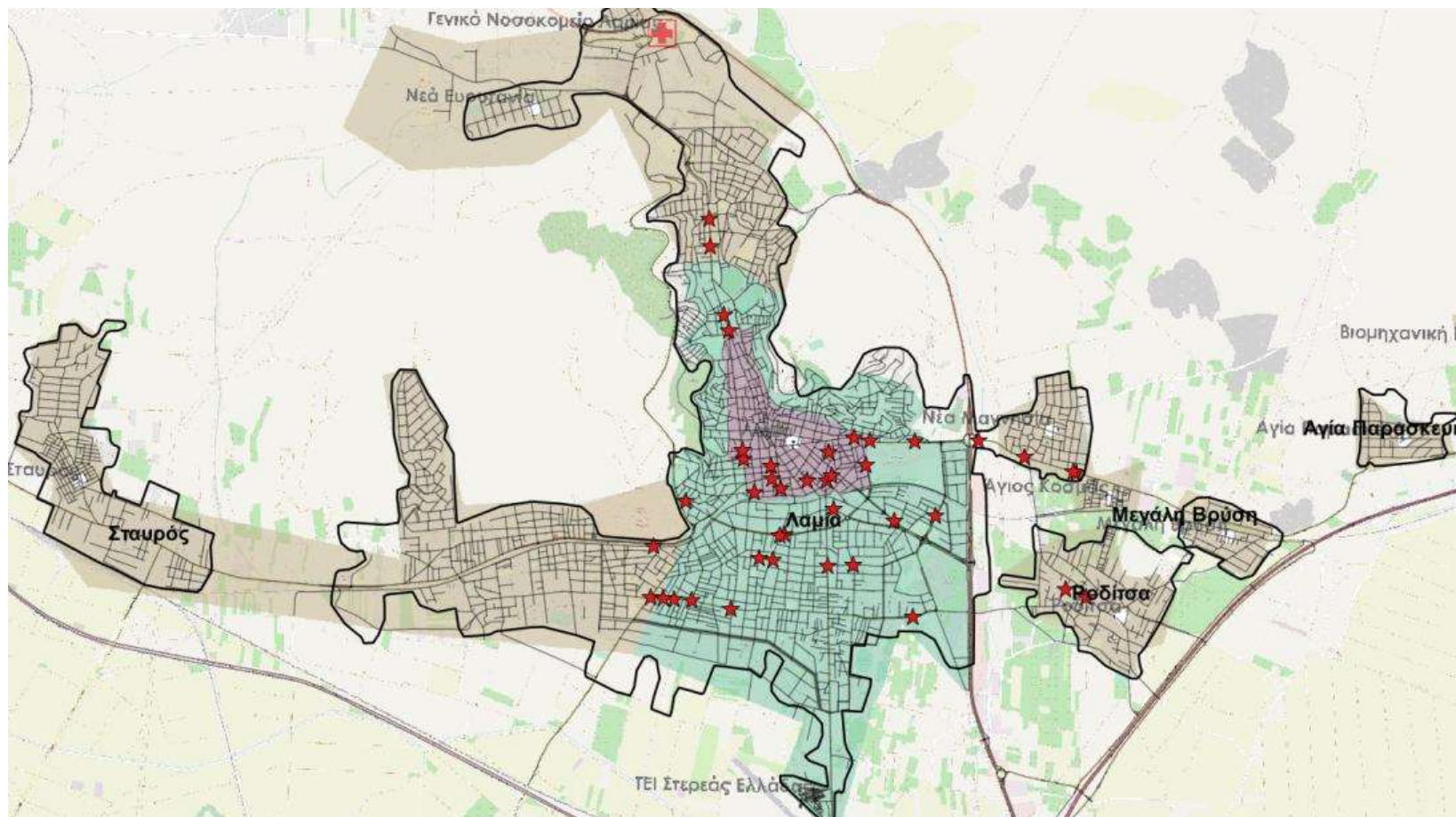
Αξιοποιώντας τα δεδομένα των τροχαίων συμβάντων, εκτελέστηκε ανάλυση μαύρης κηλίδας (black spot analysis), προκειμένου να βρεθούν τα σημεία στα οποία συγκεντρώνονται τα περισσότερα ατυχήματα. Σύμφωνα με αυτή τη μέθοδο, η κηλίδα γίνεται περισσότερο σκουρόχρωμη είτε σε σημείο/περιοχή που έχουν παρουσιαστεί πολλά συμβάντα είτε στα σημεία/περιοχές με θανατηφόρα

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

συμβάντα. Με άλλα λόγια, τα τροχαία με σοβαρές συνέπειες (νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο) έχουν διαφορετικό στατιστικό βάρος σε σχέση με τα συμβάντα με ελαφρούς τραυματισμούς.

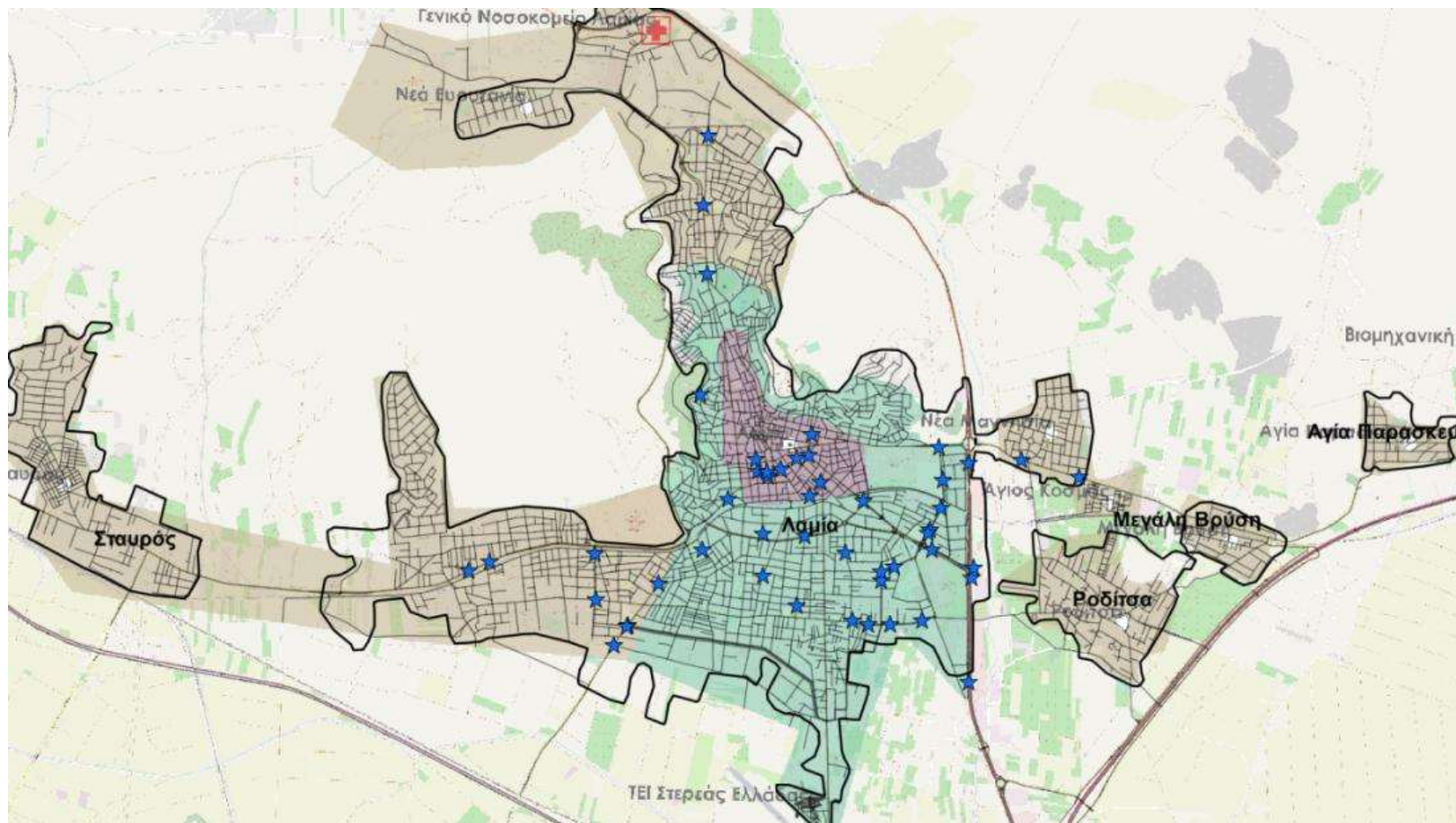
Αν εξεταστεί το σύνολο της περιοχής παρέμβασης τότε παρατηρείται ότι σε δρόμους του κέντρου της Λαμίας παρουσιάζεται μεγαλύτερη συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων. Στους οικισμούς Σταυρό, Μεγάλη Βρύση και Αγία Παρασκευή δεν έχουν εμφανιστεί σοβαρά συμβάντα. Αρκετά τροχαία εμφανίζονται στη Λεωφ. Στυλίδος στο τμήμα που περνά από τον οικισμό Νέα Μαγνησία. Στην οδό Ελύτη επίσης έχουν παρουσιαστεί τροχαία συμβάντα, κυρίως όμως κατά το έτος 2017, όπως βλέπουμε και στους αντίστοιχους Χάρτες. Ένας ιδιαίτερα προβληματικός δρόμος φαίνεται να είναι η οδός Ναυπάκτου και στη συνέχεια της η οδός Μητροπολίτου Δαμάσκηνου. Στο κέντρο της Λαμίας, η οδός Πανουργιά συγκεντρώνει αρκετά ατυχήματα τα τελευταία χρόνια, όπως και οι οδοί Πατρόκλου και Βενιζέλου. Οι κόμβοι Πηλίου-Αμφικτυόνων και Πηλίου-Αθηνών-Αγράφων χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερα επικίνδυνοι. Διαπιστώνεται ότι οι μαύρες κηλίδες συγκεντρώνονται σε κεντρικές οδούς με υψηλούς φόρτους όπου οι διασταυρώσεις των κυκλοφοριακών τους κινήσεων δεν προστατεύονται από φωτεινούς σηματοδότες.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



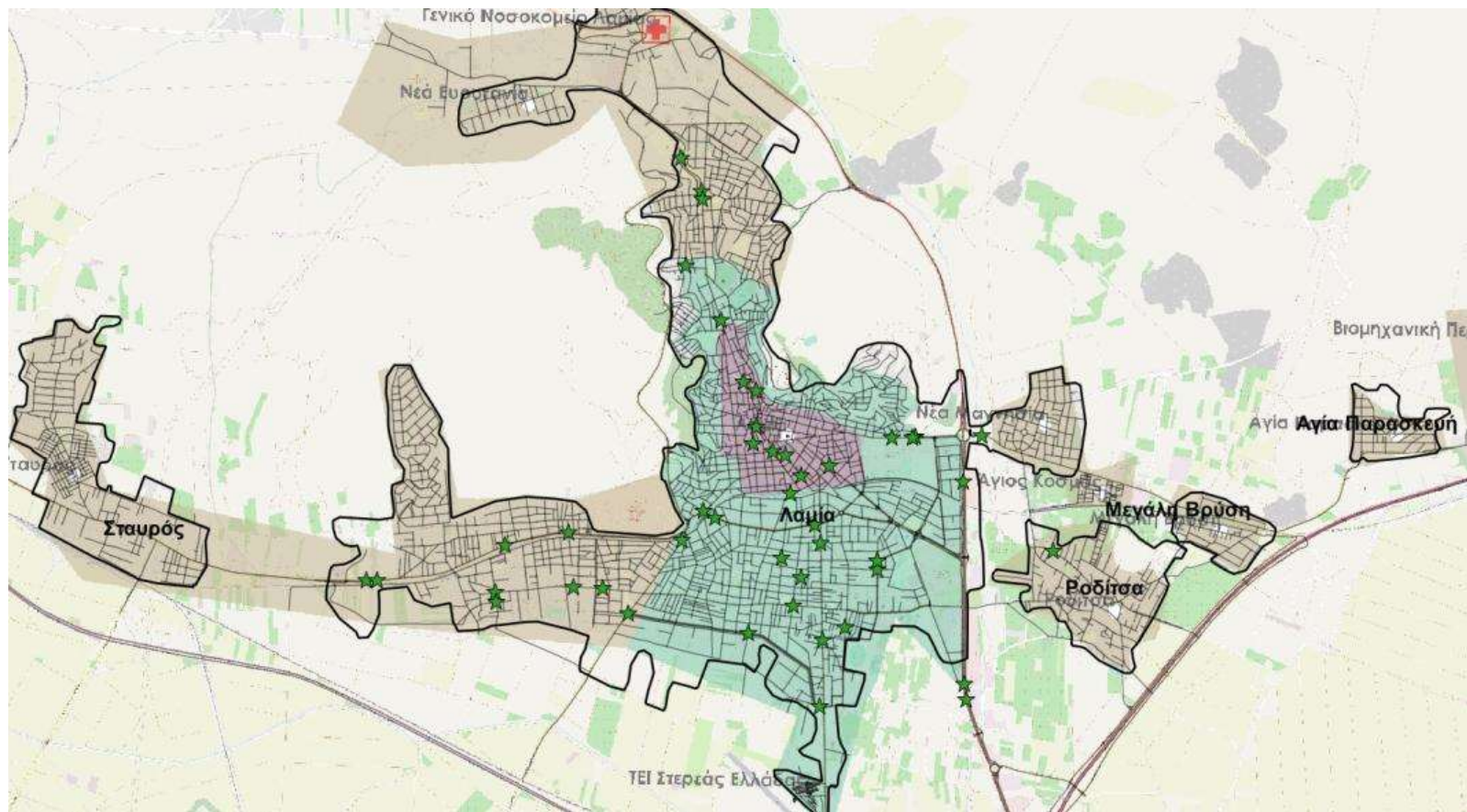
Εικόνα 66: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2016

