

1<sup>η</sup> ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ  
05-12-2022



## ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

*Υφιστάμενη Κατάσταση Κινητικότητας στο Δήμο Γλυφάδας και  
Προκαταρκτικές προτεινόμενες Παρεμβάσεις στα Πλαίσια του ΣΒΑΚ*

05/12/2022



**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

Νηρέως 10 | Π.Φάληρο 17561 | τηλ:(210)9854850 | fax:.(210)9858929 | email: info@vmconsulting.gr | www.vmconsulting.gr



# Τι είναι το ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ);



«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομειακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

(Πηγή: Νόμος 4784/2021)



# 17 ΣΤΟΧΟΙ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals –SDGs)



# Μεθοδολογία Εκπόνησης ΣΒΑΚ Δήμου Γλυφάδας



## Περιεχόμενο Φάσεων Μελέτης

ΣΤΑΔΙΟ I	<p><u>Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, Ανάπτυξη Οράματος και Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Καταγραφή των υφιστάμενων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης.</li><li>➤ Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα και ενεργή ενημέρωση του ευρέως κοινού για αυτό.</li><li>➤ Καθορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα του Δήμου Γλυφάδας και ανάπτυξη ειδικών έξυπνων (SMART) στόχων για την παρακολούθηση της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ.</li><li>➤ 1η Ανοιχτή ηλεκτρονική συνάντηση</li></ul>
ΣΤΑΔΙΟ II	<p><u>Σχεδιασμός –Διατύπωση Εναλλακτικών Σεναρίων – ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΣΒΑΚ</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Διαμόρφωση προκαταρκτικών (δύναται και εναλλακτικών) σεναρίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής μελέτης,</li><li>➤ <b>1<sup>η</sup> Δημόσια Διαβούλευση: Παρουσίαση Υφιστάμενης Κατάστασης &amp; Εναλλακτικών σεναρίων</b></li><li>➤ Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων - Σχολιασμός</li><li>➤ Επιλογή βέλτιστου σεναρίου: Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης Κινητικότητας</li></ul>
ΣΤΑΔΙΟ III	<p><u>Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση &amp; Έγκριση του ΣΒΑΚ</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Εξειδίκευση Σχέδιου Δράσης – Προϋπολογισμός</li><li>➤ Εύρεση βέλτιστης διαδικασίας για την παρακολούθηση της υλοποίησης των μέτρων του σεναρίου και αποτίμησης της επίτευξης των στόχων.</li><li>➤ 2η Διαβούλευση</li><li>➤ ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΒΑΚ, που θα συνταχθεί με αξιοποίηση όλων των ευρημάτων των τριών σταδίων.</li></ul>



# Περιοχή Παρέμβασης



# Συλλογή Διαθέσιμων Στοιχείων και Μελετών



- **Ψηφιακό Υπόβαθρο Δήμου**
- **Δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)**
- **Χωροταξικά – Πολεοδομικά Δεδομένα υπερκείμενου σχεδιασμού**
  - ✓ *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής 2021 (Ν.4277/2014) - Ερευνητικό πρόγραμμα Μητροπολιτικού Δικτύου ποδηλατικών Διαδρομών (ΟΡΣΑ, 2011),*
  - ✓ *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128 Α/03-07-2008),*
  - ✓ *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό (ΦΕΚ Β 1138/2009 και ΦΕΚ Β 3155/12-12-2013),*
  - ✓ *Έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής (ΦΕΚ Α.Α.Π. 35/2018)*
- **Χωροταξικά - Πολεοδομικά Δεδομένα σε τοπικό επίπεδο**
  - ✓ *Ισχύον ΓΠΣ Δήμου Γλυφάδας,*
  - ✓ *Μελέτη "Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Γλυφάδας*
  - ✓ *Περιοχή Γκολφ Γλυφάδας*
- **Προστατευόμενες περιοχές (που επηρεάζουν τον Δήμο)**
  - ✓ *Ειδικές ρυθμίσεις Χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγ.Μαρίνα Κρωπίας (ΦΕΚ Δ 254/2004),*
  - ✓ *Προστασία Ορεινού Όγκου Υμηττού - Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για τον "Καθορισμό μέτρων προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού και των Μητροπολιτικών πάρκων Γουδί - Ιλισίων".*
  - ✓ *Αρχαιολογικοί χώροι στην περιοχή «Αστέρια» του Δήμου Γλυφάδας*
- **Οδικό δίκτυο – Νομικό καθεστώς, Θεσμοθετημένοι – υλοποιημένοι ή μη πεζόδρομοι**



# Συλλογή Διαθέσιμων Στοιχείων και Μελετών



## Κυκλοφοριακές ή άλλες συναφείς μελέτες

- ✓ Μελέτη Συγκοινωνιακών Κόμβων (2006),
- ✓ Διερεύνηση Μονοδρομήσεων και άλλων ρυθμίσεων οδών (2008),
- ✓ Μελέτη Μονοδρομήσεων (2009),
- ✓ Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων επείγουσας φύσης (2010),
- ✓ Μελέτη προσδιορισμού συστήματος στάθμευσης, τρόπου λειτουργίας και κυκλοφοριακών επιπτώσεων από την ίδρυση και λειτουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Γλυφάδας (2009),
- ✓ Ρυθμίσεις οδών (2010),
- ✓ MasterPlan - Προσυμβατική διαδικασία για την υλοποίηση του έργου: "Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης με τη μέθοδο ΣΔΙΤ" (2010),
- ✓ Κυκλοφοριακός και Περιβαλλοντικός σχεδιασμός Γλυφάδας (2010),
- ✓ Εργασίες υποστήριξης για την προκαταρκτική αναγνώριση και περιγραφή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Γλυφάδας (2011),
- ✓ Διερεύνηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο παραλιακό μέτωπο της Γλυφάδας (2011),
- ✓ Εργασίες απογραφής φαινομένου ελλείμματος στάθμευσης και Έλεγχος στοιχείων κυκλοφοριακών συνδέσεων στις θέσεις Άλσους – Ζέππου (2011),
- ✓ Εργασίες απογραφής φαινομένου ελλείμματος στάθμευσης και Έλεγχος στοιχείων κυκλοφοριακών συνδέσεων στις θέσεις νησίδας Γρ.Λαμπράκη και πλ.Νυμφών (2011), Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Γλυφάδας (2015),
- ✓ Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για την ανάπτυξη μεθοδολογίας βάσεων δεδομένων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του Δήμου Γλυφάδας (2020),
- ✓ Μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας Δήμου Γλυφάδας (2015),
- ✓ Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για την ανάπτυξη μεθοδολογίας βάσεων δεδομένων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του Δήμου Γλυφάδας (2020),
- ✓ Μελέτη συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (2021)

# Συλλογή Διαθέσιμων Στοιχείων και Μελετών



- **Άλλες μελέτες (αναπλάσεων, κ.α.) και λοιπά συναφή στοιχεία**
  - ✓ Ωρίμανση σχεδίου Γενικής διάταξης παραλίας Δήμου Γλυφάδας (2019),
  - ✓ Περιοχή "Αστέρια" Γλυφάδας
- **Εισηγήσεις, λήψεις αποφάσεων και άλλα συναφή στοιχεία**
  - ✓ Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο χωροθέτησης θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στις οδούς Άλσους και Ναπ. Ζέρβα στον δήμο Γλυφάδας - Αττικής, κατόπιν της υπ' αρ. 50/29-04-2020 εγκριτικής απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Γλυφάδας - Αττικής και της υπ' αρ. 07/28-04-2020 εγκριτικής απόφασης της Επιτροπής Ποιότητας ζωής του ίδιου δήμου (ΦΕΚ 4150 Β/2020),
  - ✓ Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων,
  - ✓ Χαρακτηρισμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ στις εσοχές στάθμευσης της οδού Γρ.Λαμπράκη,
  - ✓ Υπογραφή Συμφώνου Συνεργασίας μεταξύ του ΚΑΠΕ και του Δήμου Γλυφάδας, αναφορικά με την ενίσχυση της μικροκινητικότητας στο Δήμο.
- **Άλλες συναφείς δράσεις - UrbanSCOPE**
- **Στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου από το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας Περιφέρειας (ΚΔΚ)**
- **Στοιχεία φωτεινής σηματοδότησης**
- **Στοιχεία Ατυχημάτων - Οδική ασφάλεια**
- **Στοιχεία ΜΜΜ (Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ Α.Ε., Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών Δημοτικής συγκοινωνίας)**
- **Λοιπές μελέτες, έργα, προτάσεις, συναφή στοιχεία**
  - ✓ Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (Π3.1 Δράσεις - Μέτρα έως το 2020),
  - ✓ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Γλυφάδας,
  - ✓ ΣΒΑΚ Όμορων Δήμων (ΣΒΑΚ Δήμου Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης, ΣΒΑΚ Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης)



# Χωροταξικά - Πολεοδομικά Δεδομένα ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



## ΠΡΟΣΤΑΣΙΕΣ ΠΟΛΙΤΗΤΕΣ

### ΥΠΟΜΗΝΙΑ

- ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ
- ΒΟΡΕΙΑ ΑΘΗΝΑ
- ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΘΗΝΑ
- ΝΟΤΙΑ ΑΘΗΝΑ
- ΔΥΤΙΚΗ ΑΘΗΝΑ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ

### ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ

- ΜΕΓΑΡΙΔΑ
- ΘΡΙΑΣΙΟ

### ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ

- ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗ
- ΜΕΣΟΓΕΙΑ
- ΒΟΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗ

### ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ

- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ

### ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- ΚΕΝΤΡΑ ΕΥΡΕΙΑΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
- ΚΕΝΤΡΑ ΔΗΜΩΝ

### ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (Υπεραστικό / Προαστιακό)
- ΜΕΤΡΟ
- ΤΡΑΜ / ΕΛΑΦΡΥ ΜΕΤΡΟ
- ΑΣΤΙΚΟ / ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΜΕΣΟ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ Η ΤΑΧΥΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΔΡΟΜΟΣ (BRT)
- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

### ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

### ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

### ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:100.000



# Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής 2021 (Ν.4277/2014 - ΦΕΚ 156/Α/2014)



Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νόμο, ο Δήμος Γλυφάδας χωροταξικά ανήκει **στη χωρική υποενοότητα Νότιας Αθήνας** ενώ περιλαμβάνεται στα **Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας** εντός της χωρικής ενότητας του Λεκανοπεδίου.

Ως **βασικοί αναπτυξιακοί άξονες** που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης αποτελούν:

α) Ο αναπτυξιακός άξονας **μητροπολιτικής ακτινοβολίας** που αφορά στον άξονα του **Θαλάσσιου μετώπου** (ήτοι από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη).

β) Ο αναπτυξιακός άξονας **ενδοπεριφερειακής σημασίας** που αφορά στην **Α.Βουλιαγμένης**, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς το Ελληνικό και την Βουλιαγμένη.

Το **Πρωτεύον Δίκτυο μητροπολιτικής εξυπηρέτησης**, διακρίνεται και αφορά σε τρία επιμέρους δίκτυα:

α) το **Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου**, το οποίο περιλαμβάνει την προτεινόμενη γραμμή: **Ελληνικό – Βάρη – Διεθνές Αεροδρόμιο Αθήνας**, που επηρεάζει τη Γλυφάδα και αφορά σε Νέα σύνδεση. Μπορεί (σύμφωνα με το Ρ.Σ.) να υλοποιηθεί με ταχύ λεωφορειόδρομο (BRT) ή Ελαφρύ Μετρό.

β) το **Δίκτυο Μετρό** και συγκεκριμένα την γραμμή/κλάδο (2): **Ιλιον – Ανθούπολη – Ελληνικό – Γλυφάδα** (νέα επέκταση) και,

γ) το **Δίκτυο Τραμ - Ελαφρού Μετρό** και συγκεκριμένα την γραμμή: **Σύνταγμα – Π. Φάληρο – Βούλα** (έχει υλοποιηθεί).

Αναφορικά με το **Βασικό Οδικό Δίκτυο** του Σχεδίου, ορίζεται η **Α.Βουλιαγμένης** ως άξονας Πρωτεύουσας Μητροπολιτικής Σημασίας, καθώς και η **Α.Ποσειδώνος** ως αστική λεωφόρος. Συγκεκριμένα, στις αστικές λεωφόρους προωθούνται έργα και μέτρα:

- αναβάθμισης του παρόδιου δημόσιου χώρου,
- εκλογίκευσης της κίνησης με ΙΧ,
- απόδοσης απόλυτης προτεραιότητας στα επιφανειακά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς,
- δημιουργίας ειδικών διαδρόμων και υποδομών για την κίνηση και στάθμευση των ποδηλάτων,
- αναβάθμισης των χώρων κίνησης των πεζών.

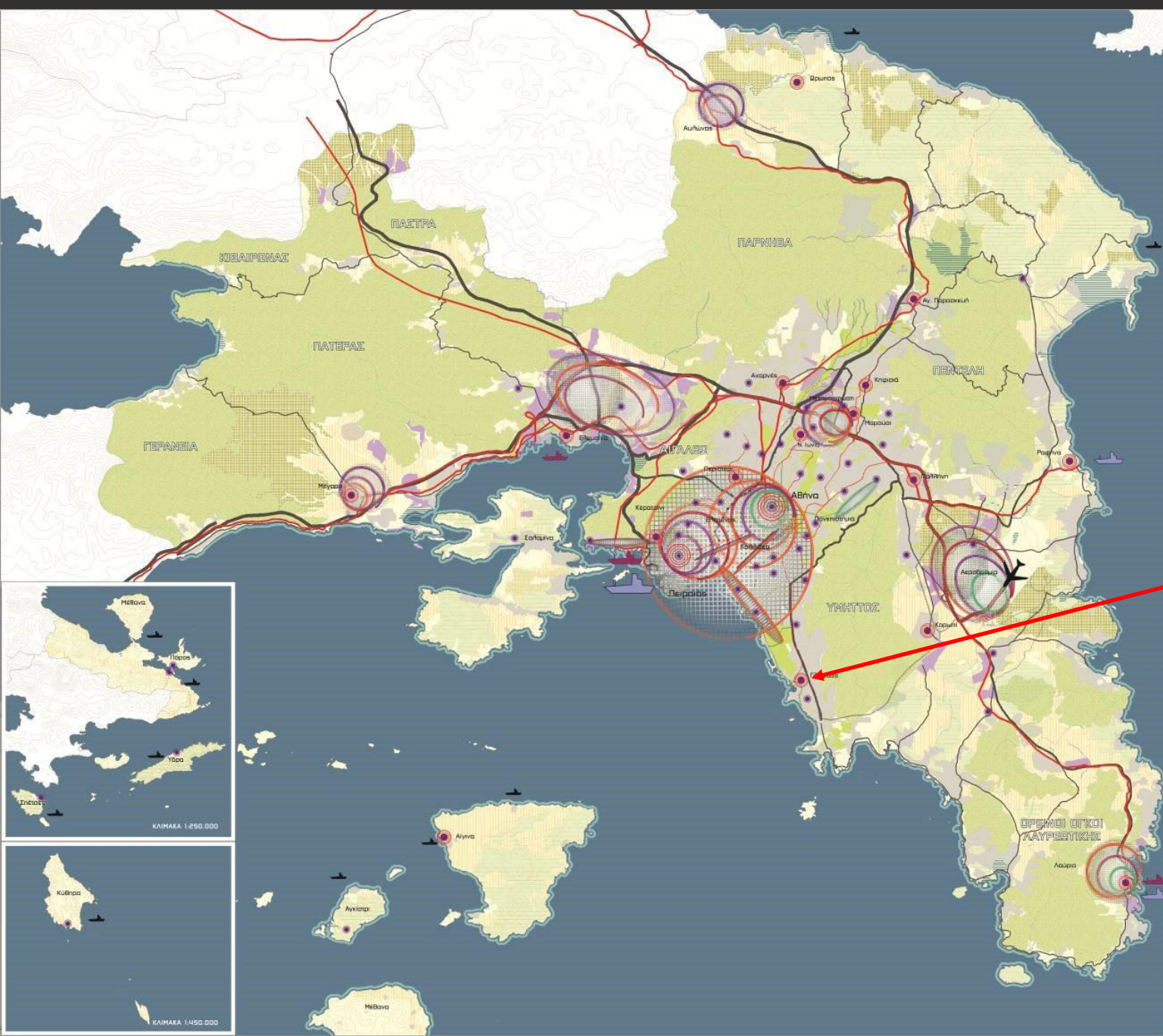


3 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ-ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΠΟΛΟΙ

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΠΟΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
  - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
  - ΛΟΠΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ
  - ΕΡΕΥΝΑ / ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
  - ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
  - ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ / ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
  - ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ
  - ΚΕΝΤΡΑ ΕΥΡΕΙΑΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ
  - ΚΕΝΤΡΑ ΔΗΜΩΝ

**ΓΛΥΦΑΔΑ**

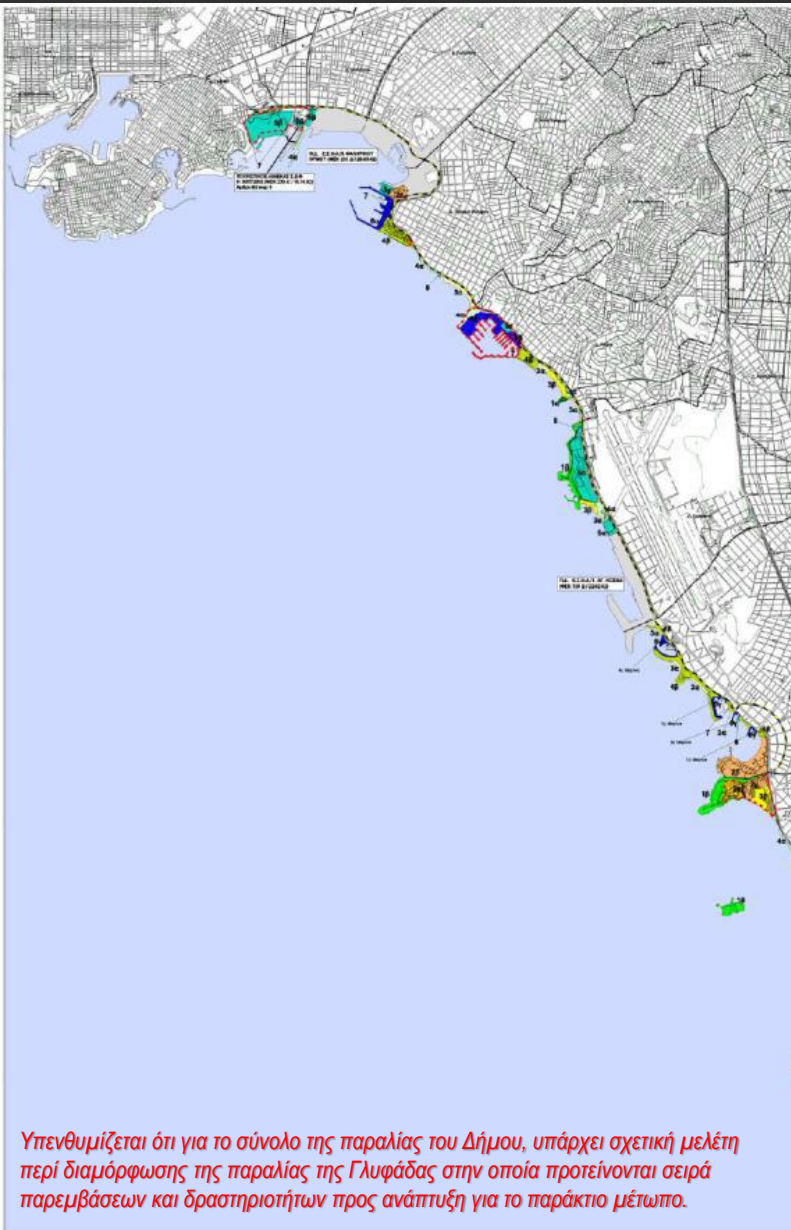
- ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (Υπεραστικό / Προαστιακό)
- ΜΕΤΡΟ
- ΤΡΑΜ / ΕΛΑΦΡΥ ΜΕΤΡΟ
- ΑΣΤΙΚΟΙ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΜΕΣΟ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ Η ΤΑΧΥΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΔΡΟΜΟΣ (BRT)
- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
- ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ
- ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ
- ΚΥΡΙΑ ΡΕΜΑΤΑ
- ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΥΓΡΟΤΟΠΩΝ
- ΟΡΕΙΝΟΙ ΟΓΚΟΙ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΤΟΠΙΟΥ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ
- ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΓΗ
- ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΑ / ΓΕΩΡΓΙΚΑ ΠΑΡΚΑ
- ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ
- ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ / ΤΡΙΤΟΓΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
- ΕΙΔΙΚΗ ΧΡΗΣΗ



Χωροταξική Οργάνωση - Αναπτυξιακοί πόλοι Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021.



# Ειδικές ρυθμίσεις Χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγ.Μαρίνα Κρωπίας (ΦΕΚ Δ 254/2004)



Ζώνες αναφοράς και βαθμού προστασίας		Γλυφάδα
Ζώνη 1	Απόλυτης προστασίας (περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας).	✗
Ζώνη 2	Περιοχές κοινωνικής πρόνοιας, αθλητισμού, τουρισμού και αρχαιολογικής προστασίας.	✓ (Ζώνη 2β)
Ζώνη 3	Περιοχές με τις ακτές	✓ (Ζώνη 3α)
Ζώνη 4	Περιοχές ελεύθερων χώρων πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα με ήπια ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής και περιπάτου	✓
Ζώνη 5	Περιοχές μητροπολιτικού χαρακτήρα περιαστικού πρασίνου, αθλητισμού, πολιτισμού και κοινωνικής πρόνοιας	✗
Ζώνη 6	Περιοχές τουριστικών αγκυροβολίων-λιμένων αναψυχής	✓ (Ζώνη 6γ)
Ζώνη 7	Περιοχές ναυαθλητικών εγκαταστάσεων	✓
Ζώνη 8	Αφορά σε μικρές θαλάσσιες και χερσαίες εκτάσεις παραχωρημένες σε αναγνωρισμένα σωματεία επαγγελματικών αλιείων	✓



Προστασία και Ανάπτυξη δραστηριοτήτων Αναψυχής, Τουρισμού, Πολιτισμού, Καθαρών Χρήσεων γης, Όρων και Περιορισμών Δόμησης στην Παραλιακή Ζώνη από Φαληρικό Όρμο μέχρι Αγ. Μαρίνα Κρωπίας (ΦΕΚ 254/04)

- Ζώνη 1α: Απόλυτη φυσική τοπίου και απλής χλωρίδας και πανίδας
- Ζώνη 1β: Απόλυτη φυσική τοπίου και απλής χλωρίδας και πανίδας. Προστασία και ανάπτυξη αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων
- Ζώνη 1γ: Αλιείες και προστασία αρχαιολογικού χώρου
- Ζώνη 2α: Υπερτοπικός τίτλος αναψυχής, κατάρτισης, απελευθέρωσης και τουρισμού παιδιών με ειδικές ανάγκες (Π.Κ.Α.). Προστασία φυσικού τοπίου και αρχαιοτήτων
- Ζώνη 2β: Ανάπτυξη υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων με προστασία των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων. (Λιμένας Γλυφάδας)
- Ζώνη 2γ: Ανάπτυξη υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων με προστασία των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων. (Κάτοικη Ε.Ο. Βουλιάς)
- Ζώνη 2δ: Ανάπτυξη υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων με προστασία των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων. (Καμία Βουλιαγμένης)
- Ζώνη 2ε: Ανάπτυξη υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων με προστασία των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων.
- Ζώνη 3α: Ελεύθερες ακτές καλλιέργειας
- Ζώνη 3β: Ανάπτυξη οργανωμένων ακτών, καλύψεως
- Ζώνη 4α: Περιστατικό πρόνοιας υπερτοπικού χαρακτήρα με διαμορφώσεις τραπεζών, χερσών, τραπεζών και σταθμάτων
- Ζώνη 4β: Περιστατικό πρόνοιας υπερτοπικού χαρακτήρα με λεπτογής αναψυχής, πολιτισμού και υφιστάμενων ολλοτοπειών μαγής κλίμακας
- Ζώνη 5α: Περιστατικό πρόνοιας μητροπολιτικού χαρακτήρα και άλλων εγκαταστάσεων Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νέοκωπος (Ε.Α.Κ.Α.) Αγ.Κισσού
- Ζώνη 5β: Περιστατικό πρόνοιας μητροπολιτικού χαρακτήρα και άλλων εγκαταστάσεων Εθνικού Εργαρίου και Φυλίας (Ε.Ε.Φ.)
- Ζώνη 5γ: Νοτιοά Μουσείο ΕΛΛΑΔΟΣ - Πάρκο Ναυπηγής Περαίας
- Ζώνη 5δ: Πάρκο υψίθερος αναψυχής με εγκαταστάσεις διακοπών και κέντρα μάθησης
- Ζώνη 5ε: Περιστατικό πρόνοιας με άλλων εγκαταστάσεων
- Ζώνη 5στ: Νοσηλευτική Υπόδομη
- Ζώνη 6α: Αλιείες αναψυχής Φαλαγγίου
- Ζώνη 6β: Αλιείες αναψυχής Αλιέων
- Ζώνη 6γ: Αλιείες αναψυχής Γλυφάδας
- Ζώνη 6δ: Αλιείες αναψυχής Βουλιαγμένης
- Ζώνη 7: Νοσηλευτικές εγκαταστάσεις
- Ζώνη 8: Αλιευτικά σωματεία
- Ζώνες εντός σχεδίου
- Τρόποι



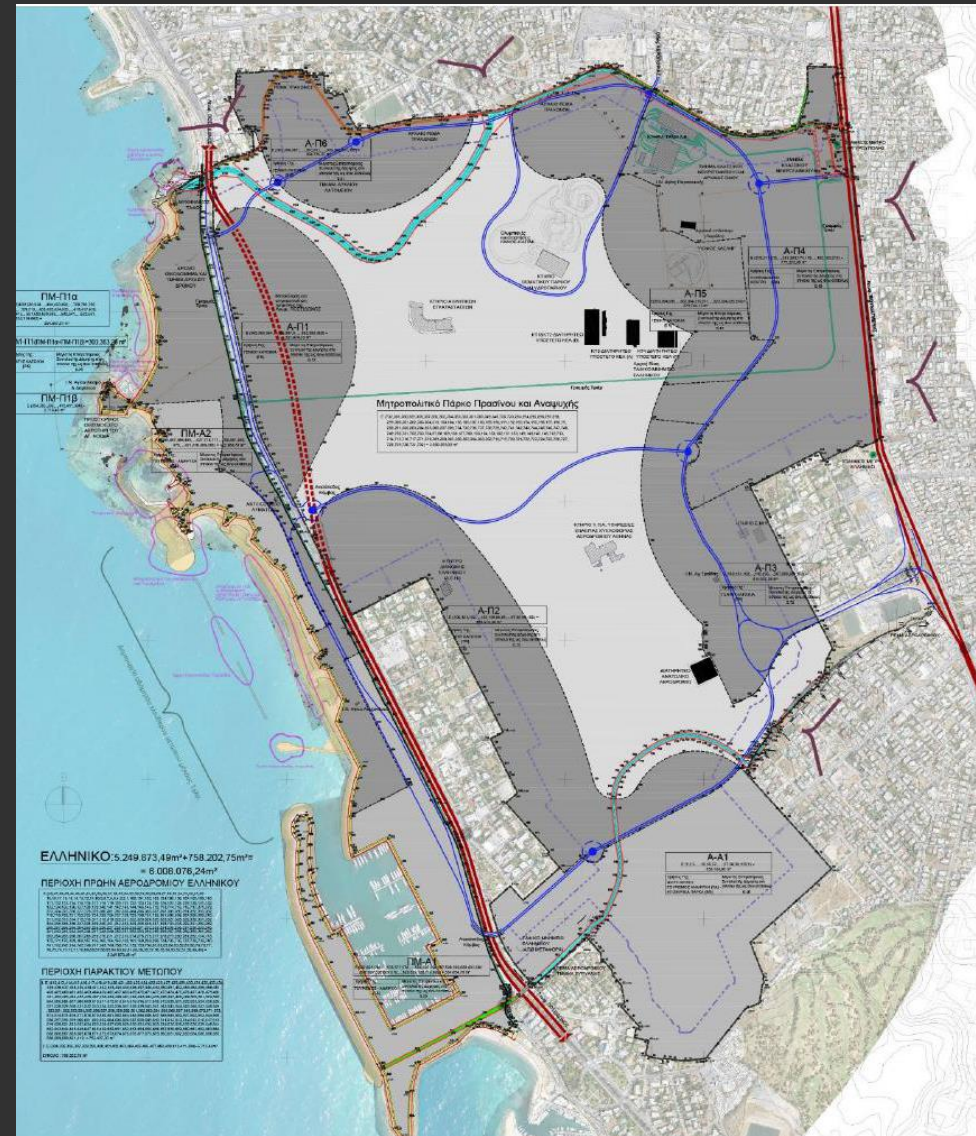
*Υπενθυμίζεται ότι για το σύνολο της παραλίας του Δήμου, υπάρχει σχετική μελέτη περί διαμόρφωσης της παραλίας της Γλυφάδας στην οποία προτείνονται σειρά παρεμβάσεων και δραστηριοτήτων προς ανάπτυξη για το παράκτιο μέτωπο.*



# Έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά Περιφέρειας Αττικής (ΦΕΚ Α.Α.Π. 35/2018)

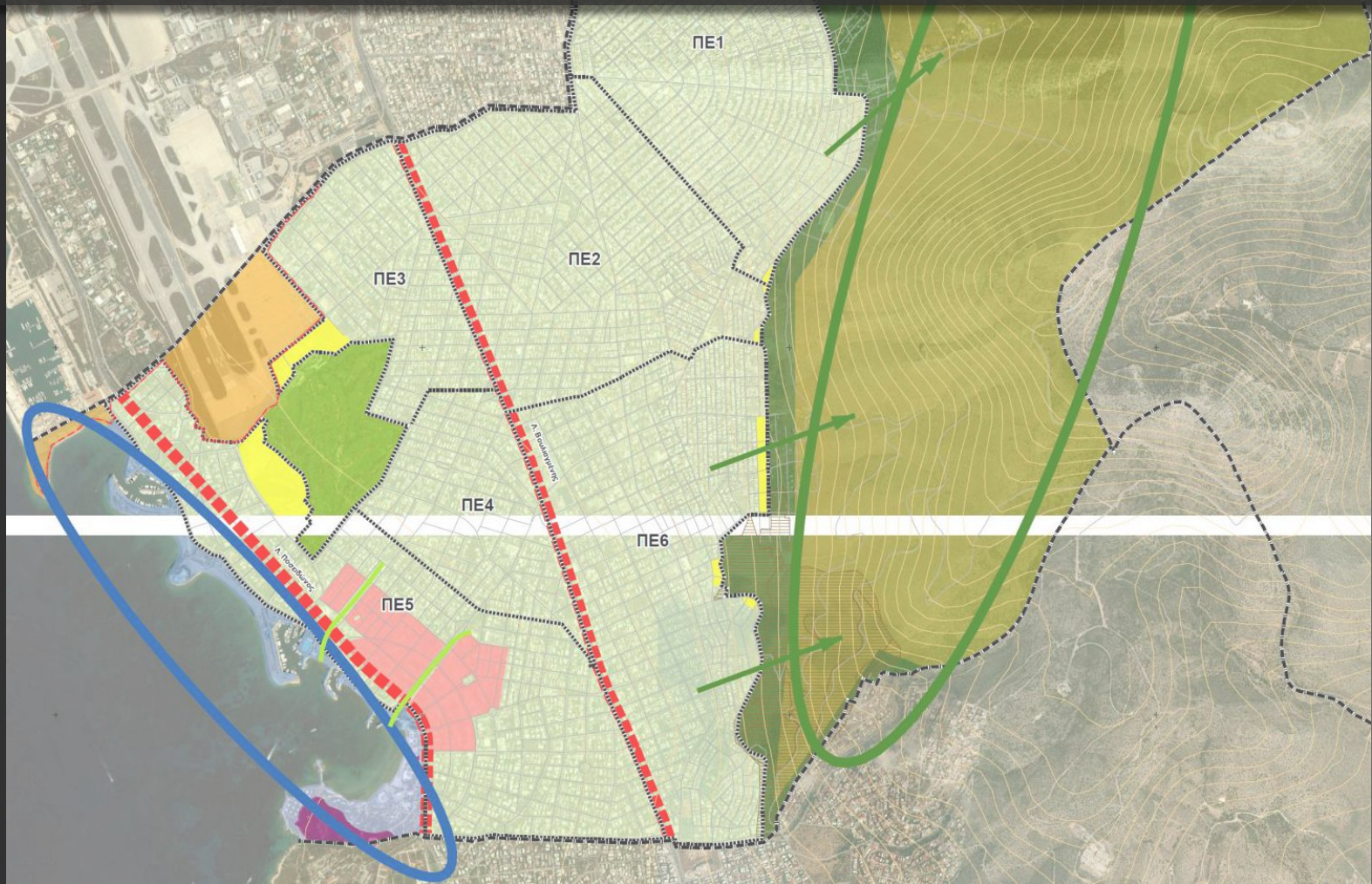


- Ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά αναπτύσσεται, ως ενιαίο ακίνητο και ως περιοχή πολλαπλών λειτουργιών μητροπολιτικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.
- Η γειτνίαση του Δήμου Γλυφάδας με το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές τόσο στην πολεοδομική ανάπτυξη της άμεσα επηρεαζόμενης περιοχής και του παράκτιου μετώπου όσο και στην λειτουργικότητα των χρήσεων που θα αναπτυχθούν σε σχέση με τις υφιστάμενες.
- Σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στο υπό έγκριση ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας, προτεραιότητα για το Δήμο είναι η εξασφάλιση συμπληρωματικής και όχι ανταγωνιστικής λειτουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου με την περιοχή μελέτης.





