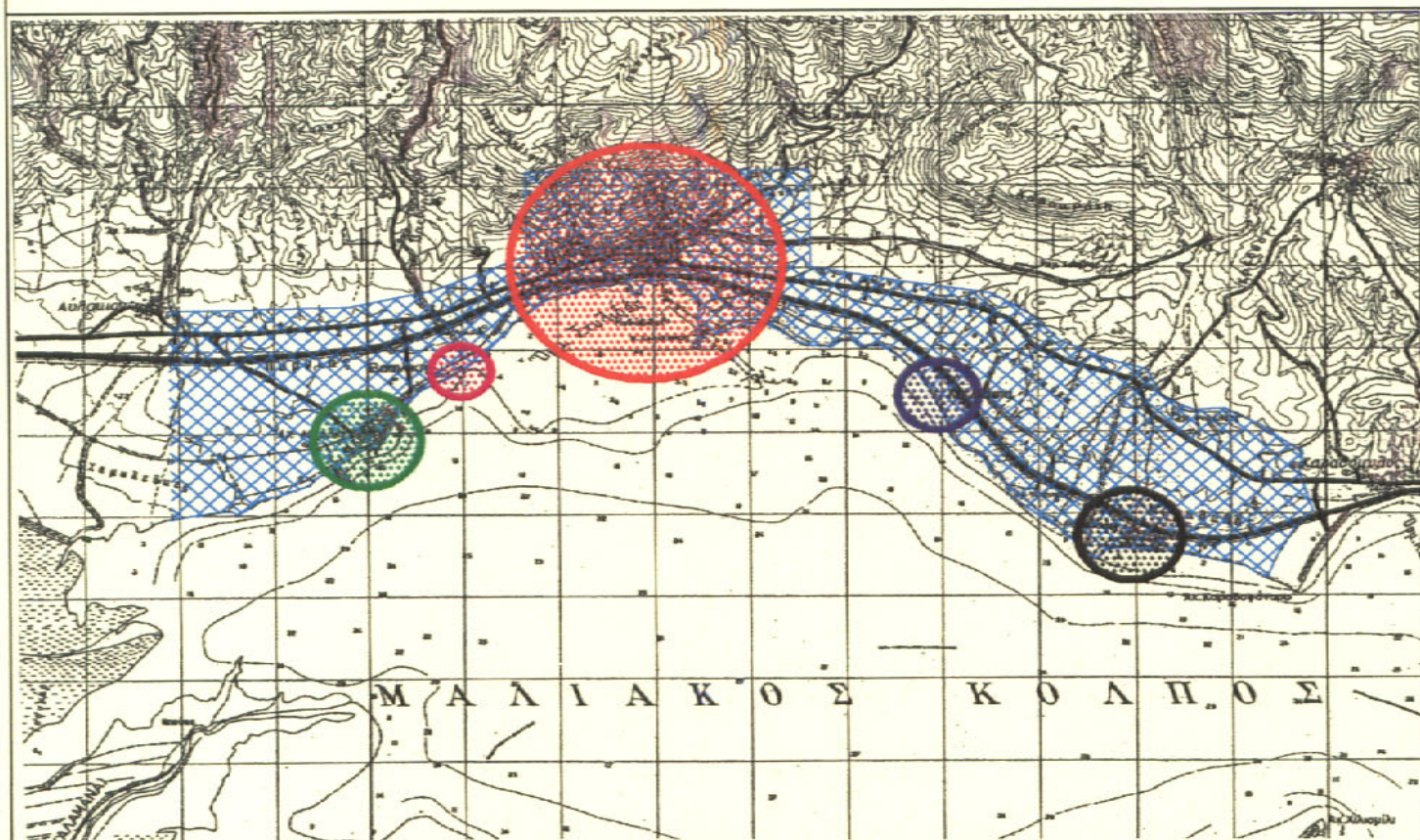


ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΔΗΜΟΥ
ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Ε. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Χ. ΣΤΕΡΠΟΠΟΥΛΟΣ
Λ. ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ

ΛΑΜΙΑ 2002

ΜΕΛΕΤΗ

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ
ΖΩΝΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΕ
ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ.
Τ.Ε.Ε. ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ.

ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΛΕΥΤΕΡΗΣ
ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΣ
ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΛΑΜΙΑ 2002

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

-Η παρούσα μελέτη περιέχει την γενική αναγνώριση και επισήμανση των προβλημάτων της παράκτιας ζώνης του Δήμου Στυλίδας , με την καταγραφή και αναφορά των στοιχείων, Ιστορίας, φυσικού περιβάλλοντος, του Εθνικού - Τοπικού οδικού - Σιδηροδρομικού και θαλάσσιου δικτύου συγκοινωνίας και εμπορίου, τις εγκαταστάσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων , την απασχόληση των κατοίκων, τις τάσεις αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό, και όλα αυτά τα παραπάνω στοιχεία περιέχονται στην ενότητα „ΑΝΑΛΥΣΗ,, και ακολουθεί η πρόταση γενικής μορφής στην ενότητα „ ΠΡΟΤΑΣΗ,, όπου με επιλεκτικό και επιγραμματικό τρόπο αναφέρονται οι αναλυτικές προτάσεις αναβάθμισης της περιοχής.

-Κάθε παράκτια οικιστική ενότητα συνοδεύεται από σύνολο φωτογραφικού υλικού επισήμανσης και απεικόνισης της σύνδεσης της με το οδικό και κομβικού σύστημα εισόδου – εξόδου , των τοπικών σταθμών του τρένου, των παραλίων για τους λουόμενους, των αλιευτικών καταφύγιων μικρών σκαφών Άγιας Μαρίνας, του μεγάλου λιμανιού της Στυλίδας και από μπετόν Φάρο του ,τις παραλίες των οικιστικών συνόλων Βασιλικής, Μελισσιών και Πετεράδων (Μαρίνη), τις ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις μικρών σκαφών κ.λ.π. εγκαταστάσεων και περιοχών.

-Ακολουθούν οι διάφοροι χάρτες που περιλαμβάνουν τα όρια της περιοχής μελέτης, τον φυσικό περιβάλλον, τα διάφορα οδικά, σιδηροδρομικά ,θαλάσσια

δίκτυα και τα οικιστικά σύνολα του διευρυμένου Δήμου Στυλίδας (Χάρτες 1.2.3.4).

-Η παρούσα μελέτη και το περιεχόμενο της είναι γενικού χαρακτήρα σκοπιμότητας, και επισκόπησης του εντοπισμού των προβλημάτων της περιοχής, και στόχο έχει την γενική σύνθεση και επίλυση των προβλημάτων της, σύμφωνα με την βασική αρχή και προϋπόθεση ότι, το επίπεδο και περιεχόμενο αυτής δεν αντιστρατεύεται τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των μελετητών Μηχανικών, Μελετών Δημόσιου, Ελευθερών Επαγγελματιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΚΕΙΜΕΝΟ

α. ΑΝΑΛΥΣΗ

β. ΠΡΟΤΑΣΗ

2. ΧΑΡΤΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

α. ΧΑΡΤΗΣ 1 (Περιοχή Μελέτης).

β. ΧΑΡΤΗΣ 2 (Φυσικό Περιβάλλον).

γ. ΧΑΡΤΗΣ 3 (Οικιστικά Σύνολα).

δ. ΧΑΡΤΗΣ 4 ΔΙΚΤΥΑ(Οδικά- Σιδηροδρομικά- Θαλάσσια).

3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

α. Στυλίδας

β. Αγ. Μαρίνας

γ. Βασιλικής

ε. Πετεράδων (ακτή)

A. ΑΝΑΛΥΣΗ

A1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ

-Ο Καποδιστριακός Δήμος Στυλίδας κατέχει κεντροβαρική θέση στο εθνικό οδικό δίκτυο βορρά - νότου και έχει Δημοτικό κέντρο Διοίκησης την πόλη της Στυλίδας , αναπτύσσεται κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης , 17 χιλιόμετρα περίπου ανατολικά της πόλης της Λαμίας Ν. Φθιώτιδας .

Βλέπε ΧΑΡΤΕΣ 1 & 3.

-Πρόκειται για την γενική πρόταση διερεύνησης και αξιοποίησης της παραλιακής ζώνης του διευρυμένου Καποδιστριακού Δήμου Στυλίδας και αφορά κατά σειρά τους οικισμούς, Άγια Μαρίνα, Βασιλική, Στυλίδα, Πετεράδες, Μελίσσια.

Βλέπε ΧΑΡΤΗ 3.

-Μεταξύ των προαναφερομένων κοινοτήτων παρεμβάλλονται εκτεταμένες εκτάσεις γεωργικής γης με διάφορες καλλιέργειες που πρωτεύοντα ρόλο κατέχει η ελιά (κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής).

Βλέπε ΧΑΡΤΗ 2.

-Επίσης η άμεση γεινίαση με την θάλασσα του Μαλιακού κόλπου επιτρέπει την μερική απασχόληση των κατοίκων της περιοχής με την αλιεία για την τροφοδότηση της τοπικής αγοράς της περιοχής μέχρι και την Λαμία.

-Προς βορρά, όπου ορθώνεται ο ορεινός όγκος της Όρθρυς, αναπτύσσονται εκτάσεις ελαιώνων και δασικών περιοχών.

Βλέπε ΧΑΡΤΗ 2.

-Είναι φανερό ότι στο πνεύμα του διευρυμένου δήμου της Στυλίδας επικυρίαρχη παρουσία είναι η πόλη της Στυλίδας και σε συνέχεια η Αγία Μαρίνα, ως οργανωμένα οικιστικά σύνολα αστικού χαρακτήρα, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους παραλιακούς οικισμούς του συνόλου που έχουν κυρίως παραθεριστικό χαρακτήρα.

-Αναπτύσσεται γραμμικά από δυσμάς (Λαμία) προς ανατολάς ως μια στενή λωρίδα μεταξύ της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης στις παρυφές του ορεινού όγκου Όθρυς και της βορινής ακτής του Μαλιακού κόλπου.

Βλέπε ΧΑΡΤΗ 1.