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



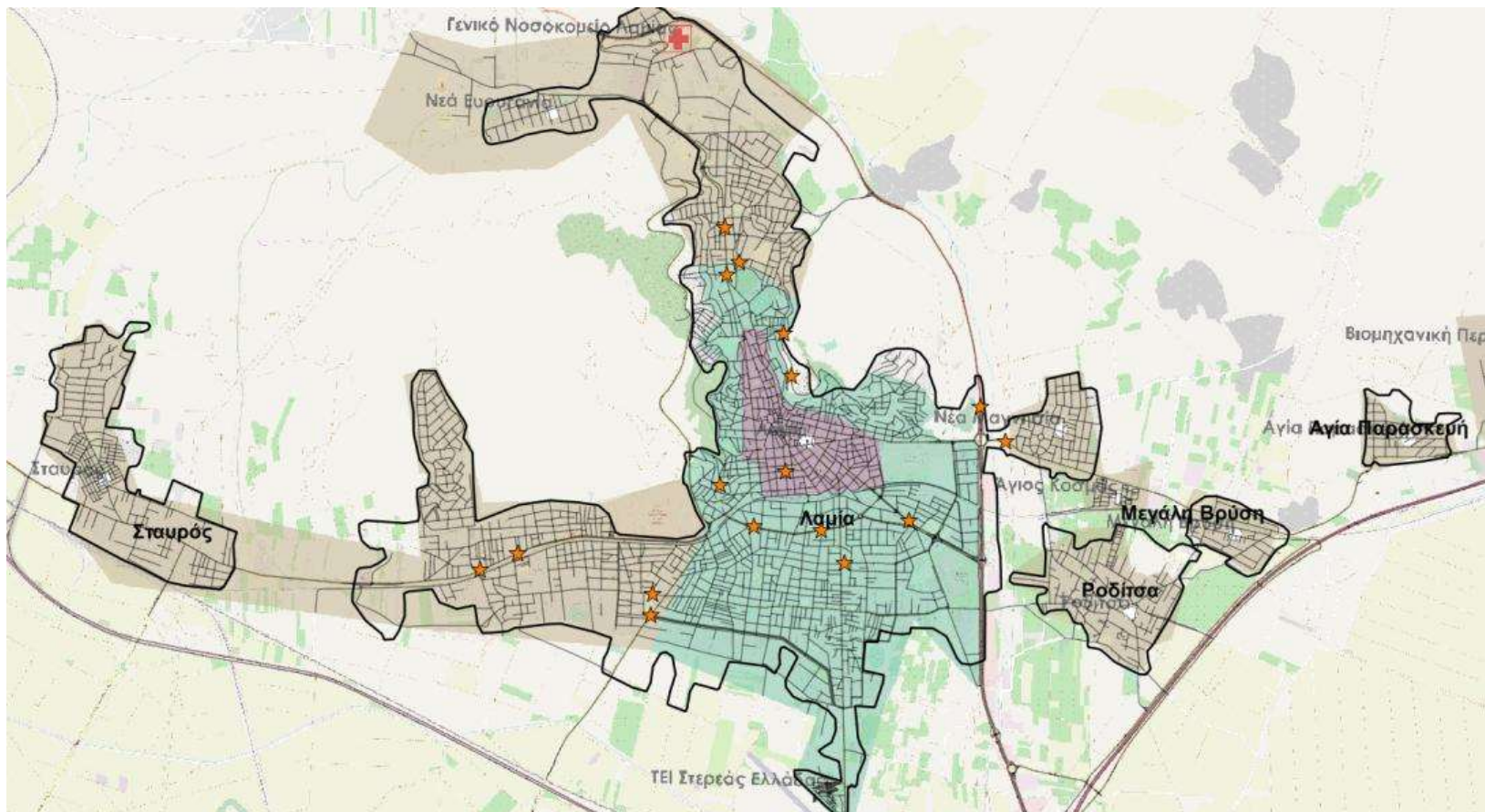
Εικόνα 67: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2017

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



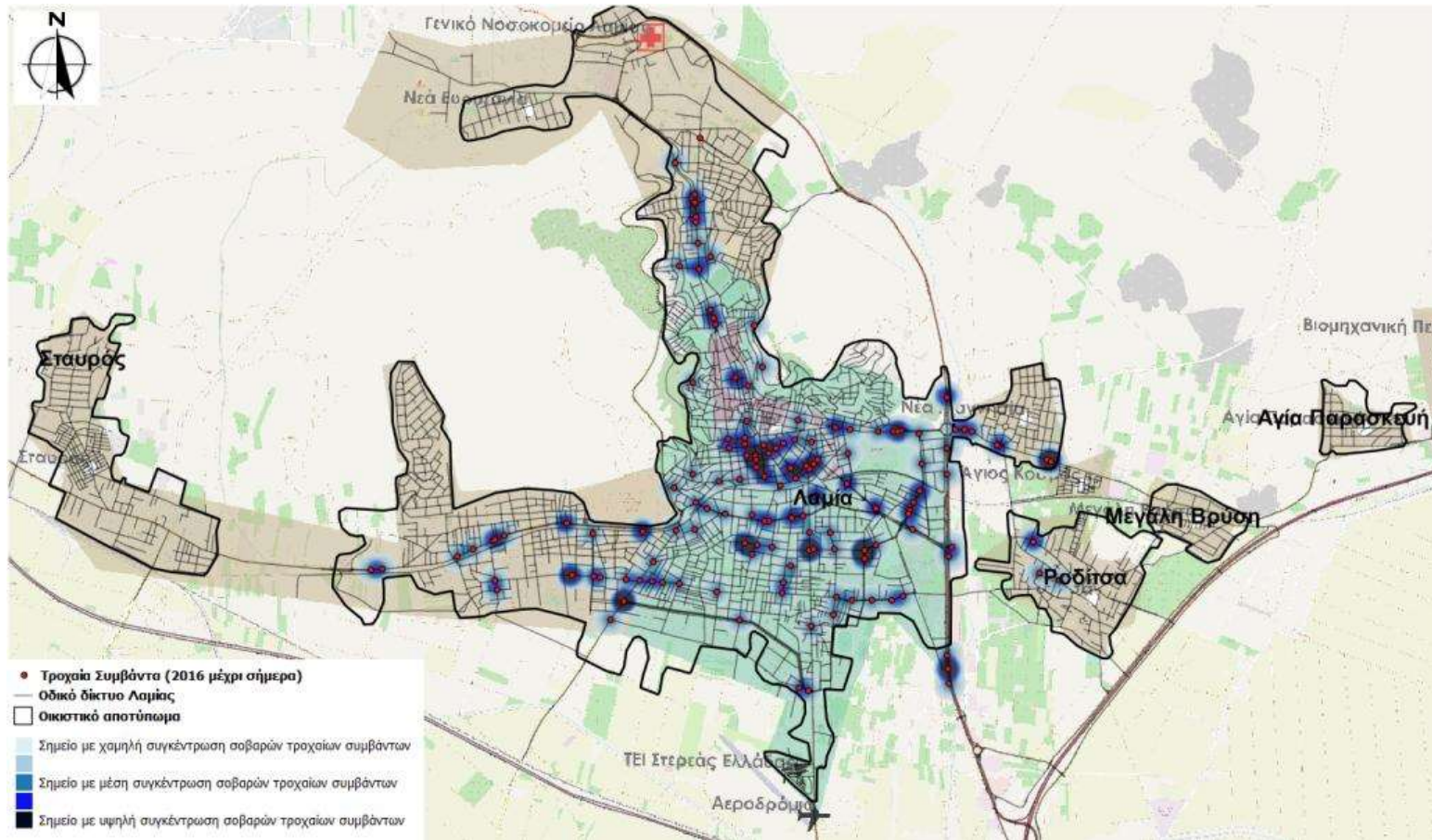
Εικόνα 68: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2018

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



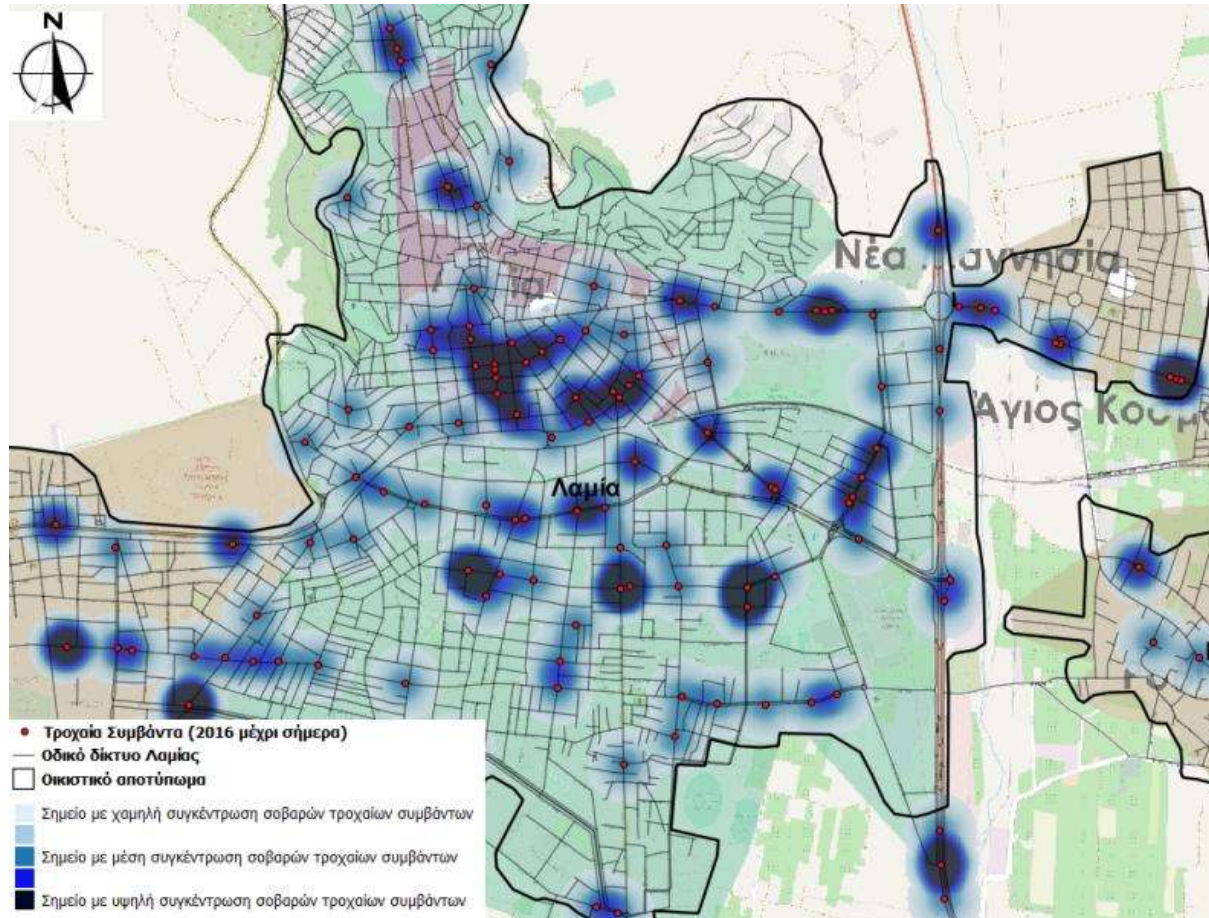
Εικόνα 69: Θέσεις τροχαίων συμβάντων εντός της περιοχής παρέμβασης το 2019 (μέχρι 15/6)

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 70: Ανάλυση μαύρης κηλίδας για το σύνολο της περιοχής παρέμβασης.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 71: Ανάλυση μαύρης κηλίδας για το κέντρο της πόλης της Λαμίας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Κατά την κατανομή των τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης που ενεπλάκη σε αυτά, παρατηρείται ότι από τα συνολικά 154 συμβάντα, στα 106 το αυτοκίνητο ήταν ένα από τα εμπλεκόμενα μέσα. Επίσης, στα 79 από τα 154 τροχαία, ένας από τους δυο εμπλεκόμενους ήταν αναβάτης μηχανοκίνητου δίκυκλου. Ο μέσος όρος των συγκρούσεων το χρόνο στα μηχανοκίνητα δίκυκλα είναι ιδιαίτερα υψηλός, αν ληφθεί υπόψη ότι αυτά αποτελούν μόνο το 15,1% του κυκλοφοριακού φόρτου, σύμφωνα με τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στη Λαμία. Κάθε χρόνο, περίπου 7 πεζοί τραυματίζονται ή χάνουν τη ζωή του από σύγκρουση με μηχανοκίνητο όχημα. Ο ίδιος δείκτης για του ποδηλάτες είναι ίσος με 0.58. Αυτό δεν αποδεικνύει ότι η Λαμία είναι μια ασφαλής πόλη για το ποδήλατο, καθώς θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι ποδηλάτες αποτελούν το 0,2% των συνολικών μετακινούμενων.