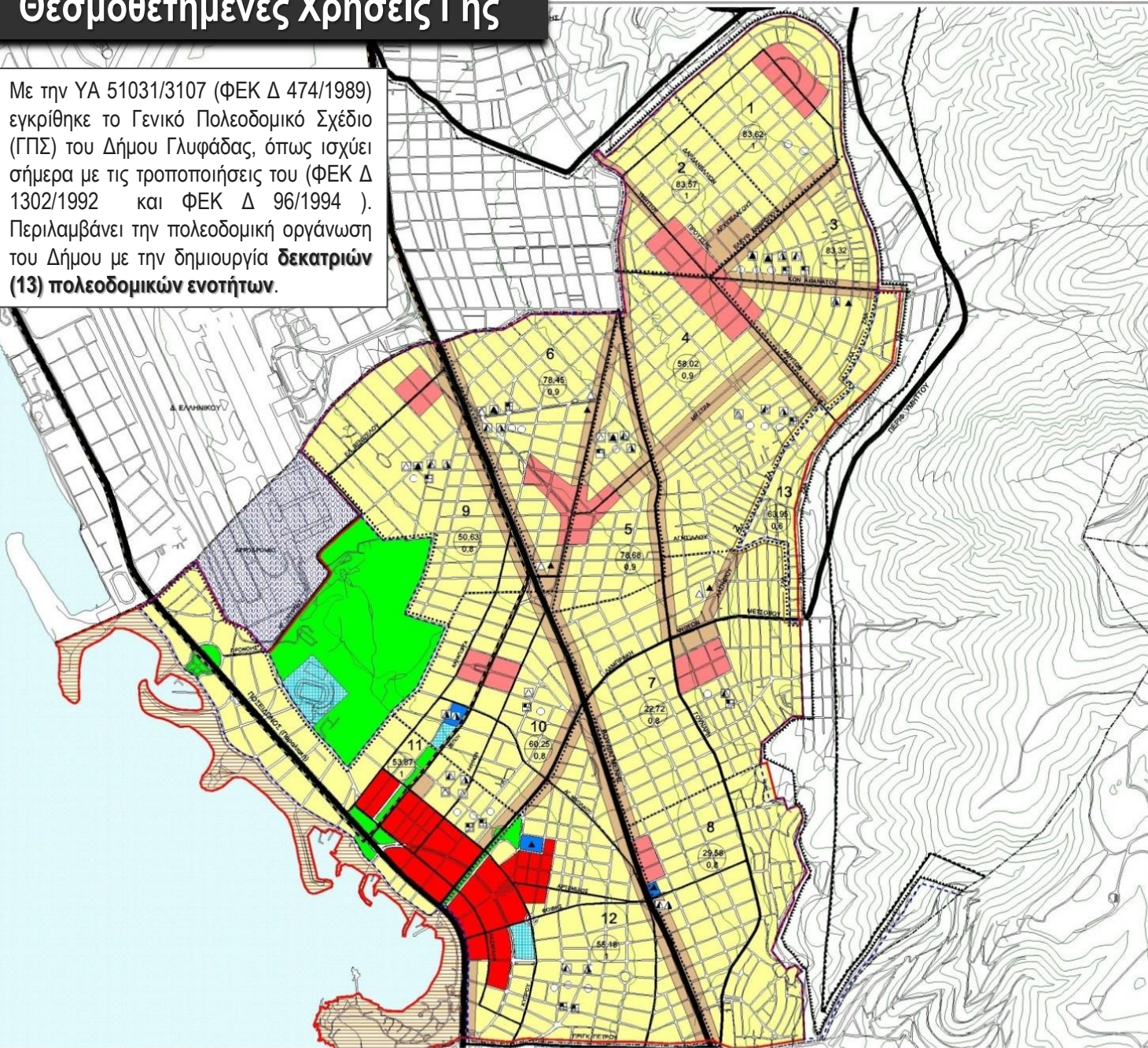
# Χωροταξικά - Πολεοδομικά Δεδομένα σε τοπικό επίπεδο





# Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης

Με την ΥΑ 51031/3107 (ΦΕΚ Δ 474/1989) εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Γλυφάδας, όπως ισχύει σήμερα με τις τροποποιήσεις του (ΦΕΚ Δ 1302/1992 και ΦΕΚ Δ 96/1994). Περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου με την δημιουργία **δεκατριών (13) πολεοδομικών ενοτήτων**.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
-----	Όριο Δήμου & Κοινοτήτων	■	Εκπαίδευση
-----	Όριο Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου	▲	Νηπιαγωγείο
-----	Όριο Ενέλεσισης	▲	Δημοτικό
-----	Όριο Εγκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου	▲	Γυμνάσιο
-----	Όριο Γραμμής	▲	Λύκειο
-----	Όριο Συναρτήσης	▲	Μουσικό/Κέντρο
-----	Όριο Διεπιπέδωσης	▲	Μουσ. Εργαστήριο Σχολ.
-----	Υπερασπιστικό Κέντρο Δήμου	▲	Αντίστοιχο Κ.Α.Τ.Ε.Ε
-----	Κέντρο Δήμου	▲	Παιδικό σταθμό
-----	Τοπικό Κέντρο Γραμμής	■	Παιδική
-----	Κοινότητα	■	Κέντρο Υγείας
-----	Γενική Κοινότητα	■	Γενικό Νοσοκομείο (Παραρτηρικό)
-----	Εγκαταστάσεις Μισοφάρων	■	Ειδικό Νοσοκομείο
-----	Γνωστή Γη	■	Πρόσβαση
-----	Αστικό Πρόσβαση - Ελεύθερο Χώρο	■	Παθολόγ. Στάθμος
-----	Προστατικό Πρόσβαση	■	Γραμμοκέντρο
-----	Βιοτεχνικό Πάρκο - Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις μη Ιατρικής Οχλησίας	■	Οργανογραφείο
-----	Βιοτεχνικό Πάρκο - Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις μη Ιατρικής Οχλησίας	■	Βιβλιοθήκη
-----	Ζώνη Βιοτεχνικής - Βιοτεχνικές/Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις μη Ιατρικής Οχλησίας	■	Αθλητικός
-----	Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις που Παραμένουν	■	Γήπεδο
-----	Χαλδραμάρια	■	Στάδιο
-----	Μονάδες για τις οποίες προσιτά είναι η Ειδική Εξέταση Μέτρων Απορρύθμισης επί η Μετακίνησης	■	Κολυμβητήριο
-----	Τουρισμός - Ανορθική	■	Γρανωτόπαιρο
-----	Καλλιτεχνικός Χρήσιμος	■	Ναυπηγείο
-----	Σταθμός	■	Πολιτιστικός Απομαρτυρικός
-----	Νηροφόριο	■	Μουσείο
-----	Αρχαιολογικοί Χώροι	■	Βιβλιοθήκη
-----	Ελεύθερο - Τραχύλο Ανορθικό	■	Α Ζώνη Υψηλού
-----	Διατεταμένος Ανορθικός	■	Β Ζώνη Υψηλού
-----	Σαλλοκάρια	■	Όριο Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (Σ.Ο.Ε)
-----	Αστικές Σφαίροδρομικές Γραμμές	■	Όριο Αυτοδιοίκησης Δήμου 13
-----	Προστατικές Σφαίροδρομικές Γραμμές	■	ZAA Όριο Ζώνης Αστικής Ανάδοσης
-----	Υπερασπιστικές Σφαίροδρομικές Γραμμές	■	
-----	Τρόπος	■	
-----	Χώρος Στάθμευσης	■	

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ και ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

**ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ**

**ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ**

---

ΕΓΚΡΙΣΗ ΓΠΣ : ΦΕΚ 474/89  
1η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ : ΦΕΚ 1302/92

ΧΑΡΤΗΣ Π.1

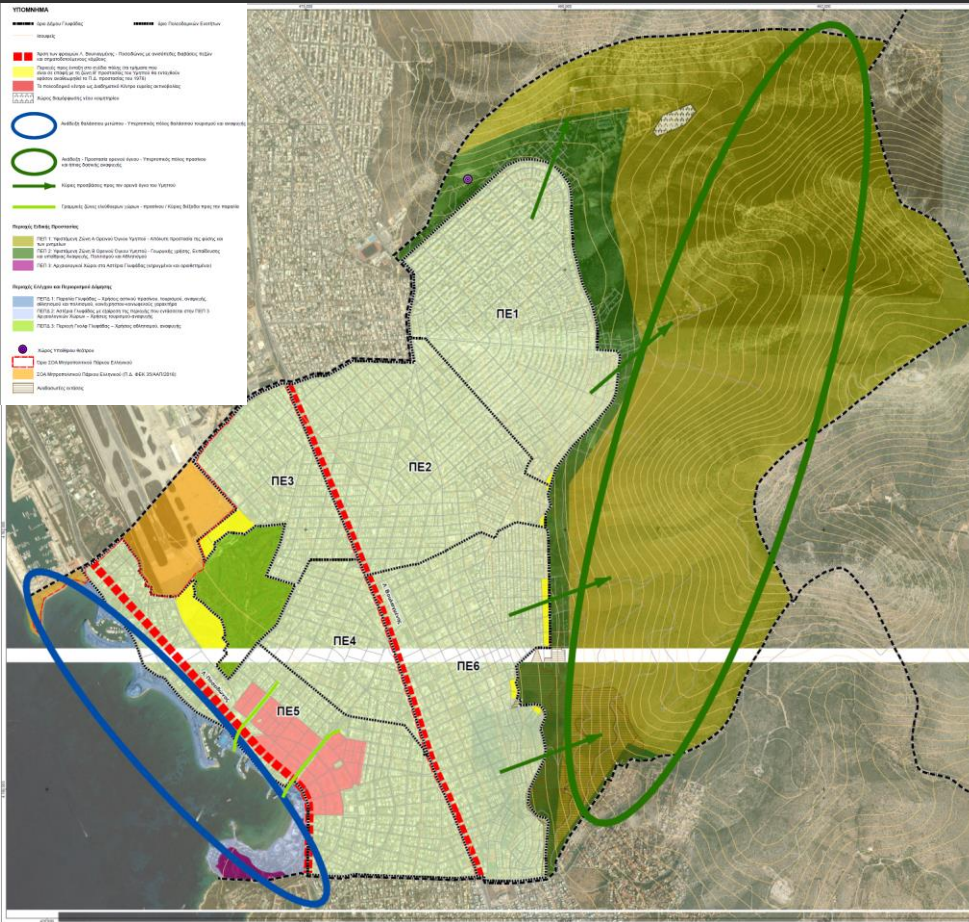
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10000

Α.Κ. 29  
ΔΕΛΤΑ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΣΙΑ 19/03/02



# Μελέτη "Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Γλυφάδας Στοιχείων και Μελετών



Παρουσιάζει συνθετικά το πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης και χωρικής οργάνωσης του Δήμου σε σχέση με το ευρύτερο περιβάλλον του. Σε αυτή προσδιορίζονται:

- ⇒ 6 νέες πολεοδομικές ενότητες,
- ⇒ άξονες γενικής κατοικίας,
- ⇒ το πολεοδομικό κέντρο,
- ⇒ ζώνη τουρισμού - αναψυχής κατά μήκος της Λ.Ποσειδώνος,
- ⇒ νέα ιεράρχηση οδικού δικτύου,
- ⇒ ανάπλαση του παράκτιου μετώπου της Γλυφάδας, με βάση μελέτες του ΟΡΣΑ αλλά και του Δήμου Γλυφάδας,
- ⇒ προστασία και ανάδειξη του ορεινού όγκου του Υμηττού,
- ⇒ βασικές αρχές οργάνωσης του εξωαστικού χώρου (Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.), Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (Π.Ε.Π.Δ.) και Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης) και
- ⇒ ένταξη 6 μικρών εκτάσεων/περιοχών στις παρυφές του υφιστάμενου σχεδίου πόλης και σε επαφή με τις ζώνες προστασίας του ορεινού όγκου του Υμηττού.

# Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης στο Δήμο Γλυφάδας

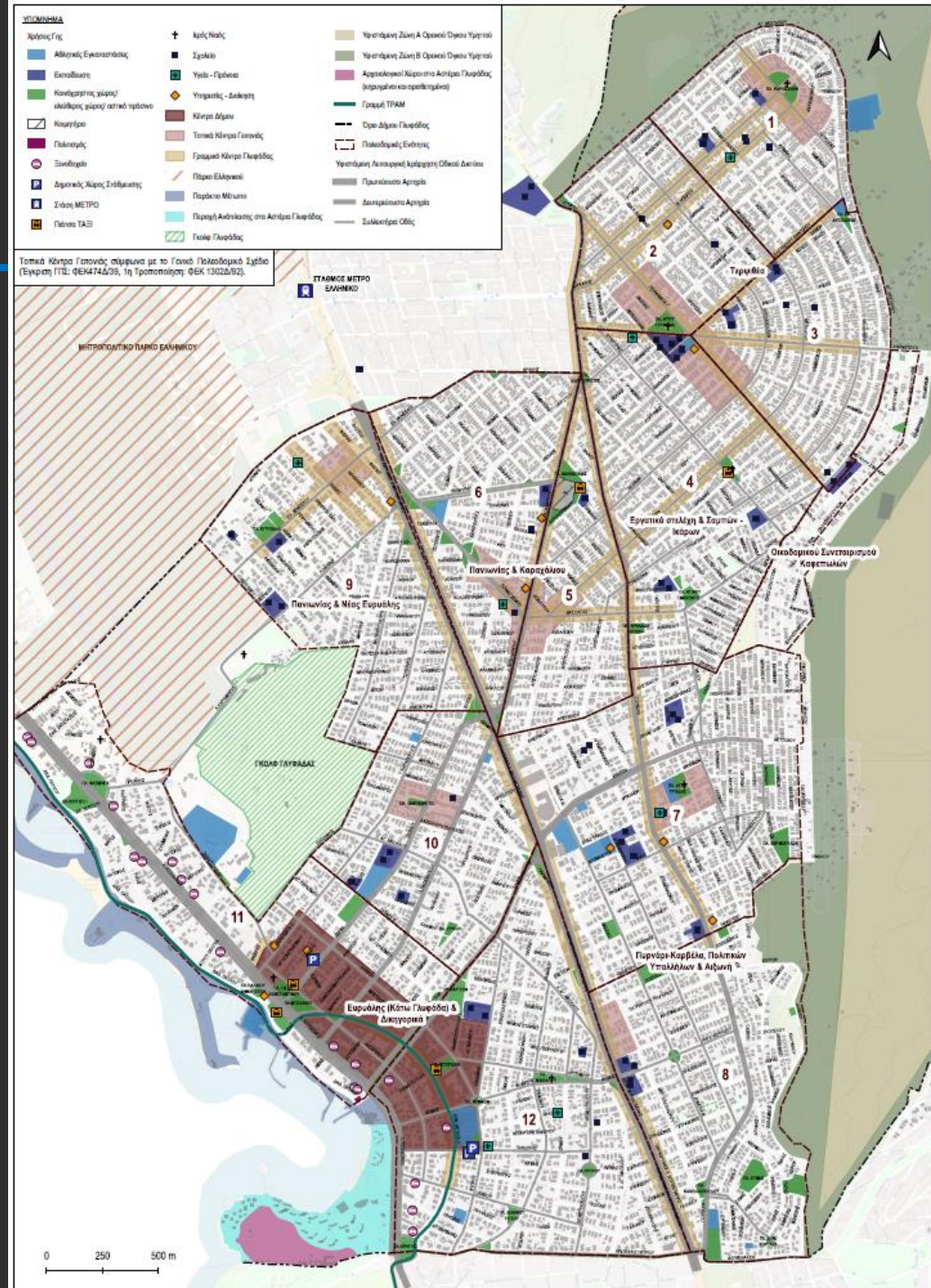
---





# Υφιστάμενες χρήσεις γης – Κύριοι πόλοι έλξης μετακινήσεων

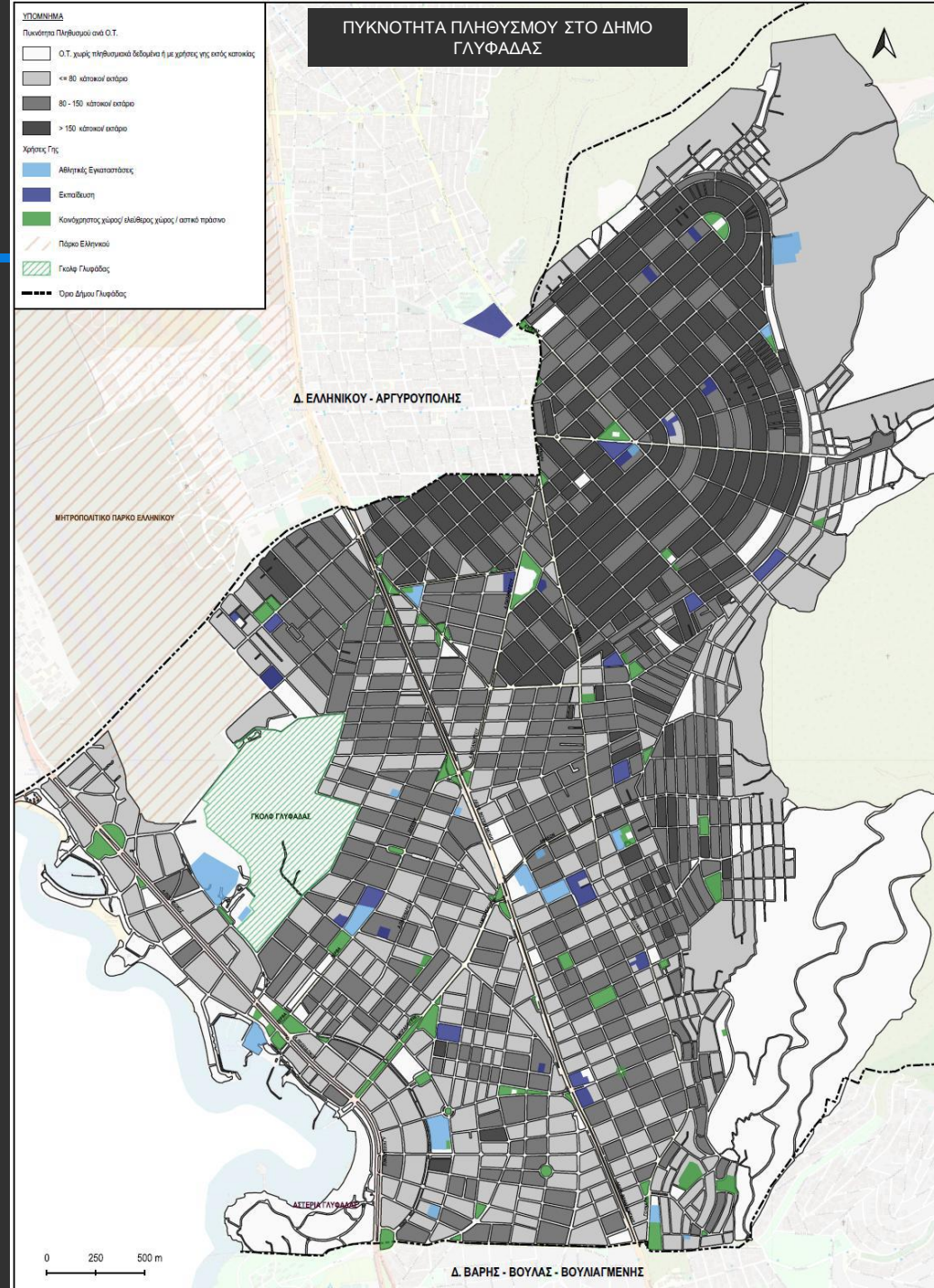
- ☞ Πολεοδομικό κέντρο του Δήμου, έχει **υπερτοπικό χαρακτήρα** και περιλαμβάνεται στα **Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας** (Ν.4277/2014 - ΦΕΚ 156/Α/2014).
- ☞ Ανάπτυξη τοπικών κέντρων γειτονιάς.
- ☞ Ανάπτυξη γραμμικών κέντρων εμπορίου και συναφών χρήσεων.
- ☞ Βασικοί πόλοι έλξης μετακινήσεων:
  - Πολεοδομικό κέντρο με λειτουργίες εστίασης, αναψυχής, εμπορίου και τουρισμού
  - Αναπλασμένες πλατείες και Κ.Χ.
  - Ιδιωτικό (γενικό) νοσοκομείο "Mediterraneo Hospital"
  - Δημαρχείο Γλυφάδας και Υπαίθριος δημοτικός χώρος στάθμευσης (έμπροσθεν του Δημαρχείου)
  - Ι.Ν. Αγ.Κωνσταντίνου
  - Παραλιακή Ζώνη Γλυφάδας (μαρίνες και παραλίες)
  - "Αστέρια" Γλυφάδας
  - Γκολφ Γλυφάδας





# Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης

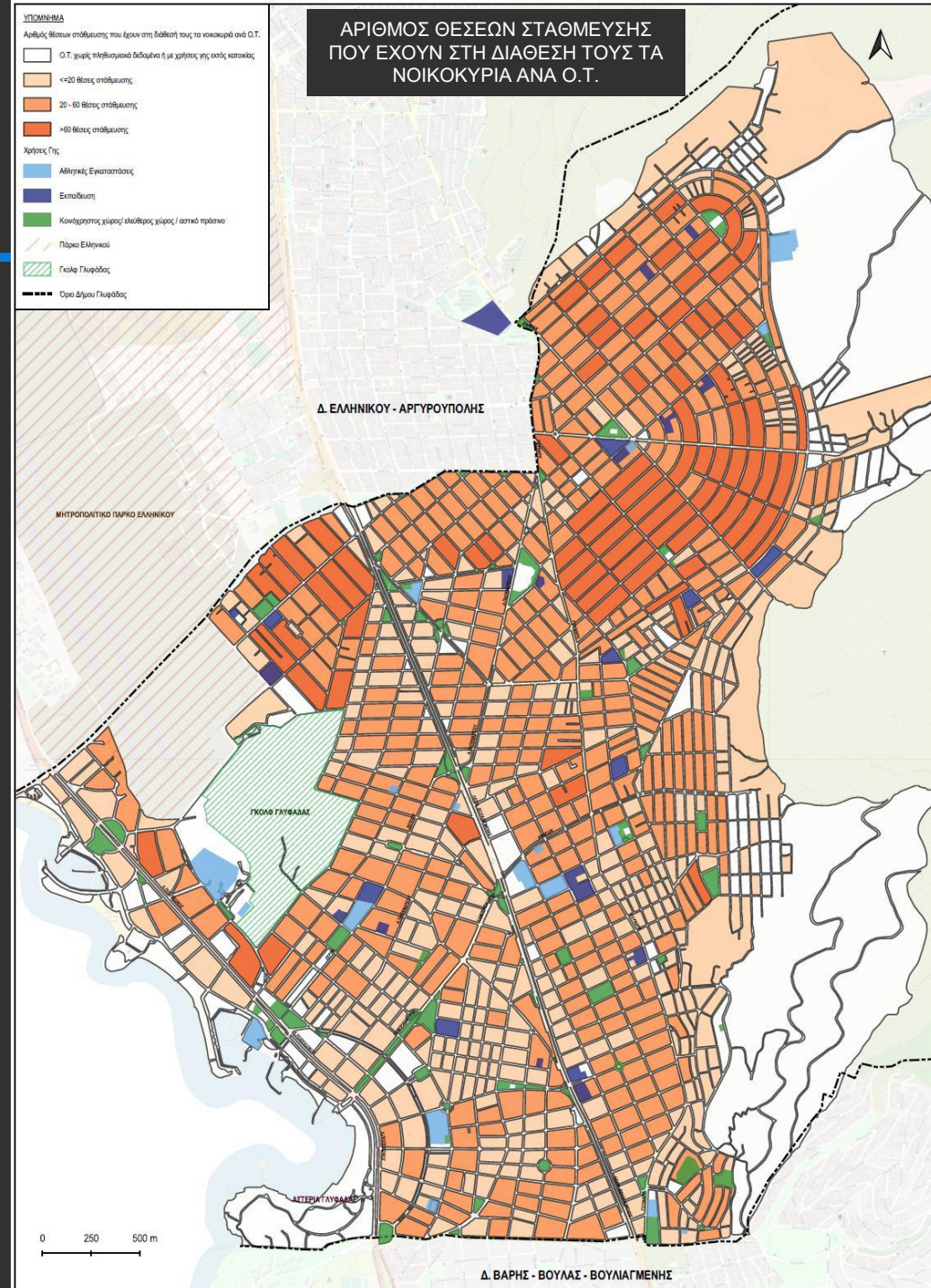
- ❖ Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Γλυφάδας για το 2011: **87.305** κάτοικοι. Πληθυσμιακή μεταβολή της τάξης του **+4,17%** σε σχέση με τα στοιχεία της προηγούμενης δεκαετίας.
- ❖ Πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα: **30-39**, ενώ ακολουθούν οι ηλικιακές ομάδες των 40-49 και 50-59.
- ❖ 33.570 νοικοκυριά με 85.536 μέλη, ήτοι μέσο όρο **2,54** μέλη ανά νοικοκυριό.
- ❖ Το **86,4%** του οικονομικά ενεργού πληθυσμού ασχολείται με τον τριτογενή τομέα.





# Δημογραφικά και Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης

- ❖ **~47,0%** από τα παραπάνω νοικοκυριά διαθέτουν τουλάχιστον 1 αυτοκίνητο, ενώ **>1** στα 3 διαθέτουν 2 ή/και περισσότερα αυτοκίνητα. Μικρό ποσοστό αποτελούν τα νοικοκυριά που δεν διαθέτουν κανένα αυτοκίνητο.
- ❖ Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά κάτοικο και ανά νοικοκυριό είναι **0,49** και **1,27** αντίστοιχα (490 Ι.Χ. ανά 1000 κάτοικους).
- ❖ **~39,0%** των νοικοκυριών δε διαθέτει καμία ιδιωτική θέση στάθμευσης.