-Επίσημα η Στυλίδα χαρακτηρίζεται ως επίνειο της πόλης της Λαμίας. Σήμερα η μεγάλη εμπορική διακίνηση βιομηχανικών προϊόντων της περιοχής προς την υπόλοιπη Ελλάδα και ξένες χώρες προσδίδει σημαντική αύξηση της σπουδαιότητας της πόλης .

-Με πολεοδομικό επίκεντρο την πόλη της Στυλίδας εξετάζεται η παραλιακή ζώνη της περιοχής που ορίζεται , προς δυσμάς από την Αγία Μαρίνα και καταλήγει προς ανατολάς στον αμιγή παραθεριστικό οικισμό Πετεράδες (Μαρίνη) , όσον αφορά την αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος (θάλασσα , παραλίες κλπ) , του τοπικού και εθνικού οδικού δικτύου , την αναψυχή, την τουριστική ανάπτυξη , το εμπόριο , την προστασία του περιβάλλοντος και λοιπών χρήσεων γης.

Βλέπε ΧΑΡΤΕΣ 1.2.3.4

~~~~~0~~~~~

## Α2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Από το μεγάλο εγκυκλοπαιδικό λεξικό Ελευθερουδάκη (σελίδα 838 τόμος 11): << **Στυλίδος Μάχη** : Κατά τον Αγώνα (1821) , εις Στυλίδα εξεστράτευσεν ισχυρόν από τον Οδυσσέα Ανδρούτσο σώμα ίνα προσβάλη κατά Μάρτιο του 1822 τους εν Λαμία Τούρκους . Ο Οδυσσεύς , ο Διοβουνιώτης, ο Νικηταράς Σταματελλόπουλος και ο Χανζής Χρίστος , αφού εξεπόρθησαν το οχυρό της Στυλίδος και φονεύσαντες τους Τούρκους προυχώρεσαν δια της Αγίας Μαρίνης εις Λαμίαν , συνήψαν την 2 Απριλίου 1822 ηρωϊκήν μάχην προς οκτακισχιλίους Τούρκους , εξών εφονεύθησαν περί τους 400. Οι εχθροί όμως συσωματοθέντες επετέθησαν εναντίον της Στυλίδας και πολιορκήσαντες τους ολίγους παραμείναντες αυτόθι τους συνέλαβαν όλους , αν η ετοιμότης του Οδυσσέως δεν κατώρθωνε να εξουδετερώση την αντίδρασιν των διευθυνόντων τα πράγματα της Ανατολικής Ελλάδος αρεοπαγιτών και δεν επετύχενε να αναγκάση τους πλοίαρχους να παραλάβωσι τους μονωθέντας οπλίτας δια να τους σώσωσιν εξ ασφαλούς θανάτου. Δια την μάχην της Στυλίδος αδίκως εκχάσθη ο Οδυσσεύς και εθεωρήθη ως ριψασπής>> .

Η Στυλίδα η Δήμος Φαλάρων επίσης στο ίδιο λεξικό σελίδα 543 τόμος 12 , πληροφορούμαστε : << **Φάλαρα** ( τα ) 1) Αρχαία πόλις της Θεσσαλικής Φθιώτιδος προς Ανατολάς της Λαμίας , ής ήσαν επίνειον , προς Δυτικά του Εχίνου ( νύν Αχινού ) και προς Βορράν της αρχαίας εκβολής του Σπερχειού

,πολυκάτοικος ιδίως δια του λιμένα της , εκείτο πιθανώς κατά την χώραν του νύν χωρίου Αυλάκι διότι η παραλία εκεί πολλάς μεταβολάς έλαβεν , ενώ τα αρχαία θεμέλια οίκων και λιμενοβραχίονος τα παρά την νύν Στυλίδα ανήκον εις άλλην αρχαία πόλιν αγνώστου νύν ονόματος>>.

~~~~~0~~~~~

B. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

B1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ

-Οι προς εξέταση οικισμοί της υπό μελέτης περιοχής και κατά σειρά από δυσμάς προς ανατολές είναι συνολικά:

1. Αγία Μαρίνα.
2. Βασιλική ,
3. Στυλίδα ,
- 4.Μελίσσια
5. Πετεράδες (Μαρίνη).

Βλέπε Χάρτη 3.

~~~~~0~~~~~

## • ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ :

-Πρόκειται για αγροτοαλιευτικό και παραθεριστικό οικισμό σε απόσταση από την Λαμία 14 χιλ. και από την Στυλίδα 3 χιλ.

-Διετέλεσε για πολλά χρόνια κύριο παραθαλάσσιο κέντρο διακοπών των κατοίκων της Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής .

-Κατά την θερινή περίοδο των δεκαετιών του 50 , 60 και 65 σημειώνονται οι μνημειώδεις μαζικές καθημερινές μετακινήσεις μέσω του τοπικού τρένου και των λεωφορείων της Πλατείας Λαού προς την Αγία Μαρίνα, γεγονός το οποίο σήμερα έχει πάψει να υπάρχει. Όμως μικρός αριθμός λουομένων κάνει χρήση της παραλίας και των παραθαλασσιών ξενοδοχείων και μεζεδοπωλείων.

-Στις δύο τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται ατελής οικιστική ανάπτυξη (υπάρχει σχέδιο πόλης με όρους δόμησης κλπ) με ελλείψεις κοινοχρήστων χώρων και δικτύων υποδομής, με σχετική εγκατάλειψη των εγκαταστάσεων του προβλήτα.

-Έχουν αρχίσει εργασίες ανάπλασης και αξιοποίησης της <<ιστορικής>> παραλίας της Αγίας Μαρίας

-Ως προς την χρήση γης επικυρίαρχο στοιχείο είναι η μόνιμη κατοικία με αυξημένο αριθμό παραθεριστικής κατοικίας και κάποιων μικρών ξενοδοχείων.

-Αρκετές ψαροταβέρνες συμπληρώνουν την ψυχαγωγία των επισκεπτών , και το καλοκαίρι η γνωστή παράλια λυόμενων (ΑΝΔΡΩΝΟΥ).

-Όσον αφορά την απασχόληση των κατοίκων ελάχιστος αριθμός απορροφάται από τον τριτογενή τομέα παροχής υπηρεσιών .

-Το εισόδημα των κατοίκων εξασφαλίζεται από την γεωργική απασχόληση , αλιεία και εργατική απασχόληση στον βιομηχανικό τομέα , ενοικίαση δωματίων και διαμερισμάτων, και στις ψαροταβέρνες.

-Μπαίνοντας στον οικισμό από Λαμία , δυτικά, πίσω από την ομώνυμη εκκλησία της Αγίας Μαρίας όπου διέρχεται η παραλιακή οδός υπάρχει μικρό αλιευτικό καταφύγιο που εκτός των άλλων συνήθων σκαφών φιλοξενεί και βάρκες με ειδική επίπεδη, ( σκαφιδωτή όπως στη λίμνη Καστοριάς), διαμόρφωση στην καρίνα , οι λεγόμενες καρούτες ειδικές για την πλεύση σε ελώδεις εκτάσεις που τέτοιες είναι οι εκβολές του Σπερχειού ποταμού , εκεί που είναι θαυμάσιο καταφύγιο του γόνου των ψαριών του Μαλιακού κόλπου.

-Πέραν του παραπάνω αλιευτικού καταφυγίου δυτικά και σε μερικές εκατοντάδες μέτρα εκτός σχεδίου υπάρχουν ταβερνάκια , κάποιες παραθεριστικές μονοκατοικίες και η μεγάλη βιομηχανική λιμενική εγκατάσταση φόρτωσης βωξίτου για την θαλάσσια διακίνηση του προϊόντος.

-Στην ίδια περιοχή υπάρχουν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις της ALCATEL ( εργοστάσιο κατασκευής καλωδίων ).

-Το σύνολο των παραπάνω βιομηχανικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποβαθμίζει περιβαλλοντικά την περιοχή με τις σχετικές οχλούσες χρήσεις τους.

-Επισημαίνονται λοιπόν τα παρακάτω αναφερόμενα προβλήματα του συντελούν στην υποβάθμιση του οικισμού :

-α). Το πρόβλημα διασταύρωσης της σιδηροδρομικής γραμμής με τον οδικό άξονα του οικισμού

κατά την είσοδο και έξοδο της πόλης που αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για τα διερχόμενα οχήματα και τους πεζούς .

-β). Η διατεινόμενη σιδηροδρομική γραμμή όπως διεισδύει μέσα στον οικισμό με το σύνολο των κτιριακών εγκαταστάσεων του σταθμού , δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα φύλαξης του κοινού .

-Δεν υπάρχουν προστατευτικά κιγκλιδώματα οριοθέτησης και δεν υπάρχει ούτε ανάπλαση του χώρου από πλευράς κηποτεχνίας και άλλων φυσικών στοιχείων πρασίνου , έτσι ώστε να μετριάσουν την κακή εικόνα που έχει σήμερα.

-Ο λόγος αυτής της κατάστασης είναι η παλαιά επιλογή της χρήσης του σιδηροδρόμου, δηλαδή η διακίνηση των εμπορευμάτων , ενώ σήμερα γίνεται και διακίνηση του επιβατικού κοινού της περιοχής μέχρι την Στυλίδα , εντελώς διαφορετική εικόνα των αρχικών επιλογών.

-γ). Η αναψυχή είναι αναπτυγμένη κατά μήκος της παραλιακής ζώνης και με την υπό διαμόρφωση στοιχειώδη πλαζ των λουομένων αποτελούν το κέντρο βάρους δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης και διασκέδασης των επισκεπτών , χωρίς να έχει ληφθεί ουδεμία μέριμνα κυκλοφοριακής ρύθμισης, χώρων στάθμευσης , διαμόρφωσης των κοινοχρήστων χώρων και κοινωνικού εξοπλισμού.

-δ). Ο γεωγραφικός προσανατολισμός της πλαζ σε συνδυασμό με βόριο- ανατολικούς ισχυρούς ανέμους που δεσπόζουν στην περιοχή , συντελούν στην αναμόχλευση του λασπώδους βυθού με αποτέλεσμα να μετατρέπεται το θαλάσσιο περιβάλλον σε λασπότοπο , γεγονός το οποίο δρα αρνητικά στην αναψυχή και ψυχαγωγία των λουομένων κατά τρόπο αποτρεπτικό για κολύμβηση.

-Η επιβλητική παρουσία των δύο προβλητών στην παραλία του οικισμού κοντά στην πλαζ και στις φαροταβέρνες χαρακτηρίζει το τοπίο.

-Ο μεγάλος προβλήτας ( γέφυρα ) που προχωράει αρκετά μέσα στην θάλασσα , αποτελεί στοιχείο αξιόλογου ενδιαφέροντος και έχει διαμορφωθεί ως περίπατος και αγνάντι στο θαλάσσιο περιβάλλον.

-Όσο δε για τον δεύτερο και μικρότερο προβλήτα (τον πρώην Φλοίσβο) που είχε διαμορφωθεί σε ταβέρνα , σήμερα παρουσιάζει πολλά προβλήματα στατικής επάρκειας και ένα τμήμα της έχει καταρρεύσει.

## **-ΣΗΜΕΙΩΣΗ**

α. Γενικώς βλέπε Χάρτη 3. (δίκτυα)

**Σε συνέχεια του παρόντος κειμένου ακολουθεί η σειρά φωτογραφιών**

**από τον Αρ.1 έως και τον Αρ.18 , όπου οδικά συνδέεται ο οικισμός Άγιας Μαρίνας με την Παλ. Εθνική Οδό Λαμίας-Αγ. Μαρίνας- Στυλίδας-Πελασγίας με τις δυο εισόδους-εξόδους, με το τρένο, και την παράλια με το αλιευτικό καταφύγιο, και τις εγκαταστάσεις μεταλλευμάτων**