Πίνακας 15: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης

Έτος	ΙΧ	Τραίνο	Φορτηγό	Λεωφορείο	Μηχ. Δίκυκλο	Ποδήλατο	Πεζός
2016	32	1	5	0	24	0	5
2017	34	0	5	0	19	1	7
2018	26	1	9	1	26	0	10
2019 (έως 15/6)	14	0	5	0	10	1	2
Σύνολο	106	2	24	1	79	2	24
Μέσος όρος (συμβάντα/έτος)	30.65	0.58	6.94	0.29	22.84	0.58	6.94

Στη Δ.Ε Λαμίας, κατά μέσο όρο εμφανίζονται περισσότερα τροχαία συμβάντα κατά τους μήνες του Φθινοπώρου και της Άνοιξης. Από τα 154 συμβάντα μόνο τα 34 εμφανίστηκαν κατά τους θερινούς μήνες από το 2016 μέχρι σήμερα. Πιθανότατα τα νούμερα αυτά να είναι ανάλογα και με τη κινητικότητα που υπάρχει στην πόλη της Λαμίας ανά μήνα. Άλλωστε, η πόλη της Λαμίας δεν αποτελεί έναν καλοκαιρινό τουριστικό προορισμό όπως άλλες παραθαλάσσιες επαρχιακές πόλεις, στις οποίες εμφανίζεται ραγδαία αύξηση των σοβαρών τροχαίων κατά τους θερινούς μήνες.

Πίνακας 16: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή

Έτος	Χειμώνας	Άνοιξη	Καλοκαίρι	Φθινόπωρο
2016	9	13	8	11
2017	10	13	12	16
2018	11	11	10	13
2019 (έως 15/6)	3	10	4	
Σύνολο	33	47	34	40
Μέσος όρος (συμβάντα/εποχή)	9.00	11.75	10.74	13.33

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

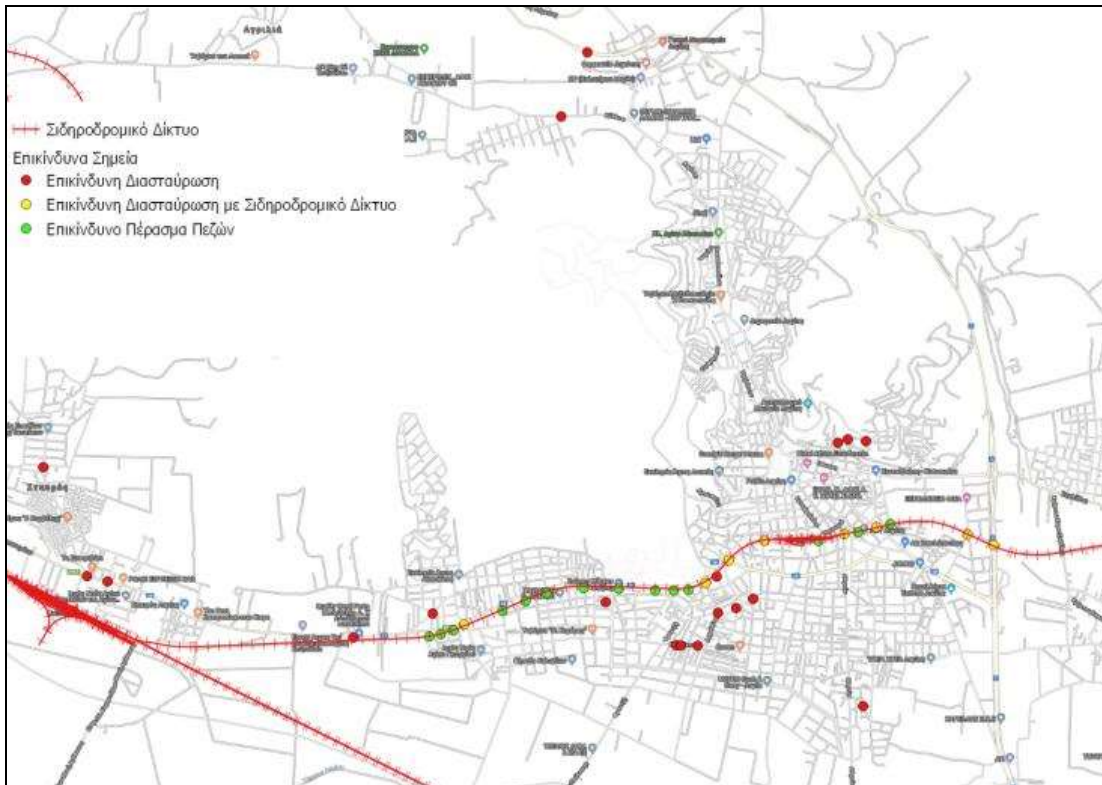
Προσδιορισμός επικίνδυνων σημείων βάση γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών των οδών

Στο σύνολο του Δήμο Λαμιέων παρατηρείται μια πλειάδα επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο τόσο για τους ίδιους τους οδηγούς, όσο και για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα εντοπίζεται στα σημεία συμβολής του αστικού οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο λειτουργεί και ως φράγμα για την περιοχή μελέτης, καθώς διέρχεται μέσα από αυτή και διακόπτει την συνέχειά της. Επιπλέον, εξετάστηκαν και εντοπίστηκαν οι επικίνδυνες διασταυρώσεις που αναφέρονται κυρίως σε διασταυρώσεις οδών υπό γωνία (πολύ οξεία ή πολύ αμβλεία) ή σε διασταυρώσεις πολλών διαφορετικών οδών (αδιαμόρφωτοι κόμβοι), χωρίς να υπάρχει κατάλληλη σήμανση ή φωτεινή σηματοδότηση ή καθρέφτης ώστε να βλέπουν οι οδηγοί τους διερχόμενους στις διασταυρώσεις. Η πρώτη κατηγορία διασταυρώσεων παρεμποδίζει σημαντικά την ορατότητα των οδηγών (αυτών που δεν έχουν προτεραιότητα) και πολλές φορές αποτελούν την αιτία τροχαίων συμβάντων μέσα στην πόλη. Η δεύτερη κατηγορία μπορεί να προκαλέσει τεράστια σύγχυση και άγχος στους οδηγούς, καθώς ο σχεδιασμός των εν λόγω διασταυρώσεων όχι μόνο δεν διευκολύνει το έργο τους, αλλά αντίθετα το καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο.

Σημειώνεται ότι όλα τα δεδομένα συλλέχθηκαν από επιτόπια έρευνα, από ανάλυση της γεωμετρίας του οδικού δικτύου, καθώς και μέσα από την ανάλυση δορυφορικών εικόνων (Google Earth), αλλά και από τις ορθοφωτογραφίες που παρέχει η ιστοσελίδα του Κτηματολογίου.

Στον Χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται τα κυριότερα επικίνδυνα σημεία σε όλη την έκταση του Δήμου Λαμιέων. Πρόκειται για σημεία συμβολής του οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο (αφύλακτες διαβάσεις ή εντοπισμός πολλών παραβάσεων από τους οδηγούς), σημεία όπου η φωτεινή σηματοδότηση είναι ελλιπής ή ανύπαρκτη, σημεία επικίνδυνων διασταυρώσεων δρόμων, κ.λπ.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 72: Χάρτης με τα επικίνδυνα Σημεία Οδικού Δικτύου Δήμου Λαμίων

Τα κύρια επικίνδυνα σημεία που εντοπίστηκαν στο οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης είναι 41 και μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις ευρείες κατηγορίες (παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον χάρτη Χ11). Η πρώτη κατηγορία αφορά σε επικίνδυνες διασταυρώσεις, η δεύτερη σε επικίνδυνες συμβολές του οδικού δικτύου και το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ η τρίτη κατηγορία αναφέρεται σε επικίνδυνα περάσματα πεζών. Στο σύνολο των 41 σημείων, τα σημεία των επικίνδυνων διασταυρώσεων κυριαρχούν (19 σημεία - με ποσοστό 46%), ακολουθούν οι επικίνδυνες διασταυρώσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο με ποσοστό 34% (14 σημεία) και τέλος έπονται τα επικίνδυνα περάσματα πεζών με ποσοστό 20% (8 σημεία).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Συσχέτιση Τροχαίων συμβάντων με τους καταγεγραμμένους κυκλοφοριακούς φόρτους

Έχοντας ως δεδομένα τα τροχαία συμβάντα στην πόλη της Λαμίας αλλά και τα δεδομένα για τις κυκλοφοριακές ροές μπορεί να εξαχθεί ένα συμπέρασμα για το κατά πόσο ο κυκλοφοριακός φόρτος επηρεάζει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας. Σημειώθηκαν σε ακτίνα 250μ από κάθε κόμβο που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις τα τροχαία συμβάντα, με τραυματίες και νεκρούς για τα έτη 2016-2018

Πίνακας 17: Συσχέτιση τροχαίων με καταγεγραμμένους φόρτους

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/h	φορτηγά veh/h	Λεωφορεία veh/h	Μηχανοκίνητα δίκυκλα veh/h	Ποδήλατα veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ
1 – 2019	1140	989	37	11	101	3		3 καταγεγραμμένα συμβάντα: 2 το 2016 και 1 το 2017 - συνολικά 3 ελαφρά τραυματίες - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ οχήματα και μηχανοκίνητο δίκυκλο
2 – 2019	1095	874	10	25	185	0	45	4 καταγεγραμμένα συμβάντα: 4 τροχαία το 2016 - 1 αφορούσε σοβαρό τραυματισμό πεζού, 1 ελαφρύ τραυματισμό πεζού και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ, μηχανοκίνητα δίκυκλα και πεζοί
3 – 2019	1341	1141	32	16	148	4		5 καταγεγραμμένα συμβάντα: 1 το 2016, 1 το 2017 και 3 το 2018 - 1αφορούσε ελαφρύ τραυματισμό ποδηλάτη, 3 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και 1 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ, μοτοσυκλέτες, πεζοί και ποδήλατο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/ h	φορτηγ ά veh/h	Λεωφορεί α veh/h	Μηχανοκίνητ α δίκυκλα veh/h	Ποδήλατ α veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ
4 – 2019	663	539	5	12	107	1	N/A	5 καταγεγραμμένα συμβάντα: 3 το 2016, 1 το 2017 και 1 το 2018: 1 αφορούσε ελαφρύ τραυματισμό ποδηλάτη, 1 ελαφρύ τραυματισμό πεζού και 3 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, ποδήλατο, μοτοσυκλέτες, ΙΧ και φορτηγό
6 – 2019	1257	1038	47	15	153	4	77	6 καταγεγραμμένα συμβάντα: 2 το 2016, 2 το 2017 και 2 το 2018: 1 συμβάν αφορούσε σοβαρό τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας, 4 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και 1 οδηγό ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ, μοτοσυκλέτες και φορτηγό
7 – 2019	456	353	3	7	92	1	121	11 καταγεγραμμένα συμβάντα: 4 το 2016, 4 το 2017 και 3 το 2018 - 4 αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 4 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, μοτοσυκλέτες, ΙΧ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/h	φορτηγά veh/h	Λεωφορεία veh/h	Μηχανοκίνητα δίκυκλα veh/h	Ποδήλατα veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ και φορτηγό
8 – 2019	1352	1041	18	18	270	5	239	10 καταγεγραμμένα συμβάντα: 5 το 2016, 3 το 2017 και 2 το 2018 - το 1 αφορούσαν σοβαρό τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας, τα 6 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ, φορτηγό και μοτοσυκλέτες
9 – 2019	914	690	8	28	187	2	239	13 καταγεγραμμένα συμβάντα: 3 το 2016, 6 το 2017 και 4 το 2018 - τα 5 αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό πεζού, τα 5 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ, μοτοσυκλέτες, πεζοί και φορτηγό
1 – 2017	1738	1705	33					4 καταγεγραμμένα συμβάντα: και τα 4 το 2017: τα 2 αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα άλλα 2 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/h	φορτηγά veh/h	Λεωφορεία veh/h	Μηχανοκίνητα δίκυκλα veh/h	Ποδήλατα veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ
								εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ και μοτοσυκλέτες
2 – 2017	1350	1313	37					2 καταγεγραμμένα συμβάντα: και τα 2 το 2018: το 1 αφορούσε ελαφρύ τραυματισμό πεζού και το άλλο συμβάν με ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, ΙΧ, μοτοσυκλέτα και φορτηγό
3 – 2017	1203	1149	54					3 καταγεγραμμένα συμβάντα: 1 το 2016 και 2 το 2018 - και τα 3 συμβάντα αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας - οι εμπλεκόμενοι ήταν ΙΧ και μοτοσυκλέτες
4 – 2017	1758	1654	104					13 καταγεγραμμένα συμβάντα: 3 το 2016, 6 το 2017 και 4 το 2018: 5 αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 5 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και 3 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, ΙΧ, μοτοσυκλέτες και φορτηγό
5 – 2017	984	948	36					7 καταγεγραμμένα συμβάντα: 1 το 2016, 4 το 2017 και 2 το 2018 - 1 αφορούσε ελαφρύ τραυματισμό πεζού,