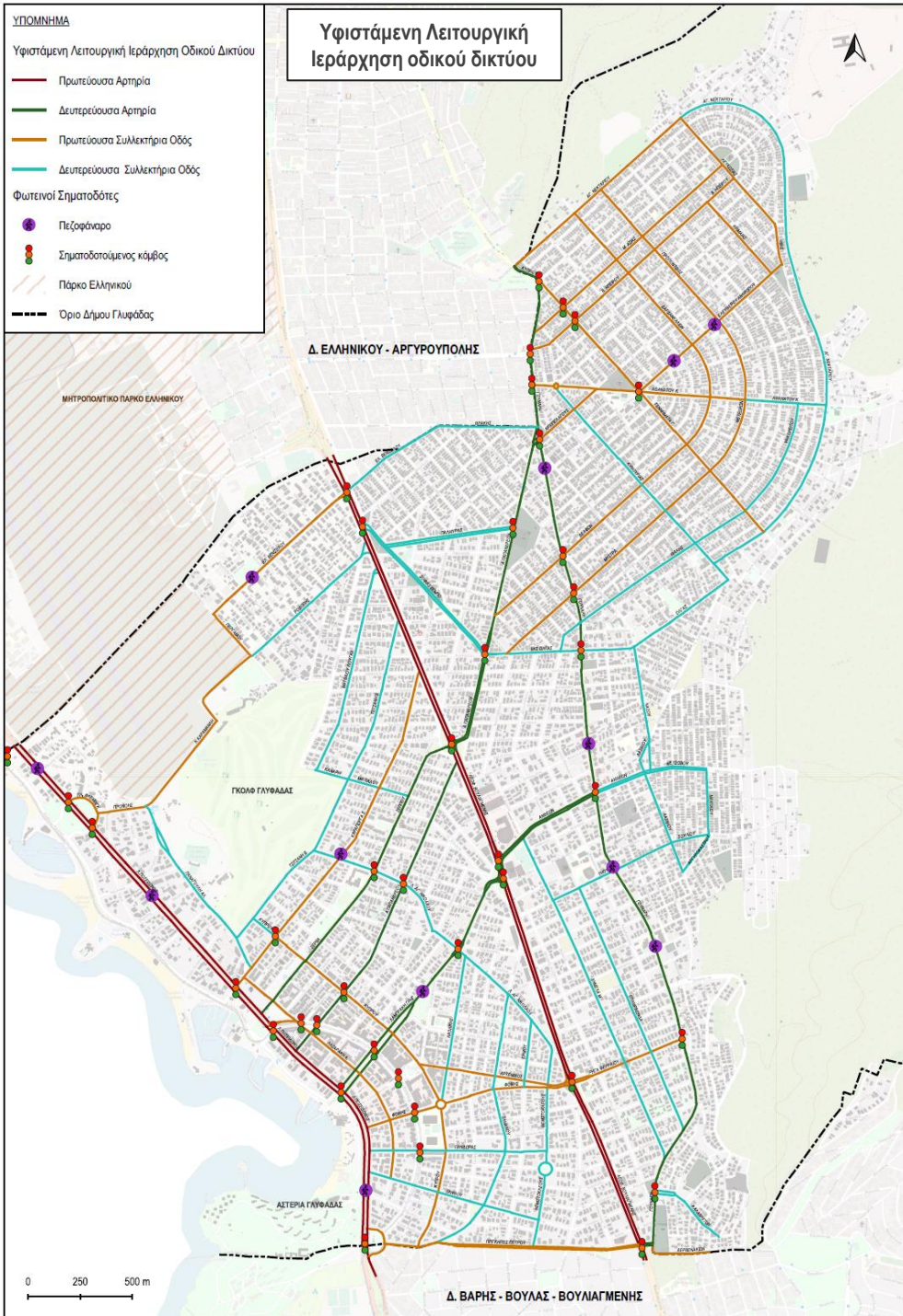




**Υφιστάμενη  
Συγκοινωνιακή  
Υποδομή και  
Λειτουργία  
Οδικού  
Δικτύου**

Οδός Αρετής και οδός Ηφαίστου, Γλυφάδα





# Ιεράρχηση οδικού δικτύου

## Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής (ΦΕΚ Δ 701/13-12-1990)

Λεωφ.Βουλιαγμένης

Σύνδεση Περιφ.Υμηττού με την Γλυφάδα (άξονας: Γρ.Λαμπράκη - Ανθέων - Μετσόβου - Περιφερειακή Γλυφάδας)

Πρίγκηπος Πέτρου

Ο άξονας: Κων.Αθανάτου - Υμηττού - Λεωφ.Κύπρου (εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Γλυφάδας)

Ο άξονας: Προνόης - Χρ.Σμύρνης (Κ.Καραμανλή) - Περγάμου - Ελ.Βενιζέλου (μέχρι τη σύνδεση με Λεωφ.Βουλιαγμένης)

Οι οδοί **Λ.Βουλιαγμένης** και **Λ.Ποσειδώνος** ανήκουν και στο **Πρωτεύουν Αστικό Οδικό Δίκτυο (ΠΑΟΔ)**.

Σύμφωνα με το *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας* (Ν.4277/2014):

- **Λεωφ.Βουλιαγμένης:** πρωτεύον άξονας Μητροπολιτικής σημασίας
- **Λ.Ποσειδώνος:** αστική λεωφόρος

# Κυκλοφοριακή οργάνωση και Υποδομή οδικού δικτύου

- Το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου, χαρακτηρίζεται από **επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά**. Γενικά το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης (δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί) περιλαμβάνει κατά κανόνα **μακροσκελείς άξονες με ευθεία χάραξη**.
- Οδικά φράγματα της περιοχής μελέτης:
  1. **Λ.Βουλιαγμένης**, διχοτομώντας τον Δήμο σε 2 περιοχές (Άνω - Κάτω Γλυφάδα)
  2. **Λ.Ποσειδώνος** που χωρίζει την Κάτω Γλυφάδα με το παράκτιο μέτωπο (ήτοι οδός Διαδόχου Παύλου).
  3. Οδός **Γούναρη**, η οποία καλύπτει και ένα σημαντικό ποσοστό διερχόμενης κυκλοφορίας από/προς τους όμορους δήμους βορειοδυτικά και νοτιοανατολικά της Γλυφάδας.

Λ.Βουλιαγμένης

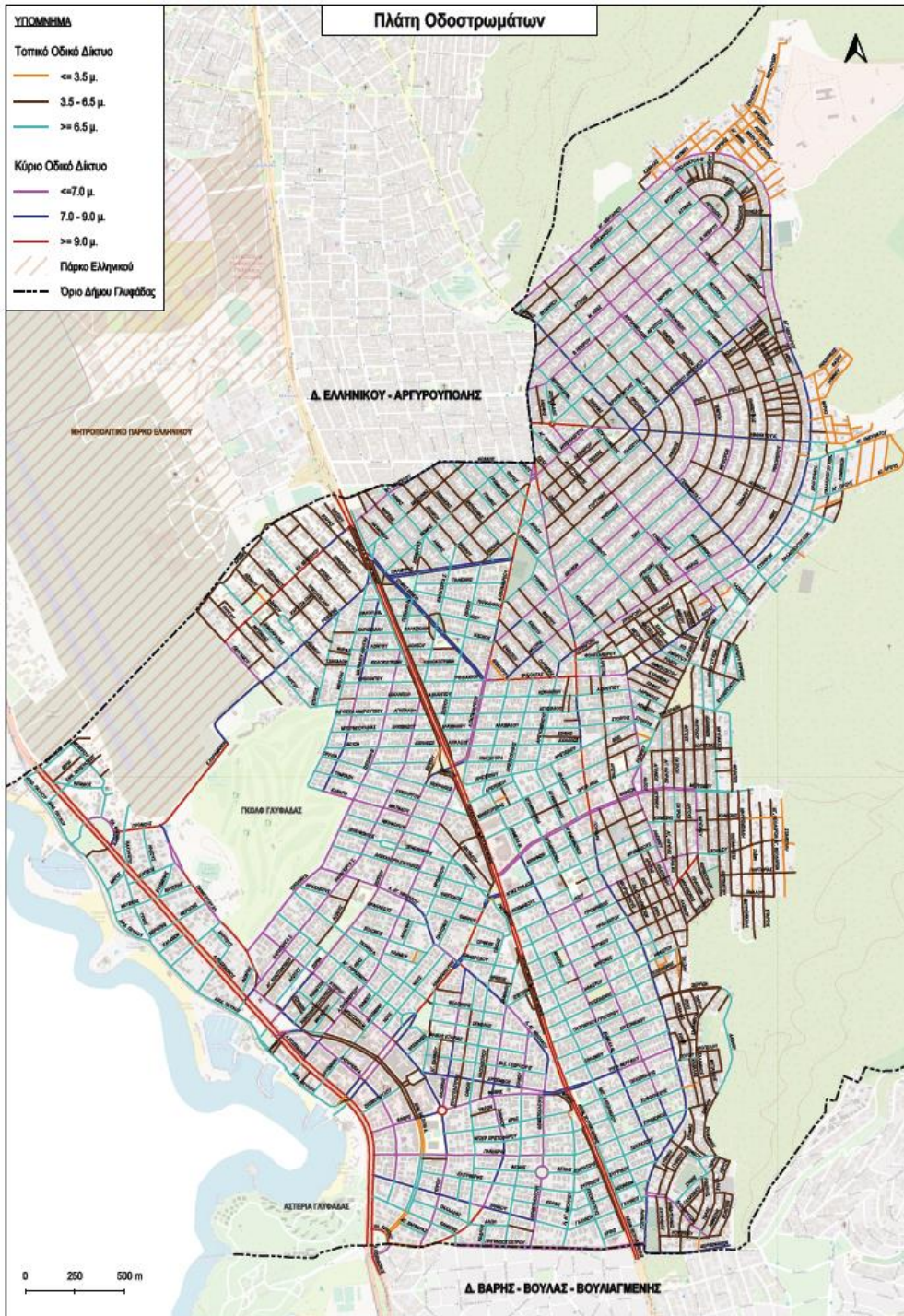


Λ.Ποσειδώνος



προσπέλαση μόνο από καθορισμένα και ελεγχόμενα σημεία (σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις ή/και πεζοφάναρα).





# Υποδομή οδικού δικτύου - Οδοστρώματα

Τα υφιστάμενα πλάτη των οδοστρωμάτων έχουν (κατά κανόνα) ικανοποιητική διατομή, στην πλειονότητα τους. Παρατίθεται η κατηγοριοποίηση στο δίκτυο:

## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΛΑΤΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ

**A) Κύριο οδικό δίκτυο (αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί με εξαίρεση των οδών Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος)**

	Πλάτος (μ)	Ποσοστό επί του Συνόλου
1	≤ 7,0	59,24%
2	7,1 - 9,0	32,09%
3	9,1 - 12,0	7,39%
4	> 12,0	1,27%

**B) Τοπικό οδικό δίκτυο**

1	≤ 3,0	0,74%
2	3,1 - 6,0	36,11%
3	6,1 - 9,0	61,91%
4	> 9	1,23%

**Σημείωση:** Στον υπολογισμό του πλάτους οδοστρώματος, **περιλαμβάνεται το σύνολο του οδικού δικτύου εντός της υπό μελέτη περιοχής, εκτός των Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος**. Επιπλέον, στην κατηγοριοποίηση του τοπικού οδικού δικτύου περιλαμβάνονται οι οδοί με επίστρωση κυβόλιθου καθώς και οι θεσμοθετημένοι, μη υλοποιημένοι πεζόδρομοι (ήτοι οδοστρωσία = άσφαλτος όπου δεν έχει επίσης καταγραφεί σήμανση P-55).

# Υποδομή οδικού δικτύου

Η άσφαλτος, που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου, βρίσκεται σε μέτρια έως καλή κατάσταση. Μικρό ποσοστό της τάξης του 2,5% αποτελούν οι οδοί και πεζόδρομοι με επίστρωση κυβόλιθου ή/και συναφών πλακιδίων.

Η ρυθμιστική σήμανση της περιοχής μελέτης, (πινακίδες ρυθμιστικές, αναγγελίας κινδύνου, στάθμευσης), είναι σχετικά πλήρης, σε ικανοποιητικό βαθμό. Παραταύτα, η κατάσταση πολλών πινακίδων είναι μέτρια. Ομοίως, η πληροφοριακή σήμανση κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών, χαρακτηρίζεται από συνέπεια και είναι ενδεικτική για την ανάδειξη των βασικών πόλων αλλά και για την πληροφόρηση των κύριων πυλών εισόδου/εξόδου στο Δήμο.

Η οριζόντια σήμανση (διαγραμμίσεις επί του οδοστρώματος) θα πρέπει να συντηρηθεί και να συμπληρωθεί ειδικά σε κεντρικές διασταυρώσεις.

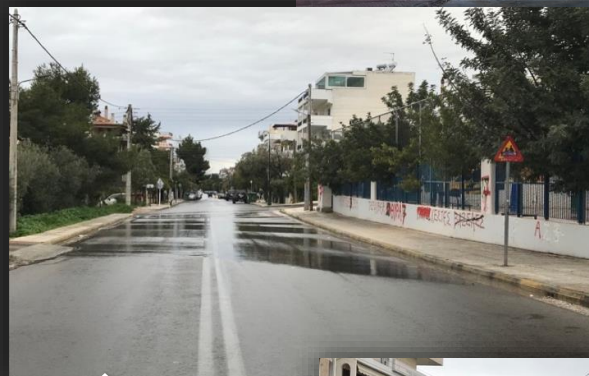
Οι πλάκες, που καλύπτουν σχεδόν το σύνολο των πεζοδρομίων, βρίσκονται σε αρκετά καλή κατάσταση. Το πλάτος της πλειοψηφίας των πεζοδρομίων κρίνεται **ικανοποιητικό** και εντός των προβλεπόμενων προδιαγραφών ( $\geq 2,05\mu.$ ), όμως καταγράφηκαν περιπτώσεις που **ο αστικός εξοπλισμός εμποδίζει/δυσχεραίνει την ομαλή και με συνέχεια κίνηση των πεζών**. Υπάρχουν ράμπες για ΑΜΕΑ στην πλειοψηφία των διασταυρώσεων του κύριου οδικού δικτύου.



Σ.Καράγιωργα, πλησίον συμβολής με Αγ.Νικολάου (Κάτω Γλυφάδα)



Γρ.Λαμπράκη, συμβολή με Κύπρου (Κάτω Γλυφάδα)



Γ.Γεννηματά (Ανω Γλυφάδα)



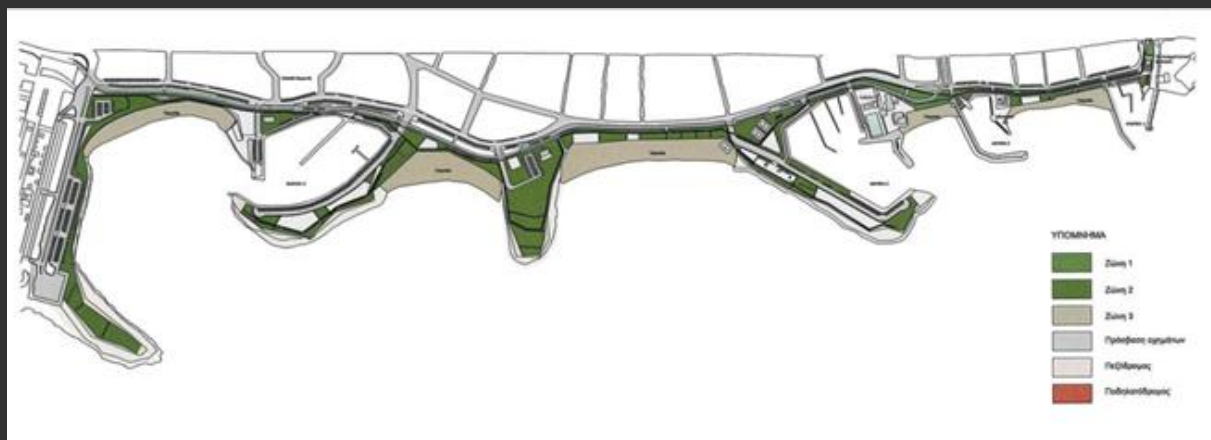
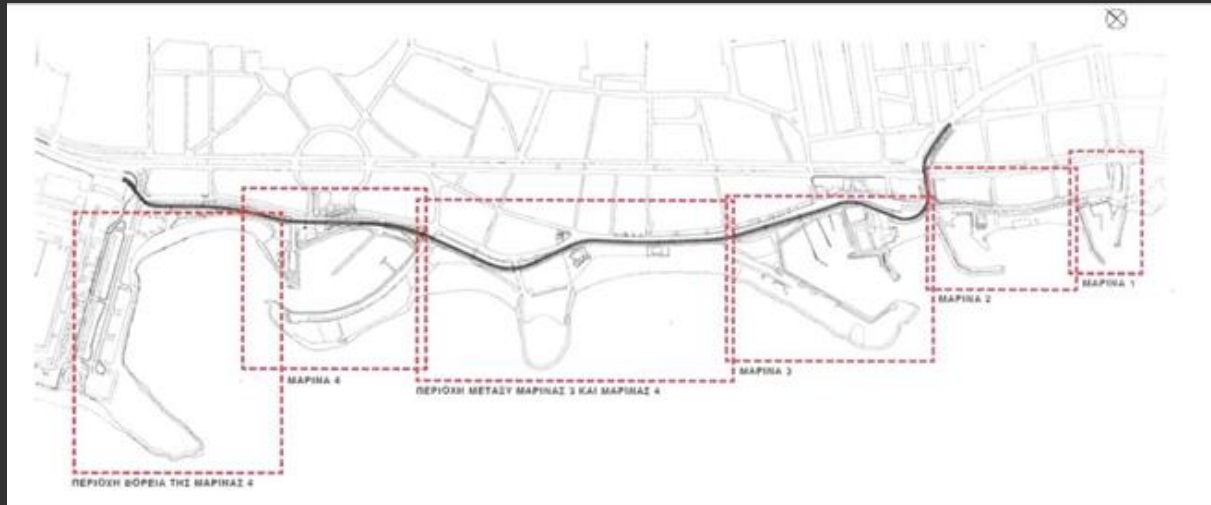
Γούναρη, πλησίον Όλγας (Ανω Γλυφάδα)



# Έργα βασικών υποδομών (σε άμεση σχέση με το οδικό δίκτυο και το σύστημα μεταφορών) στην περιοχή μελέτης

## Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Γλυφάδας

- **Βασικός στόχος του έργου:** η ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη της χερσαίας παράκτιας ζώνης, διασφαλίζοντας παράλληλα την βιώσιμη και περιβαλλοντικά ορθή αξιοποίηση της.
- Φυσική συνέχεια της υπό εξέλιξη ανάπλασης του Μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού.
- Σύμφωνα με την τεχνική περιγραφή του έργου, περιλαμβάνονται σειρά παρεμβάσεων:
  1. Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου
  2. Δημιουργία χώρων παιχνιδιού
  3. Δημιουργία Αθλητικών εγκαταστάσεων
  4. Δημιουργία χώρων στάθμευσης
  5. Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού
  6. Φυτεύσεις



## Επέκταση γραμμής 2 του ΜΕΤΡΟ στη Γλυφάδα

Το έργο επέκτασης της γραμμής 2 του Μετρό, από το Ελληνικό (που είναι σήμερα) έως και την Γλυφάδα, εντάσσεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (Ν.4277/2014). Η συγκοινωνιακή μελέτη περιλαμβάνει ως βέλτιστη χάραξη επέκταση ~4,5χλμ και την ενδεικτική χωροθέτηση 3 σταθμών:

1. κάτω από την Πλατεία Μακεδονίας,
2. στη διασταύρωση της Λ.Βουλιαγμένης με τη Γρ.Λαμπράκη και
3. στην πλατεία Αγίου Κωνσταντίνου.



## Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Γλυφάδας

Στη παραπάνω μελέτη, δίδονται οι εξής κατευθύνσεις για το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης:

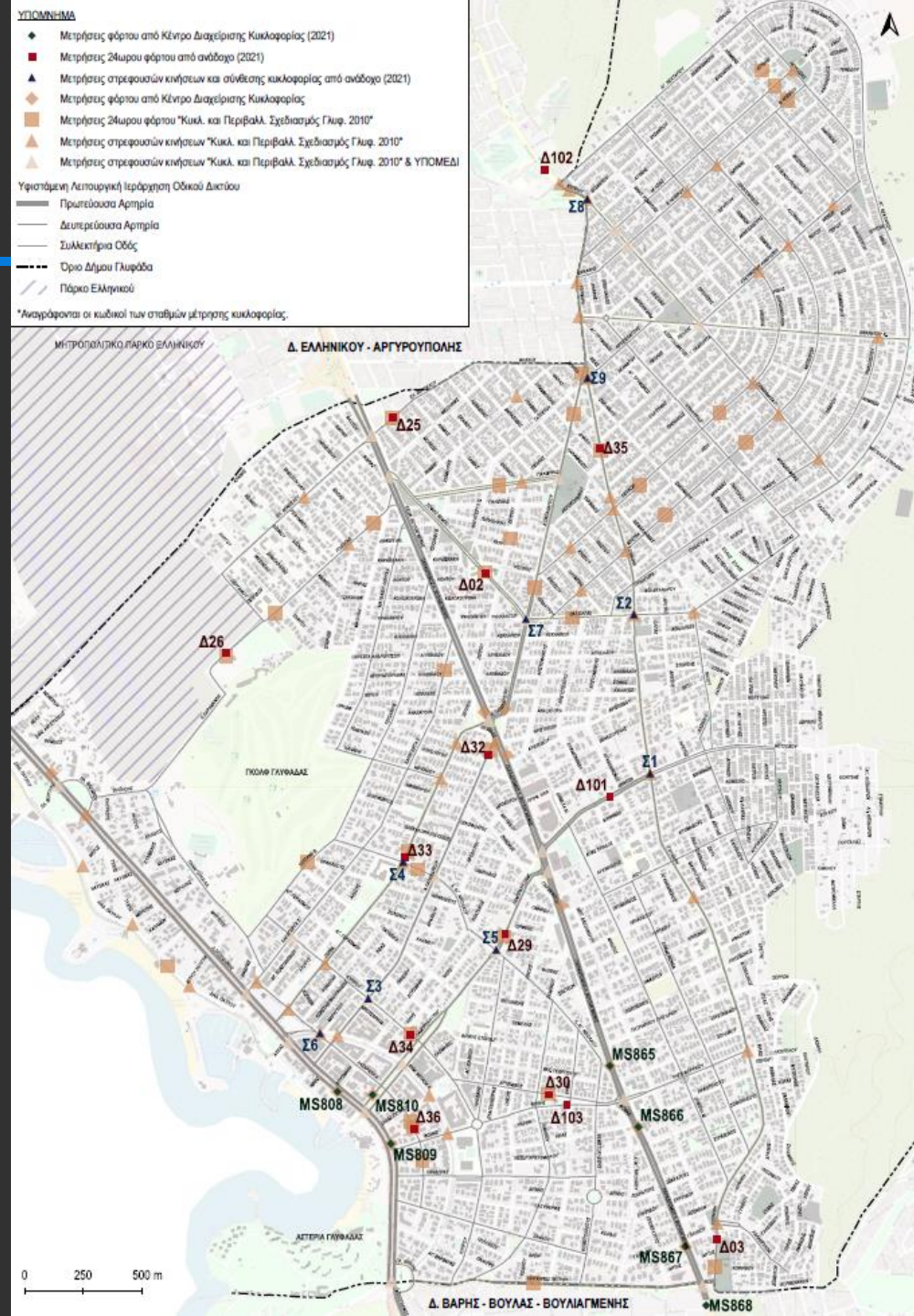
- ❖ Περιορισμός της κίνησης των ΙΧ στο μητροπολιτικής εμβέλειας κέντρο της Γλυφάδας με δημιουργία ζώνης ήπιας κυκλοφορίας σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής.
- ❖ Περιορισμός της προσφοράς στάθμευσης σε χώρους περιμετρικά του παραπάνω κέντρου. Συγκεκριμένα προτείνεται η δημιουργία 5 μεγάλων συλλογικών χώρων στάθμευσης, καθώς και η παράλληλη υλοποίηση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης σε ευρύτερη περιοχή.
- ❖ Περιορισμός/Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε βασικές συλλεκτήριες οδούς και ειδικότερα στη Γούναρη (περιοχή Άνω Γλυφάδας).
- ❖ Βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών εκατέρωθεν της Λ.Βουλιαγμένης (Άνω - Κάτω Γλυφάδα, αντίστοιχα).
- ❖ Βελτίωση των προσβάσεων των πεζών προς το παράκτιο μέτωπο του Δήμου.
- ❖ Πύκνωση και επέκταση (γεωγραφικά) του δικτύου ποδηλάτου.
- ❖ Σταδιακή μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- ❖ Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ❖ Εισαγωγή και ενθάρρυνση μέτρων/δράσεων βιώσιμης κινητικότητας.



# Κυκλοφοριακές Μετρήσεις

Οι μετρήσεις που εκτελέστηκαν, στα πλαίσια του ΣΒΑΚ, κάλυψαν 3 είδη:

1. Μετρήσεις 24ωρου κυκλοφοριακού φόρτου σε 14 διατομές με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας.
2. Μετρήσεις ταχυτήτων, με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας, σε 2 επιλεγμένες διατομές του οδικού δικτύου.
3. Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε 9 σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις, με παρατηρητές.





# 24ωροι Κυκλοφοριακοί Φόρτοι

## 14 Σταθμοί μέτρησης

### ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΩ

#### ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Δ2	Σ.ΒΕΜΠΟ (μεταξύ Ζέππου και Σ.Καράγιωργα)
Δ3	ΔΗΜ.ΓΟΥΝΑΡΗ (μεταξύ Άρτης και Καλαβρύτων)
Δ25	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (μεταξύ Αγ.Φανουρίου και Μώρεως) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ35	ΔΗΜ.ΓΟΥΝΑΡΗ (μεταξύ Γορτυνίας και Πλαπούτα)
Δ101	ΑΝΘΕΩΝ (μεταξύ Αγαμέμνωνος και Επαμεινώνδα)
Δ102	ΚΥΠΡΟΥ (μεταξύ Τριπόλεως και Αγ.Νεκταρίου/Αναστάσεως)

### ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΩ

#### ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Δ26	Κ.ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (μεταξύ Περγάμου και Αλ.Παναγούλη)
Δ29	ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ (μεταξύ Πανδρόσου και Ορφέως)
Δ30	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ (μεταξύ Ερμού και Ζαμάνου) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ103	ΦΟΙΒΗΣ (μεταξύ Ερμού και Ζαμάνου) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ32	Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ (μεταξύ Κέκροπος και Λυκούργου) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ33	ΖΕΠΠΟΥ (μεταξύ Αγ.Νικολάου και Δασκαρόλη) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ34	ΚΥΠΡΟΥ (μεταξύ Γρ.Λαμπράκη και Ηούς) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
Δ36	ΛΑΖΑΡΑΚΗ (μεταξύ Ζησιμοπούλου και Φοίβης) - ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ

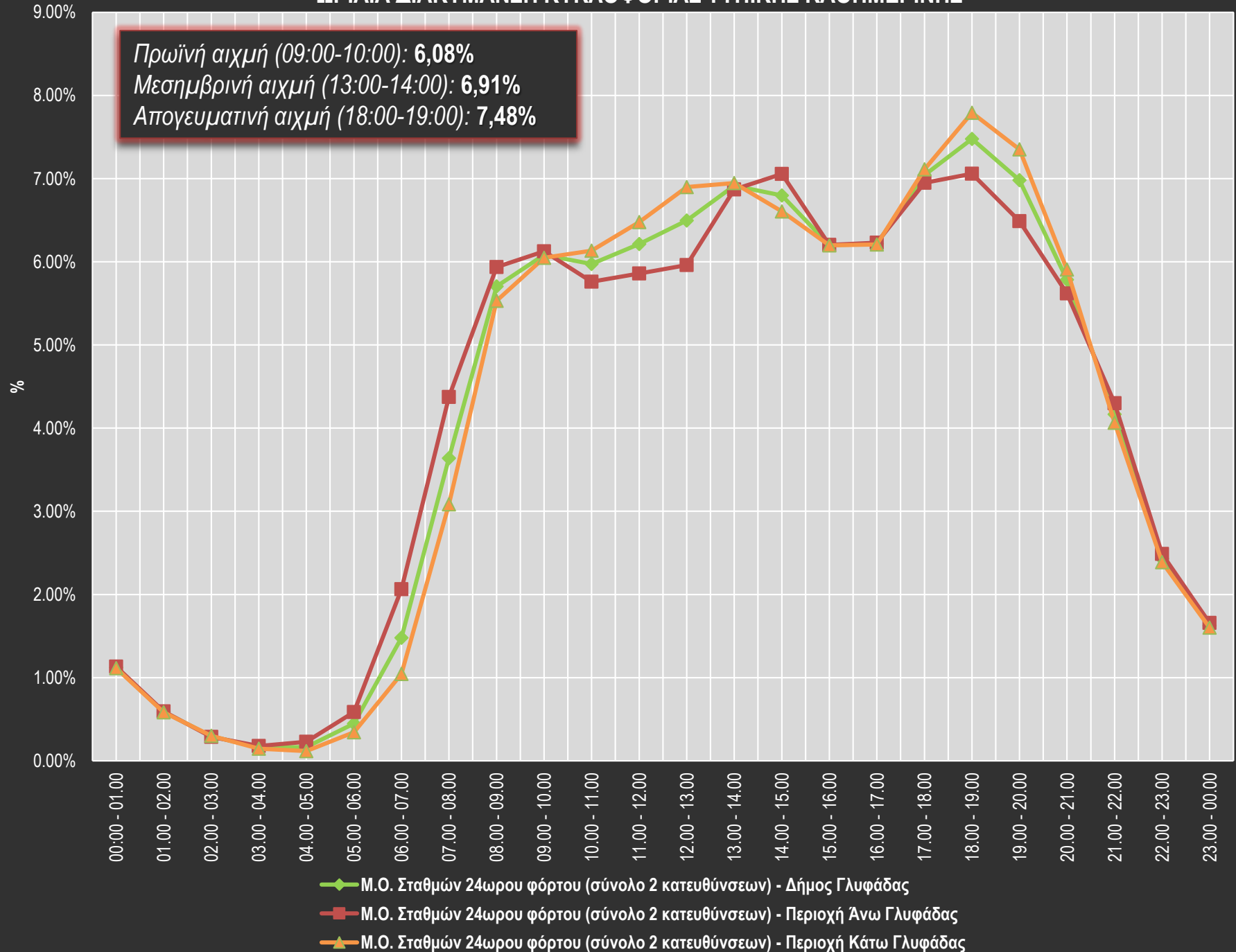


- **Σχετικά ομαλοποιημένη κατανομή των φόρτων.** Η μεγαλύτερη ανισοκατανομή παρατηρείται στον σταθμό (Δ35) – Γούναρη όπου το ρεύμα προς νότο ήτοι οδός Ανθέων, Βούλα, κ.α. υπερτερεί κατά **2.756** οχήματα σε σχέση με το ρεύμα προς τα Σούρμενα, Ελληνικό/Αργυρούπολη.
- Γενικά, τα ποσοστά ώρας αιχμής κυμαίνονται από **~7,0-9,0 %**. Διακριτές διαφορές στις ώρες αιχμής εμφανίζονται, όπως ήταν αναμενόμενο, στις μετρήσεις των ημερών τυπικής καθημερινής (για το σύνολο των σταθμών) ή/και του σαββατοκύριακου.
- **Μικρές διαφοροποιήσεις στις αιχμές αποτυπώνονται μεταξύ των δυο περιοχών του Δήμου (Άνω και Κάτω Γλυφάδα).** Στην Κάτω Γλυφάδα καταγράφονται παρόμοιες αιχμές 24ωρου φόρτου πρωί και μεσημέρι (6,05% και 6,95%) και υψηλότερη το απόγευμα (7,79%), ενώ στην Άνω Γλυφάδα καταγράφεται το ίδιο υψηλό ποσοστό σε μεσημβρινή και απογευματινή αιχμή (7,06%) και ηπιότερη η πρωινή (6,13%).