~~~~~0~~~~~



ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 1

ΔΥΤΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ Π.Ε.Ο. ΛΑΜΙΑΣ-ΣΤΥΛΙΔΑΣ & ΑΓ. ΜΑΡΙΜΑΣ



ΦΩΤ 2

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΣΙΔ. ΓΡ. ΤΟΥ ΤΡΕ-
ΝΟΥ.



ΦΩΤ 3

Ι.Ν. ΤΗΣ ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ
ΟΠΟΥ ΤΕΛΕΙΤΑΙ ΠΑΙ ΤΟ
ΠΟΛΥ ΓΝΩΣΤΟ ΠΑΝΗΓΥΡΙ.
ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑ
ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ.



ΦΩΤ. 4-5&6

Σ.Σ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ-ΤΠΟΣΤΕΓΟ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 5



3

ΦΩΤ 6



ΦΩΤ 7
ΚΤΙΡΙΟ ΓΕΩΡΓ. ΣΤΝ.
ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑΣ
(ΚΛΕΙΣΤΟ).





ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.
ΦΩΤ Β & 9
ΜΙΚΡΟ ΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΤΓΙΟ
ΤΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ



ΦΩΤ 9

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.
ΦΩΤ 10 & 11
ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ
ΠΛΑΖ



ΦΩΤ. 11



ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 12

ΜΕΓΑΛΗ ΤΠΟΣΤΤΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΙΔΗΡΑ ΓΕΦΤΡΑ-ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ

ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΜΕΤΕΤΡΑΠΕΙ ΣΕ ΧΩΡΟ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ & ΑΓΝΑΝΤΙ.



ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 13

ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΟΡΙΟ ΤΗΣ.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 14 & 15

ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΜΕ-
ΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΛΛΕΤΜΑΤΟΣ
ΤΗΣ „ΒΟΞΥΤΕΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ“,
ΔΥΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ.



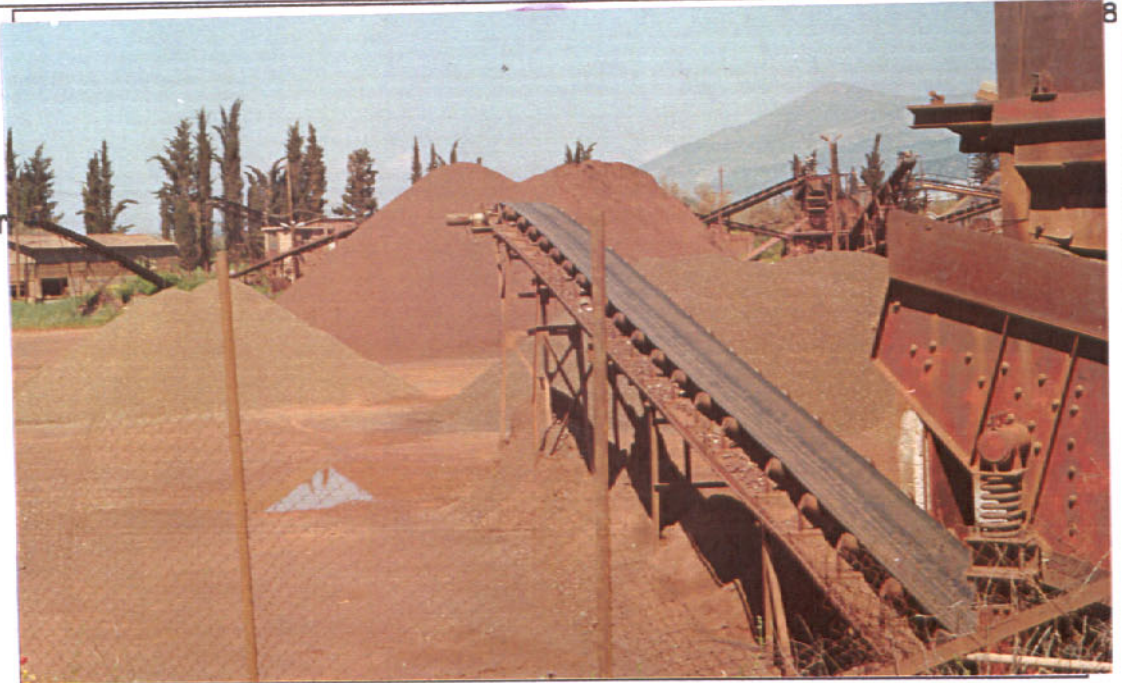
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 15

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ.

ΦΩΤ 16

ΕΓΚ/ΣΕΙΣ ΑΠΟ-
ΘΗΚΕΥΣΗΣ & ΜΕ-
ΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΛ-
ΛΕΥΜΑΤΟΣ ΒΟΡΕΙΟΤ



ΦΩΤ 17 & 18

ΚΟΜΒΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΙΣΟΔΟΥ ΑΠΟ Π.Α.
ΟΔΟ ΛΑΜΙΑΣ-ΣΤΤ-
ΛΙΔΑΣ ΠΡΟΣ ΣΤΤ-
ΛΙΔΑ.



ΦΩΤ 18



• ΒΑΣΙΛΙΚΗ :

-Μικρός παραλιακός παραθεριστικός οικισμός μεταξύ Αγίας Μαρίνας και Στυλίδας , χωρίς εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο και σχετικές ρυθμίσεις (παντελής απουσία κοινοχρήστων χώρων), ελάχιστος σε έκταση.

-Ο οικισμός κυρίως αναπτύχθηκε κατά την δεκαετία του 60, 70 ως εναλλακτική λύση παραθεριστικής κατοικίας στην περιοχή.

-Σημαντικό πρόβλημα είναι το ανύπαρκτο αποχετευτικό δίκτυο του οικισμού που αποτελεί πηγή ρύπανση της θάλασσας λόγω της ανεξέλικτης χρήσης των αποβλήτων.

-Η γεωφυσική διαμόρφωση της ακτής δεν είναι κατάλληλη για χρήση λουομένων ως πλαζ. -Αποτελεί ουσιαστικά τμήμα της πόλης της Στυλίδας (προάστιο) με μεγάλο βαθμό υποβάθμισης σε σχέση με την πόλη.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Ακολουθεί η φωτογραφία