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/ h	φορτηγ ά veh/h	Λεωφορεί α veh/h	Μηχανοκίνητ α δίκυκλα veh/h	Ποδήλατ α veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ
								4 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και 2 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, μοτοσυκλέτες και ΙΧ
6 – 2017	940	881	59					15 καταγεγραμμένα συμβάντα: 5 το 2016, 6 το 2017 και 4 το 2018 - 1 αφορούσε σοβαρό τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας, 4 ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 7 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, μοτοσυκλέτες, ΙΧ και φορτηγό
7 – 2017	1744	1677	67					16 καταγεγραμμένα συμβάντα: 5 το 2016, 7 το 2017 και 4 το 2018 - 1 αφορούσε σοβαρό τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας, 2 ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 9 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί,

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Σύνολο οχημάτων veh/h	ΙΧ veh/h	φορτηγά veh/h	Λεωφορεία veh/h	Μηχανοκίνητα δίκυκλα veh/h	Ποδήλατα veh/h	Πεζοί ped/h	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΕ ΑΚΤΙΝΑ 250μ
								μοτοσυκλέτες, ΙΧ και φορτηγό
8 – 2017	968	939	29					11 καταγεγραμμένα συμβάντα: 3 το 2016, 5 το 2017 και 3 το 2018 - 1 συμβάν αφορούσε ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 7 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, μοτοσυκλέτες και ΙΧ
9 – 2017	1470	1401	69					14 καταγεγραμμένα συμβάντα: 5 το 2016, 5 το 2017 και 4 το 2018: 1 αφορούσε σοβαρό τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας, 6 αφορούσαν ελαφρύ τραυματισμό πεζού, 4 ελαφρύ τραυματισμό οδηγού μοτοσυκλέτας και τα υπόλοιπα ελαφρύ τραυματισμό οδηγού ΙΧ - οι εμπλεκόμενοι ήταν πεζοί, ΙΧ, μοτοσυκλέτες, 1 φορτηγό και 1 τρένο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Από τα παραπάνω δεδομένα παρατηρείται ότι δεν υπάρχει σε όλες τις περιπτώσεις συσχέτιση του κυκλοφοριακού φόρτου με τα τροχαία συμβάντα. Για παράδειγμα στον κόμβο 7 (2019) Αθ. Διάκου και Καραγιαννοπούλου καταγράφονται κατά μέσο όρο 3,6 τροχαία συμβάντα το χρόνο με μέσο ωριαίο φόρτο 456 οχήματα την ώρα, ενώ στον κόμβο 8 Λεωνίδου και Πανουριά, που έχουν καταγραφεί οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι (1352 οχήματα/ώρα) καταγράφονται 3,33 τροχαία συμβάντα το χρόνο.

Κατά μέσο όρο τα περισσότερα τροχαία συμβάντα έχουν καταγραφεί κοντά στον κόμβο 7 (2017) Σατωβριάνδου και Παλαιολόγου, με 5.3 τροχαία συμβάντα τον χρόνο, όπου συναντώνται πολλές χρήσεις γης, αλλά και σημαντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι (1744 ΙΧ και Φορτηγά την ώρα).

Οι περισσότεροι τραυματισμοί πεζών σημειώθηκαν κοντά στους κόμβους 4 (2017) - Πλ. Πάρκου και Καποδιστρίου και 9 (2017) - Αβέρωφ και Βενιζέλου, με 2 ελαφρά τραυματίες τον χρόνο. Στους συγκεκριμένους κόμβους δεν υπάρχουν δεδομένα για την κίνηση των πεζών, ωστόσο οι καταγραφές των ΙΧ και των φορτηγών είναι σε υψηλά επίπεδα (>1400 οχήματα/ώρα).

A.12 Εμπορευματικές μετακινήσεις

Οι εμπορευματικές μετακινήσεις αποτελούν ένα από τα βασικά πεδία της αστικής κινητικότητας που εξετάζονται στο ΣΒΑΚ καθώς επηρεάζουν και επηρεάζονται από τις μετακινήσεις προσώπων, έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (αέριοι ρύποι, σημαντική κατανάλωση ενέργειας, θόρυβος) ενώ η εύρυθμη λειτουργία και διακίνηση των αγαθών αποτελεί παράμετρος της ποιότητας ζωής των πολιτών και της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης.

Στο πεδίο αυτό συλλέγονται τα δεδομένα που αφορούν στις διαθέσιμες υποδομές για τις εμπορευματικές μετακινήσεις καθώς και στους κανονισμούς που διέπουν την κυκλοφορία των αντίστοιχων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, αναφορικά με τις υποδομές, στους κυριότερους κεντρικούς και εμπορικούς δρόμους της Λαμίας, έχουν προβλεφθεί θέσεις για την αποκλειστική εξυπηρέτηση οχημάτων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και ανεφοδιασμού των καταστημάτων. Οι θέσεις αυτές, καταλαμβάνουν ένα πολύ μικρό ποσοστό, της τάξης του 0,06% του συνολικού οδικού δικτύου του Δήμου και συγκεκριμένα εντοπίζονται στις οδούς: Δροσοπούλου, Βενιζέλου, Σατωβριάνδου, Κολοκοτρώνη, Ροζάκη Αγγελή, Καποδιστρίου κ.α.

Κανονισμοί για τα οχήματα τροφοδοσίας και διανομής υφίστανται μόνο για τους πεζοδρόμους, σύμφωνα με τη σχετική απόφαση του Δημοτικού συμβουλίου με θέμα την «Έγκριση τροποποίησης κανονισμού κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Λαμιέων» (ΑΡΙΘΜ. ΑΠΟΦ. : 438 /2018, ΑΔΑ 61ΖΠΩΛΚ-701).

Βάσει της απόφασης αυτής, επιτρέπεται κατ' εξαίρεση όλο το 24ωρο η κίνηση των οχημάτων διανομής αλληλογραφίας (Courier), διανομής έτοιμου φαγητού (delivery) των καταστημάτων που βρίσκονται σε πεζόδρομο. Η κίνηση των οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών και των οχημάτων τροφοδοσίας καυσίμων μικτού βάρους μέχρι (7,5) τόνων, επιτρέπεται για περιορισμένη χρονική περίοδο, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική κάρτα διέλευσης περιορισμένης χρονικής ισχύος που αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η κυκλοφορία των οχημάτων ανεφοδιασμού των καταστημάτων, μικτού βάρους μέχρι (7,5) τόνων στους πεζόδρομους της πόλης, επιτρέπεται από 07:00 μέχρι 09:30 μ και από 15:00 μέχρι 17:00, εξαιρουμένων των Κυριακών και Αργιών. Για την παραπάνω κίνηση τα οχήματα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ειδική κάρτα διέλευσης περιορισμένης χρονικής ισχύος και τοποθετείται σε συγκεκριμένο σημείο του αυτοκινήτου και αναφέρει τον χρόνο ισχύος και τον αριθμό κυκλοφορίας.

Παρ' όλους τους κανονισμούς παρατηρείται πως δεν τηρούνται οι αντίστοιχες χρονικές περίοδοι με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται τόσο η κυκλοφορία των πεζών όσο και η κυκλοφορία όλων των οχημάτων που κινούνται στο κέντρο της πόλης.

A.13 Χρήση ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων

Στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχει μόνο ένας σταθμός φορτίσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην πλατεία Λαού.

A.14 Νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών

Δεν αξιοποιούνται σήμερα συστήματα νέων τεχνολογιών στο σύστημα μεταφορών.

A.15 Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε δείκτες

Ένα βασικό εργαλείο για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αλλά και της συγκριτικής αξιολόγησης αποτελούν ορισμένοι ποσοτικοί δείκτες. Μέσω των δεικτών αποτυπώνεται η υφιστάμενη κατάσταση με ποσοτικά μεγέθη που είναι πιο εύκολο να συγκριθούν με πρότυπες τιμές ή προδιαγραφές ή άλλες καλές πρακτικές αλλά και στην συνέχεια να παρακολουθηθούν ως προς την εξέλιξή τους τόσο ως προς τις προβλέψεις που θα προκύψουν από τα μοντέλα πρόβλεψης όσο και μετά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ.

Στο πλαίσιο αυτό για κάθε ένα πεδίο που αφορά στην αστική κινητικότητα, επιλέγονται δείκτες έτσι ώστε να μπορεί να αποδίδεται η υφιστάμενη κατάσταση με τρόπο όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικό δεδομένων των διαθέσιμων δεδομένων. Σημειώνεται ότι ο προσδιορισμός των δεικτών, έχει πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα ευρωπαϊκών προγραμμάτων (ADVANCE, DESTINATIONS FLOW κτλ.), τα εργαλεία ανάπτυξης μελλοντικών σεναρίων που χρησιμοποιούνται.

Τα πεδία στα οποία κατατάσσονται οι εν λόγω δείκτες, εναρμονίζονται με το εργαλείο ADVANCE² και είναι τα εξής:

A/A	Πεδία αξιολόγησης αστικών μετακινήσεων
-----	---

² <http://eu-advance.eu/#4>

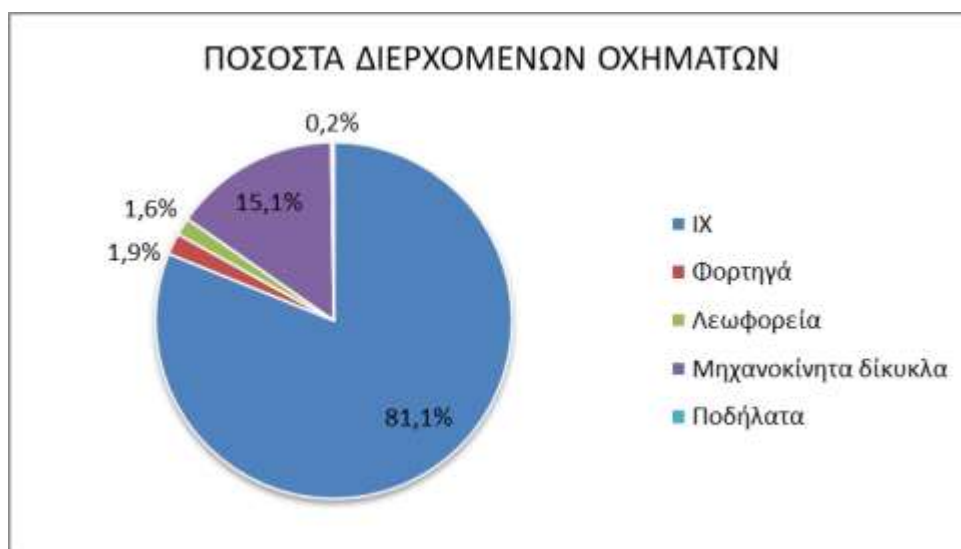
ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1.	Στοιχεία μετακινήσεων (π.χ. ποσοστά μετακινούμενων ανά κατηγορία μέσου
2.	Προσβασιμότητα/οργάνωση χρήσεων γης
3.	Χρήση ΙΧ οχημάτων
4.	Διαχείριση στάθμευσης
5.	Διαχείριση εμπορευματικών μετακινήσεων
6.	ΜΜΜ/Δημόσιες Συγκοινωνίες
7.	Πεζή μετακίνηση
8.	Ποδήλατο

A.15.1 Στοιχεία Μετακινήσεων

Ποσοστό μετακινήσεων με τα διάφορα μέσα:

Από τα δεδομένα των μετρήσεων πεδίου μπορούν να εξαχθούν ενδεικτικά ποσοστά για τις μετακινήσεις στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Μετρήθηκαν φόρτοι σε 8 σημεία και καταγράφηκαν τα διάφορα οχήματα που διέρχονται από κάθε σημείο. Οι πραγματικές μετακινήσεις ατόμων εξάγονται από τις καταγραφές επί την μέση πληρότητα των οχημάτων. Ωστόσο αυτή δεν καταγράφηκε. Οπότε για τον δείκτη «Ποσοστό μετακινήσεων με τα διάφορα μέσα» από τις μετρήσεις εξάγονται μόνο ο φόρτος στο οδικό δίκτυο:



Εικόνα 73 Δείκτης: Ποσοστό μετακίνησης με τα διάφορα μέσα (Δεδομένα στρεφουσών)

A.15.2 Βιομηχανικός τομέας στον Δήμο

Η συνολική έκταση της βιομηχανικής χρήσης (Βιομηχανία Γάλακτος Λαμίας και ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας) που καταγράφεται σε ολόκληρη την επικράτεια της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ υπολογίζεται ίση με

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

1921962,7 m² το οποίο ισοδυναμεί με το 15,81% επί της συνολικής επιφάνειας της εξεταζόμενης περιοχής. Ο εν λόγω δείκτης είναι αρκετά υψηλός και αναδεικνύει την ισχυρή παρουσία του δευτερογενή τομέα στην περιοχή παρέμβασης.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ε.15.3 Προσβασιμότητα / Οργάνωση χρήσεων γης

Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης που καταγράφηκαν σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης αφορούν σε επιφανειακές οντότητες οι οποίες καλύπτουν μεγάλο ποσοστό ενός οικοδομικού τετραγώνου. Χρήσεις που θα μπορούσαν να αποδοθούν και μέσω σημειακών οντοτήτων (π.χ. εμπόριο ή εστίαση) έχουν γενικευτεί -στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης- και παρουσιάζονται ως επιφάνειες-ζώνες. Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρατίθεται η συνολική επιφάνεια που καταλαμβάνει κάθε διαφορετική υφιστάμενη χρήση γης και αφορά σε όλη την επικράτεια της περιοχής παρέμβασης. Όπως φαίνεται από τα στοιχεία που παρατίθενται, αλλά και από τα Γραφήματα που ακολουθούν, η κατηγορία της κατοικίας κυριαρχεί με συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες χρήσεις γης (55,03%). Ακολουθεί η ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας με ποσοστό 15,72% και η κατηγορία των αδόμητων χώρων με ποσοστό 5,36%. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η κατηγορία των χώρων πρασίνου (4,26%) και έπονται οι ιδιαίτερες χρήσεις (3,43%), το εμπόριο (2,90%), η εκπαίδευση (2,47%) και ο αθλητισμός (2,28%). Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζουν μικρότερα ποσοστά συνολικού εμβαδού.