# ΩΡΙΑΙΑ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΥΠΙΚΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ

Πρωινή αιχμή (09:00-10:00): 6,08%  
Μεσημβρινή αιχμή (13:00-14:00): 6,91%  
Απογευματινή αιχμή (18:00-19:00): 7,48%





Σ.Βέμπο



Γούναρη



Καραμανλή



Ζέππου



Βενιζέλου



Φοίβης

Εικόνες από μετρήσεις 24ωρου φόρτου κυκλοφορίας με λάστιχα, 2021



## Εξέλιξη κυκλοφοριακού φόρτου μεταξύ των ετών 2006, 2009 και 2021

Από τα κυκλοφοριακά στοιχεία των μετρήσεων 24ωρου φόρτου που συλλέχθηκαν από την προηγούμενη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου (2011-2012) και από δύο παλαιότερες κυκλοφοριακές μελέτες (2006,2009), παρατηρήθηκε ότι:

- ✓ στη συντριπτική πλειοψηφία των σταθμών, οι **φόρτοι είναι αισθητά μειωμένοι** κατά τις υπό εξέταση περιόδους (10ετίας-15ετίας αντίστοιχα), με εξαίρεση τον σταθμό μέτρησης της οδού Γούναρη στο κέντρο της Άνω Γλυφάδας, όπου οι διαφορές στους κυκλοφοριακούς φόρτους κρίνονται μη σημαντικές καθώς και το σταθμό μέτρησης της Γρ.Λαμπράκη. Οι μεταβολές αυτές παρουσιάζουν μικρές ή/και μεγάλες διαφοροποιήσεις ανά σταθμό μέτρησης ανά ρεύμα κατεύθυνσης.
- ✓ Στο σύνολο των διατομών που μετρήθηκαν, παρατηρείται ότι από το 2006-2011 έως και σήμερα (ήτοι περίοδος ~10-15ετίας), ο φόρτος των οχημάτων έχει **μειωθεί κατά 7,94%**. Όπως ήταν αναμενόμενο, βασικές παραμέτρους για την ποσοστιαία μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου αποτέλεσαν η έναρξη λειτουργίας των σταθμών ΜΕΤΡΟ στο Ελληνικό, πλησίον της περιοχής μελέτης, σε συνδυασμό με άλλους εξωγενείς παράγοντες όπως για παράδειγμα η πανδημία και η οικονομική κρίση.

## Διακύμανση φόρτου κυκλοφορίας από δεδομένα του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τους 7 ανιχνευτές κυκλοφορίας του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ) της Περιφέρειας αφορούν μετρήσεις 24ωρου φόρτου, που πραγματοποιήθηκαν για 7 συνεχόμενες ημέρες (εβδομαδιαίες μετρήσεις) σε 3 διαφορετικές περιόδους εξέτασης, ήτοι τα έτη 2019, 2020 και 2021. Από την επεξεργασία και ανάλυση των δεδομένων προέκυψαν τα ακόλουθα:

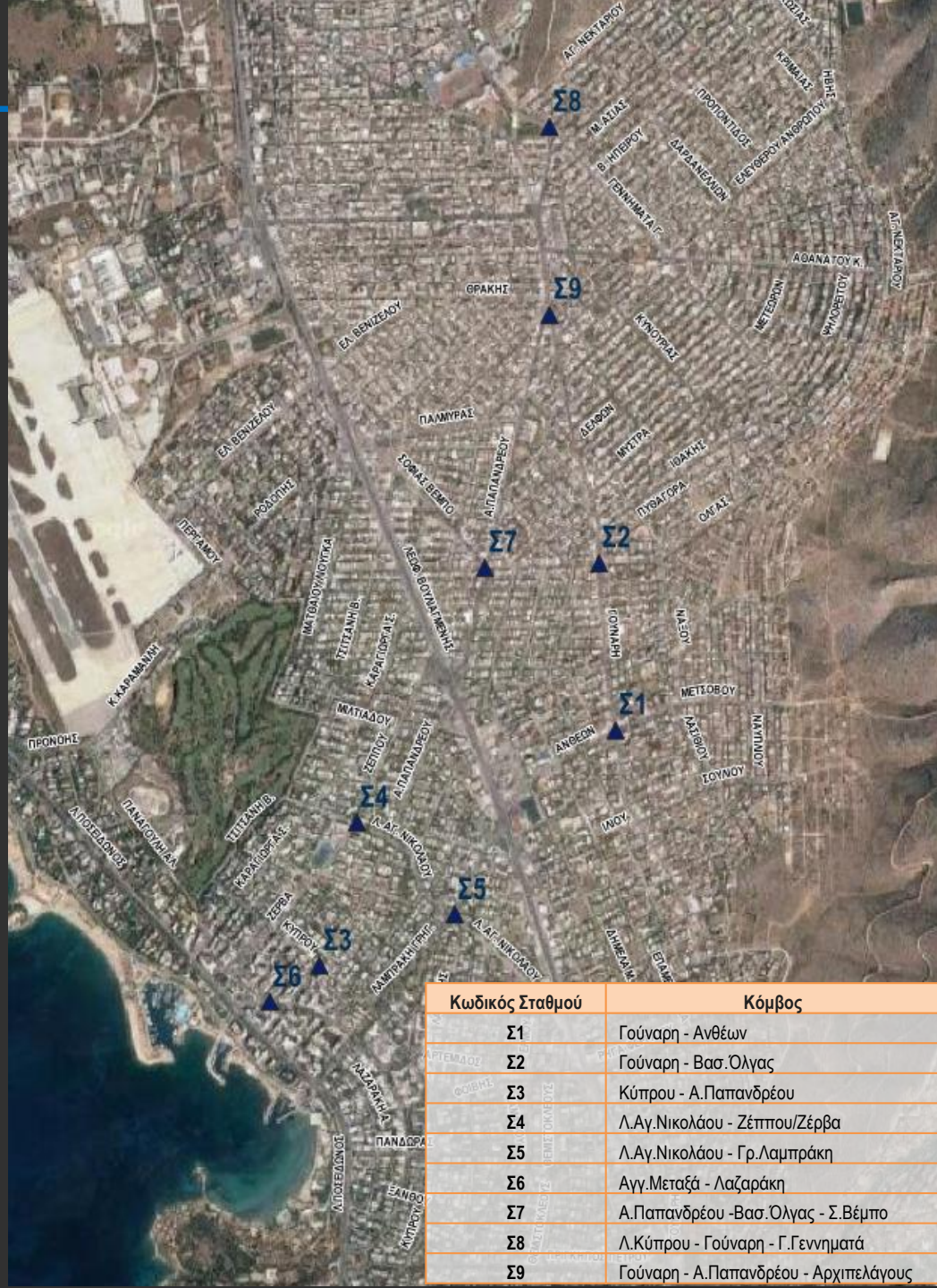
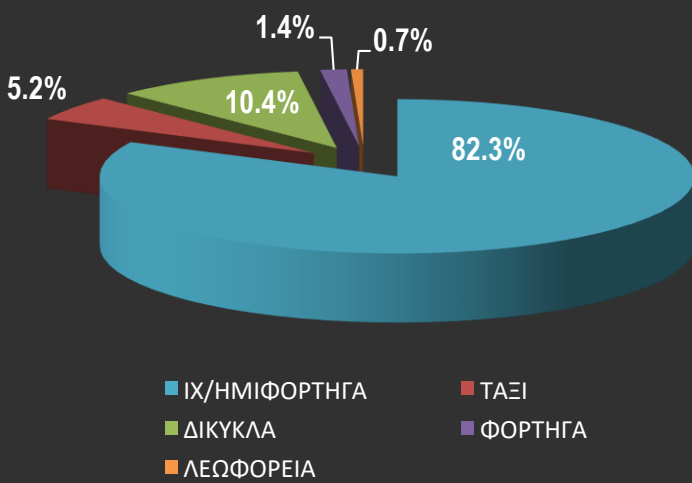
- Η **ωριαία διακύμανση φόρτου κυκλοφορίας** παρουσιάζει διακριτές διαφορές μεταξύ των υπό εξέταση ρευμάτων ανά σταθμό μέτρησης καθώς και μεταξύ των αιχμών κυκλοφορίας που καταγράφονται την καθημερινή σε σχέση με το σαββατοκύριακο.
- Κατά κανόνα υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις στον **ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο** τις περισσότερες από τις ημέρες καθημερινής της εβδομάδας, χωρίς όμως αυτές να ακολουθούν ένα συγκεκριμένο προφίλ διακύμανσης. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι ημέρες με τους υψηλότερους φόρτους διαφοροποιούνται τόσο ανά σταθμό μέτρησης όσο και ανά ρεύμα εξέτασης. Οι υψηλοί φόρτοι που παρατηρούνται το Σάββατο αποδίδονται και στην υψηλή επισκεψιμότητα του Δήμου ως ένας ισχυρός υπερτοπικός προορισμός των νοτίων προαστίων
- Το **χρονικό διάστημα του 2020** οι **κυκλοφοριακοί φόρτοι ήταν αισθητά μειωμένοι** (δεδομένης και της επιβολής των περιοριστικών μέτρων στις μετακινήσεις των πολιτών, εξαιτίας της πανδημίας COVID) στο σύνολο των σταθμών μέτρησης.

# Κυκλοφοριακές Μετρήσεις

## Στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση κυκλοφορίας

Οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας αφορούσαν την καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων ανά είδος/κατηγορία οχημάτων στις επιλεγμένες 9 διασταυρώσεις της περιοχής μελέτης.

ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Μέση τιμή)

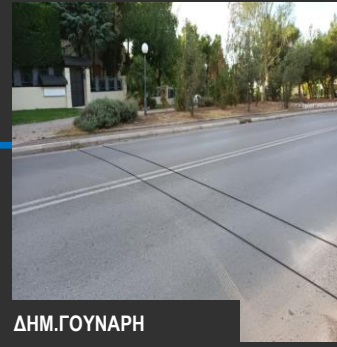
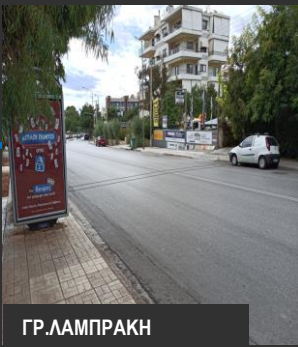


Κωδικός Σταθμού	Κόμβος
Σ1	Γούναρη - Ανθέων
Σ2	Γούναρη - Βασ.Όλγας
Σ3	Κύπρου - Α.Παπανδρέου
Σ4	Λ.Αγ.Νικολάου - Ζέππου/Ζέρβα
Σ5	Λ.Αγ.Νικολάου - Γρ.Λαμπράκη
Σ6	Αγγ.Μεταξά - Λαζαράκη
Σ7	Α.Παπανδρέου - Βασ.Όλγας - Σ.Βέμπο
Σ8	Λ.Κύπρου - Γούναρη - Γ.Γεννηματά
Σ9	Γούναρη - Α.Παπανδρέου - Αρχιεπελάγους



# Κυκλοφοριακές Μετρήσεις

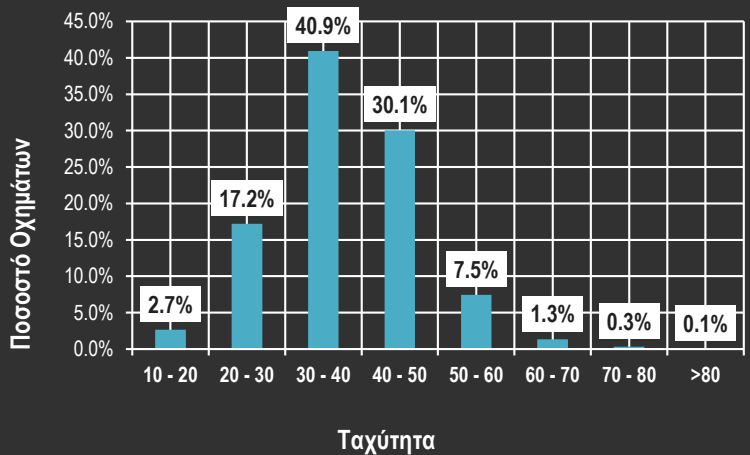
Μετρήσεις ταχυτήτων σε επιλεγμένες διατομές του κύριου οδικού δικτύου κινήσεις και σύνθεση κυκλοφορίας



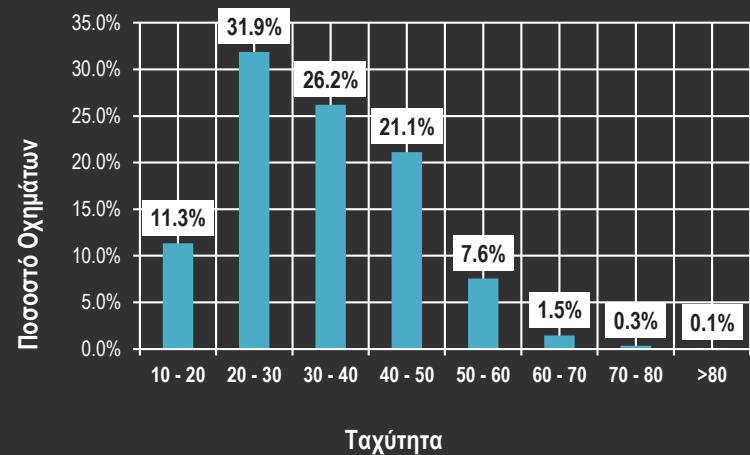
ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ (ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΝΔΡΟΣΟΥ & ΟΡΦΕΩΣ)

ΔΗΜ.ΓΟΥΝΑΡΗ (ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΤΗΣ & ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ)

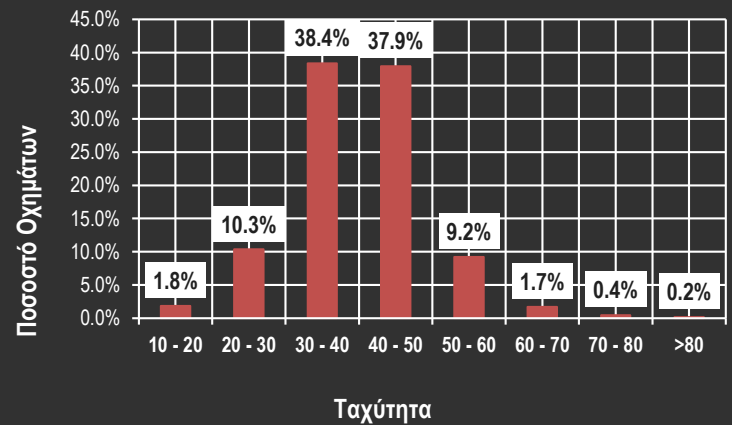
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ Λ.ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ



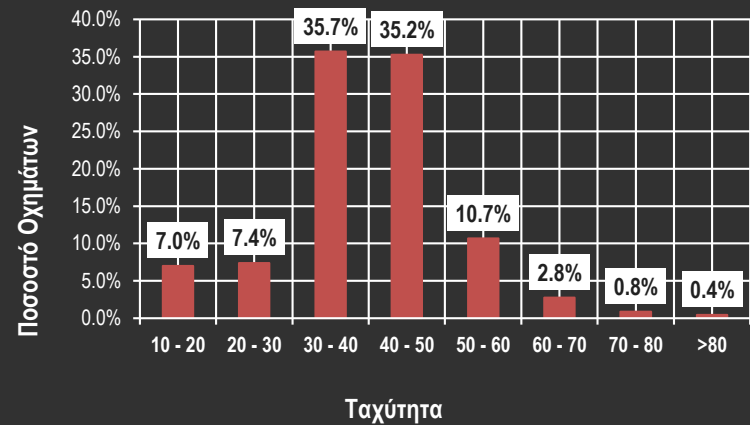
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΒΟΥΛΑ



ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

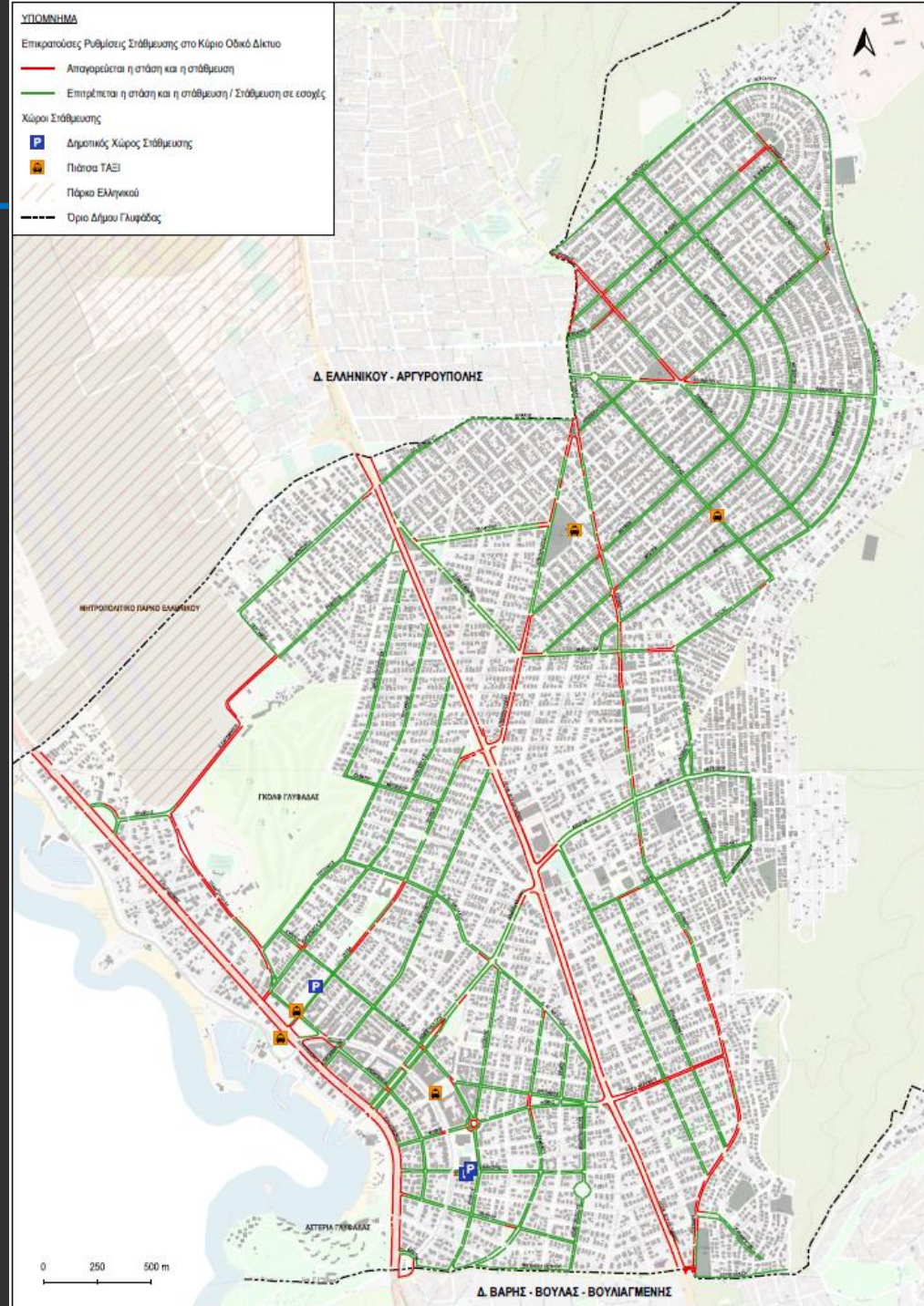


ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ



# Χαρακτηριστικά στάθμευσης στην περιοχή μελέτης

- ⇒ Η **στάθμευση παρά το κράσπεδο είναι εκτεταμένη** σε διάφορες ζώνες των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας και συναντάται στην συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Δήμου.
- ⇒ Τα πλούσια γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου (ειδικά στην μεγαλύτερη έκταση της περιοχής δυτικά της Λ.Βουλιαγμένης) και οι κατ'επέκταση, προσφερόμενες υπάρχουσες θέσεις παρά την οδό, φαίνεται να **υπερκαλύπτουν τις ανάγκες** των πολεοδομικών ενοτήτων του, ειδικά στους πυρήνες των οικιστικών θυλάκων.
- ⇒ **Προβλήματα** καταγράφονται στο πολεοδομικό κέντρο στην Κάτω Γλυφάδα, και στα λοιπά γραμμικά εμπορικά κέντρα στο σύνολο του Δήμου (όπως οι οδοί Γούναρη, Γ.Γεννηματά, Α.Παπανδρέου, Βασ.Όλγας, Ελ.Βενιζέλου, κ.α.) καθώς και σε τμήματα της παραλιακής ζώνης (οδός Διαδόχου Παύλου) και σημειακά σε διάφορες περιοχές του Δήμου.





# Μελέτη Συστήματος Ελεγχόμενης στάθμευσης (2021) για την περιοχή της Κάτω Γλυφάδας

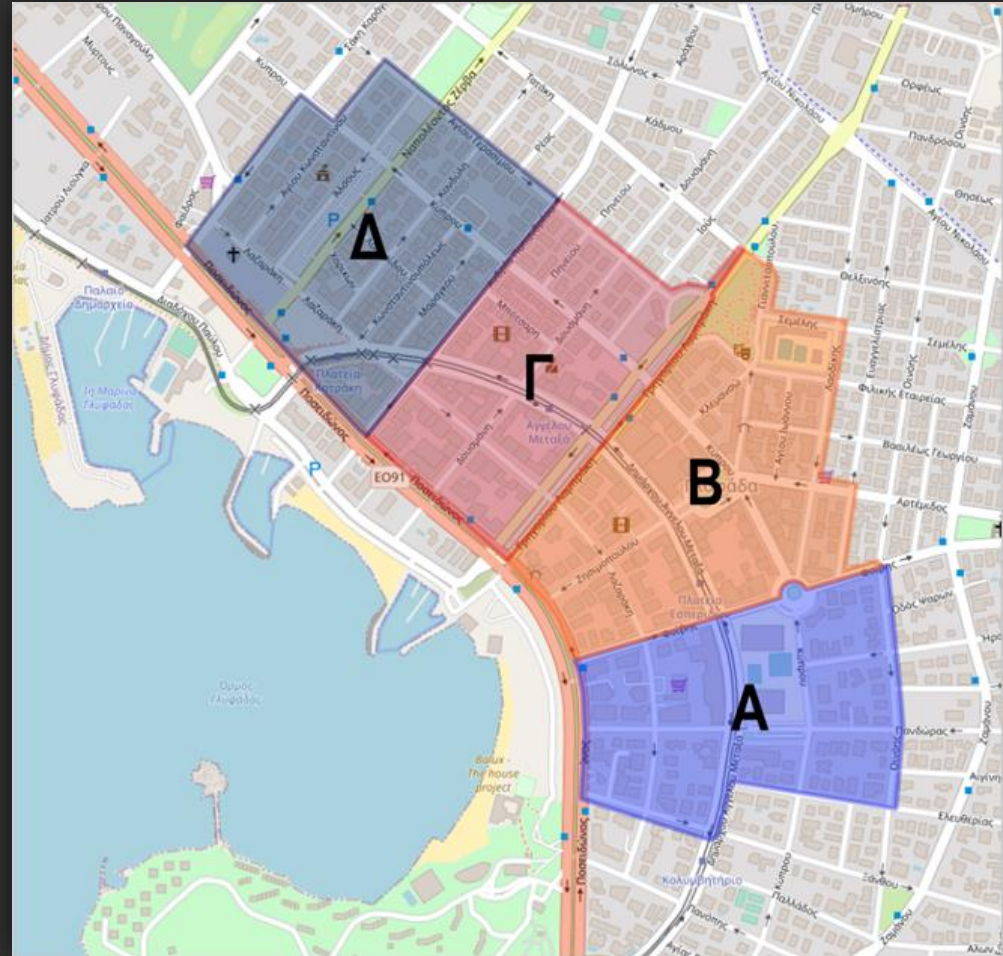


Η περιοχή εφαρμογή του προτεινόμενου ΣΕΣ Γλυφάδας (από την σχετική μελέτη) ορίζεται από τις οδούς: Λ.Ποσειδώνος - Σ.Καράγιωργα - Αγ.Γερασίμου - Γιαννιτσοπούλου - Σέμελης - Λαοδίκης - Αρτέμιδος - Ευαγγελιστριάς - Φοίβης - Οινόης - Ελευθερίας - Αγγ.Μεταξά - Ξάνθου - Λ.Ποσειδώνος.

Εντός της προσδιορισμένης περιοχής, σύμφωνα με την μελέτη, χωροθετήθηκαν:

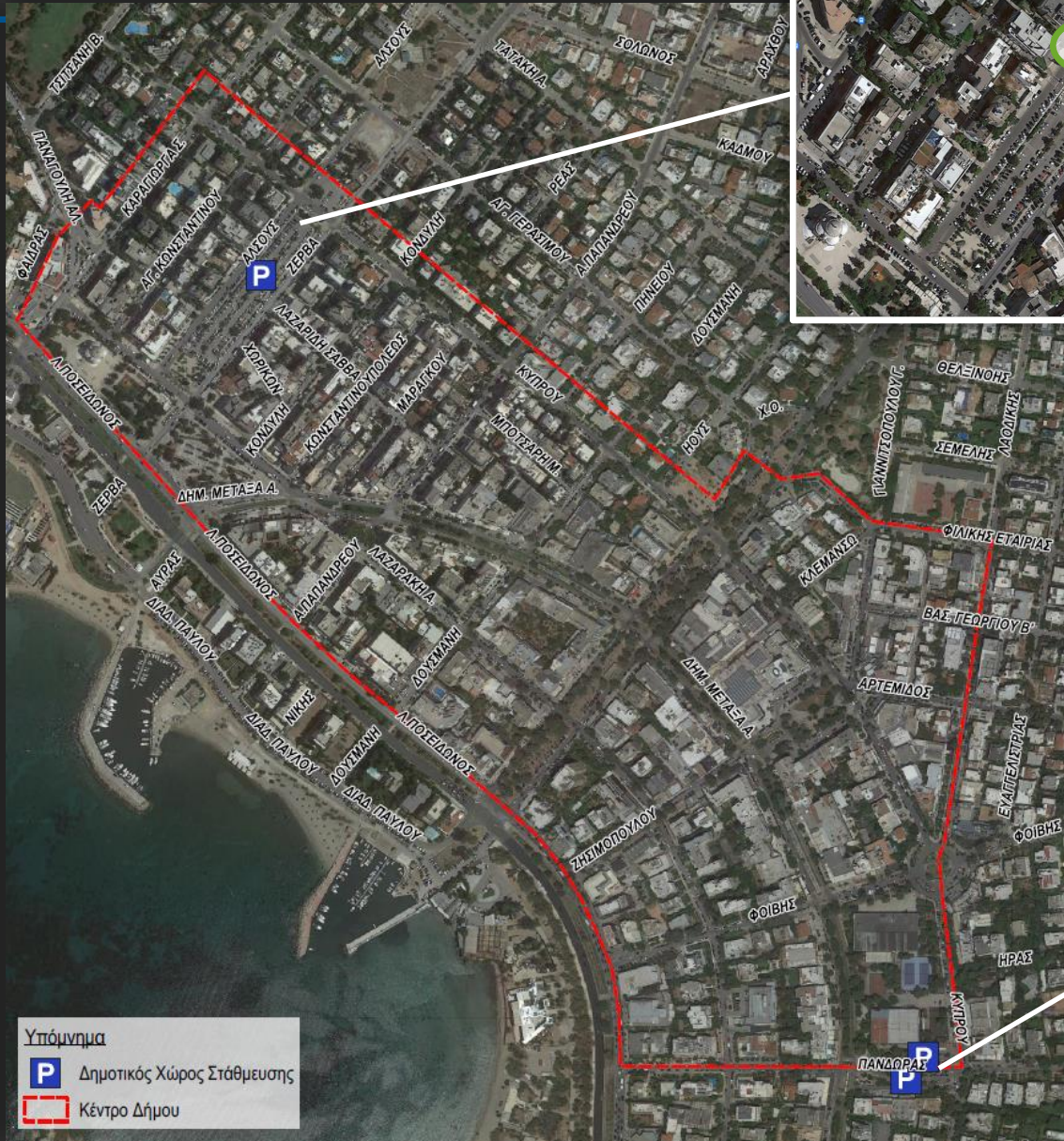
- ✓ Θέσεις ΣΕΣ ΙΧ επί πληρωμή,
- ✓ Θέσεις αποκλειστικά για μόνιμους κατοίκους,
- ✓ Διατηρήθηκαν άλλες ειδικές θέσεις, όπως ΑΜΕΑ, θέσεις/πιάτσες ΤΑΧΙ, σχολικές και λοιπές θέσεις,
- ✓ Θέσεις δικύκλων (χωρίς χρονικό περιορισμό),
- ✓ Θέσεις φορτοεκφόρτωσης (με μέγιστη χρονική διάρκεια στάθμευσης τα 15 λεπτά) και θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο, επίσης κατόπιν οδηγιών του Δήμου.
- ✓ Χρονικοί περιορισμοί δεν ισχύουν για τις ειδικές θέσεις και τις θέσεις κατοίκων και δικύκλων.

Προτείνεται η εφαρμογή ζωνικού συστήματος κατοίκων με 4 ζώνες.





# Υφιστάμενοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού στην περιοχή μελέτης



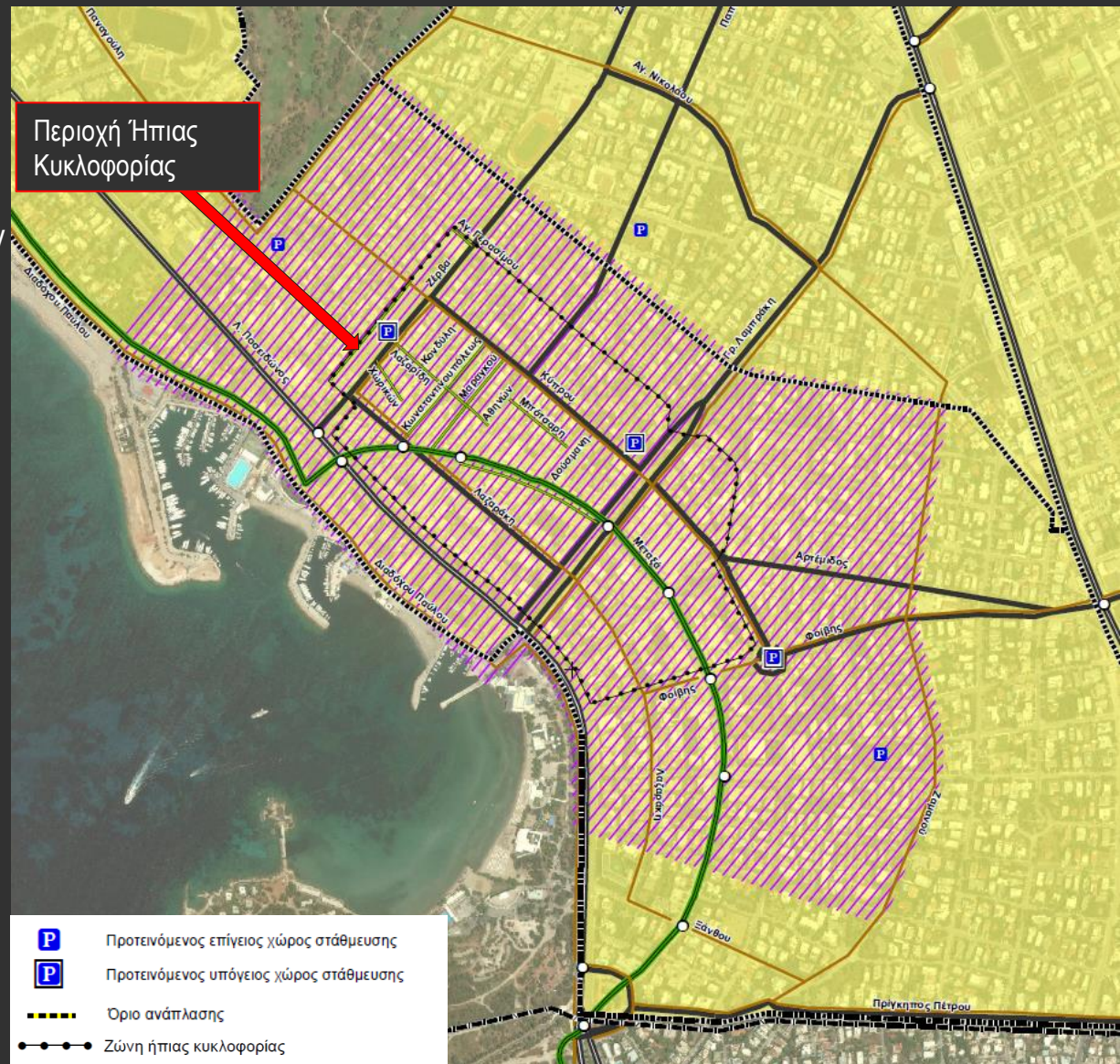
#	Χώρος στάθμευσης	Μεταξύ της οδού	Και της οδού	Θέσεις ΑΜΕΑ
1	ΑΛΣΟΥΣ/ΖΕΡΒΑ	Κύπρου	Λαζαράκη	9
2	ΠΑΝΔΩΡΑΣ (1) - Παρακείμενα του κλειστού Κολυμβητηρίου	Κύπρου	Αγγ.Μεταξά	-
3	ΠΑΝΔΩΡΑΣ (2)	Κύπρου	Αγγ.Μεταξά	2





# Πολιτική στάθμευσης, σύμφωνα με την Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Δήμου Γλυφάδας

- ⇒ Πολύ μικρή έως και μηδενική προσφορά στάθμευσης στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου.
- ⇒ Δημιουργία 3 υπόγειων συλλογικών χώρων στάθμευσης.
- ⇒ Δημιουργία 3 συλλογικών χώρων στάθμευσης (γηπέδων στάθμευσης) εκτός του Κέντρου.
- ⇒ Δημιουργία Ζώνης Ελεγχόμενης Στάθμευσης - ΖΕΣ σε περιοχή ευρύτερη του Κέντρου μητροπολιτικής εμβέλειας.
- ⇒ Δημιουργία ΖΕΣ γύρω από κάθε τοπικό κέντρο και σε βάθος τουλάχιστον ενός οικοδομικού τετραγώνου από την περίμετρο του τοπικού κέντρου καθώς και στο μεγαλύτερο μήκος της οδού Γούναρη, στην Άνω Γλυφάδα.





# Μετακινήσεις: MMM και Εναλλακτική Μετακίνηση





# Μετακινήσεις- Συστήματα Μεταφορών

## ΔΙΚΤΥΟ ΟΑΣΑ

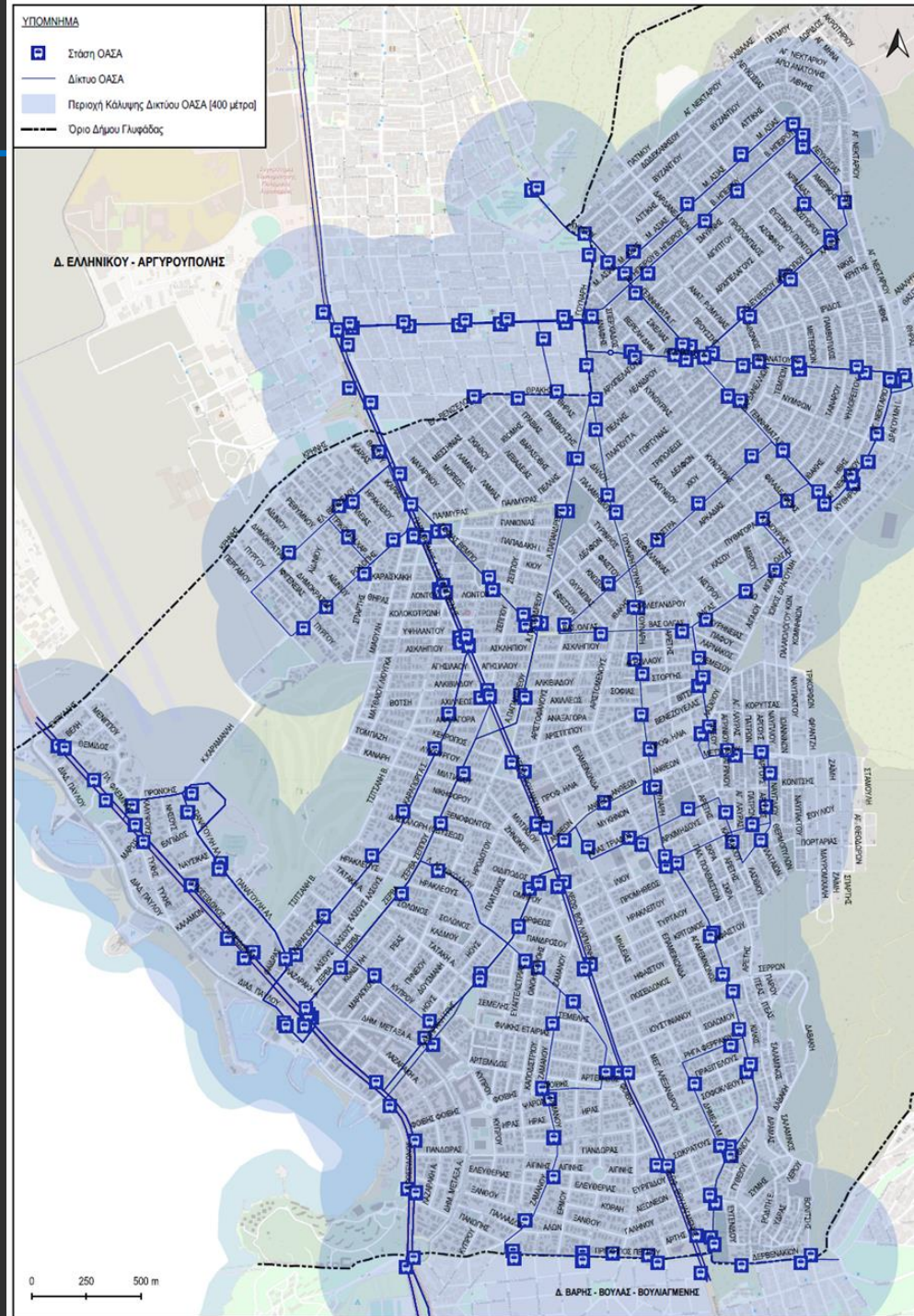
Ο Δήμος Γλυφάδας εξυπηρετείται από **19** λεωφορειακές γραμμές.

❖ Η συχνότητα εξυπηρέτησης στο Δήμο κρίνεται οριακά ικανοποιητική ενώ διαφέρει ανά λεωφορειακή γραμμή και ως εκ τούτου διαφοροποιείται και η στάθμη εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής (μεθοδολογία Transit Capacity Manual).

**Υψηλή συχνότητα γραμμών:** Λ.Βουλιαγμένης και βασικές αρτηρίες του Δήμου όπως είναι οι οδοί Λ.Ποσειδώνος, Γούναρη, Ανδρ.Παπανδρέου και Σ.Βέμπο.

**Χαμηλή συχνότητα γραμμών:** περιοχή Τερψιθέας

- ❖ Οι ώρες λειτουργίας των γραμμών κρίνονται ικανοποιητικές.
- ❖ Η περιοχή μελέτης καλύπτεται πλήρως από το δίκτυο ΟΑΣΑ, για δικτυακή απόσταση των 400μ. μεταξύ των στάσεων που μεταφράζεται σε χρόνο διαδρομής πεζή στα ~5 λεπτά.
- ❖ Οι υποδομές του δικτύου διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών (γειτονιών), το ~7,1% διαθέτει υποδομή τηλεματικής και το 69,3% στέγαστρο και παγκάκι.
- ❖ Μόλις σε μία στάση καταγράφηκε υποδομή για ΑμεΑ (ήτοι προεξοχή/πλατφόρμα για εξυπηρέτηση της επιβίβασης/αποβίβασης και αποτροπής της παράνομης στάθμευσης).



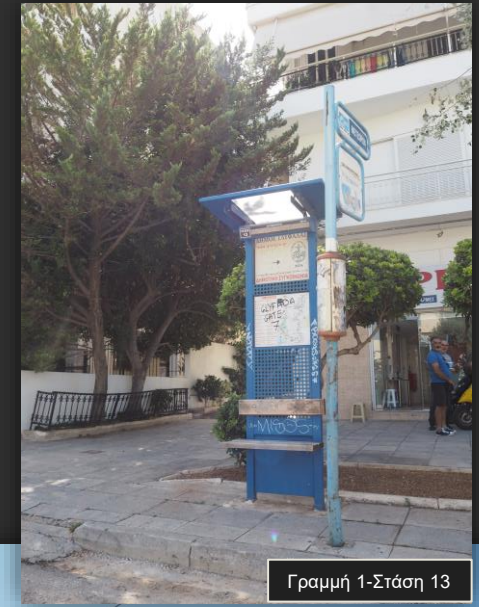


## ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

- Οι δυο γραμμές εκτελούν δρομολόγια: καθημερινά από τις 6 π.μ. έως τις 6 μ.μ. με συχνότητα ανά ~30 λεπτά.
- Είναι κυκλικές με αφετηρία/τέρμα έξωθεν του κεντρικού Ταχυδρομείου στην Κάτω Γλυφάδα (πλησίον του Ι.Ν. Αγ.Κωνσταντίνου).
- Η γραμμή Νο1 εξυπηρετεί 48 στάσεις.  
Η γραμμή Νο2 εξυπηρετεί 51 στάσεις.
- Ο συνολικός αριθμός στάσεων είναι 99, διαθέτουν τόσο παγκάκι και στέγαστρο όσο και τηλεματική με εξαίρεση 3.



Γραμμή 1-Στάση 2



Γραμμή 1-Στάση 13



Γραμμή 1-Στάση 29



Γραμμή 1-Στάση 5



Γραμμή 1-Στάση 22



Γραμμή 2-Στάση 28



Γραμμή 1-Στάση 23

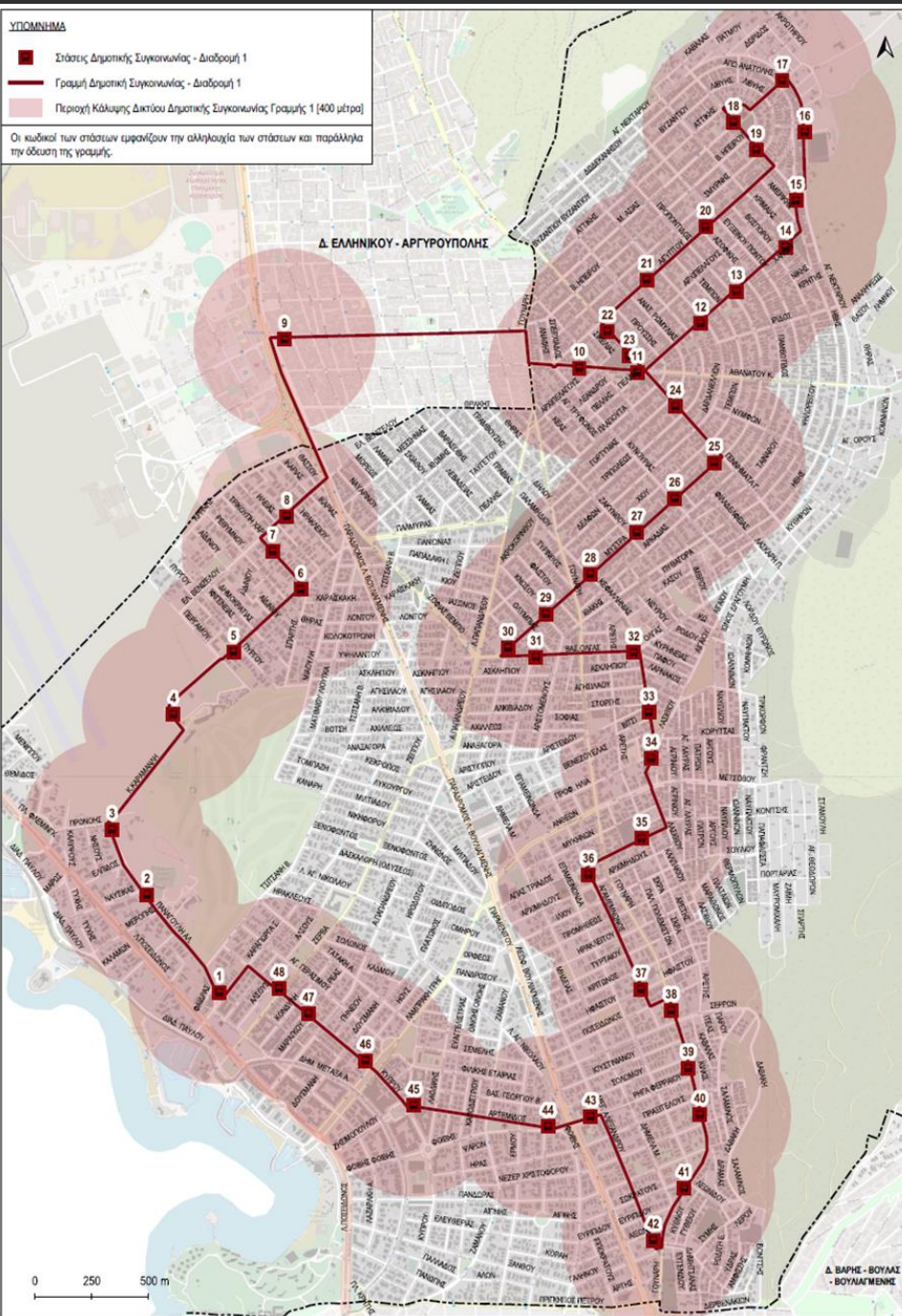


ΥΠΟΜΗΜΑ

- Στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας - Διαδρομή 1
- Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας - Διαδρομή 1
- Περιοχή Κάλυψης Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας Γραμμής 1 (400 μέτρα)

Οι κωδικοί των σταθών εμφανίζουν την αλληλοχία των σταθών και παράλληλα την οδού της γραμμής.

Δ. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ



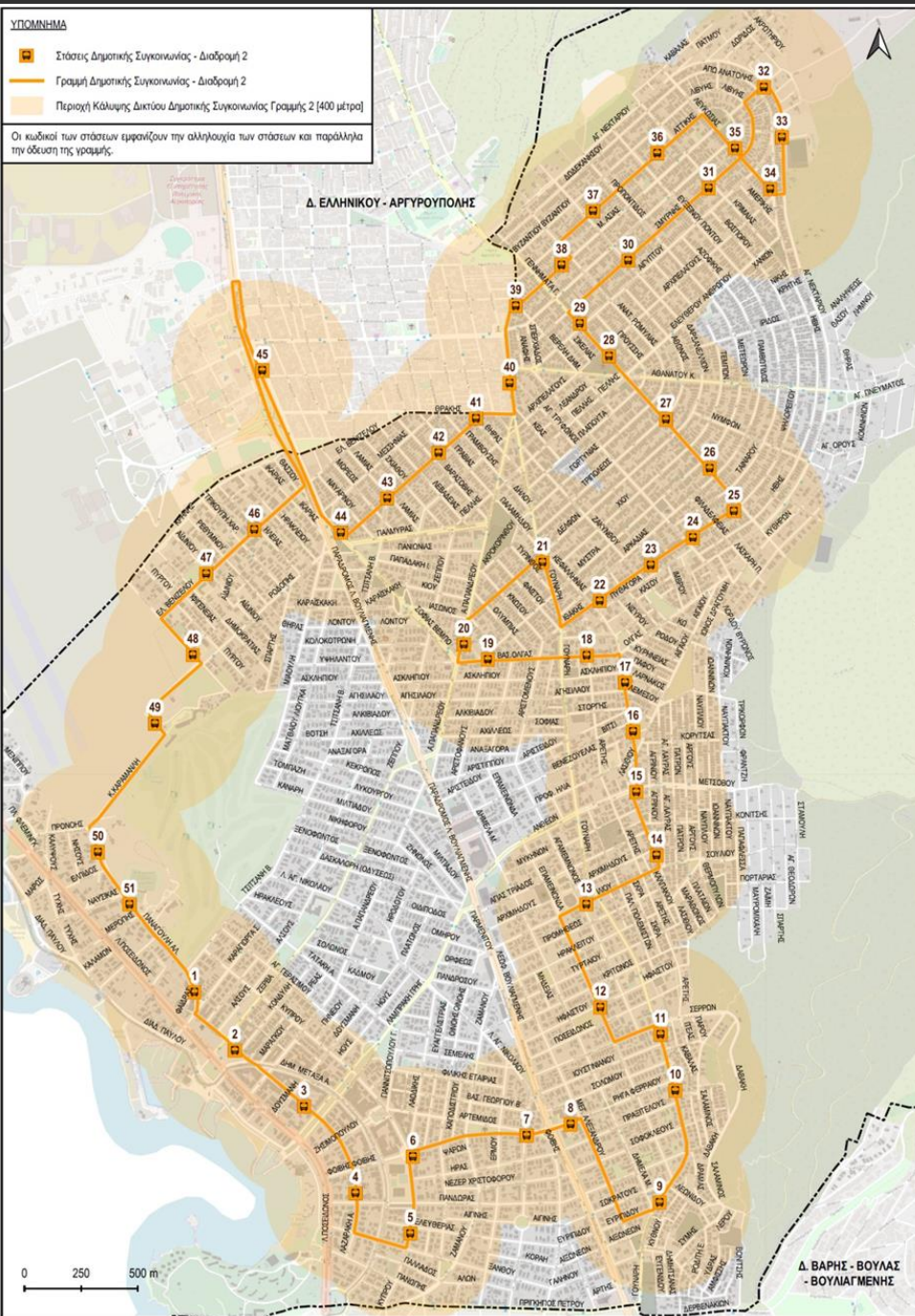
Δ. ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

ΥΠΟΜΗΜΑ

- Στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας - Διαδρομή 2
- Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας - Διαδρομή 2
- Περιοχή Κάλυψης Δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας Γραμμής 2 (400 μέτρα)

Οι κωδικοί των σταθών εμφανίζουν την αλληλοχία των σταθών και παράλληλα την οδού της γραμμής.

Δ. ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ



Δ. ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

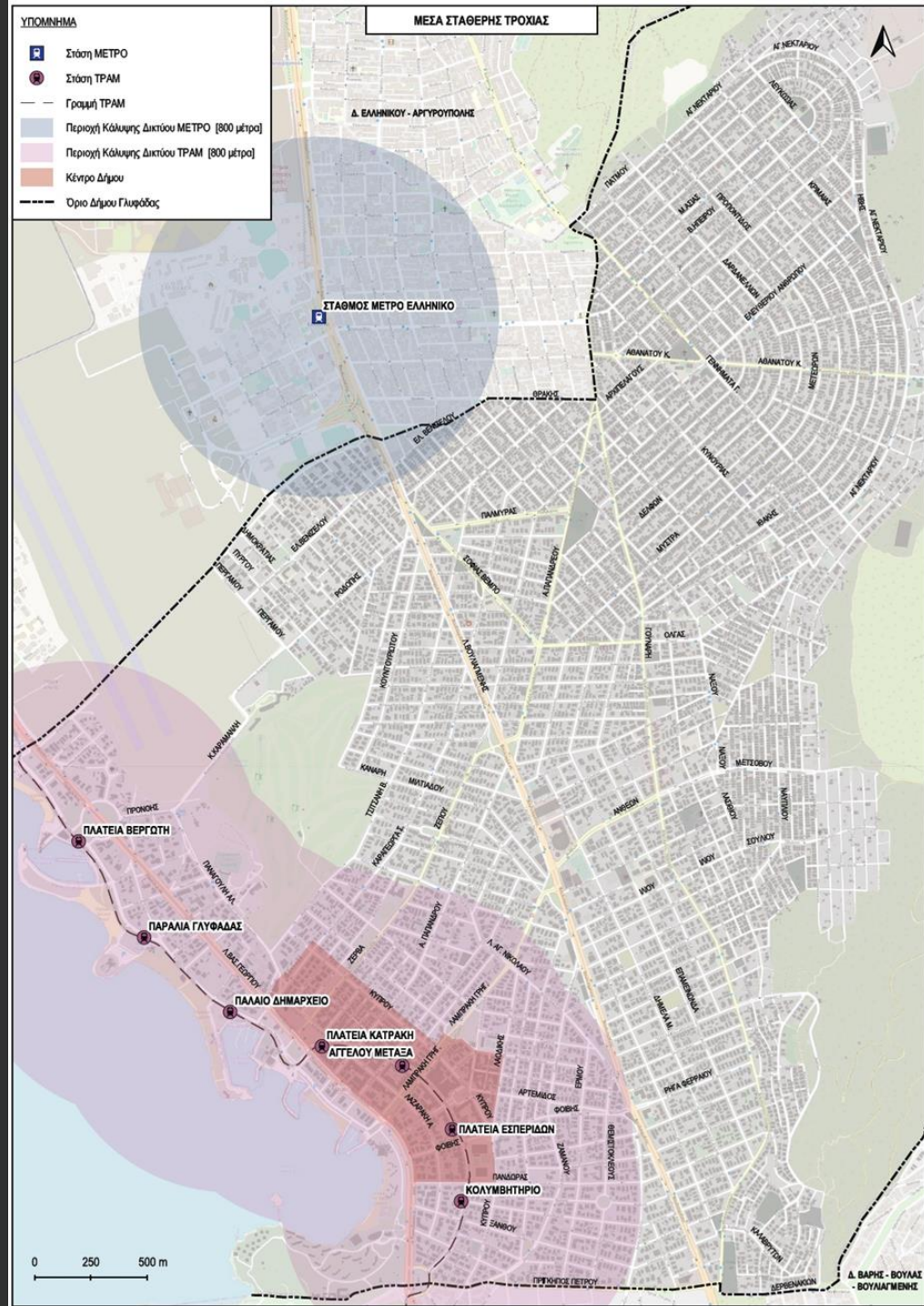


## ΔΙΚΤΥΟ TRAM

Η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται από τη **Γραμμή 7: Βούλα-Πειραιάς** ενώ στις στάσεις "Έδεμ" και "Πικροδάφνης" στο Παλαιό Φάληρο και στον Άλιμο αντίστοιχα έχει σύνδεση με την **Γραμμή 6: Πικροδάφνη - Σύνταγμα** καλύπτοντας πρόσβαση και προς/από το κέντρο της Αθήνας.

## ΤΑΞΙ

Θέση	
Οδός Ζησιμοπούλου, στο τμήμα μεταξύ της Αγγ.Μεταξά και πλατείας Εσπερίδων (βρέθηκε σχετική απόφαση ΟΑΣΑ).	
Νότιο τμήμα του υπαίθριου χώρου στάθμευσης επί των οδών Άλσους - Ζέρβα	
Πλατεία του Παλαιού Δημαρχείου Γλυφάδας, μεταξύ των οδών Λ.Ποσειδώνος και Διαδόχου Παύλου	ΡαδιοΤαξί
Οδός Ακροκορινθού (πλατεία Μακεδονίας), όπισθεν του παλαιού Κοιμητηρίου Γλυφάδας	ΡαδιοΤαξί
Οδός Κυνουρίας (στο ύψος της παιδικής χαράς Αγ.Παύλου και του Ι.Ν. των Αγίων Παύλων και Δημητρίου).	





# Δίκτυο Εναλλακτικής Μετακίνησης– Πεζή Μετακίνηση

## Γεωμετρικά χαρακτηριστικά: Πλάτος πεζοδρομίων

- Το δίκτυο των πεζοδρομίων ως προς τα πλάτη δεν είναι κατανεμημένο ομοιόμορφα μεταξύ Άνω και Κάτω Γλάδας. Το τμήμα της πόλης που βρίσκεται πιο κοντά στην παραλία, εμφανίζει τα μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων.
- Στο σύνολο του Δήμου δεν εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα όσον αφορά τα πλάτη των πεζοδρομίων. Το μέσο σταθμισμένο πλάτος των υποδομών ανηγμένο ως προς το μήκος του δικτύου ισούται με 2.5 μέτρα το οποίο είναι μεγαλύτερο από τις απαιτούμενες προδιαγραφές και συνεπώς δεν φαίνεται να δυσχεραίνει την μετακίνηση των πολιτών ως πεζοί.
- Ως προς τα ποσοστά του μήκους των πεζοδρομίων ως προς το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της πόλης, το μεγαλύτερο μέρος των πεζοδρομίων διαθέτει το ελάχιστο πλάτος σύμφωνα με τη νομοθεσία. Ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι και το γεγονός ότι μόνο το **9%** δεν πληροί τις προδιαγραφές και ανήκει στις κατηγορίες «Απουσία πεζοδρομίου» και «<1.5m».

Αναπλασμένο πεζοδρόμιο επί της οδού Β.Τσιτσάνη



Αναπλασμένο πεζοδρόμιο επί της οδού Κ.Καραμανλή



Υφιστάμενο πεζοδρόμιο στην οδό Τριπόλεως

Ποσοστό υποδομών πεζοδρομίων ως προς το σύνολο του οδικού δικτύου

	Μήκος (m)	Ποσοστό ως προς το συνολικό	
		μήκος	πλάτος
Απουσία πεζοδρομίου	751.6	0.6%	
<1.5	10444.4	8.1%	
1.5-2.1	53426.6	41.6%	
2.1-3	36763.4	28.7%	
>3	26900.7	21.0%	
<b>Συνολικό μήκος πεζοδρομίων</b>	<b>128286.76</b>	<b>100.0%</b>	
<b>Μέσο σταθμισμένο πλάτος</b>			<b>2.5</b>
<b>ανηγμένο ως προς το μήκος</b>			



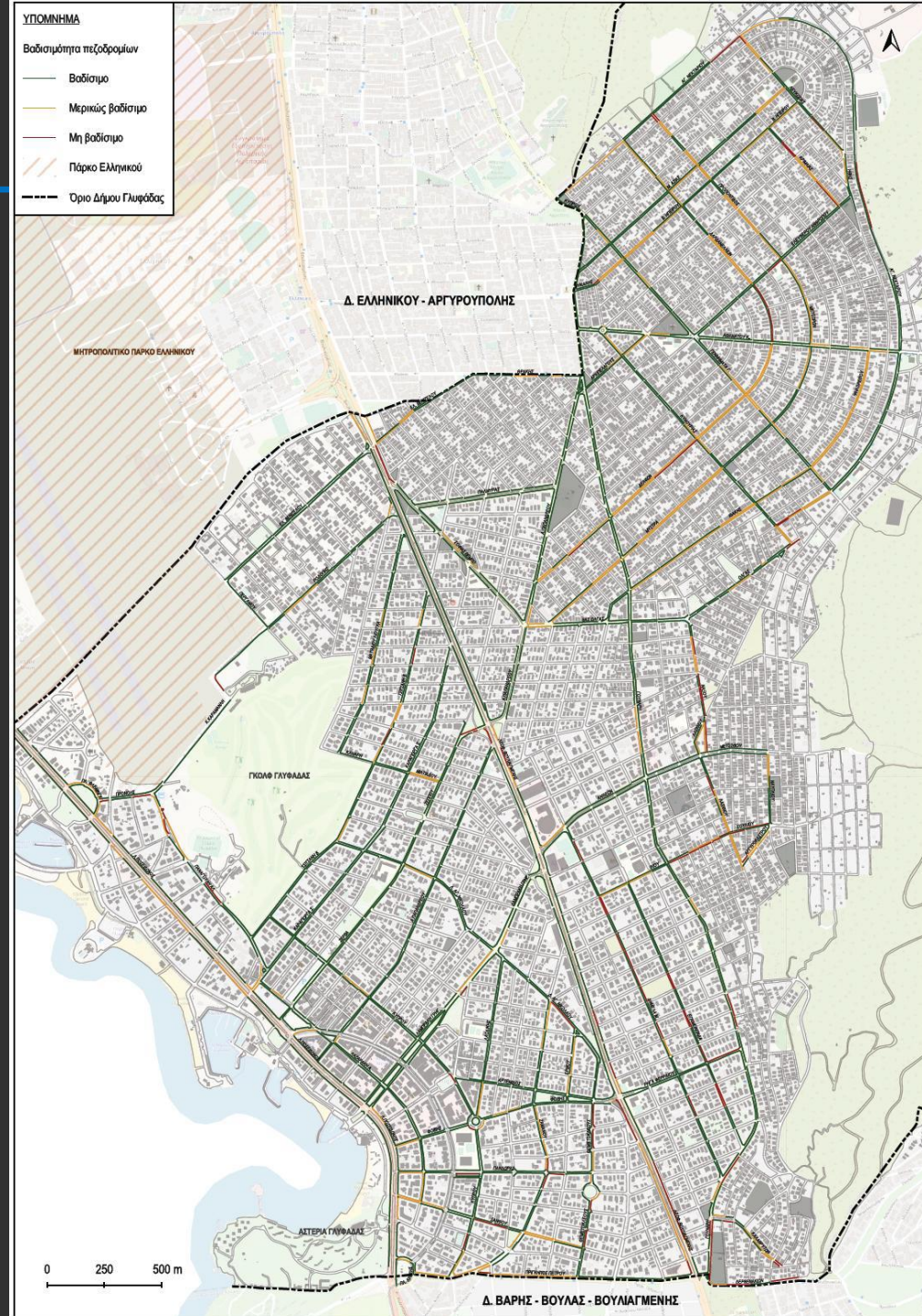
# Δίκτυο Εναλλακτικής Μετακίνησης–Πεζή Μετακίνηση

## Βαδισιμότητα πεζοδρομίων κύριου οδικού δικτύου

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης αποτελεί και η βαδισιμότητα.