B.1 Άποψη της περιοχής Βασιλικής.

~~~~~0~~~~~

ΒΑΣΙΛΙΚΗ  
ΦΩΤ 1



## • ΣΤΥΛΙΔΑ :

-Πρόκειται για το επίνειο της Λαμίας και της ευρύτερης περιοχής καθώς και σημείο στρατηγικής σημασίας επιχειρήσεων πολέμου και μεταφοράς πολεμικού υλικού.

-Ο πληθυσμός της ανέρχεται περίπου σε τρεις χιλιάδες κατοίκους , πέραν των επισκεπτών της περιοχής.

-Διαθέτει εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο αστικού χαρακτήρα .

-Είναι διοικητικό κέντρο με πολλές αρμοδιότητες, (Δημαρχείο, Τελωνείο, Λιμεναρχείο, Τράπεζες, Ειρηνοδικείο, Δ.Ο.Υ, Δημόσιο Ταμείο, Δασική Υπηρεσία, Δικαστικές Υπηρεσίες, ΙΚΑ, Ιατρικό Κέντρο, Πυροσβεστική κλπ) , της υπό μελέτη περιοχής .

-Ο κοινωνικός εξοπλισμός ( Σχολεία και Δημόσιες Υπηρεσίες κλπ ) και οι οικονομικές δραστηριότητες της πόλης την καθιστούν ευρύτερο κέντρο εξουσίας και δραστηριοτήτων της περιοχής πέραν των ορίων του Καποδιστριακού Δήμου.

-Η απασχόληση των κατοίκων του Δήμου αφορά, τις Δημόσιες Υπηρεσίες, την παροχή υπηρεσιών, το εμπόριο, αλιεία, αγροτικές καλλιέργειες, και αναψυχή .

-Η πόλη θεωρείται αναπτυσσόμενη με υγιή οικονομία .

-Η οικιστική ανάπτυξη της πόλης προήλθε από την εισροή κατοίκων της ευρύτερης περιοχής χαμηλού εισοδήματος για αγροτική απασχόληση και παροχή υπηρεσιών (εργατικά χέρια κλπ), η οικιστική εγκατάστασή τους επικεντρώθηκε γύρω από τις ελαιουργικές εγκαταστάσεις μεγαλοδικτητών, με συνέπεια την δημιουργία μιας άναρχης δόμησης με στοιχειώδη ρυμοτομία εξυπηρέτησης των αναγκών της περιοχής για την εποχή της, και η οποία ρυμοτομία απετέλεσε την βάση του σχεδόν σημερινού εγκεκριμένου σχεδίου πόλης.

-Ανεξάρτητα του οικοδομικού επιπέδου και της ποιότητας των κατοικιών μέχρι το έτος 1980 ,πριν από τον μεγάλο σεισμό, επικρατούσε η ιδιοκτησία κηπόσπιτου με εσπεριδοειδή που έδινε την ευχάριστη εικόνα της κηπούπολης.

-Οι κατοικίες τοποθετημένες σε μια άκρη του οικοπέδου σε μορφή λιθόκτιστων με σκεπές από κεραμίδια , νεοκλασικού τύπου , αποτελούσαν το τοπικό χρώμα της πόλης.

-Σήμερα η εφαρμογή του νέου σχεδίου πόλης με την πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξή της έχει χάσει τον παλιό της χαρακτήρα και έχει μετατραπεί σε τυπική σύγχρονη αστική πόλη πολυωρόφων οικοδομών.

-Παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση ελευθέρων κοινοχρήστων χώρων προς την παραλία ( νότια ) , σε αντίθεση με το βόρειο τμήμα της πόλης .

-Η νέα εθνική οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης ,τέμνει κυριολεκτικά την πόλη σε δυο μέρη, διερχόμενη σε μικρή απόσταση από το χώρο του λιμανιού εμποδίζει την εύρυθμη σχέση πόλης - λιμανιού όπως επίσης και την επικοινωνία των κατοίκων προς τις υπόλοιπες παράκτιες περιοχές για περίπατο, αναψυχή και διάφορες υπηρεσίες (Λιμεναρχείο ,Τελωνείο ,πλαζ κλπ).

-Η άναρχη και τυχαία σημερινή ρύθμιση δραστηριοτήτων (εμπορικός , στρατιωτικός ,τουριστικός , αλιευτικός τομέας ) του λιμανιού δεν συμβάλλει στην ανάπτυξη του.

-Η παρουσία του καρνάγιου μικρών και μεσαίων σκαφών, αναψυχής και εργασίας, αποτελεί πηγή αισθητικής και περιβαλλοντικής ρύπανσης.

-Ο προβλήτας είναι ακατάλληλος για την εξυπηρέτηση περισσοτέρων των δύο φορτηγών πλοίων , έχει υποστεί και τμηματική κατάρρευση .

-Είναι γνωστό το πρόβλημα της επίχωσης του βυθού του λιμανιού από φερτή ύλη ( λάσπη ) ,κυρίως των εκβολών του Σπερχειού , με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται ο ελλιμενισμός μεγάλων πλοίων .

-Ο εμπορικός καθώς και ο στρατιωτικός τομέας του λιμανιού δεν περιφράσσονται κατάλληλα για τον έλεγχο και την προστασία τους .

-Ο σημερινός φάρος τοποθετημένος στο λιμάνι αποτελεί πρόχειρη σιδηροκατασκευή .

-Η κύρια οδική πρόσβαση της πόλης και του λιμανιού γίνεται από ισόπεδο κόμβο στο κέντρο της νότιας πλευράς της πόλης και ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες δημιουργώντας κυκλοφοριακό πρόβλημα καθυστέρησης και ατυχημάτων κυρίως στη κυκλοφορία της εθνικής οδού καθώς και στην πόλη αυξάνοντας την επικινδυνότητα για πεζούς και οχήματα .

-Το λιμάνι, τα προβλήματά , χρησιμοποιείται ως μοχλός ανάπτυξης για την ίδια την πόλη καθώς και για την υπόλοιπή περιοχή.

## ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Ακολουθεί σειρά φωτογραφιών περιοχών της Στυλίδας κατά αιξ. Αρ. 1 έως και 23.( ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΣΤΥΛΙΔΑ.), όπως η Στυλίδα συνδέεται με τα εθνικά οδικά δίκτυα της Π.Ε. Ο. Λαμίας-Πελασγίας- Βόλου και της Ν.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης, με ενδιάμεσες απεικονίσεις του Σ.Σ. Τρένου Λαμίας-Στυλίδας, της κεντρικής πλατείας, του λιμανιού, του φάρου , του τελωνείου, και απόψεων της πόλης από και προς την θάλασσα και του δίαυλου διέλευσης εισόδου - εξόδου των πλοίων στο λιμάνι.

~~~~~0~~~~~



ΦΩΤ 1
ΔΥΤΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ
ΠΟΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ Π.Ε.Ο.
ΛΑΜΙΑΣ-ΣΤΡΑΤΙΔΑΣ &
Η ΕΠΙΚΙΝΔΤΗ ΣΤΕΝΩΣΗ
ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΡΧΗ
ΤΗΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΗΣΙΔΑΣ.



ΦΩΤ. 2
ΔΥΤΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ -ΘΕΣΣ/ΝΙΚΗΣ & Ο ΚΟΜΒΟΣ ΕΙΣΟ-
ΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΕ ΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.



ΣΤΑΛΙΔΑ
ΦΩΤ 3
ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ Ν.Ε.Ο ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣΣ/ΚΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ



ΦΩΤ 4 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



ΦΩΤ 6 & 7

Σ.Σ. ΛΑΜΙΑΣ-ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΤΟ ΤΕΡΜΑ ΤΟΥ ΣΙΔ/ΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΦΩΤ & 7

ΣΤΤΑΙΔΑ
ΦΩΤ.7
Ο ΦΑΡΟΣ ΤΟΥ ΛΗΜΑΝΙΟΥ
↖



ΦΩΤ 8
ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΜΕΓΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

5
ΣΤΡΑΙΔΑ
ΦΩΤ 9-10 & 11
ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑ-
ΝΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΩ
ΠΟΛΗ.



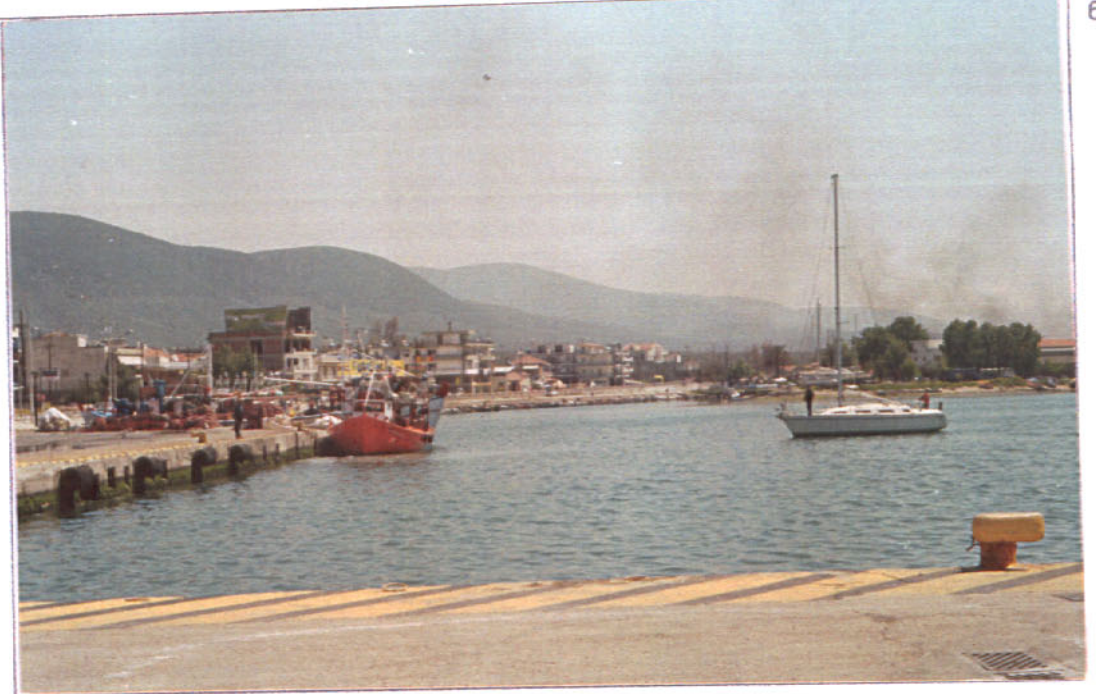
ΦΩΤ -10



ΦΩΤ 11



ΣΤΡΑΙΔΑ
ΦΩΤ 12
ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑ-
ΝΙΟΥ



ΦΩΤ 13 & 14
ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ
ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ & ΤΕ-
ΛΩΝΙΟ



ΦΩΤ 14



ΣΤΥΛΙΔΑ

ΦΩΤ 15-16&17
ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙ-
ΜΑΝΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΘΑΛΑΣΣΑ



ΦΩΤ16



ΦΩΤ 17



ΣΤΡΑΙΔΑ

ΦΩΤ 18-19&20
ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙ-
ΜΑΝΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΘΑΛΑΣΣΑ



ΦΩΤ 19



ΦΩΤ 20



ΣΤΥΛΙΔΑ

ΦΩΤ 21

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΑΡΑΛΙΑ
ΛΟΤΟΜΕΝΩΝ, ΑΠΕ-
ΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΦΑΝΑ-
ΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΙΑΤΛΟΥ
ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙ-
ΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.



ΦΩΤ 22&23

ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΝΑ-
ΤΟΛΙΚΗΣ ΔΙΑΣΤΑΤΡΩ-
ΣΗΣ ΤΗΣ Π.Ε.Ο.
ΣΤΥΛΙΔΑΣ-ΠΕΛΑΣΓΙΑΣ
ΜΕ ΤΗΝ Ν.Ε.Ο.
ΑΘ-ΘΕΣΣ.



ΦΩΤ.23



● ΜΕΛΙΣΣΙΑ:

-Πρόκειται για ένα παραθαλάσσιο παραθεριστικό οικισμό που βρίσκεται σε απόσταση περίπου δύο χιλιομέτρων ανατολικά της Στυλίδας , νεότερο οικισμό της τελευταίας τριακονταετίας.