Χρήσεις γης	Συνολική επιφάνεια (m ²)	Ποσοστό επί της συνολικής επιφάνειας της εξεταζόμενης περιοχής
Κατοικία	6692396,6	55,03%
Εμπόριο	352987	2,90%
Εστίαση	45428,5	0,37%
Παροχή Υπηρεσιών	85279	0,70%
Εκπαίδευση	300887,2	2,47%
Αθλητισμός	277097,6	2,28%
Υγεία - Πρόνοια	118272,1	0,97%
Διοίκηση	101714,93	0,84%
Πολιτισμός	20535	0,17%
Αναψυχή	69306,5	0,57%
Πλατεία	63080,1	0,52%
Θρησκευτικός χώρος	47037,2	0,39%
Βιομηχανία	10594,2	0,09%
ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση	39366,6	0,32%
ΒΙΠΕ Λαμίας	1911368,5	15,72%
Πανελλήνια έκθεση Λαμίας	127998,8	1,05%
Αδόμητος χώρος	652024,8	5,36%
Κοινόχρηστος χώρος	208789,25	1,72%
Parking	48190,01	0,40%
Χώρος πρασίνου	517656,3	4,26%

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σημαντικοί πόλοι έλξης

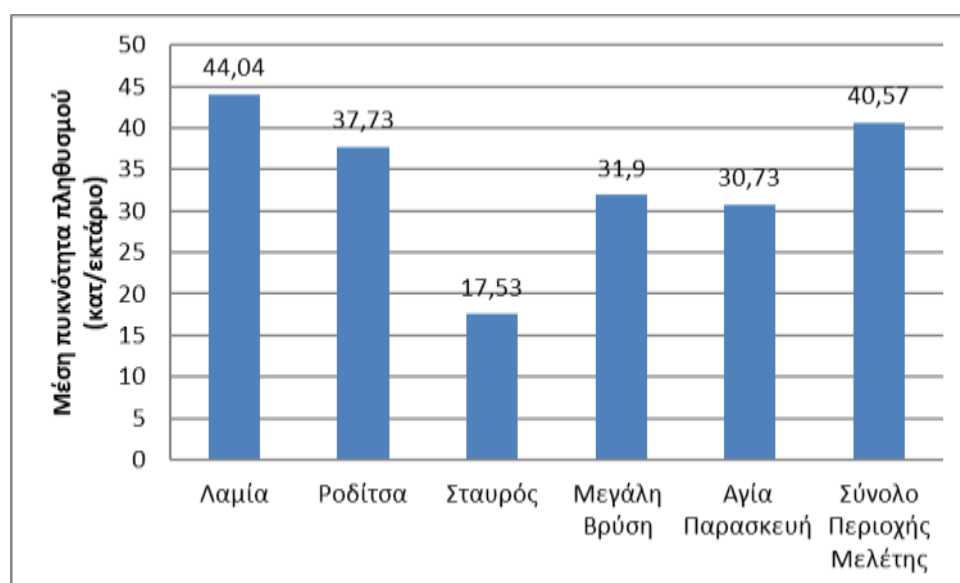
Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης παρατίθενται εποπτικά στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 20: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ (οι χρήσεις γης παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον Χάρτη Χ.3)

Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ	
Χώροι αθλητισμού	23
Χώροι εκπαίδευσης	42
Χώροι συγκέντρωσης διοικητικών υπηρεσιών και λειτουργιών	20
Υγεία – Πρόνοια	22
Χώροι πολιτισμού	5
Χώροι αναψυχής	21

Πυκνότητα πληθυσμού ανά ζώνες

Στην παρούσα ενότητα υπολογίζονται οι μέσες πυκνότητες ανά οικισμό της περιοχής μελέτης: Λαμία, Ροδίτσα, Σταυρός, Μεγάλη Βρύση και Αγία Παρασκευή. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι τιμές της μέσης πυκνότητας ανά οικισμό καθώς και για το σύνολο της περιοχής παρέμβασης. Παρατηρείται πως η μεγαλύτερη πυκνότητα εμφανίζεται στην πόλη της Λαμίας (44,04 κατ/εκτ) και στη συνέχεια ακολουθεί η Ροδίτσα που βρίσκεται στα νοτιοανατολικά της πόλης. Αντίθετα την χαμηλότερη τιμή παρουσιάζει ο οικισμός Σταυρός, ο οποίος βρίσκεται στα δυτικά της Λαμίας και έχει πυκνότητα μόλις 17,53 κατ/εκτάριο. Όσον αφορά στο σύνολο του Δήμου η μέση πυκνότητα πληθυσμού ισούται με 40,57 κατ/εκτάριο. Σημειώνεται ότι μόνο η Λαμία υπερβαίνει αυτή την τιμή.



Εικόνα 74: Μέση πυκνότητα πληθυσμού ανά περιοχή της περιοχής μελέτης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

A.15.4 Χρήση ΙΧ Οχημάτων

Σημεία και ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων

Από τα δεδομένα της Τροχαίας Λαμίας, για τα έτη 2016 – 2018 και το 1^ο εξάμηνο του 2019, καταγράφονται τα εξής αποτελέσματα (περιγράφονται αναλυτικά σε κεφάλαιο παραπάνω):

Έτος	Συνολικός αριθμός συμβάντων	Συμβάντα με ελαφρούς τραυματισμούς	Συμβάντα με σοβαρούς τραυματισμούς	Θανατηφόρα συμβάντα
Μέσος όρος (συμβάντα/έτος)	44.53	39.61	3.47	1.45

Πίνακας 21: Μέσος όρος τροχαίων συμβάντων

Ο δείκτης για την πραγματική ασφάλεια ορίζεται ως ο λόγος των νεκρών και σοβαρά τραυματιών προς το σύνολο των καταγεγραμμένων τροχαίων με τραυματισμούς:

4,92 νεκροί και σοβαρά τραυματίες / 44.53 τροχαία συμβάντα τον χρόνο

Επίπεδα συμφόρησης αυτοκινήτων στους δρόμους

Με βάση τα δεδομένα που προέκυψαν από τις μετρήσεις στρεφουσών ροών σε επιλεγμένους κόμβους της περιοχής, μπορούν να εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τα επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης σε κεντρικούς οδικούς άξονες της πόλης και στο τοπικό οδικό δίκτυο. Τα αποτελέσματα που εξάγονται από τις μετρήσεις στρεφουσών διαχωρίζονται σε 4 κατηγορίες, όπως φαίνεται παρακάτω, και διαμορφώνονται ως εξής:

- Πρωτεύον οδικό δίκτυο → 1055,9 οχήματα/ώρα
- Δευτερεύον οδικό δίκτυο → 957,5 οχήματα/ώρα
- Συλλεκτήριες οδοί → 614,8 οχήματα/ώρα
- Τοπικές οδοί → 352,8 οχήματα/ώρα

Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου

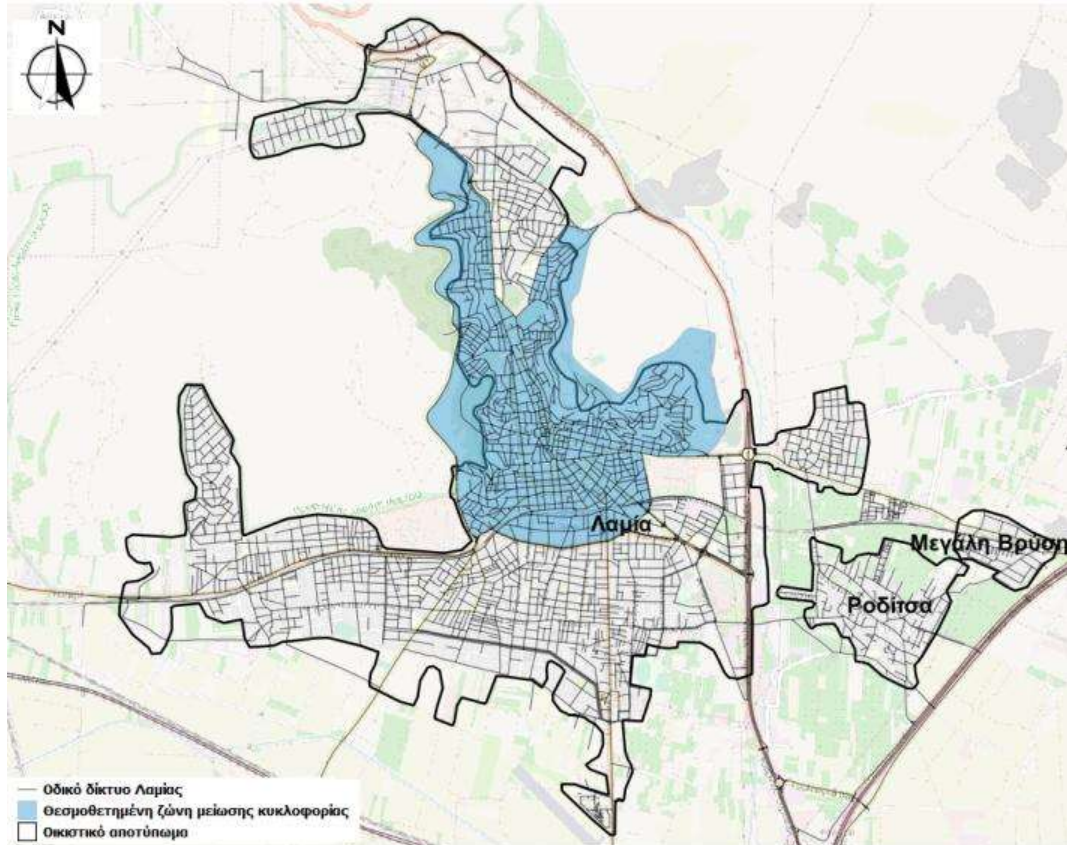
Από τα 412.51 km οδικού δικτύου εντός της περιοχής παρέμβασης, τα 18.05 km (4.4%) αφορούν το Βασικό Οδικό Δίκτυο. Το μήκος του Πρωτεύοντος Δικτύου, όπως αυτό απεικονίζεται στον Χάρτη Χ4, είναι 15.22 km (10.5%) και το μήκος του Δευτερεύοντος Δικτύου είναι ίσο με 15.23 km (3.7%).

Εφαρμογή ζωνών περιορισμένης ταχύτητας

Κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης δεν εντοπίστηκαν περιορισμοί για την ταχύτητα των οχημάτων. Ωστόσο σύμφωνα με το ΓΠΣ της Λαμίας (ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/2012) θεσμοθετείται Ζώνη Μείωσης Κυκλοφορίας και Λειτουργίας minibus στο κέντρο της πόλης της Λαμίας. Η συνολική επιφάνεια της είναι 377.19 he. Η τιμή αυτή αποτελεί το 31.9% της συνολικής επιφάνειας του οικιστικού

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

αποτυπώματος της Λαμίας και το 0,91% της συνολικής επιφάνειας της Δ.Ε. Λαμίας. Ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε ορισμένα σημεία η περιγραφόμενη ζώνη επεκτείνεται και εκτός των ορίων του σημερινού οικιστικού αποτυπώματος της Λαμίας.



Εικόνα 75: Χάρτης θεσμοθετημένης ζώνης μείωσης κυκλοφορίας στην πόλη της Λαμίας.