Το **73,7%** του συνολικού μήκους των πεζοδρομίων (του κύριου οδικού δικτύου) χαρακτηρίζονται ως "**βαδίσιμα**" για τον Δήμο Γλυφάδας, ενώ ως "**μερικώς βαδίσιμα**" χαρακτηρίζονται το **19,9%**. Στην κατηγορία «**Μη βαδίσιμα**» ανήκει μόλις το **6,4%**.

Ως εκ τούτου, η πλειοψηφία των πεζοδρομίων εξασφαλίζει ικανοποιητική προσβασιμότητα για τους μετακινούμενους όλων των ομάδων. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν οι υποδομές για το περπάτημα, ειδικά στη ζώνη μεταξύ των οδών Λ.Ποσειδώνος και Λ.Βουλιαγμένης. Παρατηρείται επίσης ότι στην περιοχή της **Τερψιθέας** (Άνω Γλυφάδα) εντοπίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό τα "μερικώς βαδίσιμα" πεζοδρόμια.





# Δίκτυο Εναλλακτικής Μετακίνησης– Πεζή Μετακίνηση

## «Ο δρόμος των ποιητών»

Πρόσφατη και εξαιρετικά δημοφιλής είναι η ανάπλαση της οδού Γρ.Λαμπράκη. Συγκεκριμένα οι 4 νησίδες της Γρ.Λαμπράκη διαμορφώθηκαν σε μία μεγάλη διαμήκης πλατεία/πεζοδρόμιο (πλάτους ~15μ.) όπου συνυπάρχει και το ποδήλατο με διαμορφωμένη λωρίδα (πλάτους ~>2,0μ.) στα όρια των αναπλάσεων. Περιμετρικά των νησίδων, έχουν χωροθετηθεί θέσεις στάθμευσης υπό γωνία.





# Δίκτυο Εναλλακτικής Μετακίνησης–Πεζή Μετακίνηση

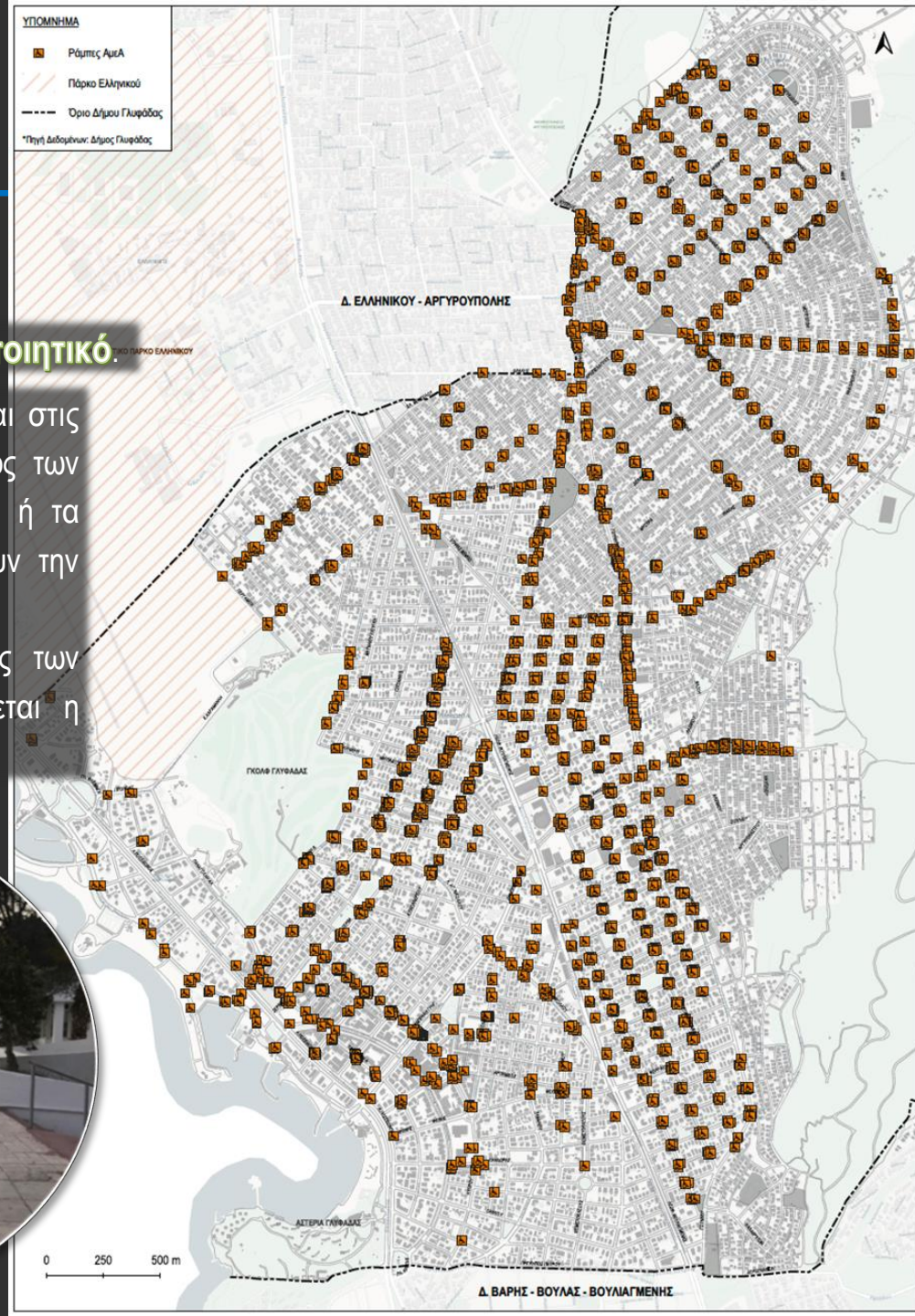
## Υποδομές ΑμεΑ

Συνολικά, υπάρχουν **1837** ράμπες ΑμεΑ, το οποίο είναι **ικανοποιητικό**.

- Περισσότερες ράμπες υπάρχουν σε κεντρικούς δρόμους και στις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές. Παρόλα αυτά, ένα μέρος των ραμπών εντοπίζεται σε πεζοδρόμια που το πλάτος τους ή τα εμπόδια (π.χ. φυτεύσεις) που υπάρχουν δεν διευκολύνουν την κίνηση των ατόμων αυτών.
- Εντοπίζονται συχνά παράνομες σταθμεύσεις στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κίνηση των ατόμων με αναπηρία.



Πηγή ψηφιακών δεδομένων:  
<https://glyfada.gr/index.php/home/page/amea>





Η Γλυφάδα διαθέτει ποδηλατόδρομους, συνολικού μήκους **2.56 χλμ.** και απαρτίζεται από τέσσερα τμήματα που όμως δεν αποτελούν ενιαίο δίκτυο. Οι ποδηλατόδρομοι:

- είναι κατασκευασμένοι στο ύψος του πεζοδρομίου,
- έχουν κατά το πλείστον πλάτος 2μ. και
- είναι αμφίδρομοι.

# Δίκτυο Εναλλακτικής Μετακίνησης – Ποδήλατο

Επί της οδού Λαζαράκη, **259.2 μ.**



Επί της οδού Αγ. Νεκταρίου, **512.4 μ.**



Επί της οδού Κωνσταντίνου Κανάρη, **242.7 μ.**



Επί της οδού Αγίου Νικολάου, **1.55 χλμ.**



Επιπλέον, επί των οδών **Β.Τσιτσάνη** (τμήμα μεταξύ των Αλ.Παναγούλη - Κ.Κανάρη) και **Μιαούλη** (τμήμα μεταξύ των Κ.Κανάρη – Πύργου): Το πεζοδρόμιο έχει πρόσφατα αναπλαστεί και λειτουργεί ως μικτής χρήσης διάδρομος πεζών ή/και ποδηλάτων, με εξαίρεση μικρού τμήματος μεταξύ των οδών Αλ.Παναγούλη – (πλησίον Αγ.Γερασίμου), μήκους ~**170μ.** που χρήζει ανάδειξης (χρωματισμού) της σχετικής διαμόρφωσης.



- ◆ Οι υποδομές ποδηλατοστάσεων εντοπίζονται κυρίως έξωθεν διάφορων σχολικών μονάδων στο σύνολο της περιοχής μελέτης. ◆

## Κυκλοφορία ποδηλάτων

- ☞ Σύμφωνα με τις αυτοψίες αλλά και κατά την διενέργεια των μετρήσεων στρεφούσων κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου, **παρατηρήθηκαν διερχόμενα ποδήλατα που η πλειοψηφία τους κινείται επί του οδοστρώματος**, παράλληλα με τα κινούμενα οχήματα, γεγονός που σε ορισμένες περιπτώσεις το καθιστά εξαιρετικά επικίνδυνο τόσο λόγω του μέγεθους του κυκλοφοριακού φόρτου αλλά και των αυξημένων ταχυτήτων στην περιοχή μελέτης.
- ☞ Εξαιρετικά μικρός αριθμός ποδηλάτων παρατηρήθηκε στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους του Δήμου, με βασικούς αποθαρρυντικούς παράγοντες να αποτελούν κυρίως η έλλειψη συνέχειας και συνδεσιμότητας των υποδομών.

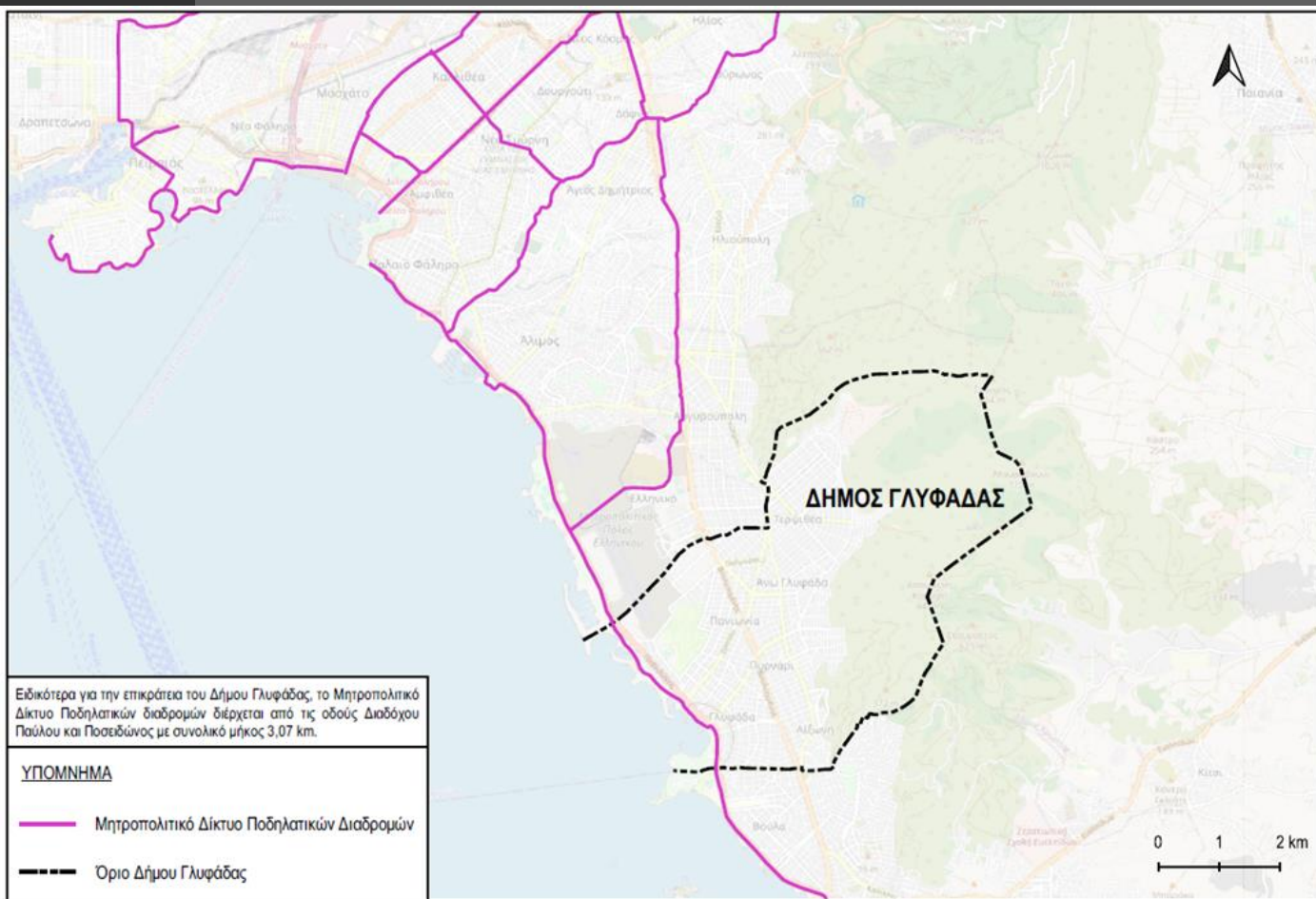


*Το παραπάνω δύναται να τεκμηριωθεί και από το σημαντικά υψηλό ποσοστό (80%) των ερωτώμενων, που απάντησαν αρνητικά στη χρήση του ποδήλατου για τις μετακινήσεις τους.*

Δειγματοληπτική μέτρηση πραγματοποιήθηκε στον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της Αγ.Νικολάου, με εξαιρετικά μικρό όμως αριθμό ποδηλάτων να καταγράφεται κατά μήκος του.



## Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών - Δήμος Γλυφάδας



Μια από τις προτάσεις του ΡΣΑ 2014 - 2021 είναι η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.

Ειδικότερα στο Δήμο Γλυφάδας, το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών διαδρομών διέρχεται από τις οδούς Διαδόχου Παύλου και Ποσειδώνος με συνολικό μήκος **3,07 km.**

Ο Δήμος έχει ήδη προγραμματίσει την δημιουργία ποδηλατικής διαδρομής κατά μήκος του παραλιακού μετώπου μέσω της μελέτης «Ωρίμανση Σχεδίου Γενικής Διάταξης Παραλίας Γλυφάδας».

# Τροχαία Συμβάντα

---





# Ατυχήματα

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων όπως πραγματοποιήθηκαν από την αρμόδια τροχαία και αφορούν τα έτη 2017-2020. Την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων.

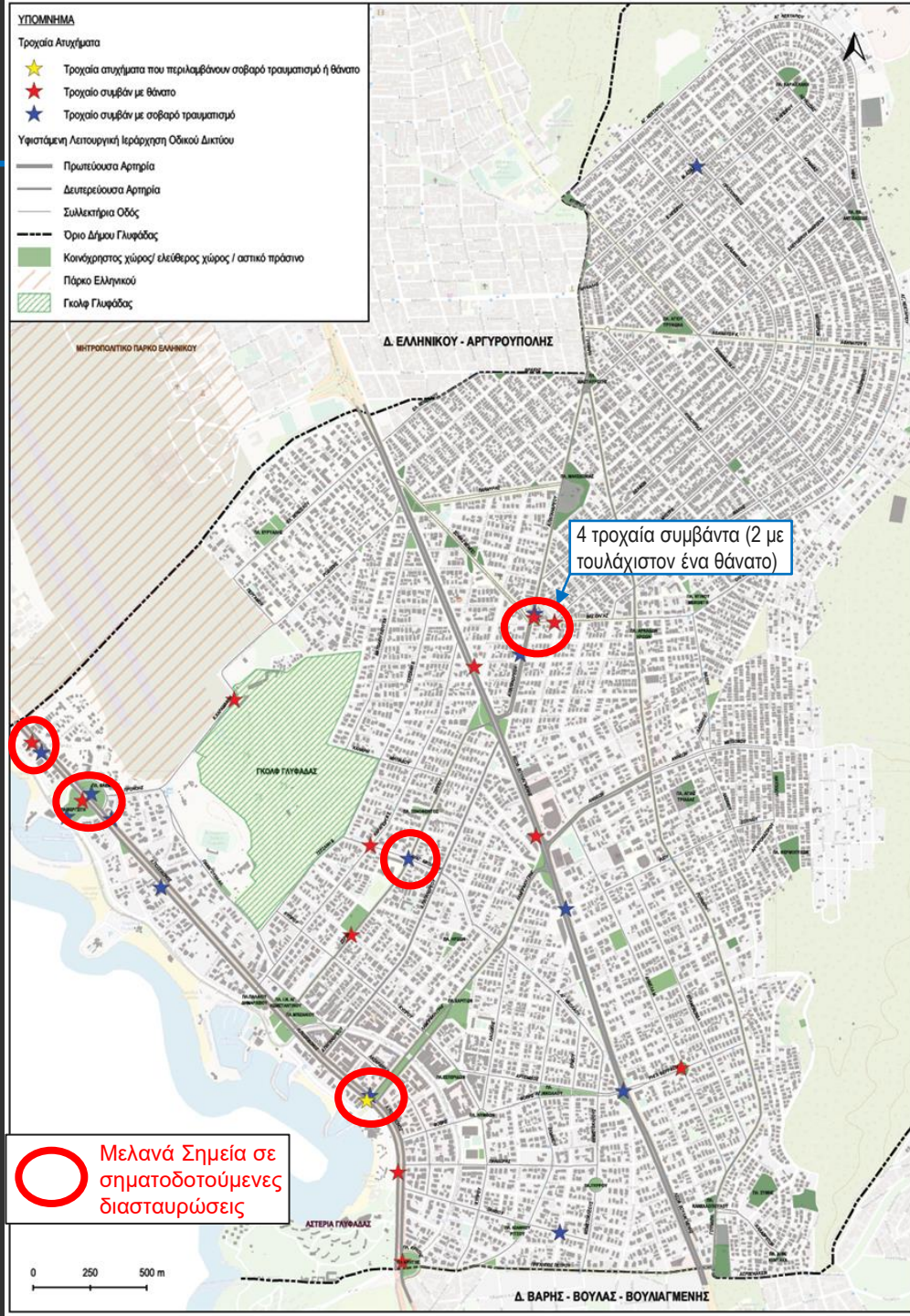
Τα δεδομένα είναι χαρτογραφημένα σε μία γεωβάση, στην οποία περιλαμβάνονται μόνο τα τροχαία συμβάντα που καταγράφηκαν εντός του Δήμου Γλυφάδας, ήταν γνωστή η ακριβής τοποθεσία και στα οποία υπήρξαν σοβαροί τραυματισμοί ή θάνατοι.

Κατανομή τροχαίων συμβάντων Δήμου Γλυφάδας (2017-2020) ανά έτος και επίπεδο σοβαρότητας

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΜΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΕΝΑ ΘΑΝΑΤΟ	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΜΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΕΝΑ ΣΟΒΑΡΟ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ
2017	4	2	2
2018	8	3	5
2019	8	5	3
2020	6	3	3
Σύνολο	26	13	13

Η υψηλότερη συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων εμφανίζεται στην **Λ. Ποσειδώνος**.

Τα περισσότερα τροχαία παρουσιάστηκαν τους χειμερινούς μήνες για τα έτη 2017-2020.



# Συμμετοχική Διαδικασία – Ερωτηματολόγια σε ομάδες στόχους

---





# Ερωτηματολόγια



ΑΡΧΙΚΗ ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΒΑΚ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟ ΟΡΑΜΑ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ

## ΕΝΗΜΕΡΩΝΟΜΑΙ

Ο πρόσφατος νόμος που διέπει την διαδικασία ενός ΣΒΑΚ είναι ο Ν.4784/2021, ΦΕΚ40Α.

Κατά την διάρκεια του ΣΒΑΚ του Δήμου Γλυφάδας θα πραγματοποιηθούν Δημόσιες Διαβουλεύσεις με σκοπό την ενημέρωσή σας για την πορεία και την εξέλιξή του. Επιπλέον θα γίνει ενημέρωση για το τι είναι το ΣΒΑΚ και πως θα βοηθήσει τον Δήμο μας. Θα διατεθεί περαιτέρω ενημερωτικό υλικό από την παρούσα ιστοσελίδα. Η συμμετοχή και η ενημέρωσή σας είναι απαραίτητες για την επιτυχημένη πορεία του σχεδίου.

## ΣΥΜΜΕΤΕΧΩ

Στο πλαίσιο της εκπόνησης μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι κάτοικοι, οι εργαζόμενοι και οι εμπλεκόμενοι φορείς θα κληθούν να συμπληρώσουν το αντίστοιχο ερωτηματολόγιο.

1. Ερωτηματολόγιο για κατοίκους/εργαζομένους
2. Ερωτηματολόγιο για σχολεία/γονείς μαθητών
3. Ερωτηματολόγιο για φορείς

## ΚΕΡΔΙΣΩ

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, συνοψίζονται στα εξής:

- Α) Βελτίωση της ποιότητας ζωής - Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Β) Βελτίωση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας (μέσω πολυτροπικών λύσεων μεταφορών)
- Γ) Βελτίωση της εικόνας της πόλης - περιοχής παρέμβασης
- Δ) Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων

Πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίων στα πλαίσια του ΣΒΑΚ Γλυφάδας κατά την περίοδο 07/01/2022 - 25/01/2022 σε όλο τον Δήμο. Τα ερωτηματολόγια ήταν διαθέσιμα μέσω της ιστοσελίδας ΣΒΑΚ του Δήμου Γλυφάδας (<https://www.glyfada.gr/svak/#Sinisfpol>).

Τα ερωτηματολόγια που δημιουργήθηκαν, αφορούσαν τις εξής τρεις (3) κατηγορίες:

- ✓ **Γενικό ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ**, το οποίο απευθυνόταν στους κατοίκους και τους εργαζομένους του Δήμου.
- ✓ **Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Σχολεία**, το οποίο απευθυνόταν στους γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου.
- ✓ **Ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Φορείς**, το οποίο απευθυνόταν στους εκπροσώπους των Φορέων στο Δήμο (π.χ. εμπορικός σύλλογος κ.α.).

Το συνολικό δείγμα που συγκεντρώθηκε με βάση τα παραπάνω, κατανέμεται ως εξής στις αντίστοιχες κατηγορίες:

- **48,41%** αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ για κατοίκους – εργαζομένους του Δήμου.
- **51,03%** αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ΣΒΑΚ – Σχολεία.
- **0,56%** αποτελούν οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για τους Φορείς.

# Ερωτηματολόγια

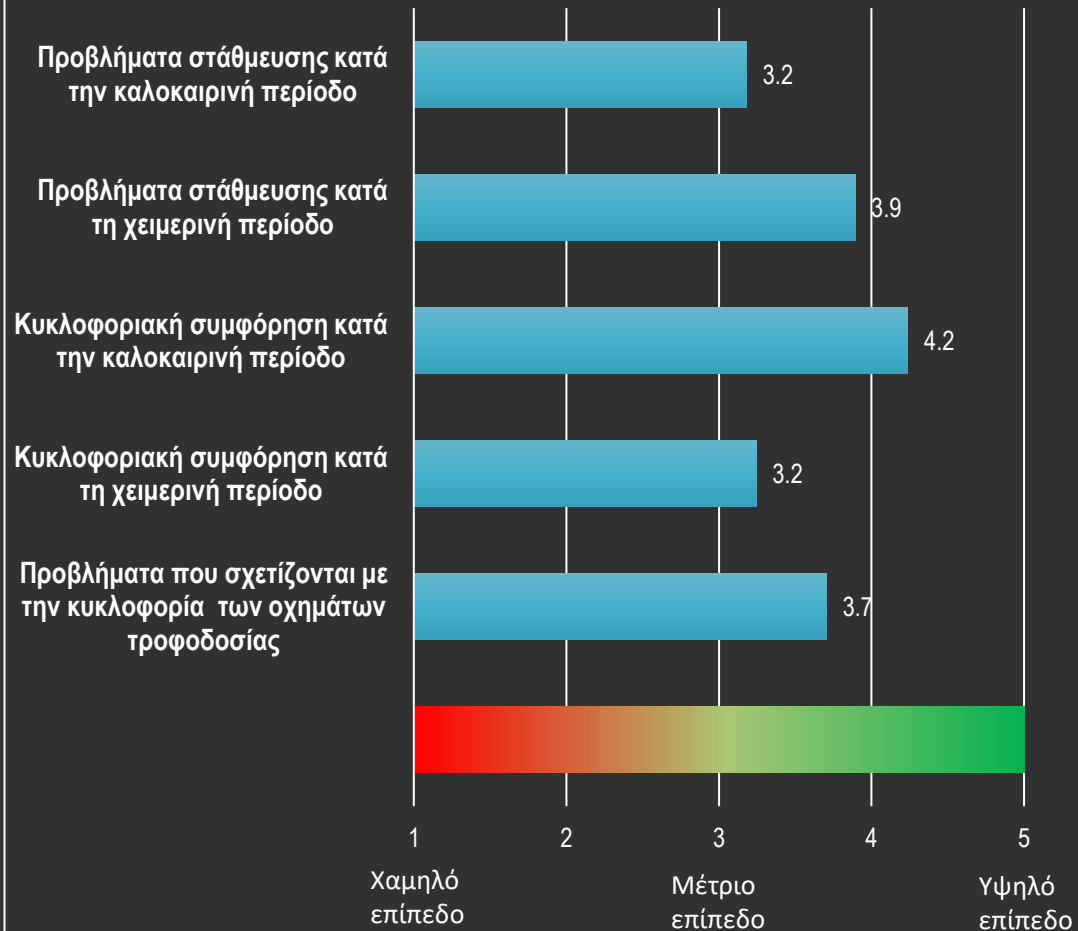
ΓΙΑ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ - ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ



- 96% μόνιμοι κάτοικοι και 72% εργάζονται εκτός σπιτιού
- 40% και 49% έχει στην κατοχή του 1 και 2 αυτοκίνητα αντίστοιχα.

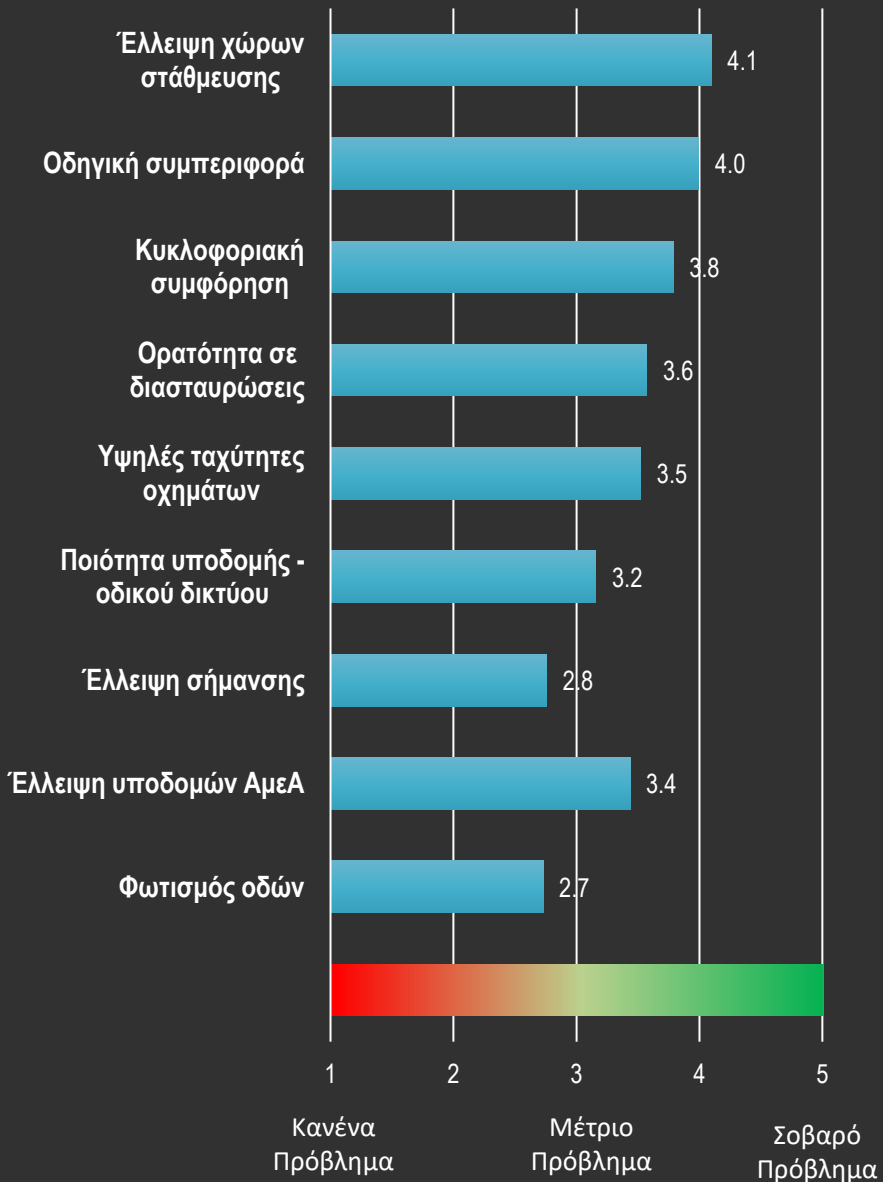
Η εξυπηρέτηση που προσφέρει το Σύστημα μεταφορών ΣΥΝΟΛΙΚΑ βαθμολογήθηκε με μ.ο. **3,1** – μέτρια ικανοποίηση.