-Αποτελείται αποκλειστικά από παραθεριστικές κατοικίες των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και στερείται σχεδίου πόλης.

-Δεν πρόκειται για δυναμικό οικισμό και έχει περιορισμένη δυνατότητα ανάπτυξης και οι ιδιοκτησίες των οικοπέδων του είναι μεγάλης έκτασης .

-Ο οικισμός αυτός στερείται παντελώς τον κοινωνικό εξοπλισμό, διαμορφώσεις κοινοχρήστων χώρων και εγκαταστάσεις αναψυχής . Ειδικά η παραλία δεν έχει δρόμο και επιφάνειες περιπάτου και αναψυχής, γεγονός που δυσχεραίνει την πρόσβαση των επισκεπτών .

-Σημαντικό πρόβλημα είναι το ανύπαρκτο αποχετευτικό δίκτυο του οικισμού που αποτελεί πηγή ρύπανσης του περιβάλλοντος.

-Γενικά η παραλία είναι αδιαμόρφωτη και υποβαθμισμένη για ότι αφορά κυρίως την αμμουδιά . Πάρ' όλα αυτά όμως είναι τόπος συγκέντρωσης λουομένων.

-Πλησίον του οικισμού έχουν οργανωθεί δύο camping ιδιωτικής πρωτοβουλίας τα οποία με την παρουσία τους και τις δραστηριότητες τους επισκιάζουν τον οικισμό ως προς την πλευρά της ψυχαγωγίας και αναψυχής.

Βλέπε Φωτογρ. 1 (ΘΕΜΑ ΜΕΛΙΣΣΙΑ).

~~~~~0~~~~~

## • ΠΕΤΕΡΑΔΕΣ (ΜΑΡΙΝΗ) :

-Ο οικισμός ιδρύθηκε από ιδιωτική πρωτοβουλία στις αρχές της δεκαετίας του 70. Απέχει τρία περίπου χιλιόμετρα ανατολικά του οικισμού Μελίσσια.

-Είναι παραλιακός οικισμός παραθεριστικής κατοικίας .

-Στερείται εγκεκριμένου σχεδίου πόλης , χώρων κοινωνικού εξοπλισμού , κοινοχρήστων χώρων και αναψυχής .

-Η παραλία για τους λουόμενους είναι πολύ υποβαθμισμένη και στερείται αμμουδιάς .

-Η παντελής έλλειψη αποχετευτικού δικτύου και σε αυτόν τον οικισμό αποτελεί σοβαρό περιβαλλοντικό πρόβλημά ρύπανσης της περιοχής.

-Η πρόσβαση του οικισμού αποτελεί κύριο πρόβλημα και επιτυγχάνεται παρανόμως από την νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης .

-Πλησίον του οικισμού υπάρχουν δύο οργανωμένες ξενοδοχειακές μονάδες σχετικά μεγάλου δυναμικού με διαμορφωμένες πλαζ.

**Βλέπε φωτογρ. 2 & 3.(ΘΕΜΑ ΠΕΤΕΡΑΔΕΣ).**

~~~~0~~~~

ΟΙΚΙΣΜΟΙ
ΠΕΤΕΡΑΔΕΣ
ΜΕΛΙΣΣΙΑ

ΦΩΤ 1-2-3

ΑΠΟΨΕΙΣ ΑΠΟ
ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ



ΦΩΤ 2



ΦΩΤ 3



B1.1. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.

-Επισημάνθηκε περίξ των οικισμών και μεταξύ αυτών ότι κυριαρχεί η ύπαρξη ιδιωτικών αγροτικών εκτάσεων με κύρια παραγωγή την ελιά και άλλες εποχιακές καλλιέργειες . Κατά πολύ μικρή αναλογία ίσως υπάρχουν και δημόσιες εκτάσεις κυρίως στην παράκτια ζώνη από Αγία Μαρίνα έως και Μαρίνη .

B2. ΟΔΙΚΑ – ΘΑΛΑΣΣΙΑ - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ - ΔΙΚΤΥΑ.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ.

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

-Η Νέα Εθνική Οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης διέρχεται παράλληλα της υπό μελέτης περιοχής στο βόρειο όριο αυτής που αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα εξυπηρέτησης των οικισμών της περιοχής που μελετάται .

-Επίσης κύριος δευτερευούσης σημασίας οδικός άξονας είναι η, Παράλληλα κινούμενη Παλαιά Εθνική Οδός Λαμίας - Βόλου .

-Υπάρχει μικρή παραλιακή οδός που συνδέει τον οικισμό Αγίας Μαρίνας - Βασιλικής με το λιμάνι της Στυλίδας και επεκτείνεται ανατολικά μέχρι το αντίστοιχο ύψος των φωτεινών σηματοδοτών εισόδου του καναλιού στο λιμάνι και μερικές εκατοντάδες μέτρα ανατολικότερα εκφυλίζεται σε χωραφόδρομο.

-Κύριο οδικό σύστημα πρόσβασης προς την Αγία Μαρίνα είναι η Παλαιά Εθνική Οδός Λαμίας Βόλου στο ύψος του εργοστασίου Ακμής με ανισόπεδο κόμβο που διέρχεται πάνω από την Νέα Εθνική Οδό Αθηνών Θεσσαλονίκης διέρχεται μέσα από τον οικισμό Αγίας Μαρίνας και υπό μορφή πετάλου καταλήγει ανατολικά πάλι στην Παλαιά Εθνική Οδό δύο χιλιόμετρα προς Στυλίδας και πλησίον εργοστασίου ελαιουργικής.

-Η δευτερεύουσα οδική σύνδεση ως παραλιακή οδός που αναφέρεται παραπάνω (Αγίας Μαρίνα , Βασιλική , λιμάνι Στυλίδας) δυτικά της Αγίας Μαρίνας ως χωματόδρομος έρχεται να καταλήξει εκεί που υπάρχουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις ΒΩΞΙΤΕΣ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ.

Η Στυλίδα συνδέεται μέσω των παρακάτω δικτύων :

- Η Νέα Εθνική Οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης με κατεύθυνση από δυσμάς προς ανατολίας διασπά την πόλη της Στυλίδας σε δύο μέρη, ήτοι νότια το λιμάνι με την εν όλη παραλία και προς βορρά τη πόλη της Στυλίδας .

-Στο κέντρο του μήκους που διέρχεται μέσα στην πόλη η Νέα Εθνική Οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης υπάρχει ισόπεδος κόμβος με φωτεινούς σηματοδότες, η δε μορφή του κόμβου έχει το σχήμα σταυρού και δίνει την δυνατότητα κατεύθυνσης και προς την πόλη και προς το λιμάνι υπό την προϋπόθεση διακοπής της κύριας και σπουδαίας σημασίας

ροής των τακτικώς κινουμένων επί της Εθνικής Οδού οχημάτων.

-Η διέλευση των πεζών κατοίκων από την πόλη προς το λιμάνι και αντιστρόφως γίνεται κατά επικίνδυνο τρόπο κάθετα και ισόπεδα ως προς τον άξονα της Εθνικής Οδού .

-Η Παλαιά Εθνική οδός Λαμίας-Βόλου (που βρίσκεται βόρεια και παράλληλα της Ν.Ε.Ο.) , και η οποία σημειώνεται ότι είναι σε καλή κατάσταση , εισέρχεται απ' ευθείας στο δυτικό τμήμα της πόλης της Στυλίδας δια της κεντρικής λεωφόρου με μεσαία διαμήκη νησίδα κακώς χαραγμένη κατά το σημείο εισόδου με άμεσο κίνδυνο πρόσκρουσης οχημάτων στο κράσπεδο της νησίδας.

-Μέσα από την πόλη , εισερχόμενα και διερχόμενα υποχρεωτικά , τα οχήματα της Π. Ε. Ο. αυξάνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο της πόλης προκείμενου να καταλήξουν στην ανατολικό άκρο-έξοδο αυτής και να συνεχισθούν την πορεία τους παράλληλα της Νέας Εθνικής Οδού προς ανατολάς.

-Μερικές εκατοντάδες μέτρα εκτός του ορίου της πόλεως και προς ανατολάς , υπάρχει παράκαμψη κάθετα (νότια) κινούμενη προς την Νέα Εθνική Οδό διέρχεται κάτω από αυτή και οδηγεί πάλι στο λιμάνι της πόλης.

-Αντίστοιχη σύνδεση της Παλαιάς Εθνικής Οδού και του παραλιακού δρόμου που διέρχεται κάτω από την Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης , υπάρχει ανατολικά της Στυλίδας στο ύψος της εισόδου της πόλης.

-Το αυτό συμβαίνει και για τις γραμμές του σιδηρόδρομου Λαμίας, Στυλίδας.

-Μετά την Στυλίδα και ανατολικά αυτής, υπάρχουν οι δύο οικισμοί παραθεριστικής κατοικίας της

τελευταίας τριακονταετίας, και ο μεν κοντινότερος είναι τα Μελίσσια ο δε απώτερος ο οικισμός Μαρίνη.

-Η οδική διασύνδεση και επικοινωνία με τους ανωτέρω οικισμούς επιτυγχάνεται μέσω της Νέας Ε.Ο Αθηνών - Θεσσαλονίκης χωρίς να υπάρχουν κόμβοι σύνδεσης με αποτέλεσμα να προκαλούνται οδικά ατυχήματα.

-Ως γνωστόν επισημαίνεται η ύπαρξη Βοηθητικής οδού εξυπηρέτησης της Ε.Ο σε μικρά τμήματα ατελώς διαμορφωμένα από Στυλίδα , Μελίσσια Μαρίνη νότια της Ε.Ο όπου ευρίσκονται και οι αναφερόμενοι οικισμοί .

-Τα τμήματα αυτά είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν στοιχειωδώς και κατά πολύ υποβαθμισμένο τρόπο την οδική επικοινωνία μεταξύ τους.

-Κάθετοι δρόμοι (αγροτικοί) επιστρωμένοι με άσφαλο δίνουν την δυνατότητα οδικής σύνδεσης των παραπάνω οικισμών με την Ν.Ε.Ο κατά πολύ επικίνδυνο τρόπο όπως αναφέρθηκε προηγουμένως.