Εφαρμογή οργανωμένων υπηρεσιών για όσους επιθυμούν να μοιραστούν ένα Ι.Χ. με άλλους μετακινούμενους για την πραγματοποίηση κοινών διαδρομών

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

Εφαρμογή συστημάτων συντονισμένης σηματοδότησης

Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν 23 κόμβοι που ελέγχονται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι διαβάσεις των πεζών, που υπάρχουν στα σημεία αυτών των διασταυρώσεων, ελέγχονται από φανάρια. Δεν υπάρχει κάποια διάβαση πεζών μακριά από σημείο κόμβου, οπότε το πέρασμα των πεζών να προστατεύεται από φωτεινούς σηματοδότες.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Συστήματα αυτόματου εντοπισμού και επιβολής προστίμων σε παραβάσεις ορίου ταχύτητας

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

Εφαρμογή περιορισμών πρόσβασης σε ορισμένα σημεία της πόλης

Το οδικό δίκτυο στο οποίο περιορίζεται η πρόσβαση των μετακινούμενων είναι:

- Αυτοκινητόδρομοι (όπου δεν ανήκουν στην περιοχή παρέμβασης)
- Ιδιωτικές οδοί (όπου δεν εντοπίστηκαν)
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας (όπου δεν εντοπίστηκαν στην περιοχή παρέμβασης)
- Πεζόδρομοι → 2.56% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης
- Δρόμοι με αδιέξοδο (σκαλοπάτια) → 1.05% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου

Λειτουργία συστημάτων πληροφόρησης για τις κυκλοφοριακές συνθήκες σε πραγματικό χρόνο

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

A.15.5 Διαχείριση Στάθμευσης

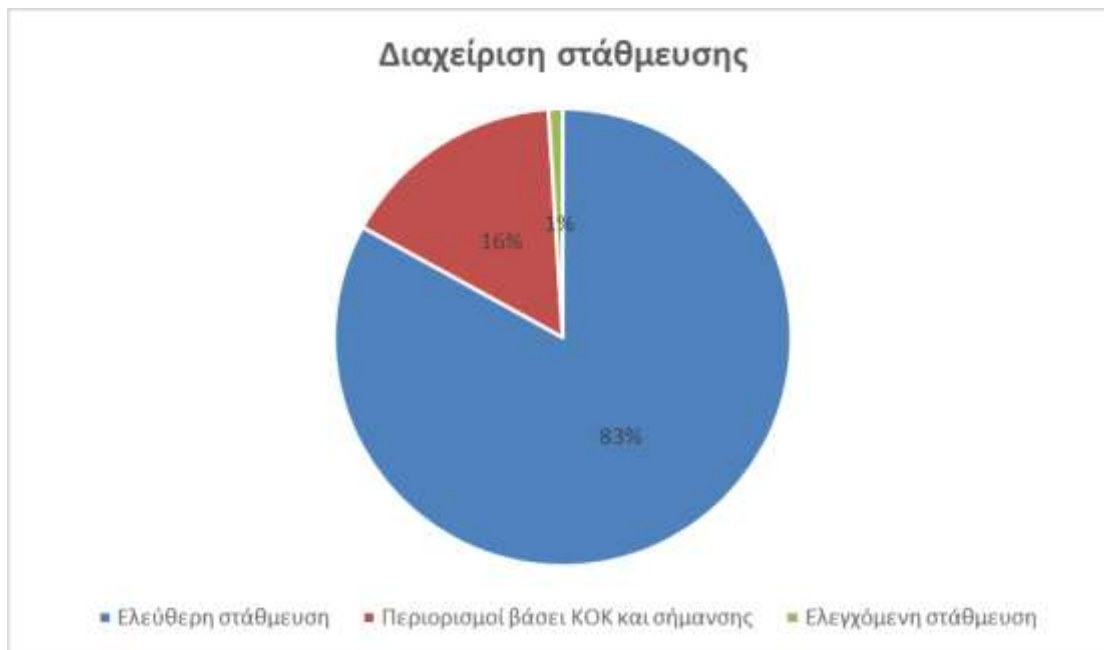
Παρόδια ελεγχόμενη στάθμευση

Στον Δήμο Λαμιένων και ειδικότερα στο κέντρο της πόλης, εφαρμόζεται, ήδη από το 2016, σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, προκειμένου να διευκολύνεται η κίνηση των οχημάτων καθώς και η εξεύρεση θέσεων στάθμευσης. Συγκεκριμένα, τα πεζοδρόμια στον Δήμο έχουν συνολικό μήκος 556,7 χλμ., περίπου. Από αυτά, μόνο στα 5,5 χλμ (ποσοστό 1%) εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Στο υπόλοιπο τμήμα (ποσοστό 99%), τα οχήματα σταθμεύουν ελεύθερα, χωρίς την επιβολή κάποιου τέλους. Ωστόσο, σε διάφορα οδικά τμήματα του δρόμου, η στάθμευση είναι περιορισμένη ή απαγορεύεται είτε βάσει ΚΟΚ είτε μέσω κατακόρυφης σήμανσης (ποσοστό 83%). Πιο αναλυτικά από την ανάλυση του οδικού δικτύου και την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων, προέκυψε πως:

- στο 0,7% επιτρέπεται μόνο η στάση και όχι η στάθμευση των οχημάτων (πινακίδα P39),
- στο 3,8% απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των οχημάτων (πινακίδα P40),
- στο 8,6% υπάρχει περιορισμός βάσει ΚΟΚ (χωρίς κάποια επιπλέον σήμανση),
- στο 0,6% απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση κατά τους μονούς (πινακίδα P41) ή ζυγούς μήνες (πινακίδα P42),
- στο 0,5% απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση λόγω λαϊκής αγοράς, τις μέρες και ώρες λειτουργίας της,
- στο 1,4% απαγορεύεται η στάθμευση σε οχήματα άνω των 2,5 τόνων,
- στο 0,4% απαγορεύεται η στάθμευση σε λεωφορεία και φορτηγά.

Συνεπώς, από το συνολικό δίκτυο του Δήμου Λαμιένων, η στάθμευση ελέγχεται μόνο στο 17%.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Εικόνα 76: Διαχείριση στάθμευσης στο συνολικό οδικό δίκτυο του Δήμου Λαμιέων.

Παρόδια Ελεύθερη Στάθμευση

Από τον συνολικό διαθέσιμο χώρο, μήκους, περίπου, 556,7 χλμ., δεν υπάρχουν περιορισμοί στην στάθμευση στα 467,6 χλμ (ποσοστό 84%). Ωστόσο, παρόδια ελεύθερη στάθμευση παρουσιάζεται στο 30% του συνολικού οδικού δικτύου του Δήμου (ανεξαρτήτως αν επιτρέπεται ή όχι από τη σήμανση και τον ΚΟΚ), με υψηλή ένταση σε ποσοστό 8,2%, μεσαία ένταση σε ποσοστό 5,8% και χαμηλή ένταση σε ποσοστό 16%. Αντίστοιχα, το οδικό δίκτυο σε ποσοστό της τάξης του 70% χαρακτηρίζεται από μηδενική ζήτηση για στάθμευση, δηλαδή δεν παρατηρείται κάποιο σταθμευμένο όχημα.

Χώροι στάθμευσης προορισμένοι για ειδικές κατηγορίες χρηστών

Στο σύνολο του οδικού δικτύου εντοπίστηκε ειδική σήμανση για χώρο που προορίζεται αποκλειστικά για τη στάθμευση δικύκλων, καθώς επίσης και για την προσωρινή στάση και στάθμευση ταξί. Ειδικότερα, από τα 556,7 χλμ, τα 0,6 χλμ διατίθενται για τη στάθμευση των δικύκλων (ποσοστό 0,1%) και τα 1,2 χλμ για τα ταξί (ποσοστό 0,2%). Επιπρόσθετα, επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως, ακριβώς μπροστά από τον σιδηροδρομικό σταθμό, διατίθενται περίπου 90 μέτρα για την στάθμευση οχημάτων ΟΣΕ. Τέλος, τα ΑΜΕΑ έχουν την δυνατότητα να σταθμεύουν δωρεάν σε όλο το σχέδιο της ελεγχόμενης στάθμευσης, ενώ παράλληλα, έχουν προβλεφθεί ειδικές θέσεις για Α.Μ.Ε.Α. σε κεντρικά σημεία της πόλης, καθώς και μπροστά από υπηρεσίες.

Δημόσιοι χώροι στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης σημειώθηκαν και οι χώροι στάθμευσης (parking) σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Λαμιέων. Οι εν λόγω χώροι (δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί) παρουσιάζονται αναλυτικά στον Χάρτη Υφιστάμενων Χρήσεων Γης. Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης είναι συνολικά 8 με έκταση 43279,1 m² (43,28 στρέμματα). Οι περισσότεροι από τους παραπάνω χώρους αποτελούν αδιαμόρφωτες εκτάσεις με αποτέλεσμα να μην καθίσταται ακριβής ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

υπολογισμός της χωρητικότητάς τους. Παρόλα αυτά, μια αδρή εκτίμηση υπολογίζει ότι προσφέρονται περίπου 1450 θέσεις στάθμευσης.

Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης σημειώθηκαν και οι χώροι στάθμευσης (parking) σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Λαμιέων. Οι εν λόγω χώροι (δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί) παρουσιάζονται αναλυτικά στον Χάρτη Χάρτη Υφιστάμενων Χρήσεων Γης. Οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης είναι συνολικά 6 με έκταση 4910,92 m² (4,92 στρέμματα) και αφορούν κυρίως σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών επιχειρήσεων (για υπαλλήλους και πελάτες). Η χωρητικότητα των παραπάνω χώρων υπολογίζεται περίπου στις 165 θέσεις στάθμευσης.

Εφαρμογή συστήματος για καθοδήγηση των οχημάτων προς στάθμευση εκτός του κέντρου

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

A.15.6 Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Σύνολο εμπορευματικών μεταφορών ανά μέρα

Στις μετρήσεις στρεφουσών ροών σε επιλεγμένους κόμβους της πόλης σημειώθηκε σε κάθε κίνηση το είδος του διερχόμενου οχήματος. Από αυτή την πληροφορία είναι δυνατή η εξαγωγή της μέσης ωριαίας διέλευσης οχημάτων για εμπορευματικές μεταφορές (φορτηγά/ημιφορτηγά & μέρος των μηχανοκίνητων δίκυκλων). Η μέση ωριαία διέλευση οχημάτων εμπορικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της περιοχής μελέτης προκύπτει ίση με **20 οχήματα/ώρα**. Ανάλογα με τη λειτουργία του δρόμου, ο δείκτης διαφοροποιείται ως εξής:

- Πρωτεύον οδικό δίκτυο → 38,7 οχήματα/ώρα
- Δευτερεύον οδικό δίκτυο → 14 οχήματα/ώρα
- Συλλεκτήριες οδοί → 6,5 οχήματα/ώρα
- Τοπικές οδοί → 3 οχήματα/ώρα

Αποτύπωση χώρων προσωρινής στάθμευσης φορτηγών για συλλογή και διανομή εμπορευμάτων

Στους κυριότερους κεντρικούς και εμπορικούς δρόμους της Λαμίας, έχουν επίσης προβλεφθεί θέσεις για την αποκλειστική εξυπηρέτηση οχημάτων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και ανεφοδιασμού των καταστημάτων. Οι θέσεις αυτές, καταλαμβάνουν ένα πολύ μικρό ποσοστό, της τάξης του 0,06% του συνολικού οδικού δικτύου του Δήμου και συγκεκριμένα εντοπίζονται στις οδούς: Δροσποπούλου, Βενιζέλου, Σατωβριάνδου, Κολοκοτρώνη, Ροζάκη Αγγελή, Καποδιστρίου κ.α.

A.15.7 MMM/Δημόσιες Συγκοινωνίες

Δίκτυο δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και πυκνότητα

Η καθημερινή μετακίνηση των πολιτών μέσα στον Δήμο Λαμιέων εξυπηρετείται από το Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας (διαδημοτική συγκοινωνία) το οποίο πραγματοποιεί 24 δρομολόγια με 377 συνολικά στάσεις σε όλη την επικράτεια του Δήμου. Το συνολικό μήκος των δρόμων που εξυπηρετούνται από λεωφορεία δημόσιας συγκοινωνίας στο κεντρικό κομμάτι της περιοχής παρέμβασης για το οποίο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

υπάρχει επαρκής πληροφορία και διαθεσιμότητα δεδομένων είναι 35172 μέτρα (επισημαίνεται πως το τμήμα του οδικού δικτύου που εξυπηρετείται από την αστική συγκοινωνία είναι πολύ μεγαλύτερο, αλλά λόγω έλλειψης στοιχείων η ανάλυση των δεδομένων αφορά μόνο στο κεντρικό πολεοδομικό συγκρότημα -κυρίως- της πόλης της Λαμίας). Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της πόλης της Λαμίας είναι ίσο με 275.749μ. Οπότε από το 12,76% του συνολικού οδικού δικτύου διέρχονται λεωφορεία.

Αναφορικά με την εξυπηρέτηση του Δήμου από την Δημόσια Συγκοινωνία υπογραμμίζεται ότι η πυκνότητα των στάσεων στο συγκοινωνιακό δίκτυο αποτελεί τον κρίσιμο εκείνο παράγοντα που την επηρεάζει σε μεγαλύτερο βαθμό. Η κάθε στάση δημιουργεί μία ζώνη επιρροής περιμετρικά αυτής ακτίνας περίπου 250 μέτρων (τα 250 μέτρα θεωρείται μια μέση απόσταση η οποία μπορεί να διανυθεί πεζή μέσα σε ένα χρονικό διάστημα 5 λεπτών). Επομένως, η πυκνότητα του δικτύου υπολογίζεται ως ο λόγος της επιφάνειας επιρροής του δικτύου προς την συνολική επιφάνεια της περιοχής παρέμβασης (της συνολικής επιφάνειας του κεντρικού πολεοδομικού τμήματος της περιοχής παρέμβασης για το οποίο υπάρχει διαθεσιμότητα στοιχείων εν προκειμένω). Στην συγκεκριμένη περίπτωση ισχύει ότι η συνολική επιφάνεια επιρροής των καταγεγραμμένων στάσεων είναι 4206199,2 m² και η συνολική επιφάνεια της περιοχής παρέμβασης στην οποία αναφέρονται οι στάσεις είναι 5855357,72 m² και επομένως η πυκνότητα του δικτύου των στάσεων της αστικής συγκοινωνίας είναι $4206199,2 / 5855357,72 = 72\%$. Ο εν λόγω δείκτης εμφανίζεται ιδιαίτερα ενισχυμένος για όλη την περιοχή του κεντρικού πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης της Λαμίας καθώς οι καταγεγραμμένες στάσεις βρίσκονται αρκετά κοντά η μια με την άλλη, δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο ένα αρκετά πυκνό δίκτυο στάσεων αστικής συγκοινωνίας. Προφανώς, για τις υπόλοιπες περιοχές που βρίσκονται περιφερειακά του βασικού αστικού ιστού, ο δείκτης αυτός κυμαίνεται σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα.