Σε τι επίπεδο θεωρείτε ότι το εμπορικό κέντρο της Κάτω Γλυφάδας επηρεάζει το σύστημα μεταφορών;





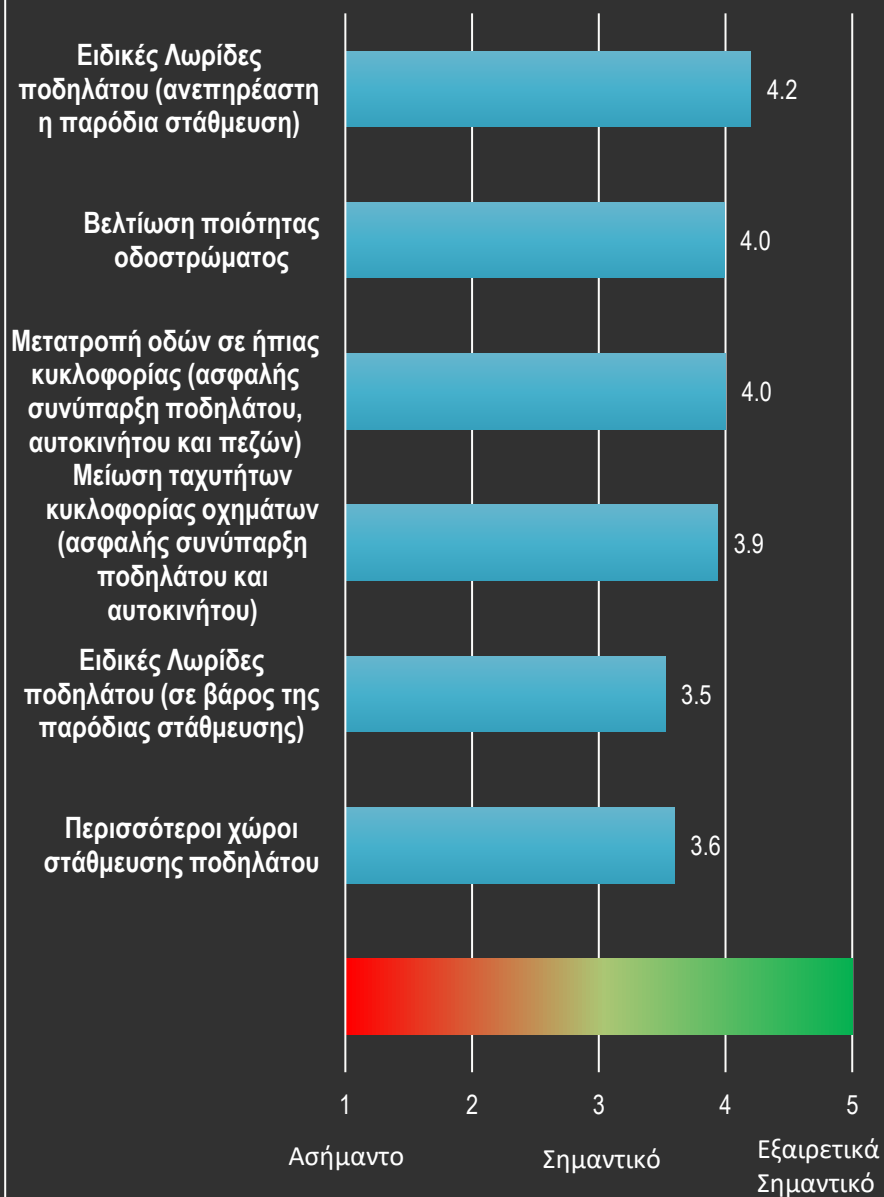
Αξιολογήστε σε τι βαθμό τα παρακάτω ζητήματα αποτελούν **πρόβλημα** στη λειτουργία του οδικού δικτύου



Ποια από τα παρακάτω **μέτρα** θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες "πεζής μετακίνησης" στο Δήμο;

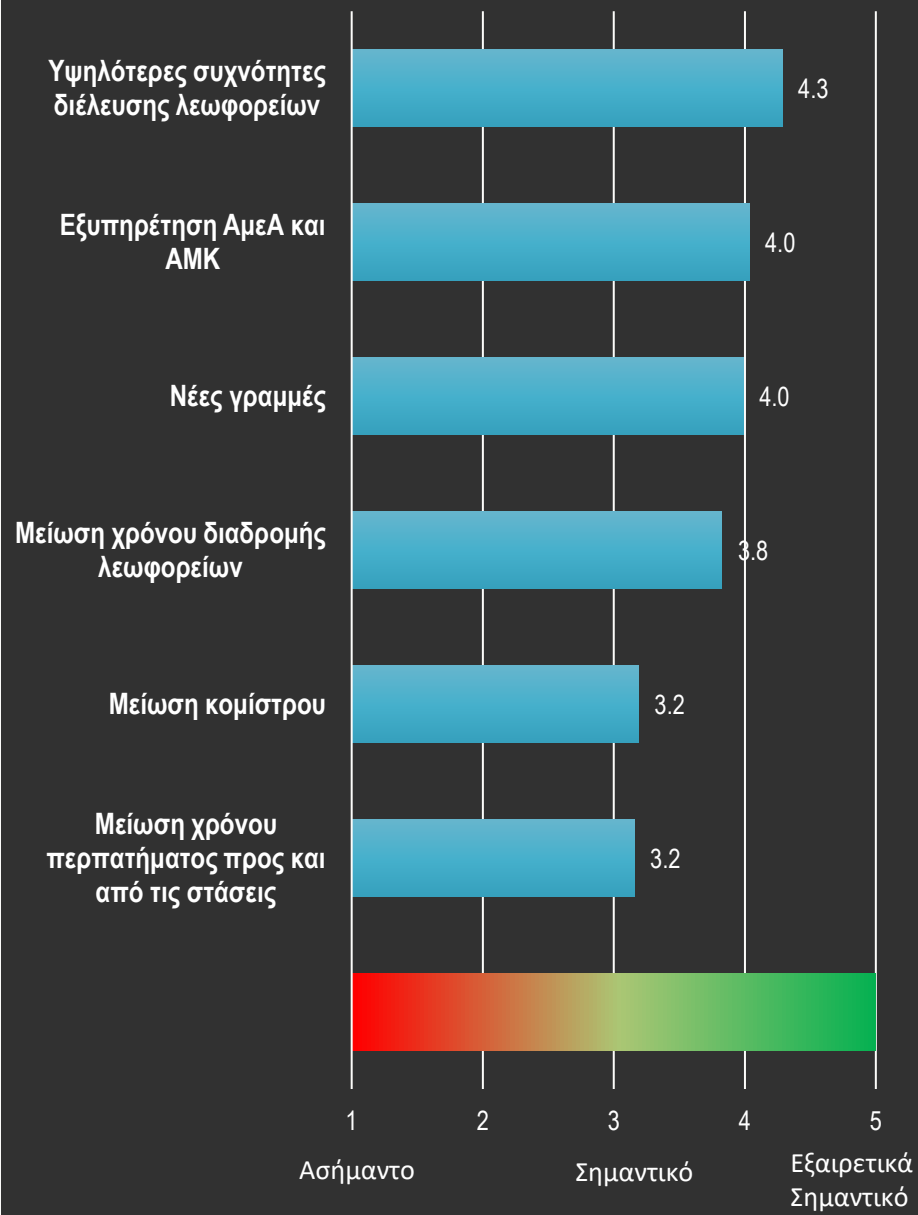


Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας ποδηλάτων στο Δήμο;

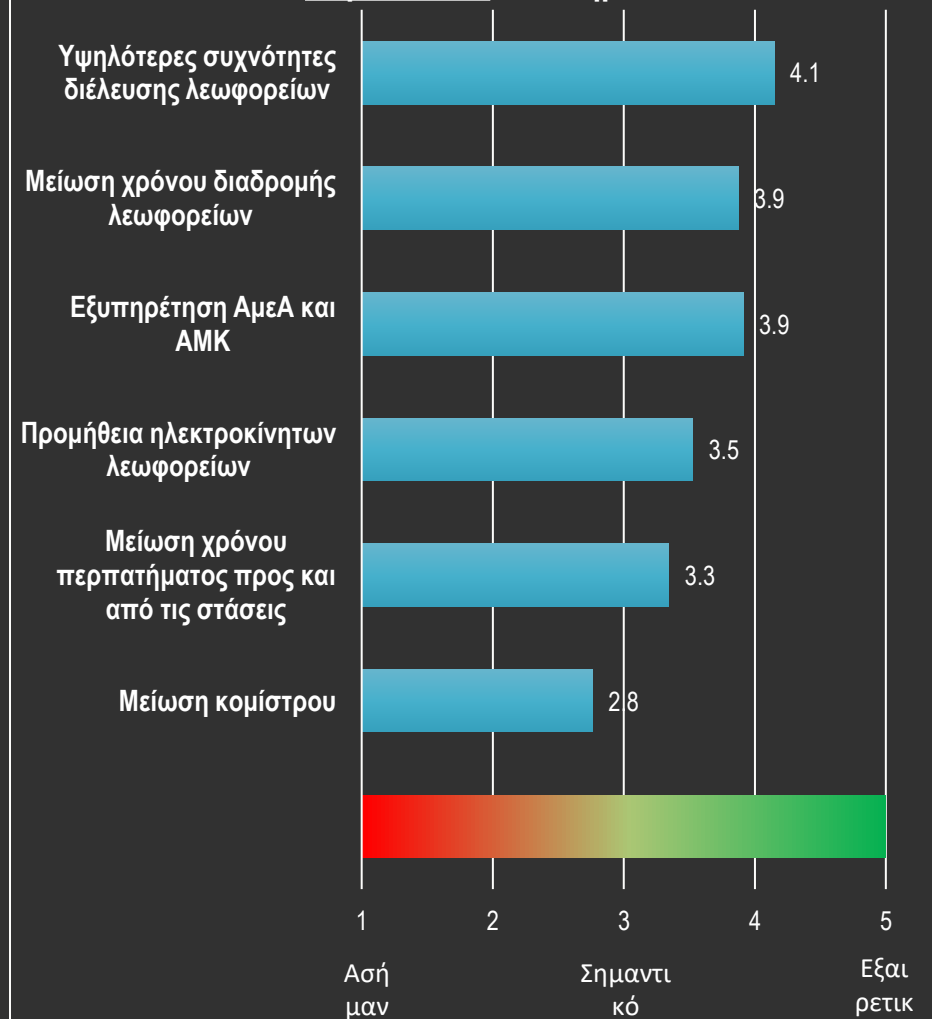




Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση του ΟΑΣΑ στο Δήμο;



Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί η Δημοτική Συγκοινωνία στο Δήμο;



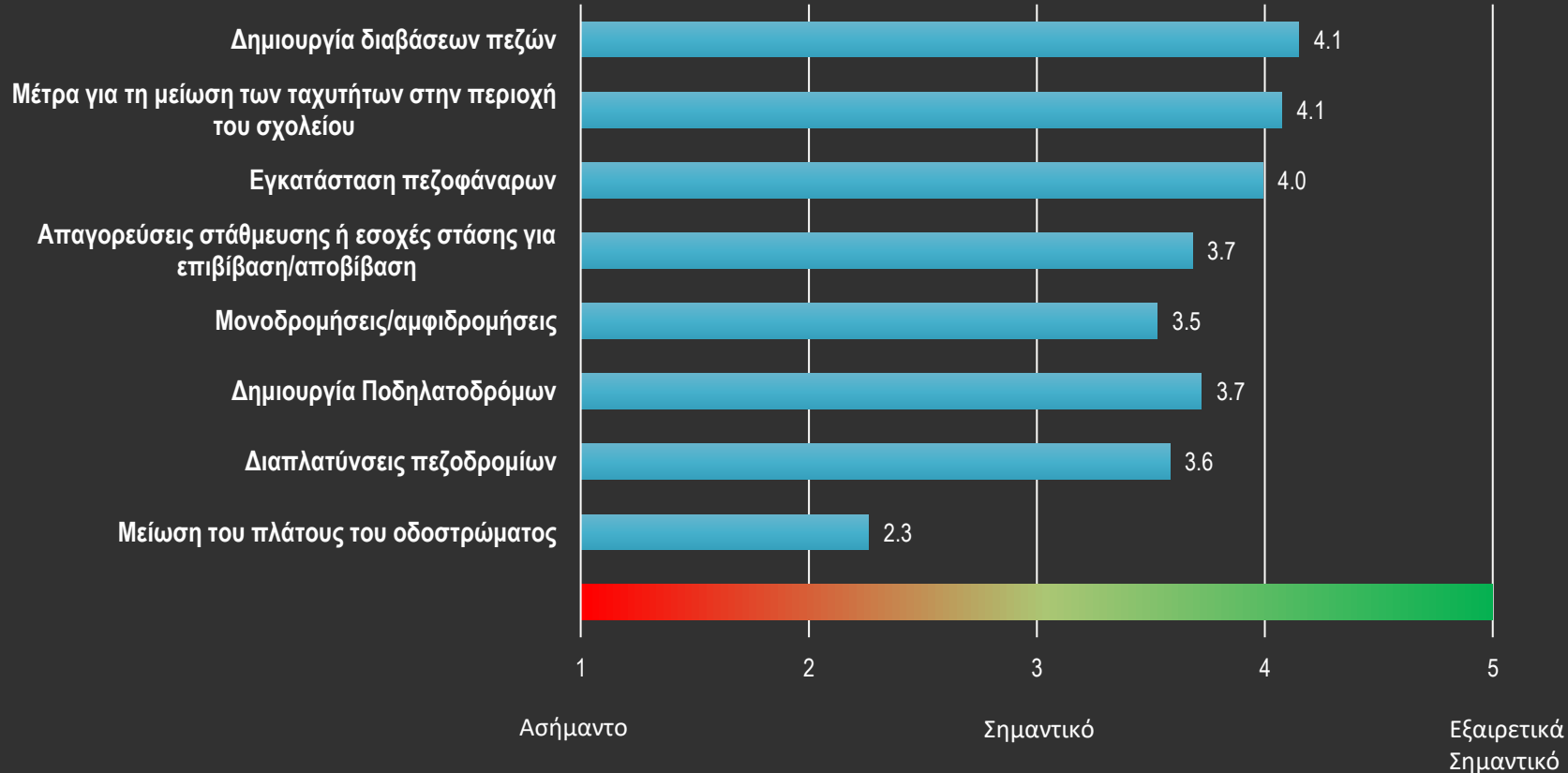
# Ερωτηματολόγια

ΓΙΑ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ



Οι περισσότεροι μαθητές μετακινούνται με ΙΧ γονέα ή άλλου ατόμου και ο συνηθέστερος χρόνος είναι έως 5 λεπτά.

## Προτάσεις για την βελτίωση της ασφάλειας των μαθητών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης





# Συμπεράσματα

---



# Συμπεράσματα

## Πολεοδομική θεώρηση/χαρακτηριστικά - Κοινωνικοοικονομικό προφίλ Δήμου - Νέες τάσεις και δομές



- ◆ Η εφαρμογή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού αποτυπώνεται στον αστικό χώρο με:
  - ✓ εξυπηρετήσεις που κρίνονται σε σημαντικό βαθμό ικανοποιητικές,
  - ✓ την απουσία σοβαρών οχλουσών δραστηριοτήτων, ειδικά στους αμιγείς οικιστικούς θύλακες,
  - ✓ την υφιστάμενη λειτουργία/ανάπτυξη της πλειοψηφίας των τοπικών κέντρων που προσδιορίζονται στο ισχύον ΓΠΣ.
  - ✓ την οργανωμένη μίξη χρήσεων γης στην περιοχή της Κάτω Γλυφάδας
  - ✓ το παράκτιο μέτωπο, στο οποίο συγκεντρώνονται κυρίως χρήσεις αναψυχής και υπηρεσιών. Έχει δημοπρατηθεί μελέτη ανάπλασης του παραλιακού μετώπου και δρομολογηθεί επένδυση στην περιοχή των Αστεριών.
- ◆ Σύμφωνα με την Αναθεώρηση του ΓΠΣ, η **επένδυση του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού** αναμένεται να επηρεάσει σημαντικά την εξέλιξη των χρήσεων γης και να διαμορφώσει νέους πόλους έλξης μετακινήσεων και τοπόσημα στην περιοχή της Κάτω Γλυφάδας. Εκτιμάται ότι το Κέντρο Πόλης της Γλυφάδας θα λειτουργήσει κυρίως συμπληρωματικά με τις προγραμματιζόμενες υπηρεσίες του Μητροπολιτικού Πόλου.
- ◆ Το **πολυκεντρικό μοντέλο ανάπτυξης**, που αποτελεί απόρροια των περιοχών εκατέρωθεν της Λ.Βουλιαγμένης (Άνω και Κάτω Γλυφάδα) συνεισφέρει σημαντικά στην ενδυνάμωση της περιοχής μελέτης. Προβλήματα πυκνότητας πληθυσμού σε σχέση με την επάρκεια χώρου δεν αποτυπώνονται στη Γλυφάδα, παραταύτα καταγράφονται πυκνοδομημένες περιοχές, ειδικά στην Άνω Γλυφάδα, με τη φέρουσα ικανότητα του τοπικού δικτύου σε σχέση και με τη ζήτηση στάθμευσης να είναι οριακή.
- ◆ Η διάρθρωση του Δήμου σε 13 πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ, παρουσιάζει μια κατά κανόνα ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης. Παρατηρείται ταινιακή ανάπτυξη και υπερσυγκεντρώσεις (ανά τμήματα) χρήσεων εμπορίου και αναψυχής σχεδόν σε όλο το μήκος του κύριου οδικού δικτύου. Επικρατούσα χρήση γης είναι η κατοικία (γενική ή αμιγής), ενώ ποικίλες λειτουργίες τουριστικών δραστηριοτήτων συναντώνται κυρίως στο παράκτιο μέτωπο και την ευρύτερη περιοχή της Κάτω Γλυφάδας. Σύμφωνα με την Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ, προτείνεται η αναδιάρθρωση της οργάνωσης της οικιστικής περιοχής του Δήμου σε 6 νέες πολεοδομικές ενότητες, από 13 που είναι σήμερα.
- ◆ Εξαιρετικά σημαντική, μολονότι σημειακή είναι και η έκταση των ανοικτών χώρων πρασίνου και οργανωμένων χώρων αναψυχής. Λείπουν, ωστόσο, οι οργανωμένες πράσινες διαδρομές για την μεταξύ τους σύνδεση.



# Συμπεράσματα

## Προφίλ μετακινήσεων - Μετρήσεις κυκλοφορίας - Οδικό δίκτυο και ασφάλεια



Η υφιστάμενη (λειτουργική) ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου κρίνεται, κατά κανόνα, **ικανοποιητική**, η ύπαρξη όμως κυρίως των οδών Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος και δευτερευόντως της Δημ.Γούναρη στην Άνω Γλυφάδα λειτουργούν ως «διχοτομικά ή/και τριχοτομικά όρια» μεταξύ περιοχών του ίδιου Δήμου. Παραταύτα, τα πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά της πλειοψηφίας του οδικού δικτύου (ειδικά στο τμήμα δυτικά της Λ.Βουλιαγμένης) φαίνεται να μετριάζουν τις όποιες κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες **σε αρκετά μεγάλη έκταση της περιοχής μελέτης**.

**Βασικά σημεία προβληματισμού** αναφορικά με την υφιστάμενη λειτουργία των οδών του κυρίου οδικού δικτύου της Γλυφάδας, καταγράφονται τα εξής:

- ◆ Η σύνδεση των περιοχών του Δήμου που αναπτύσσονται εκατέρωθεν της Λ.Βουλιαγμένης μέσω των σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων δεν λειτουργούν ικανοποιητικά, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους πρωινής και απογευματινής αιχμής.
- ◆ Οι εισερχόμενοι από την Λ.Ποσειδώνος προς την ευρύτερη περιοχή της Κάτω Γλυφάδας, μέσω των 3 κύριων σημείων εισόδου: Πλ.Φλέμινγκ, Αγγ.Μεταξά και Γρ.Λαμπράκη, αλλά και οι εξερχόμενοι από την κεντρική περιοχή προς την Λ.Ποσειδώνος, μέσω των οδών Σ.Καράγεωργα και Γρ.Λαμπράκη, δεν εξυπηρετούνται σε ικανοποιητικό επίπεδο.
- ◆ Η οδός Γούναρη, παρουσιάζει συνεχείς ανακοπές της κυκλοφοριακής ροής, που προκαλούνται τόσο από την άτακτη εγκάρσια κίνηση/διάσχιση των πεζών όσο και από την αμφίπλευρη (παρά την οδό), συχνά οχλούσα και παράνομη, στάθμευση. Οι σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις της με τις οδούς Ανθέων, Όλγας και Πρ.Πέτρου λειτουργούν σε οριακά (αν όχι μη ικανοποιητικά) επίπεδα εξυπηρέτησης.
- ◆ Συναφή και εντονότερα προβλήματα από άποψη οδικής ασφάλειας, παρουσιάζει και η οδός Γ.Γεννημάτα.
- ◆ Οι μετρήσεις των **24ωρων κυκλοφοριακών φόρτων** αποδεικνύουν ότι η οδός Γούναρη λειτουργεί σε μεγάλο βαθμό (με την Λ.Βουλιαγμένης) ως κύρια είσοδος στην περιοχή της Άνω Γλυφάδας. Από το σύνολο των σταθμών, οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στις οδούς Λ.Κύπρου συνέχεια Δημ.Γούναρη, στη Γρ.Λαμπράκη, καθώς και στην οδό Ζέππου, αποτυπώνοντας και βασικές κυκλοφοριακές ροές στο δίκτυο της περιοχής.

# Συμπεράσματα

## Προφίλ μετακινήσεων - Μετρήσεις κυκλοφορίας - Οδικό δίκτυο και ασφάλεια



- ◆ Η οδός Δημ.Γούναρη είναι σημαντική στην λειτουργία του κύριου οδικού δικτύου της πόλης, γεγονός που αναγνωρίζεται και από την Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου, όπου προτείνεται η δημιουργία 8 κυκλικών κόμβων (roundabouts) .
- ◆ Οι φόρτοι, στην συντριπτική πλειοψηφία των (κοινών) σταθμών της τρέχουσας μελέτης και της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, είναι αισθητά μειωμένοι κατά την περίοδο της 10ετίας (μείωση που προσεγγίζει το **~7,9%**). Εξαιρέση αποτελούν οι οδοί Γούναρη και Γρ.Λαμπράκη, όπου οι διαφορές που καταγράφονται είναι σχεδόν αμελητέες.
- ◆ Δεν παρατηρήθηκαν σοβαρά προβλήματα καθυστέρησης στις υπό εξέταση σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις κατά τις ώρες πρωινής (9:00-10:00π.μ.) και απογευματινής αιχμής (18:00-19:00μ.μ.). Παραπαύτα, καταγράφηκαν *χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης* στις διασταυρώσεις των οδών Δημ.Γούναρη και Ανθέων και Α.Παπανδρέου - Σ.Βέμπο και Βασ.Όλγας και δευτερευόντως στην διασταύρωση των οδών Δημ.Γούναρη – Όλγας.
- ◆ Παρατηρείται πρόβλημα ανάπτυξης ταχυτήτων σε διάφορα σημεία, όπως προκύπτει από τις κυκλοφοριακές μετρήσεις και τα ερωτηματολόγια.
- ◆ Κατά την ανάλυση των **τροχαίων συμβάντων** στον Δήμο στην τελευταία τετραετία, παρατηρείται ότι τα μισά από αυτά (13 από τα 26 συμβάντα) είναι θανατηφόρα ενώ καταγράφονται κυρίως κατά την χειμερινή περίοδο. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι στα παραπάνω ατυχήματα δεν καταγράφηκαν παρασύρσεις πεζών ή ποδηλατιστών.
- ◆ Παρατηρούνται σημειακές κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες σε πολλούς, τοπικής σημασίας, δρόμους με μεγάλο μήκος οι οποίοι παραμένουν αμφίδρομης κυκλοφορίας ενώ το πλάτος του οδοστρώματος σε συνδυασμό και με την αμφίπλευρη στάθμευση δεν επαρκεί για ασφαλή και ανεμπόδιστη αμφίδρομη κυκλοφορία



# Συμπεράσματα

## Δημόσια συγκοινωνία - Μεταφορές



- ◆ Η συχνότητα εξυπηρέτησης στο Δήμο κρίνεται σχετικά ικανοποιητική ενώ διαφέρει ανά λεωφορειακή γραμμή. Όσον αφορά τη διάρκεια εξυπηρέτησης, ήτοι τις ώρες λειτουργίας του δικτύου κατά τη διάρκεια της ημέρας, υπάρχουν μικρές διαφοροποιήσεις μεταξύ των γραμμών ενώ το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι ικανοποιητικό ειδικά στην πλειοψηφία των γραμμών.
- ◆ Η περιοχή μελέτης καλύπτεται πλήρως από το δίκτυο **ΟΑΣΑ**, με τις στάσεις να κρίνονται κατά το πλείστον επαρκώς εξοπλισμένες (~69.3%) αλλά με διαφοροποιήσεις μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών. Λίγες στάσεις έχουν υποδομή τηλεματικής (~7.1%) και μόνο μια υποδομή ΑΜΕΑ.
- ◆ Όσον αφορά τη **δημοτική συγκοινωνία**, οι 2 γραμμές έχουν στόχο τη βελτίωση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων μεταξύ των πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) του Δήμου καθώς και την σύνδεση με την όμορη περιοχή του Ελληνικού όπου και βρίσκεται ο ομώνυμος σταθμός **METPO**. Οι στάσεις είναι εξοπλισμένες με παγκάκι, στέγαστρο και τηλεματική.
- ◆ Ο Δήμος και κυρίως το παράκτιο μέτωπο και το πολεοδομικό του κέντρο εξυπηρετούνται και από το δίκτυο του **TPAM**, παρέχοντας σύνδεση με τα παράκτια τμήματα των όμορων Δήμων Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και Ελληνικού-Αργυρούπολης καθώς και με το κέντρο της Αθήνας.
- ◆ Η δημόσια (ΟΑΣΑ & δημοτική) συγκοινωνία συγκεντρώνει σημαντικά χαμηλά ποσοστά από τους ερωτώμενους στο γενικό ερωτηματολόγιο του ΣΒΑΚ.
- ◆ Ο Δήμος εξυπηρετείται και από **ΕΔΧ (ταξί)**, διευκολύνοντας τις ενδοδημοτικές (και μη) μετακινήσεις με πιάτσες σε αντιπροσωπευτικά σημεία των δύο κύριων υπο-περιοχών της (Άνω - Κάτω Γλυφάδα).

# Συμπεράσματα

## Στάθμευση



- ◆ Η στάθμευση φαίνεται να αποτελεί μείζον πρόβλημα, **στο εμπορικό-πολεοδομικό κέντρο του Δήμου.**
- ◆ Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης μολόντοι στα όρια του πολεοδομικού κέντρου φαίνεται αντίστοιχα να παρουσιάζουν *προβλήματα κάλυψης της ζήτησης* κυρίως κατά τις ώρες αιχμής.
- ◆ Συναφή όμως προβλήματα στάθμευσης φαίνεται να καταγράφουν και άλλες περιοχές (τοπικά ή/και γραμμικά κέντρα) του Δήμου ενώ ηπιότερα αλλά σαφώς προβληματικά σημεία συναντώνται στις πιο πυκνοδομημένες περιοχές. Κυρίως στο νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου ή στις περιοχές με πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου δεν παρατηρείται παράνομη στάθμευση.  
Το έντονο πρόβλημα στάθμευσης φαίνεται να οφείλεται στην υψηλή επισκεψιμότητα που δέχεται η περιοχή σε συνδυασμό με τη μη επαρκή προσφορά χώρων/θέσεων στάθμευσης, την μη ορθή διαχείρισή τους ή/και ακόμα την υφιστάμενη χωροταξική διάταξη των δημοτικών χώρων/θέσεων στάθμευσης εκτός οδού (Άλσους και Πανδώρας) που βρίσκονται σχεδόν στα όρια της ζώνης αυτής.
- ◆ Στη μελέτη ΣΕΣ του Δήμου, προτείνεται συγκεκριμένο πλαίσιο και περιοχή για την εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή του κέντρου της Γλυφάδας (δεν έχει έως σήμερα εφαρμοσθεί). Επιπλέον, σημειώνεται ότι και κατά την Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ Γλυφάδας, προτείνονται συγκεκριμένες στρατηγικές κατευθύνσεις αναφορικά με την πολιτική στάθμευσης σε στοχευμένες προβληματικές περιοχές στο Δήμο.
- ◆ Σύμφωνα με τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια, που έγιναν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ:
  - η στάθμευση φαίνεται επίσης να αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει (γενικά) το σύστημα μεταφορών του Δήμου, καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, ειδικά στο εμπορικό κέντρο της Κάτω Γλυφάδας.
  - πολύ σημαντικό είναι το πρόβλημα με την ανεπάρκεια χώρων/θέσεων στάθμευσης (τουλάχιστον για την αποεπιβίβαση των μαθητών) σε σχολεία του Δήμου.