-Κατά τον ίδιο τρόπο επιτυγχάνεται η επικοινωνία με διάφορες ελάχιστες παραλίες αναψυχής κοινού και λουομένων.

~~~~~0~~~~~

## **ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ**

### **Α. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.**

-Στην υπό μελέτη περιοχή δύο είναι οι βασικοί εμπορικοί λιμένες , της Αγίας Μαρίνας και της Στυλίδας.

-Το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας το οποίο παρουσίασε μεγάλη δραστηριότητα κατά την δεκαετία του 70 λόγω της μεταφοράς ορυκτού βωξίτη, διέθετε δύο σημεία φόρτωσης προϊόντων ( βωξίτης ) , το ένα στο κέντρο του οικισμού και το άλλο στο δυτικό άκρο του , εκτός σχεδίου.

-Σήμερα παραμένει σε λειτουργία μόνο το δυτικό σημείο φόρτωσης και σημειώνεται μεγάλη πτώση της διακίνησης του προϊόντος με ανάλογη συνέπεια την παρακμή του λιμανιού.

-Το λιμάνι της Στυλίδας το οποίο αποτελούσε και αποτελεί το βασικό λιμάνι της ευρύτερης περιοχής , αλλά και της πρωτεύουσας του Νομού ( επίγειο της Λαμίας ), παρουσιάζει σημαντική εμπορική δραστηριότητα.

-Ιδιαίτερη εμπορική δραστηριότητα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και η μεταφορά από το λιμάνι στρατιωτικού υλικού και καυσίμων.

-Βρίσκεται στη νότια πλευρά της πόλης της Στυλίδας , στο κάτω μέρος της Ν.Ε.Ο. και αποτελείται από ένα προβλήτα με περιορισμένες δυνατότητες ελλιμενισμού φορτηγών πλοίων.

-Κύριο πρόβλημα του λιμανιού είναι οι συνεχείς επιχώσεις του βυθού από τις προσχώσεις του Σπερχειού ποταμού και το γεγονός ότι ο προβλήτας είναι μικρού μήκους και παρουσιάζει τμηματική κατάρρευση.

## **B. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.**

-Μοναδική περιορισμένη δραστηριότητα διακίνησης επιβατών σημειώνεται στο λιμάνι της Στυλίδας κατά τους θερινούς μήνες μόνο προς τις Βόρειες Σποράδες.

## **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

-Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο συνδέει την Στυλίδα - Αγία Μαρίνα με την πόλη της Λαμίας και μέσω του Σ.Σ Λιανοκλαδίου με την Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

-Η ύπαρξη του τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου οφείλεται κυρίως στην προπολεμική ανάπτυξη διακίνησης εμπορευμάτων και μεταλλευμάτων της περιοχής μέσω των λιμανιών της Στυλίδας και της Αγίας Μαρίας και κατ' επέκταση το δίκτυο χρησιμοποιήθηκε ως οικονομικό μέσο μαζικής μεταφοράς, γεγονός το οποίο προκάλεσε την ανέγερση αξιόλογων για την εποχή κτιριακών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που είχαν αναπτυχθεί στο όλο Εθνικό μας σιδηροδρομικό δίκτυο.

-Με την πάροδο του χρόνου σημειώνεται υποβάθμιση του ρόλου του σιδηροδρόμου και παρακμή των όλων εγκαταστάσεων

-Τούτο γίνεται φανερό ειδικά στη Στυλίδα όπου κτίρια του ΟΣΕ έχουν πολιτιστικών και κοινωνικών μετατραπεί από το Δήμο σε χώρους -Διαπιστώνεται η καθημερινή λειτουργία σιδηροδρομικού δρομολογίου μεταξύ Στυλίδας και Αθήνας για την μεταφορά των ανθρώπων της περιοχής.

~~~~~0~~~~~

B. ΠΡΟΤΑΣΗ

Οριοθέτηση κεντρικού λιμένα Στυλίδας.

-Προκειμένου να αναβαθμισθεί ο υπάρχων λιμένας επιβάλλεται η οριοθέτηση και διευθέτηση του χώρου με καθορισμό της χρήσης του ,σε στρατιωτικό , εμπορικό και αλιευτικό τομέα.

-Ο εμπορικός τομέας που σήμερα κατέχει το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής ελλιμενισμού κρίνεται ανεπαρκής για την υποδοχή εμπορικών σκαφών και ως εκ τούτου χρήζει επέκτασης και θα πρέπει όπως αναφέρεται παραπάνω να οριοθετηθεί για τον επιβαλλόμενο έλεγχο και ασφάλεια των διακινουμένων εμπορευμάτων .

-Ο στρατιωτικός τομέας ελλιμενισμού επίσης χρειάζεται προσδιορισμό θέσης , οριοθέτηση με ειδική περιγραφή , ύστερα από κατάλληλη μελέτη , δεδομένου ότι πρέπει να διαφυλάσσεται η ασφάλεια του διακινούμενου στρατιωτικού υλικού.

-Ο αλιευτικός τομέας που σήμερα καταλαμβάνει το ανατολικό και δυτικό όριο του λιμένα προτείνεται να αναπτυχθεί στο δυτικό τμήμα με ταυτόχρονη απομάκρυνση του καρνάγιου και πρόβλεψη δημιουργίας χώρου στάθμευσης οχημάτων , δεδομένου ότι το ανατολικό τμήμα κρίνεται σκόπιμο και αναγκαίο να αναπτυχθεί ως χώρος αναψυχής και περιπάτου με εγκαταστάσεις μαρίνας, μετά από κατάλληλη μελέτη ανάπλασης.

-Βασική προϋπόθεση λειτουργίας των παραπάνω ρυθμίσεων και κυρίως για τον εμπορικό τομέα , είναι η εκτέλεση εργασιών εκβάθυνσης του θαλάσσιου πυθμένα της περιοχής ελλιμενισμού μεγάλων σκαφών , η αποκατάσταση τμήματος του κρηπιδώματος του λιμανιού , οι εργασίες έργων υποδομής , παροχής νερού, καυσίμων , δίκτυο αποχέτευσης, δίκτυα ΟΤΕ και ΔΕΗ , η δημιουργία κεντρικής Πύλης λιμανιού και η πιθανή κατασκευή νέου φάρου στην θέση του λιμανιού ειδικού αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.

-Ο χώρος όπου είναι εγκατεστημένα το λιμεναρχείο και το τελωνείο κρίνεται σκόπιμο να παραμένει ως έχει.

-Ανατολικά και περιμετρικά των παραπάνω εγκαταστάσεων του τελωνείου και λιμεναρχείου είναι δημοτική ελεύθερη έκταση (40 περίπου στρεμμάτων) που με κατάλληλη μελέτη προτείνεται να διαμορφωθεί , και σε συνέχεια των λειτουργιών της περιοχής της μαρίνας , να διαμορφωθεί σε χώρους πρασίνου , πλακόστρωτων πεζοδρόμων , αναψυχής και ψυχαγωγίας , αθλητικών εγκαταστάσεων , χώρων εστίασης και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων κοινού και σε ειδικό χώρο εμπορικών φορτηγών εμπορικών αυτοκινήτων.

-Ανατολικά και πέραν της παραπάνω αναφερομένης περιοχής στη θέση Καλόγερος προτείνεται η ανάπτυξη και διαμόρφωση χώρου πλαζ , δεδομένου ότι οι κάτοικοι της πόλης της Στυλίδας την στερούνται παντελώς.

-Επισημαίνεται το πολύ υποβαθμισμένο περιβάλλον της περιοχής της θέσης Καλόγερος και ειδικά της παραλίας που στερείται αμμουδιάς καθώς και οδικής πρόσβασης σε αυτή.

-Επιβάλλεται όπως η παραλιακή οδός που τερματίζει στην προτεινόμενη περιοχή και η οποία είναι συνέχεια της παραλιακής οδού Αγίας Μαρίνας - Βασιλικής -Στυλίδας , να αποτελέσει προέκταση της προς τον οικισμό Μαρίνη.

Σχέσεις πόλης και λιμανιού

-Η δυναμική ανάπτυξη των δύο πόλων της Στυλίδας δηλαδή της πόλης και των δραστηριοτήτων του χώρου του λιμανιού , οι συνεπαγόμενες απαιτήσεις επικοινωνίας, σύνδεσης , και η παρέμβαση ανάμεσα του άξονα της Ε.Ο μας οδηγεί στο συμπέρασμα της δημιουργίας τρόπων επικοινωνίας πεζών και οχημάτων μεταξύ τους.

-Προτείνεται κατ' αρχήν η δημιουργία τουλάχιστον δύο πεζογεφυρών για την εξυπηρέτηση των κατοίκων της πόλης της Στυλίδας, και για τους επισκέπτες οι οποίοι προβλέπεται να αυξηθούν από την ανάπτυξη της περιοχής ,σε δύο πιθανές θέσεις εκατέρωθεν του κεντρικού δρόμου της πόλης προς την Ν.Ε.Ο που θα προκύψουν μετά από σχετική κυκλοφοριακή μελέτη.

-Η οδική διασύνδεση πόλης και λιμανιού που διασπάται όπως γνωρίζουμε από την Ν.Ε.Ο Αθηνών - Θεσσαλονίκης σήμερα θεωρείται προβληματική δεδομένου ότι είναι ένας ισόπεδος κόμβος μορφής σταυρού και φωτεινής σηματοδότησης ,δεν παρέχει ουδεμία ασφάλεια και ευκολία στα διερχόμενα οχήματα.

-Προτείνεται εναλλακτικά η διερεύνηση διαφοροποίησης του συστήματος κομβικής σύνδεσης με ανισόπεδες διαβάσεις που θα αναπτυχθούν ανατολικά και δυτικά των άκρων της Ε. Ο. με την πόλη της Στυλίδας. Με

την προϋπόθεση ότι θα καταργηθεί ο ήδη υπάρχων κόμβος να δημιουργηθούν ανατολικά και δυτικά στην θέση εκεί που ευρίσκονται τα δύο << τεχνικά >> κάτω από την Εθνική Οδό , ανισόπεδοι κόμβοι εισόδου - εξόδου.

-Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται αφ' ενός μεν η ελεύθερή ροή των οχημάτων της Ν.Ε.Ο χωρίς χρονοκαθυστέρηση κινδύνους συγκρούσεων κ.λ.π. και αφ' ετέρου απελευθερώνεται από την παρουσία της Ν.Ε.Ο . η όλη διακίνηση - κυκλοφορία πόλης και λιμανιού , υποστηρίζοντας την ανάπτυξη αυτών των δύο μεγάλων πόλων .

-Η παραπάνω πρόταση ευνοεί την επιθυμητή απομόνωση της επικίνδυνης παρουσίας της Ε.Ο με σύστημα περίφραξης συνδυαζόμενοι με μελέτη ηχοπροστασίας της περιοχής (κατάλληλα ηχοπετάσματα υψηλής αισθητικής) όπως προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία.

-Είναι φανερό ότι επιτυγχάνεται το ενιαίο της περιοχής από την πόλη μέχρι το λιμάνι έτσι ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη της ήδη υπάρχουσας περιοχής του πάρκου και των πέριξ αυτού κτισμάτων και δραστηριοτήτων .

-Για την παραπάνω αναφερόμενη περιοχή προτείνεται η δημιουργία εμπορικού κέντρου , λαϊκή αγορά στο υπό αξιοποίηση κλειστό πρώην εργοστάσιο (εμβαδού περίπου 4.500 μ²) καθώς και η αναπαλαίωση του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού Στυλίδας - Αγίας Μαρίας για την στέγαση του Κέντρου Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΚΕΠΕ).

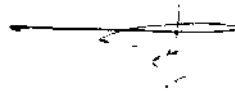
-Επίσης προτείνεται στον ευρύτερο χώρο των παραπάνω κτιριακών εγκαταστάσεων , η οργάνωση

και αναβάθμιση με σύγχρονους κανόνες παιδαγωγικής, του παιδότοπου, θερινού θεάτρου, και αναψυκτηρίου .

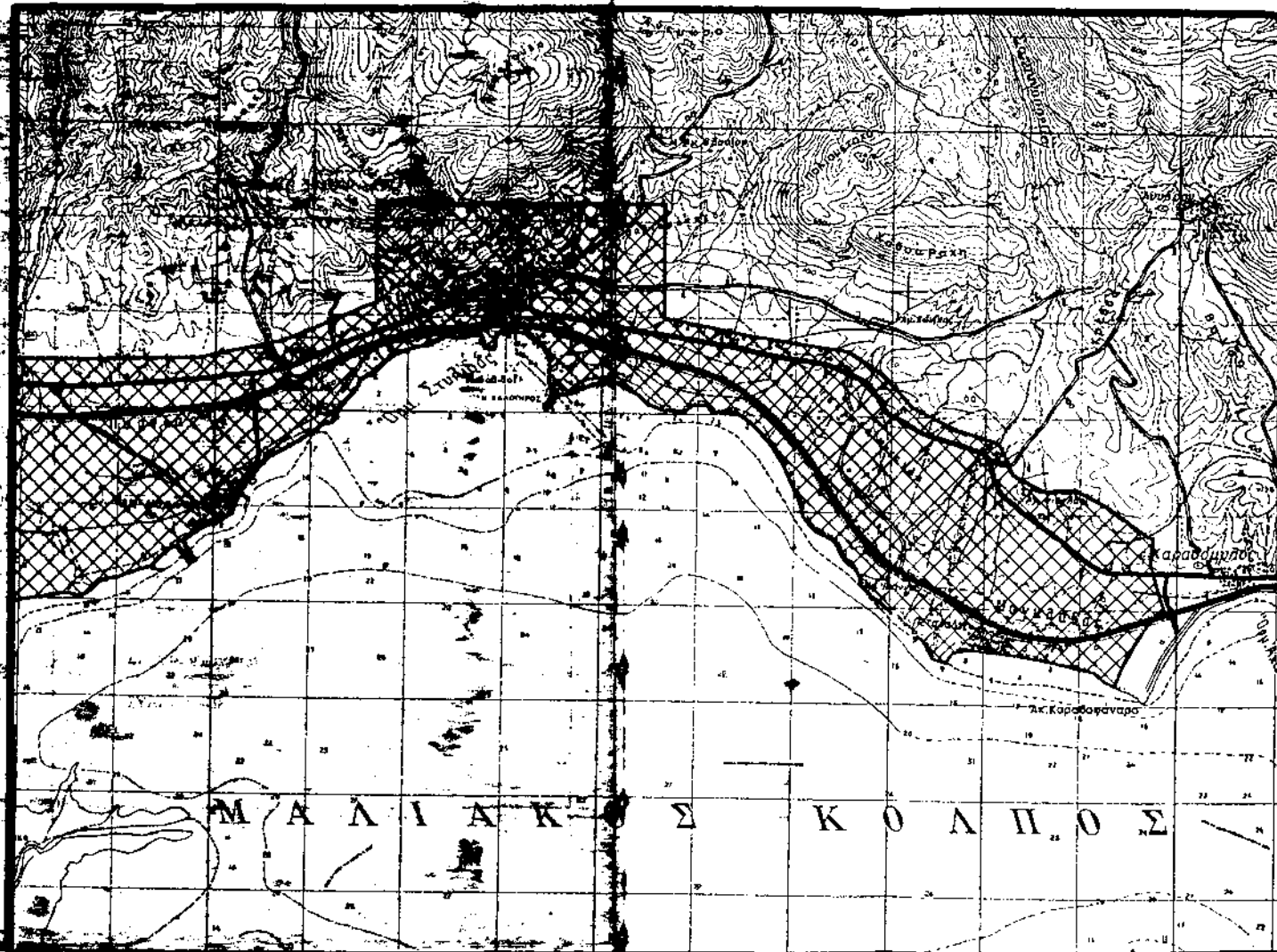
-Σημαντική η παρουσία του υπάρχοντος Σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο θεωρείται θετικός παράγοντας ανάπτυξης της περιοχής, εφ' όσον δημιουργηθούν προϋποθέσεις βελτίωσης, νέες χρήσεις και μέτρα προστασίας του .

ΛΑΜΙΑ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2002 ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΑΝΤΕΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

- 1.ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε.
- 2.ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ Λ.
- 3.ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ Χ.



ΔΕΣΥ, ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΠΛ. ΑΡΧΙΤΕΚΤ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΑΡΙΣΤ. ΠΑΝΕΠ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΜΕΛΟΣ ΓΕΕ ΑΡΙΘ. ΜΗΤΡΙ. 10939
ΛΑΜΙΑ ΤΕΛΕΦΩΝ. 24106411



ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΔΗΜΟΥ
ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 1

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 50.000

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ :

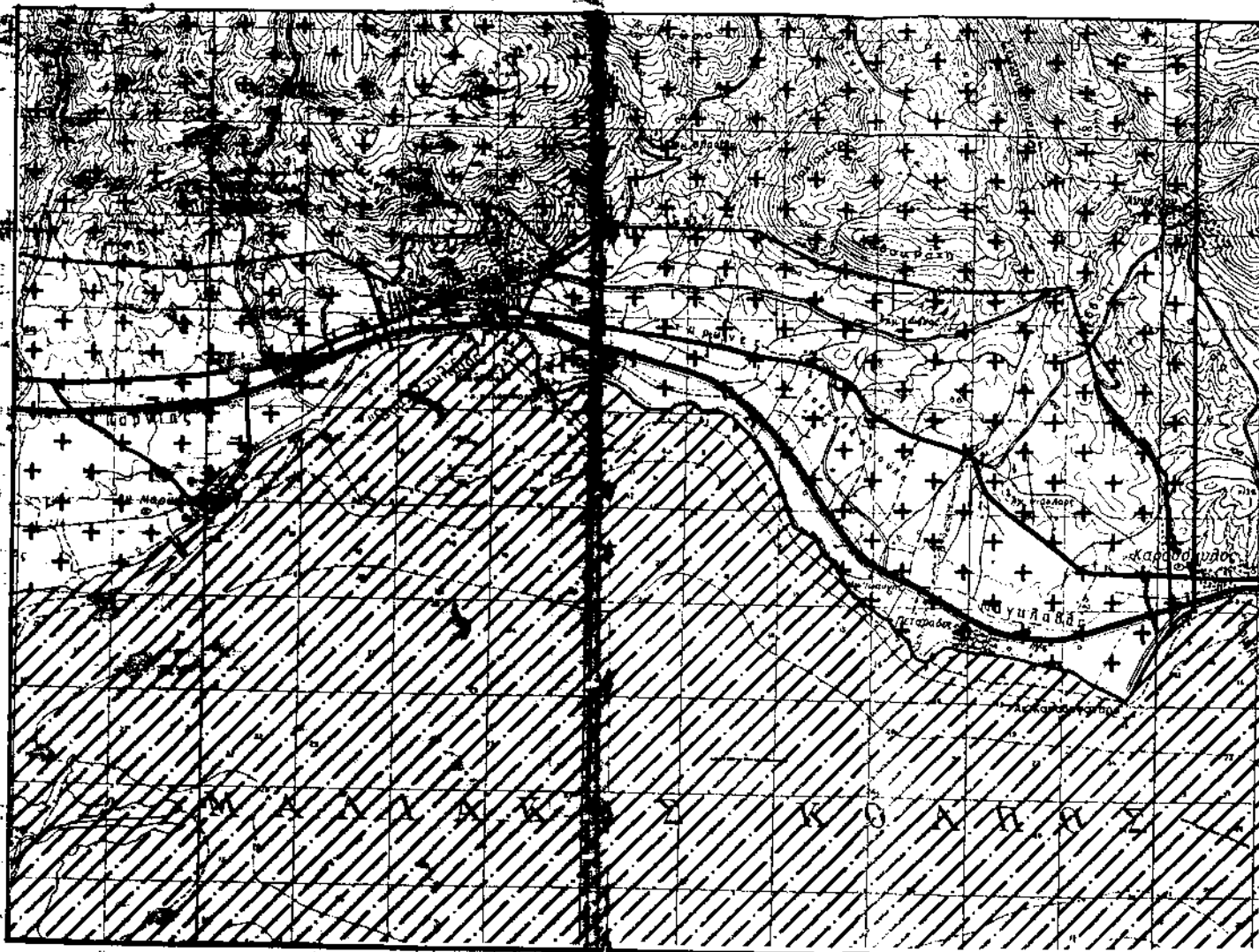


ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Ε. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Χ. ΣΤΕΡΓΟΠΟΥΛΟΣ
Α. ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ

ΛΑΜΙΑ 2002



ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

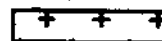
ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΔΗΜΟΥ
ΣΥΛΛΑΔΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 2

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 50.000

ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ :



ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ



ΔΑΣΙΚΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ

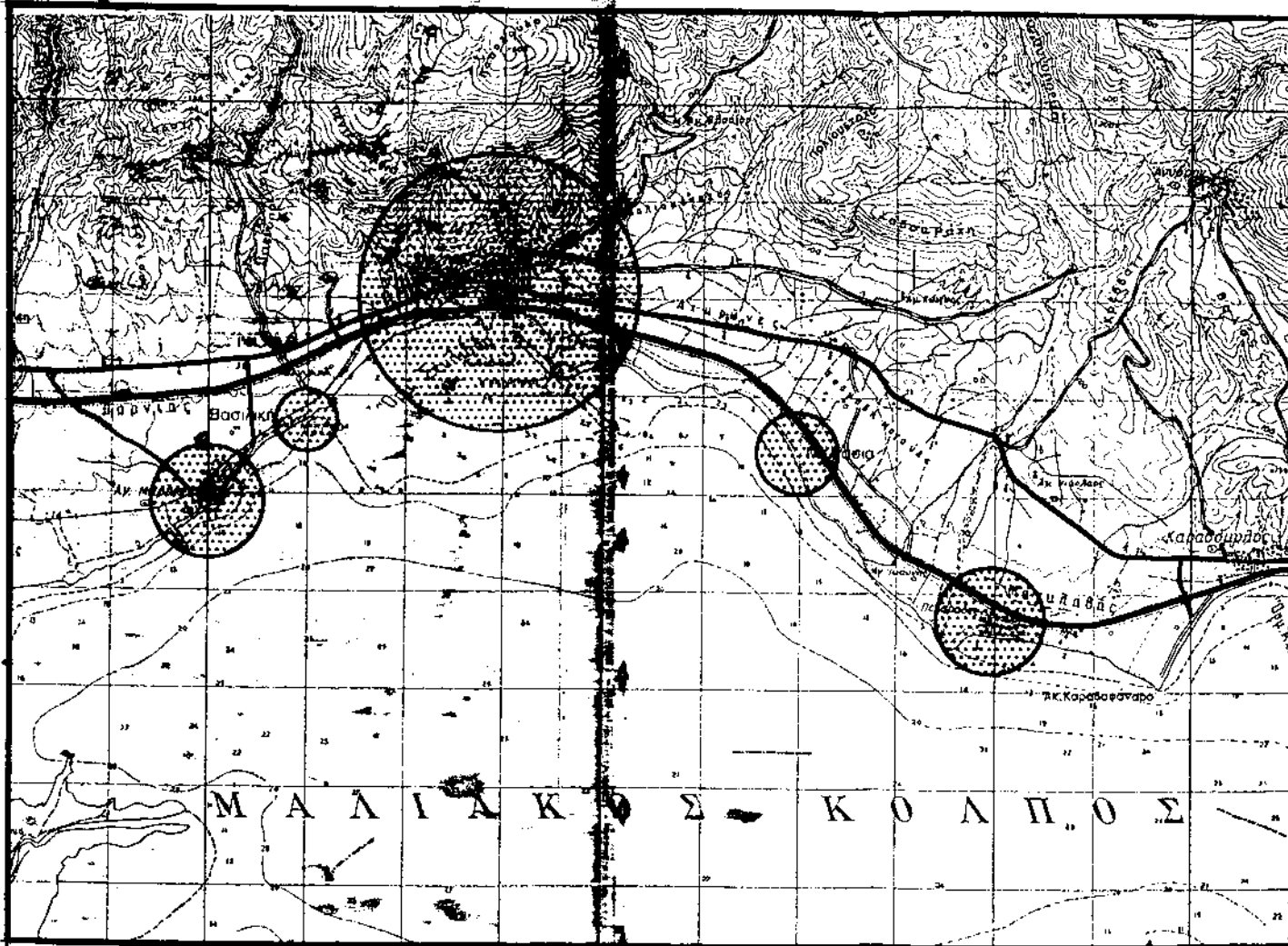


ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Ε. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
Χ. ΣΤΕΡΠΟΠΟΥΛΟΣ
Λ. ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ

ΛΑΜΙΑ 2002



ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ






ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΔΗΜΟΥ
ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 3

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 50.000

ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ

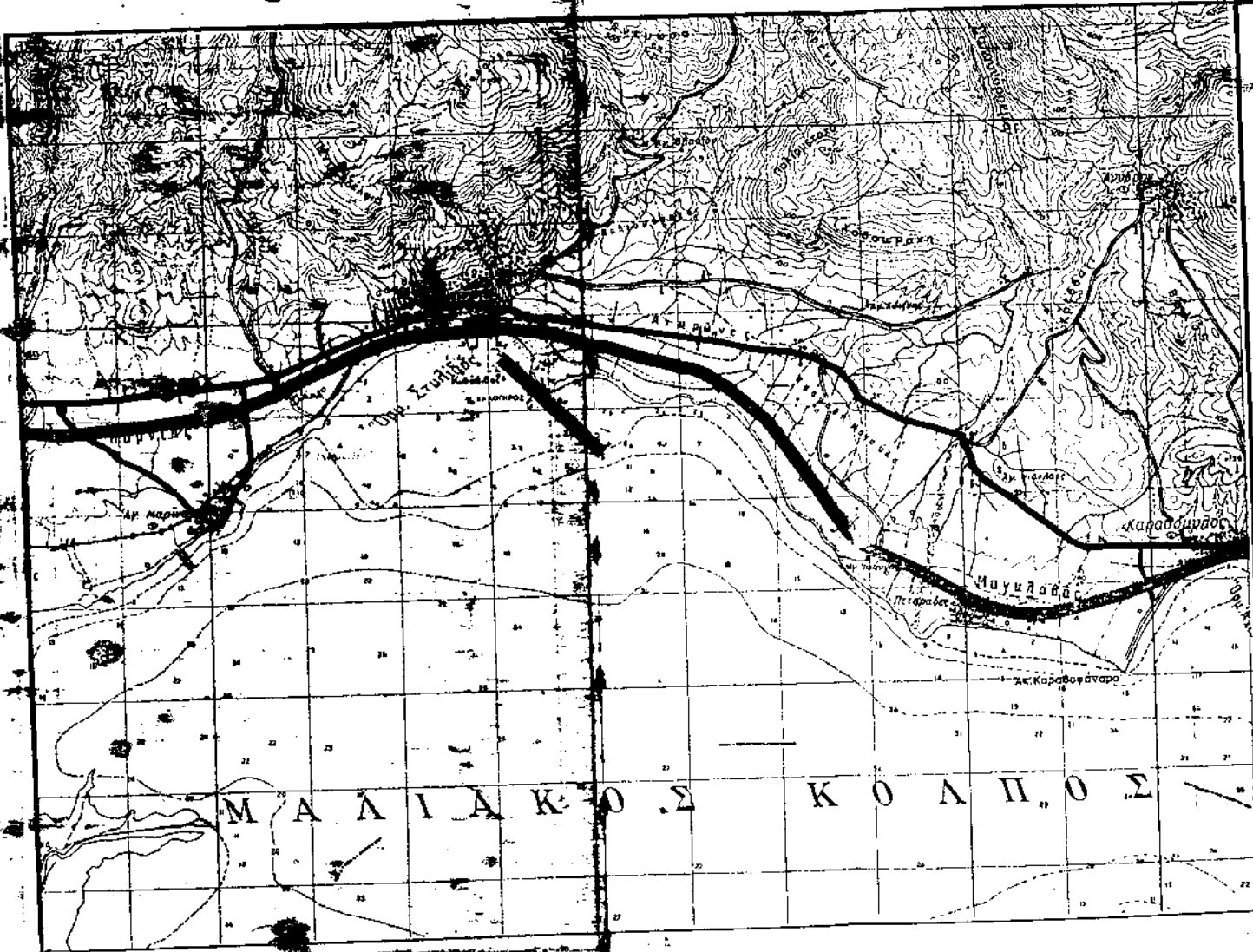
ΥΠΟΜΝΗΜΑ :

-  ΣΤΥΛΙΔΑ
-  ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ
-  ΒΑΣΙΛΙΚΗ
-  ΜΕΛΙΣΣΙΑ
-  ΠΕΤΕΡΑΔΕΣ (ΜΑΡΙΝΗ)

ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

- Ε. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Χ. ΣΤΕΡΠΟΠΟΥΛΟΣ
- Α. ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ

ΛΑΜΙΑ 2002



ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ




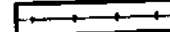

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΔΗΜΟΥ
 ΣΤΥΛΙΔΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΧΑΡΤΗΣ 4

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 50.000

ΔΙΚΤΥΑ (ΟΔΙΚΑ - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ - ΘΑΛΑΣΣΙΑ)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ :

-  Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
-  Π.Ε.Ο. ΛΑΜΙΑΣ - ΒΟΛΟΥ
-  ΤΟΠΙΚΗ ΟΔΟΣ (ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΑΓΙΑΣ
ΜΑΡΙΑΣ ΜΕ Π.Ε.Ο. ΛΑΜΙΑΣ ΒΟΛΟΥ)
-  ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΕΙΣΟΔΟΥ (ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ
ΣΚΑΚΙΩΝ ΣΤΟ ΑΙΜΕΝΑ ΣΤΑΔΙΟΣ)

ΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

- Ε. ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
- Χ. ΣΤΕΡΠΟΠΟΥΛΟΣ
- Α. ΣΥΛΕΟΥΝΗΣ

ΛΑΜΙΑ 2002