Συχνότητα των δρομολογίων των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

Ο δείκτης που περιγράφει την εξυπηρέτηση της δημόσιας συγκοινωνίας ανά κάτοικο του Δήμου Λαμίων υπολογίζεται ως ο αριθμός των αναχωρήσεων MMM ανά ημέρα -από το σύνολο των στάσεων και σταθμών MMM- προς τον αριθμό των κατοίκων του Δήμου Λαμίων, ο οποίος σύμφωνα και με την απογραφή του 2011 ανέρχεται σε 75.315 κατοίκους. Ο εν λόγω δείκτης υπολογίστηκε για τέσσερις διαφορετικές περιπτώσεις στο πλαίσιο μελέτης της συγκεκριμένης περιοχής παρέμβασης, καθώς τα δρομολόγια του αστικού ΚΤΕΛ Λαμίας εμφανίζουν διαφορές ανάλογα με την ημέρα της εβδομάδας. Έτσι, ο δείκτης εξυπηρευσιμότητας των αστικών συγκοινωνιών για τον Δήμο Λαμίων υπολογίστηκε για τις εξής περιπτώσεις: α) Δευτέρα και Τετάρτη, β) Τρίτη, Πέμπτη και Παρασκευή, γ) Σάββατο και δ) Κυριακή και αργίες. Με βάση όλα τα παραπάνω, ο δείκτης εξυπηρέτησης της αστικής συγκοινωνίας βρέθηκε ίσος με 0,0115 αναχωρήσεις ανά κάτοικο την ημέρα για τις ημέρες Δευτέρα και Τετάρτη, 0,0123 αναχωρήσεις ανά κάτοικο την ημέρα για τις ημέρες Τρίτη, Πέμπτη και Παρασκευή, 0,0101 αναχωρήσεις ανά κάτοικο την ημέρα για το Σάββατο και 0,0040 αναχωρήσεις ανά κάτοικο την ημέρα για την Κυριακή και τις αργίες. Σημειώνεται ότι εκείνες οι συγκοινωνιακές γραμμές οι οποίες διαθέτουν υψηλό αριθμό στάσεων εντός του Δήμου και υψηλή συχνότητα, διαθέτουν και μεγαλύτερες τιμές εξυπηρευσιμότητας σε σχέση με τις υπόλοιπες.

Αναφορικά με τη συχνότητα των δρομολογίων, αξίζει να σημειωθεί πως αυτή εμφανίζει σημαντικές διακυμάνσεις τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας (ανάμεσα σε ώρες αιχμής και λοιπές ώρες), όσο και ανάλογα με το δρομολόγιο. Έτσι, για τα δρομολόγια που εκτελούνται μέσα στην πόλη της Λαμίας, η μέση συχνότητά τους υπολογίζεται στα 15-20 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής και 30-45 λεπτά κατά τις υπόλοιπες ώρες πλην τις νυχτερινές. Για τα δρομολόγια που εξυπηρετούν γειτονικές περιοχές

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

(Λυγαριά, Ανθήλη, Μοσχοχώρι, Νέο Κρίκελο, κ.λπ.) η μέση συχνότητά τους κατά τις ώρες αιχμής κυμαίνεται από 60-95 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής και μπορεί να φτάσει τις 3-4 ώρες κατά τα υπόλοιπα διαστήματα (π.χ. το δρομολόγιο για Λυγαριά ή για Βαρδάτες).

Πίνακας 22: Συχνότητα Αστικής Συγκοινωνίας

Συχνότητα Αστικής Συγκοινωνίας	
Μέση συχνότητα αστικής συγκοινωνίας κατά τις ώρες αιχμής (λεπτά) για τις γραμμές που εξυπηρετούν την πόλη της Λαμίας	15-20
Μέση συχνότητα αστικής συγκοινωνίας κατά τις υπόλοιπες ώρες (λεπτά) για τις γραμμές που εξυπηρετούν την πόλη της Λαμίας	30-45
Αναχωρήσεις/κάτοικο (Δευτέρα και Τετάρτη)	0,0115
Αναχωρήσεις/κάτοικο (Τρίτη, Πέμπτη και Παρασκευή)	0,0123
Αναχωρήσεις/κάτοικο (Σάββατο)	0,0101
Αναχωρήσεις/κάτοικο (Κυριακή και αργίες)	0,0040

Υπεραστικές συνδέσεις

Στον Δήμο Λαμιέων δραστηριοποιείται το υπεραστικό ΚΤΕΛ Φθιώτιδας το οποίο καλύπτει συγκοινωνιακά όλες τις περιοχές της Περιφερειακής Ενότητας και συνδέει τη Λαμία με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τον Βόλο, τη Λάρισα, τα Γρεβενά, την Τρίπολη, τα Ιωάννινα, την Καρδίτσα, την Πάτρα, το Αργίνο την Ζάκυνθο και την Αλβανία.

Πιο συγκεκριμένα, τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται από τα ΚΤΕΛ Φθιώτιδας είναι τα εξής (<https://www.ktelfthiotidos.gr/index.php/proorismoi>):

<ul style="list-style-type: none"> • Λαμία - Αθήνα (και Αθήνα - Λαμία) • Λαμία - Θεσσαλονίκη • Λαμία - Στυλίδα (και Στυλίδα - Λαμία) • Λαμία - Ράχες (και Ράχες - Λαμία) • Λαμία - Λουτρά Υπάτης - Υπάτη (και Υπάτη - Λουτρά Υπάτης - Λαμία) • Λαμία - Δομοκός (και Δομοκός - Λαμία) • Λαμία - Σπερχειάδα (και Σπερχειάδα - Λαμία) • Λαμία - Καρπενήσι (και Καρπενήσι - 	<ul style="list-style-type: none"> • Λαμία - Λάρισα • Λαμία - Πύργος Ηλείας • Λαμία - Ιωάννινα • Λαμία - Γρεβενά. • Λαμία - Ζάκυνθος • Λαμία - Τρίπολη • Λαμία - Τρίκαλα • Λαμία - Καρδίτσα • Λαμία - Άμφισσα • Λαμία - Χαλκίδα • Λαμία - Αργίνο
---	---

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Λαμία) <ul style="list-style-type: none"> Αταλάντη - Αθήνα (και Μαλεσίνα) [και Αθήνα - Αταλάντη (και Μαλεσίνα)] Λαμία - Χανιά Λαμία - Ηράκλειο Κρήτης Λαμία - Βόλος (και Βόλος - Λαμία) 	<ul style="list-style-type: none"> Λαμία - Πάτρα Λαμία - Κομοτηνή (και Κομοτηνή - Λαμία) Λαμία - Ξάνθη Λαμία - Αλβανία Λαμία - Βουλγαρία
---	---

Πίνακας 23: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Φθιώτιδας

Παράλληλα λειτουργεί και σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή παρέμβασης. Συγκεκριμένα καταγράφονται 2 σιδηροδρομικοί σταθμοί (Λειανοκλάδι και Λαμία). Από Λειανοκλάδι υπάρχουν ανταποκρίσεις προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενώ από Λαμία προς μικρότερους οικισμούς της Φθιώτιδας

Λεωφορειολωρίδες στο δίκτυο για τα λεωφορεία της αστικής συγκοινωνίας

Στην περιοχή παρέμβασης, δεν υπάρχουν λεωφορειο-λωρίδες, οι οποίες να επιτρέπουν τη γρήγορη σύνδεση των διαφορετικών περιοχών της Λαμίας με τη Δημόσια Συγκοινωνία. Λόγω του στενού πλάτους των οδών της Λαμίας, τα λεωφορεία μοιράζονται τις λωρίδες κίνησης με την υπόλοιπη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Στοιχεία άνεσης (στάσεις, οχήματα)

Για όλο το βασικό τμήμα της πόλης της Λαμίας καταγράφηκε ο εξοπλισμός των στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα, καταγράφηκε αν οι στάσεις αν έχουν μόνο τον στύλο που δείχνει τα λεωφορεία που εξυπηρετούν τη στάση, αν έχουν στέγαστρο για τους επιβάτες που αναμένουν ή αν διαθέτουν παγκάκι για όσους περιμένουν. Τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

- 52,6% των στάσεων έχει μόνο στύλο
- 6,6% των στάσεων έχει μόνο στύλο και στέγαστρο και
- 40,8% των στάσεων έχει στέγαστρο και παγκάκι

Συστήματα προτεραιότητας στους κόμβους για τα λεωφορεία της αστικής συγκοινωνίας

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

Συστήματα ITS για διευκόλυνση των επιβατών (πληρωμή, πληροφόρηση)

Το Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας συμμετέχει το τελευταίο διάστημα σε πρόγραμμα τηλεματικής που λειτουργεί με δορυφορική πλοήγηση (GPS) για την ενημέρωση του επιβατικού κοινού για την λειτουργία των λεωφορείων του. Μέσω εφαρμογών, οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο της ανάπτυξης, οι επιβάτες θα έχουν τη δυνατότητα να εντοπίσουν τη θέση του λεωφορείου που τους ενδιαφέρει, αλλά και τον εκτιμώμενο χρόνο αναμονής για κάθε δρομολόγιο σε κάθε στάση. Επίσης, το Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

έχει θεσπίσει το δωρεάν Internet σε όλο τον στόλο των λεωφορείων του και έχει εφαρμόσει την πολιτική του "έξυπνου εισιτηρίου".

Συστήματα M.M.M. με χρήση τηλεφωνικής υπηρεσίας (DRT)

Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο

A.15.8 Πεζή μετακίνηση

Δίκτυο υφιστάμενων και θεσμοθετημένων πεζοδρόμων

Το συνολικό μήκος των πεζοδρόμων εντός της περιοχής παρέμβασης είναι 9571,48 m και αποτελεί το 2,56% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Ακόμα, λόγω των υψομετρικών διαφορών που παρατηρούνται στη Λαμία, υπάρχουν οδοί με σκαλιά, όπου επιτρέπεται μόνο η κίνηση των πεζών. Το συνολικό μήκος τους 3926,41 m και αποτελούν το 1,05% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου. Αν προστεθούν οι δυο τελευταίες τιμές μήκους, τότε γίνεται αντιληπτό ότι 13,50 km (3,27%) οδικού δικτύου λειτουργούν αποκλειστικά για τη διέλευση των πεζών.

Στο ΓΠΣ της Λαμίας (ΦΕΚ 346/ΑΑΠ/2012) δεν θεσμοθετείται κάποια συγκεκριμένη οδός ως πεζοδρόμος.

Μέσο πλάτος πεζοδρομίων

Στο σύνολο του Δήμου Λαμιέων, πάνω από το μισό του οδικού δικτύου (ποσοστό 55%) δεν υπάρχουν υποδομές για τους πεζούς, ενώ διαμορφωμένα πεζοδρόμια υπάρχουν μόνο στο 45% του οδικού δικτύου. Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια διαθέτουν, στην πλειοψηφία τους (ποσοστό 21%), πλάτος που κυμαίνεται μεταξύ 1,5 έως 2,1 μέτρα. Μόνο το 8% του συνολικού οδικού δικτύου του δήμου διαθέτει πλάτος μεγαλύτερο ή ίσο με 2,10 μέτρα, που είναι το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών (1,50 μέτρα για την ελεύθερη όδευση των πεζών και επιπλέον 0,60 μέτρα για τον αστικό εξοπλισμό). Το υπόλοιπο 16% έχει πλάτος μικρότερο από 1,50 μέτρα.

Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (πχ δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, υπερυψωμένες διαβάσεις)

Οι δρόμοι που ανήκουν στην θεσμοθετημένη περιοχή ήπιας κυκλοφορίας αποτελούν το 32,7% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.

Αντίστοιχα οι πεζόδρομοι και οι οδοί με σκαλοπάτια αποτελούν το 3,27% του συνολικού μήκους της περιοχής παρέμβασης.

Χώροι πρασίνου

Οι χώροι πρασίνου (μέσα σε αυτούς συμπεριλαμβάνεται και η έκταση των νησίδων πρασίνου) αποτελούν το **4,69%** της συνολικής επιφάνειας της περιοχής παρέμβασης. Ο δείκτης ο οποίος περιγράφει την ένταση της παρουσίας των χώρων πρασίνου στην εξεταζόμενη περιοχή του Δήμου Λαμιέων, υπολογίζεται ως το ποσοστό του αστικού πρασίνου προς το σύνολο του δημόσιου χώρου στον οποίον συγκαταλέγονται πλατείες, πεζόδρομοι και άλλοι χώροι. Έτσι, υπολογίστηκε ότι το **26,48%** του δημόσιου χώρου (επισημαίνεται πως η έκταση του δημόσιου χώρου είναι αυτή που

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

αντιστοιχεί μόνο στην περιοχή παρέμβασης ΣΒΑΚ και όχι σε όλη την έκταση του Δήμου Λαμιέων) καταλαμβάνεται από χώρους πρασίνου.

Κίνηση πεζών σε πεζοδρόμια, πεζοδρόμους ή πλατείες

Οι κινήσεις των πεζών καταγράφηκαν από τις μετρήσεις πεδίου στρεφουσών ροών σε επιλεγμένους κόμβους της περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, η καταγραφή των πεζών πραγματοποιήθηκε σε 4 από τους 8 κόμβους της περιοχής μελέτης που επελέγησαν για τη μέτρηση στρεφουσών κινήσεων, και κάθε ένας από αυτούς έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά που αφορούν στη λειτουργία του, όπως το επίπεδο ιεράρχησης των οδικών αξόνων που τον αποτελούν και τις παρόδιες χρήσεις γης. Στον πίνακα παρακάτω παρουσιάζεται η μέση ωριαία κίνηση (διελεύσεις) των πεζών σε διάφορες περιπτώσεις:

Πίνακας 24: Κίνηση πεζών ανά είδος δρόμου και ανά παρόδια χρήση

Σημείο μέτρησης	
Κόμβος σε πρωτεύον οδικό δίκτυο	77 πεζοί/ώρα
Κόμβος σε δευτερεύον οδικό δίκτυο	142 πεζοί/ώρα
Κόμβος σε τοπική οδό	121 πεζοί/ώρα
Κόμβος σε πεζόδρομο/πλατεία	239 πεζοί/ώρα
Συνολικός μέσος όρος	120 πεζοί/ώρα

A.15.9 Ποδήλατο

Υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι

Το συνολικό μήκος των ποδηλατόδρομων εντός της περιοχής παρέμβασης είναι 5826,01 m και αποτελεί το 1,57% του οδικού δικτύου. Σε όλο αυτό το μήκος, οι ποδηλατόδρομοι αυτοί είναι αμφίδρομοι.

Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων (και ειδικά χώροι στάθμευσης σε στάσεις ΜΜΜ)

Δεν καταγράφονται διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην περιοχή παρέμβασης ΣΒΑΚ.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ - ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης όπως αυτά αναδείχθηκαν από την επεξεργασία των συλλεχθέντων στοιχείων, καθώς και οι αντιλήψεις των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων, αξιοποιούνται προκειμένου να γίνει μία συνθετική αξιολόγηση των διαφόρων πεδίων κινητικότητας. Με τον τρόπο αυτό τα προβλήματα όχι μόνο αναδεικνύονται αλλά και ιεραρχούνται με σκοπό να διευκολυνθούν οι περαιτέρω διαδικασίες προσδιορισμού των προτεραιοτήτων και της στρατηγικής του ΣΒΑΚ γενικότερα.

Πέραν όμως των προβλημάτων/αδυναμιών του συστήματος, επισημαίνονται οι ευκαιρίες και οι δυνατότητες που παρουσιάζει η περιοχή προκειμένου να προωθηθεί η βιώσιμη κινητικότητα, ενώ εντοπίζονται και οι ενδεχόμενες απειλές που μπορεί να εντείνουν τα υφιστάμενα προβλήματα. Εντέλει όλα τα στοιχεία αυτά, συνοψίζονται με τη μορφή της ανάλυσης SWOT.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

B.1 Σύνοψη συμπερασμάτων - ανάλυση SWOT

Στη συγκεκριμένη παράγραφο συνοψίζονται τα κυριότερα συμπεράσματα με τη μορφή ανάλυσης SWOT. Οι δυνατότητες, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αντιμετωπίζει ο Δήμος Λαμίας όσον αφορά στο συνολικό σύστημα αστικών μετακινήσεων του, παρουσιάζονται στον Πίνακα 25. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται η σύνοψη των συμπερασμάτων όπως αυτά προέκυψαν από την ανάλυση χαρτών και υφιστάμενων πολιτικών, τις μετρήσεις πεδίου και την αυτοψία. Η ανάλυση SWOT γίνεται κατηγοριοποιημένη στα επιμέρους πεδία που φαίνονται παρακάτω και αφορούν στα πεδία της αστικής κινητικότητας.

Πίνακας 25: Ανάλυση SWOT

Δυνατότητες (Strengths)	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ/ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> • Η Λαμία αποτελεί το αναμφισβήτητο κύριο κέντρο της περιοχής παρέμβασης, με τους υπόλοιπους οικισμούς να αποτελούν δορυφόρους που εξαρτώνται άμεσα από αυτήν. Τέλος, σχετικά με ορισμένα συνολικά στοιχεία της περιοχής, σημειώνεται πως η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει το 79,55% του πληθυσμού δήμου και καταλαμβάνει το 1,56% της έκτασης του. • Δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης.
ΧΡΗΣΗ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	<ul style="list-style-type: none"> • Κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο της πόλης
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
ΜΜΜ/ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	<ul style="list-style-type: none"> • Από το 2015 έχει ξεκινήσει η κυκλοφορία τεσσάρων μικρών λεωφορείων (mini bus) που εξυπηρετεί τους κατοίκους της βόρειας πλευράς της πόλης οι οποίοι μέχρι τότε δεν είχαν αστική συγκοινωνιακή κάλυψη.
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> • Υπάρχει ένα καλό δίκτυο πεζοδρόμων σε έναν μικρό πυρήνα του κέντρου της πόλης
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> • Παρόλο που είναι μόνο στο νότιο τμήμα της πόλης, υπάρχει υποδομή για ποδήλατο και σχέδιο για επέκταση και στο βόρειο τμήμα της
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • Εντοπισμός επικίνδυνων σημείων και σημείων με τροχαία ατυχήματα

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αδυναμίες (Weaknesses)	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ/ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Στις περιοχές όπου παρατηρείται απουσία ρυμοτομικού σχεδίου ή ανεπάρκεια εφαρμογής του, η κατάσταση κρίνεται ιδιαίτερα δυσχερής καθώς δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς οι κατάλληλες υποδομές (πχ πεζοδρόμια, ράμπες, κ.λπ.) για την βελτίωση της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.
ΧΡΗΣΗ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	<ul style="list-style-type: none"> Η μη υλοποίηση των περισσότερων δρόμων του δακτυλίου, συμβάλλει στη μη μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του κέντρου. 78,27% είναι δρόμοι διπλής κατεύθυνσης με αποτέλεσμα σε μεγάλο ποσοστό του οδικού δικτύου να υπάρχει: μείωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για τους πεζούς, περιορισμένος διαθέσιμος δημόσιος χώρο που θα μπορούσε να προσφερθεί για την επέκταση των πεζοδρομίων ή για δίκτυο άλλων βιώσιμων μέσων μεταφοράς, και αύξηση του κινδύνου μετωπικών συγκρούσεων μηχανοκίνητων οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο.
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Στο 84% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου, επιτρέπεται η ελεύθερη παρόδια στάθμευση των οχημάτων και δεν υπάρχουν περιορισμοί στάθμευσης Υψηλή ένταση στάθμευσης εντοπίζεται κυρίως στο κέντρο της Λαμίας, όπου συγκεντρώνεται η οικονομική, εμπορική και κοινωνική ζωή της πόλης Έντονη παραβατικότητα στη στάθμευση
ΜΜΜ/ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	<ul style="list-style-type: none">
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Οι πεζοδρόμοι εκτός από το δίκτυο στο κεντρικό πυρήνα της πόλης είναι διάσπαρτοι και ασύνδετοι Οι αποστάσεις μεταξύ των ρυμοτομικών αποδεικνύονται κατά βάση ανεπαρκείς για αστικές περιοχές που στοχεύουν στην ενσωμάτωση όλων των μέσων και τρόπων μετακίνησης ισότιμα στο οδικό περιβάλλον. Μόλις το 8%, του συνολικού οδικού δικτύου, διαθέτει ικανοποιητικό, σύμφωνα με τη νομοθεσία, πλάτος πεζοδρομίων (μεγαλύτερο ή ίσο των 2,10 μέτρων). Συνεπώς, η συντριπτική πλειοψηφία των υφιστάμενων πεζοδρομίων (ποσοστό 72%) δεν καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές για την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση των πεζών (1,50 μέτρα για ελεύθερη όδευση των πεζών και επιπλέον 0,60 μέτρα

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αδυναμίες (Weaknesses)	
	για τον αστικό εξοπλισμό).
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> Το συνολικό μήκος των οδών με σκαλιά είναι 3926.41 m. Η τιμή αυτή αποτελεί το 1.05% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου της Λαμίας. Σε αυτό το τμήμα του δικτύου η διέλευση του ποδηλάτου είναι ανέφικτη
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> Στο σύνολο του Δήμο Λαμιέων παρατηρείται μια πλειάδα επικίνδυνων σημείων στο οδικό δίκτυο τόσο για τους ίδιους τους οδηγούς, όσο και για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα εντοπίζεται στα σημεία συμβολής του αστικού οδικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο λειτουργεί και ως φράγμα για την περιοχή μελέτης, καθώς διέρχεται μέσα από αυτή και διακόπτει την συνέχειά της.

Ευκαιρίες (Opportunities)	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ/ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Ευκαιρία στις περιοχές που δεν υπάρχει ρυμοτομικό σχέδιο, είναι η σύνθεση ενός συνολικού σχεδίου οργάνωσης της ρυμοτομίας της περιοχής που θα συνδέσει αποτελεσματικά τα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού με την πραγματικότητα και θα στοχεύσει στην ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών (πχ πεζοδρόμια, ράμπες, κ.λπ.) για την βελτίωση της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.
ΧΡΗΣΗ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	<ul style="list-style-type: none"> Εκπόνηση ΣΒΑΚ Οι εμπλεκόμενοι φορείς αντιλαμβάνονται την ανάγκη στροφής στα ήπια μέσα μεταφοράς προκειμένου να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Διαμόρφωση νέων χώρων στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου και κοντά σε στάσεις ΜΜΜ για την εξασφάλιση της διατροπικότητας των μετακινήσεων
ΜΜΜ/ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	<ul style="list-style-type: none"> Πρόγραμμα Fabulous και εισαγωγή νέων καινοτόμων οχημάτων ΜΜΜ
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Σημαντικοί Περιβαλλοντικοί πόροι: Πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο (πχ Σπερχειός ποταμός) και παράκτιο χώρο (πχ Μαλιακός κόλπος), περιοχές NATURA 2000 όπως η «Κοιλιάδα και εκβολές Σπερχειού – Μαλιακός κόλπος», περιοχή συνολικού

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ευκαιρίες (Opportunities)	
	<p>εμβαδού 0, 47 τ.χλμ. ή τα Βαρδούσια Όρη με έκταση 0,19 τ.χλμ., βιότοπους (πχ Δέλτα Σπερχειού), τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους (ΤΙΦΚ) όπως η Τιθορέα και το φαράγγι του Γοργοποτάμου, Καταφύγια Άγριας Ζωής (πχ Γέφυρα Σπερχειού) αλλά και τον Εθνικό Δρυμό Οίτης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πάρκο του Αγίου Λουκά που περιλαμβάνει ένα δασύλλιο καθώς και τον ομώνυμο ιερό ναό (προστατευμένος από το Υπουργείο Πολιτισμού). Στο συγκεκριμένο πάρκο δίνεται η δυνατότητα για περίπατο, άθληση αλλά και ξεκούραση, γεγονός που συνεισφέρει στη βελτίωση τόσο της περιβαλλοντικής όσο και της κοινωνικής πτυχής της πόλης. Από την άλλη, στον ανατολικό λόφο, παρατηρείται το πάρκο του Κάστρου Λαμίας (μεσαιωνικό κτίσμα με ιδιαίτερη ιστορική αξία, προστατευμένος αρχαιολογικός χώρος • Κυριότερο ρέμα είναι ο χείμαρρος Ξηριάς (μήκος 10,1 χλμ). Η κατάλληλη προσοχή στην προστασία των ρεμάτων μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος μιας περιοχής αλλά και στη συγκρότηση σημαντικών υδροβιότοπων.
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> • Προγραμματισμός με βάση το επιχειρησιακό σχέδιο για επέκταση του ποδηλατοδρόμου
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> • Η εκπόνηση ΣΒΑΚ μιας και η ασφάλεια αποτελεί βασικό στόχο του

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Απειλές (Threats)	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ/ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Γραφειοκρατικές καθυστερήσεις που μπορεί να καθυστερούν τη διαμόρφωση συνολικού ρυμοτομικού σχεδίου που να εμπεριέχει την κατεύθυνση της βελτίωσης της αστικής κινητικότητας, και ιδιαίτερα της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.
ΧΡΗΣΗ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	<ul style="list-style-type: none"> Κατά μέσο όρο, ο ρυθμός εμφάνισης τροχαίων με τουλάχιστον ένα νεκρό είναι 1,45 το χρόνο.
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	<ul style="list-style-type: none"> Στο βαθμό που δεν αντιμετωπίζεται η παράνομη στάθμευση εμποδίζεται η κυκλοφορία των ΜΜΜ και η ασφαλής μετακίνηση των πεζών
ΜΜΜ/ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	<ul style="list-style-type: none"> Παράνομη στάθμευση ΙΧ που εμποδίζει την κυκλοφορία των ΜΜΜ
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> Παράνομη στάθμευση σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> Απουσία κουλτούρας σεβασμού στο ποδήλατο και στην ασφάλεια και προτεραιότητα του ποδηλάτη
ΑΣΦΑΛΕΙΑ	<ul style="list-style-type: none"> Κάθε χρόνο, περίπου 7 πεζοί τραυματίζονται ή χάνουν τη ζωή του από σύγκρουση με μηχανοκίνητο όχημα. Ο ίδιος δείκτης για τους ποδηλάτες είναι ίσος με 0.58. Αυτό δεν αποδεικνύει ότι η Λαμία είναι μια ασφαλής πόλη για το ποδήλατο, καθώς είναι άμεσα εξαρτώμενο από τον φόρτο κυκλοφορίας ποδηλάτων στην περιοχή.