# Συμπεράσματα

## Πεζή μετακίνηση και Ποδήλατο



- ◆ Τα πλούσια (κατά κανόνα) γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής (οδικό δίκτυο και πεζοδρόμια) του Δήμου **διασφαλίζουν τις συνθήκες προσπελασιμότητας & βαδισιμότητας** ειδικά όσον αφορά την πεζή μετακίνηση. Τόσο η ύπαρξη ευρείας κλίμακας ελεύθερων χώρων (Κ.Χ., παιδικές χαρές, πλατείες, πράσινο), όσο και τα επαρκή πλάτη πεζοδρομίων και συναφών υποδομών βοηθούν σημαντικά στην προώθηση των εναλλακτικών, ήπιας μορφής, μετακινήσεων στο Δήμο.
- ◆ Στην πλειονότητα του κύριου δικτύου της Γλυφάδας, οι υφιστάμενες υποδομές παρουσιάζουν ενιαία δάπεδα πεζοδρομίων με καλές επιφάνειες περπατήματος, χωρίς μεγάλο αριθμό εμποδίων, με ράμπες ΑμεΑ και οδεύσεις τυφλών, με κατάλληλο φωτισμό ενισχύοντας το αίσθημα ασφάλειας και άνεσης του πεζού.
- ◆ Ποσοστό ~74% των υφιστάμενων πεζοδρομίων χαρακτηρίζονται ως “βαδίσιμα”. Στην περιοχή της Τερψιθέας (Άνω Γλυφάδα) εντοπίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό τα “**μερικώς βαδίσιμα**” πεζοδρόμια, ενώ η οικιστική ζώνη μεταξύ των οδών Λ.Ποσειδώνος και Λ.Βουλιαγμένης αποτελεί την περιοχή που εμφανίζονται τα λιγότερο προβληματικά σημεία. Ικανοποιητικός εμφανίζεται και ο αριθμός των ραμπών ΑμεΑ.
- ◆ Μολονότι υπάρχουν διαμορφωμένοι ποδηλατόδρομοι στον Δήμο αυτοί είναι σημειακοί, χωρίς συνέχεια και συνδεσιμότητα που φαίνεται να αποθαρρύνει τις μετακινήσεις με ποδήλατο.
- ◆ Στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, είχε προταθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, το οποίο δεν έχει υλοποιηθεί έως και σήμερα, με εξαίρεση τα σημεία των οδών Β.Τσιτσάνη, Μιαούλη και Γρ.Λαμπράκη, όπου δύναται να συνυπάρξουν πεζοί και ποδήλατα

**Προσχέδιο Ανάπτυξης Κοινού Οράματος  
Προκαταρκτικές Προτάσεις**



# ΟΡΑΜΑ ΣΒΑΚ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

«Μία νέα πολιτική κινητικότητας που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη χωρίς να απειληθεί η πολεοδομική ταυτότητα του Δήμου, ώστε να αποτελέσει **ο Δήμος Γλυφάδας έναν διεθνώς αναγνωρίσιμο πόλο ήπιας βιώσιμης ανάπτυξης** που αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής των πολιτών, ενώ παράλληλα προσφέρει μία ιδιαίτερη εμπειρία περιήγησης στους κατοίκους και επισκέπτες καθώς μετατρέπει τις μετακινήσεις σε δραστηριότητες σωματικής και πνευματικής ανάτασης και γνωριμίας με το μοναδικό φυσικό και πολεοδομικό περιβάλλον του Δήμου. Μία πολιτική κινητικότητας που διασφαλίζει τη δικαιοσύνη στην προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων και επιδιώκει την ενίσχυση της ανθρώπινης παρουσίας στους δημόσιους χώρους του Δήμου που αποτελεί προϋπόθεση για την ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας και τη συλλογική ενεργοποίηση για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στοιχημάτων του μέλλοντος αποτελώντας παράδειγμα για το πώς η βελτίωση της ποιότητας ζωής περνάει μέσα από την αναμόρφωση του τοπικού περιβάλλοντος, την ενίσχυση της τοπικής δημοκρατίας και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών».




# Ανάπτυξη Σεναρίων






# Ανάπτυξη Σεναρίων – Θεματικές Ενότητες



Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου




Δίκτυο ποδηλάτου - Σταθμοί  
κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-  
sharing)




Οδική ασφάλεια




Δημόσια συγκοινωνία



Ανάδειξη και Προστασία Κέντρου  
Μητροπολιτικής εμβέλειας:  
πολεοδομικό κέντρο (Κάτω Γλυφάδα)




Δημιουργία δακτυλίων προστασίας  
σχολικών συγκροτημάτων, αθλητικών  
εγκαταστάσεων και συναφών  
υποδομών




Αναπλάσεις & Μέτρα προστασίας  
λοιπών περιοχών ενδιαφέροντος



Οργάνωση στάθμευσης




Μέτρα προώθησης βιώσιμης  
κινητικότητας (μέσω της μετατροπής  
οδών σε ήπιας κυκλοφορίας)



Προώθηση της ηλεκτροκίνησης:  
Δημοσίως προσβάσιμα σημεία  
επαναφόρτισης Η/Ο



Δημιουργία πράσινων διαδρομών

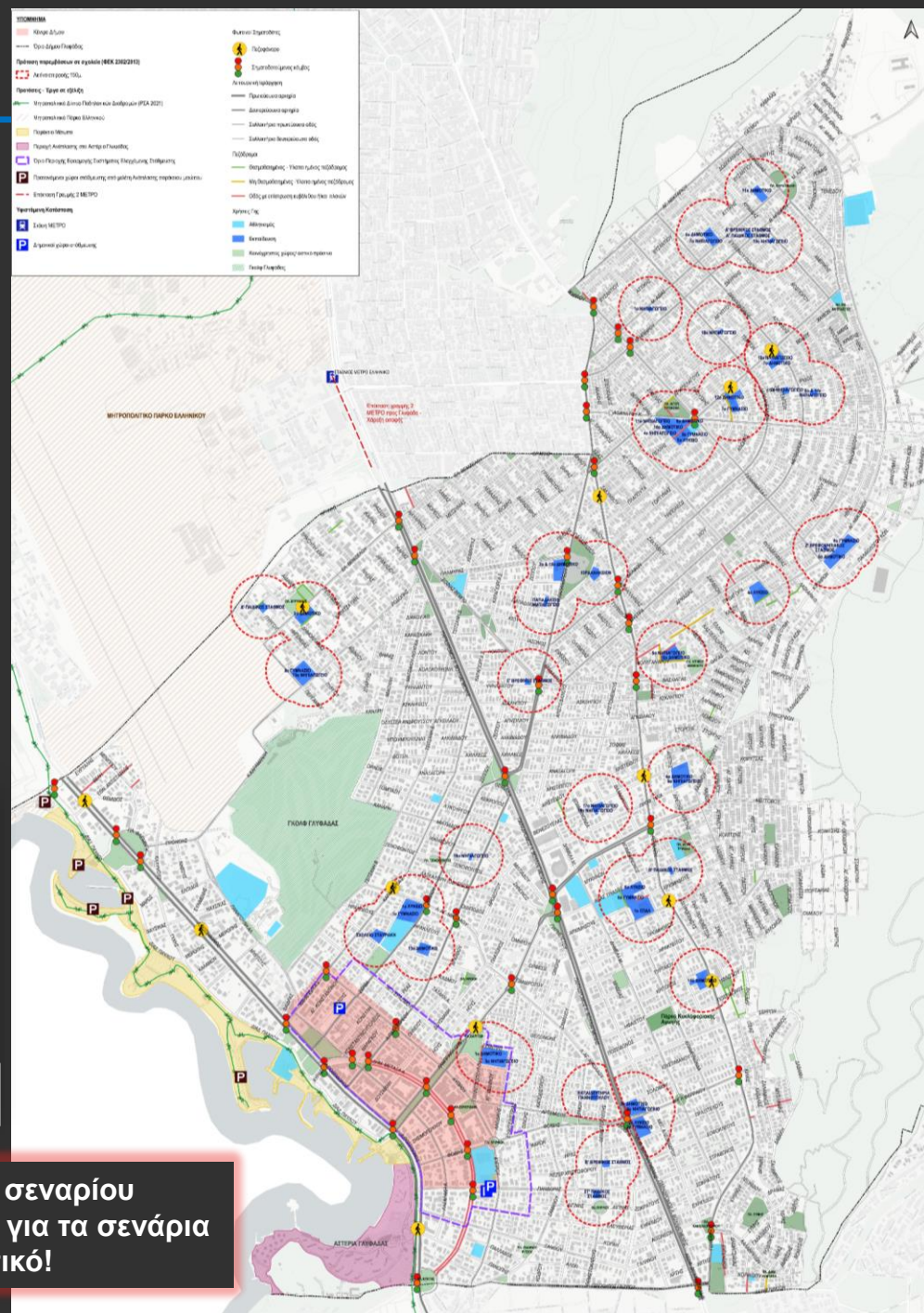


Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας:  
Μέτρα προώθησης έξυπνων  
μετακινήσεων

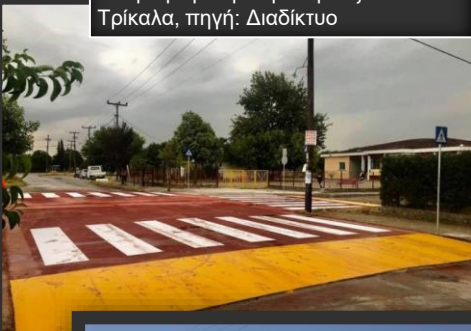
# Σενάριο Τάσεων (βασικό)

Δεν θα γίνουν παρεμβάσεις σε υποδομές και ρυθμίσεις του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών, με εξαίρεση των όσων βρίσκονται σε εξέλιξη και το πως θα λειτουργεί η περιοχή μελέτης κατά το έτος στόχο 2024.

**Σειρά παρεμβάσεων στις περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων – Μέτρα προστασίας σε περιοχή 150μ. Περιμετρικά αυτών.**



Υπερυψωμένη διάβαση πεζών στα Τρίκαλα, πηγή: Διαδίκτυο



Σήμανση σχολείου στην Αίγινα, πηγή: Διαδίκτυο



Κάγκελα μπροστά από σχολείο στη Γλυφάδα, πηγή: Αρχείο αναδόχου



Πεζόδρομος με επιστροφή κυβόλιθου μπροστά από σχολείο στη Γλυφάδα, πηγή: Αρχείο αναδόχου

**Οι παρεμβάσεις του σεναρίου Τάσεων ισχύουν και για τα σενάρια Ήπιο και Ριζοσπαστικό!**



**Προτάσεις Ήπιου Σεναρίου και  
Ριζοσπαστικού Σεναρίου –  
Κοινά σημεία ανά Θεματικές Ενότητες**

# Ανάδειξη και Προστασία των Κέντρων του Δήμου

## Πολεοδομικό Κέντρο Κάτω Γλυφάδας

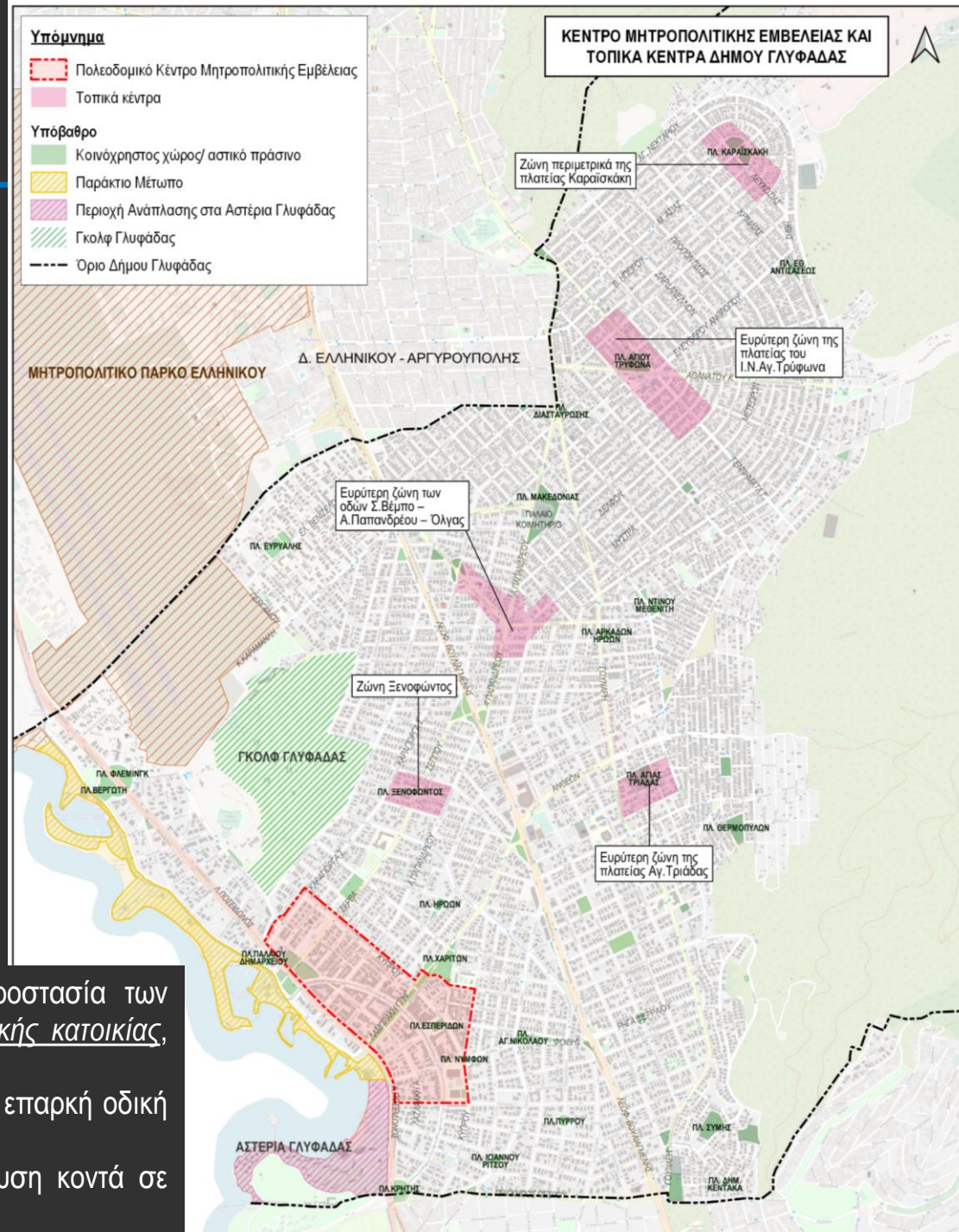
Τα μέτρα/δράσεις που προτείνονται προς προστασία του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας, με έμφαση σε χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών, αναψυχής και τουρισμού, δίνουν προτεραιότητα στις ήπιες μετακινήσεις, όπως:

- 1) Διατήρηση του εκτεταμένου δικτύου κίνησης πεζών και συνύπαρξη του δικτύου αυτού με τους ελεύθερους χώρους ή χώρους πρασίνου.
- 2) Σύνδεση του κέντρου με το παράκτιο μέτωπο.
- 3) Αποθάρρυνση του μεγάλου όγκου της κυκλοφορίας που διέρχεται μέσω της οδού Αγγ.Μεταξά.
- 4) Προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, με δεδομένο την υφιστάμενη σύνδεση της περιοχής από το Τραμ.

## Τοπικά Κέντρα (εξυπηρέτησης)

Οι παρεμβάσεις/δράσεις, που προτείνονται προς προστασία των τοπικών κέντρων, με έμφαση κυρίως σε χρήσεις γενικής κατοικίας, αφορούν κυρίως σε:

- 1) Ρυθμιστικά μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας με επαρκή οδική σήμανση.
- 2) Οργάνωση/εξυπηρέτηση της ζήτησης για στάθμευση κοντά σε καταστήματα και υπηρεσίες.





# Δημόσια Συγκοινωνία

## A) Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις:

Προτείνεται σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ, η αύξηση της συχνότητας και πύκνωσης των δρομολογίων στις λεωφορειακές γραμμές.

Προτείνεται η αναδιοργάνωση των γραμμών της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου με διακριτές διαδρομές μικρότερες και ως εκ τούτου υψηλότερες συχνότητες δρομολογίων, με στόχο πάντα την κάλυψη της εξυπηρέτησης στο σταθμό ΜΕΤΡΟ Ελληνικό.



## B) Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο:

1. Βελτίωση/αναβάθμιση των υποδομών των στάσεων του ΟΑΣΑ στην περιοχή μελέτης. Η πρόταση περιλαμβάνει: στάσεις, στέγαστρα, καθιστικό εξοπλισμό, φωτισμό στον περιβάλλοντα χώρο των στάσεων, πληροφόρηση, κ.α. Ενίσχυση των υποδομών κίνησης και προσβασιμότητας των πεζών περί τις στάσεις με αντίστοιχη πρόνοια στην εξυπηρέτηση των ΑμεΑ/ΑΜΚ.
2. Τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του ΟΑΣΑ και της δημοτικής συγκοινωνίας, που δεν έχουν έως και σήμερα τοποθετηθεί.
3. Πρόταση χωροθέτησης INFOKIOSKS σε επιλεγμένα, κατάλληλα σημεία εντός του Δήμου (και ειδικότερα στην τουριστική ζώνη της Κάτω Γλυφάδας), όπου ο δημότης-επιβάτης ή ο επισκέπτης-επιβάτης μπορεί να λαμβάνει διάφορες πληροφορίες (μεταξύ άλλων) και σχετικές με τη δημόσια συγκοινωνία (λεωφορεία, τραμ, ΜΕΤΡΟ όμορου Δήμου).





# Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

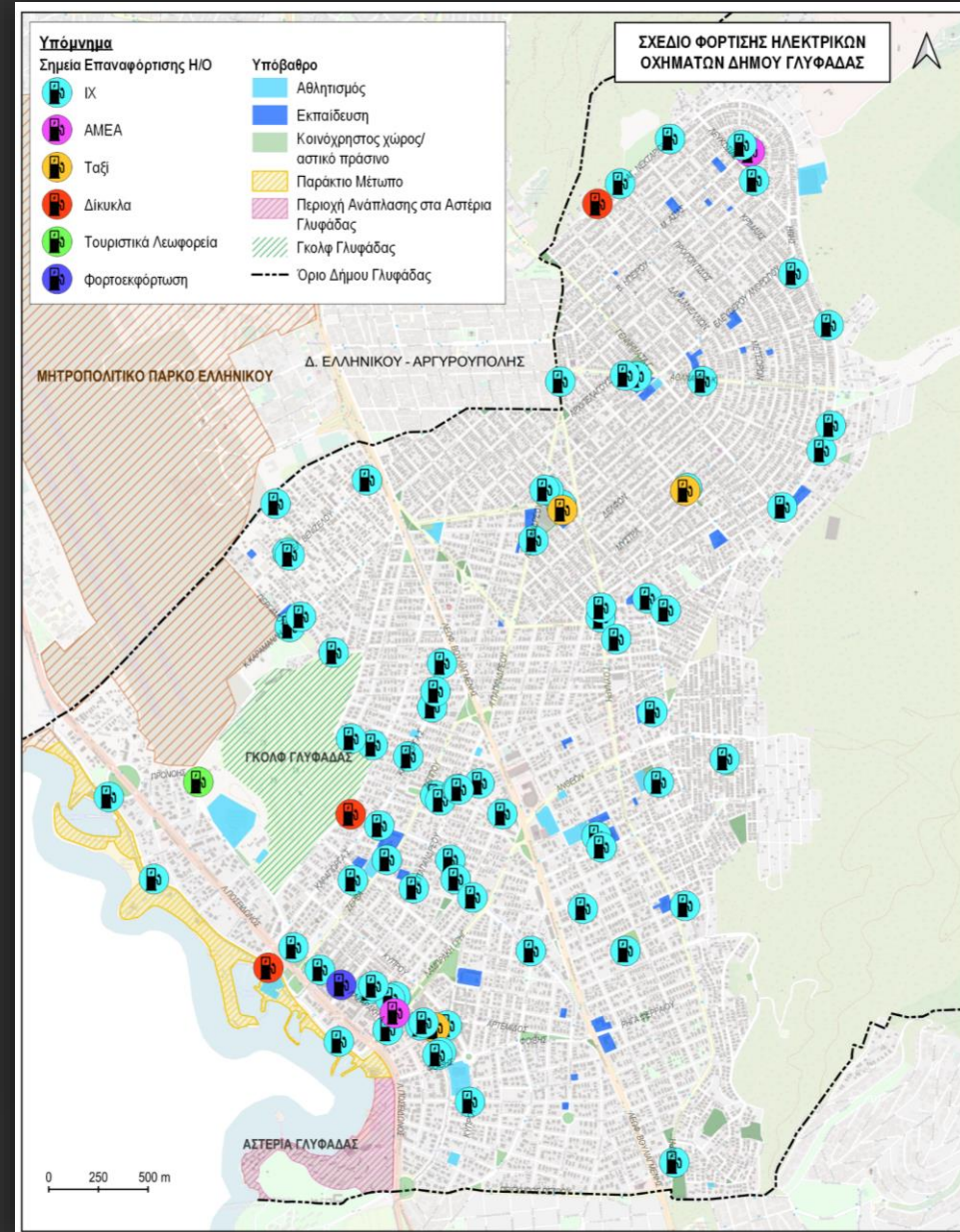
- Υιοθέτηση της σχετικής μελέτης Σ.Φ.Η.Ο. για το Δήμο Γλυφάδας, που αφορά σε **85** σημεία επαναφόρτισης.



- Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου οχημάτων, με την σταδιακή αντικατάσταση σημαντικού μέρους (αν όχι εξολοκλήρου) με οχήματα χαμηλών ρύπων. Στην πρόταση θα περιλαμβάνεται και η αγορά/κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων οχημάτων αναφορικά με την δημοτική συγκοινωνία του Δήμου.



- Σε βάθος 10ετίας: πρόταση για εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικών οχημάτων κοινής χρήσης (car sharing), μικρού μεγέθους (1-2 θέσεων).





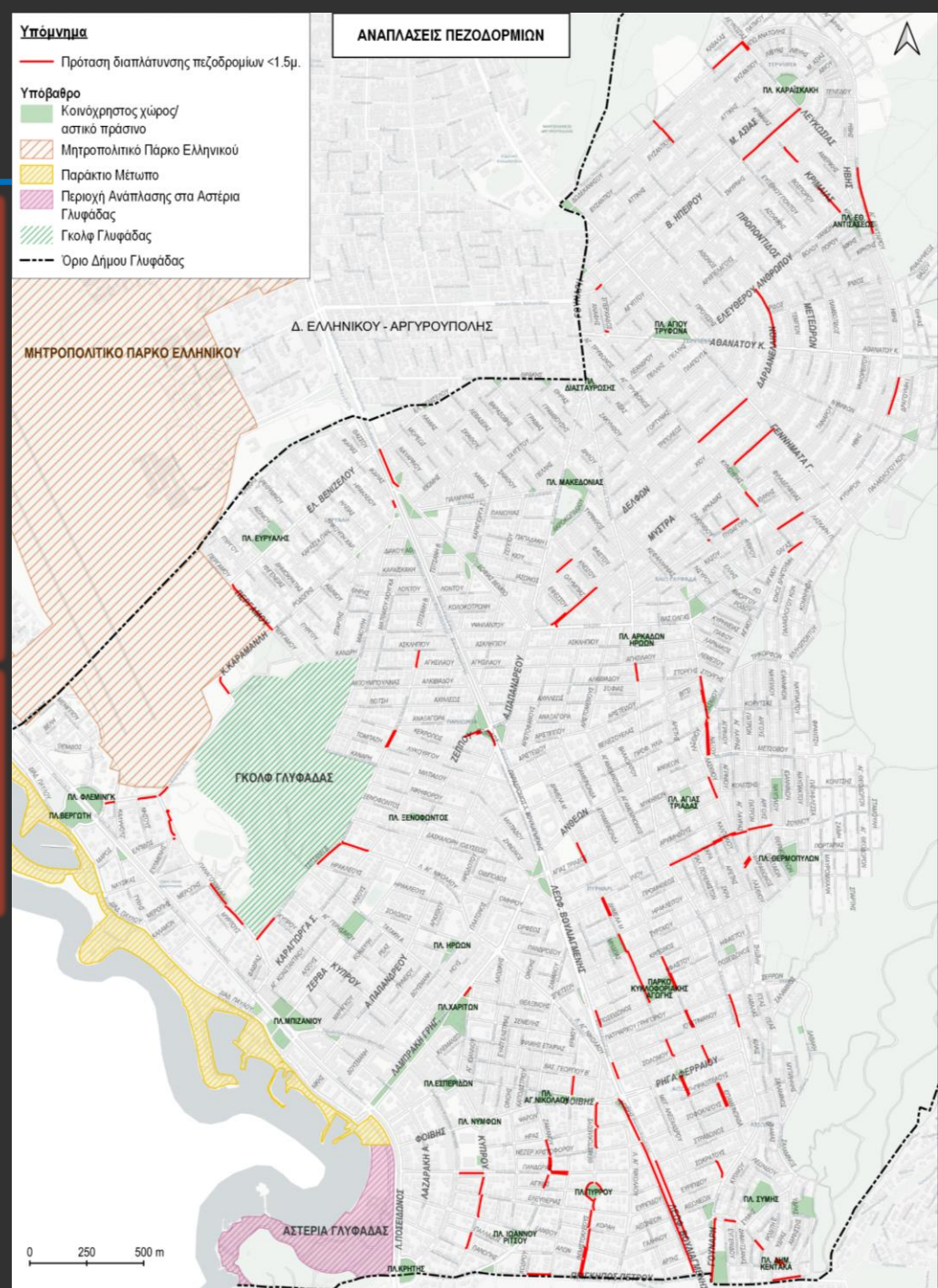
# Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων

## Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις

- Πρόταση διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων **<1,5μ.**, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία που αφορά καταρχήν στο κύριο οδικό δίκτυο και κατ'επέκταση σε τοπικές οδούς.
- Εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών (ΑμεΑ/ΑΜΚ, ηλικιωμένοι, παιδιά, κ.α.) κατά μήκος τους, καθώς και στη εξασφάλιση της πρόσβασής τους σε πεζοδρόμια, που περιλαμβάνουν στάσεις της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας.

## Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών

- Πρόταση για κάλυψη των υποδομών πεζοδρομίων όπως ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων του κύριου οδικού δικτύου









# Πεζή Μετακίνηση - Ήπια Κυκλοφορία

Δημιουργία **περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας** :

- Πρόταση θεσμοθέτησης οδών ή/και τμημάτων οδών όπου, κατά την υφιστάμενη κατάσταση, καταγράφηκε επίστρωση με κυβόλιθο ή/και πλάκες.



Οδός με επίστρωση κυβόλιθου έμπροσθεν 5<sup>ου</sup> Μητριάγγειου Γλυφάδας

- Υιοθετείται η πρόταση του ΓΠΣ περί δημιουργίας Ζώνης Ήπιας Κυκλοφορίας στο Μητροπολιτικής σημασίας κέντρο του Δήμου.



Παράδειγμα οδού ήπιας κυκλοφορίας.



- ✓ Οδοστρώμα και πεζοδρόμιο είναι συνεπίπεδα.
- ✓ Εφαρμόζονται μεταβολές στο πλάτος οδοστρώματος ή/και στον άξονα κίνησης.
- ✓ Δημιουργούνται στενώσεις ανά τμήματα καθώς και εκτεταμένες πλακοστρώσεις ή/και φυτεύσεις σε επιλεγμένες θέσεις του δικτύου.
- ✓ Η στάθμευση απαγορεύεται, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης ή/και μέσω ειδικών διαμορφώσεων.

# Οργάνωση Στάθμευσης



Χωροθέτηση της στάθμευσης των δικύκλων (παρά την οδό και εκτός οδού), ειδικά στις ζώνες πλησίον κεντρικών λειτουργιών των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας.



Χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης/τροφοδοσίας, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του πολεοδομικού κέντρου της Κάτω Γλυφάδας. Διερεύνηση παρόμοιων αναγκών στις κεντρικές εμπορικές ζώνες των οδών Γούναρη και Γ.Γεννηματά στη Άνω Γλυφάδα. Επιπλέον, προτείνεται η υιοθέτηση και εφαρμογή ειδικών μέτρων όπως είναι ωράρια τροφοδοσίας- χρονικοί περιορισμοί.



Χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις καθώς και τις ήδη υπάρχουσες χωροθετημένες θέσεις ΑμεΑ).

Τοποθέτηση κολωνακίων τύπου «Π» κατά μήκος των πεζοδρομίων σε διάφορα σημεία/ζώνες του Δήμου που συγκεντρώνονται πλήθος εμπορικών και συναφών δραστηριοτήτων.





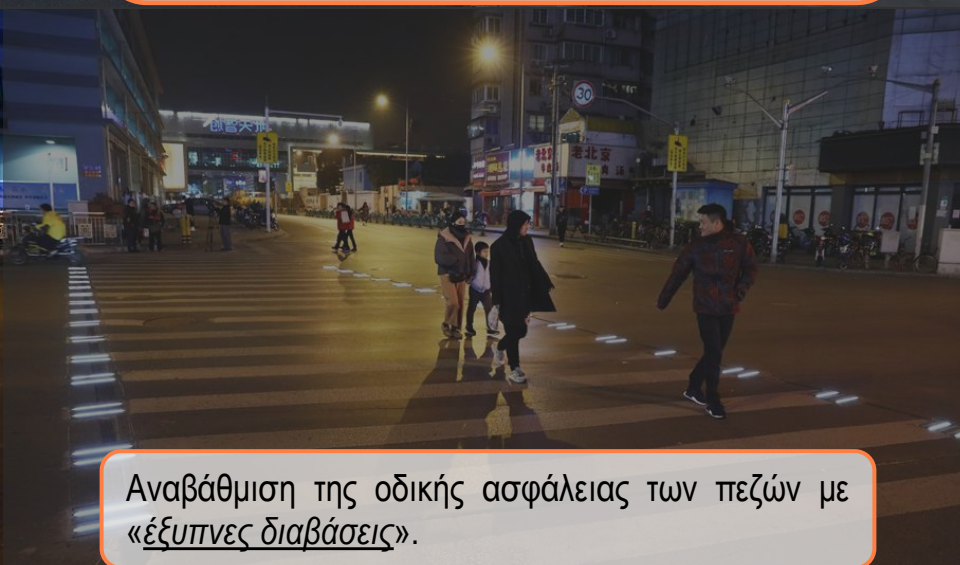
# Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων



Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ) με ενδείξεις μεταβλητών μηνυμάτων (VMS). Τα συστήματα αυτά θα αφορούν αρχικά τους υφιστάμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού, ενώ σε ορίζοντα 10ετών προτείνεται να εφαρμοστούν στους χώρους στάθμευσης του παράκτιου μετώπου.



Τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).



Αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας των πεζών με «έξυπνες διαβάσεις».



Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων σε διαβάσεις πεζών με φωτεινούς σηματοδότες για την προσβασιμότητα/ διέλευση ευάλωτων ομάδων.



# Οργάνωση Στάθμευσης

➤ Προσδιορισμός διαδρομών πρόσβασης και ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης μέσω σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης στις εισόδους του Δήμου κυρίως μέσω της Λ.Ποσειδώνος για αξιοποίηση των υπάρχοντων δημοτικών χώρων στάθμευσης εντός Κέντρου Μητροπολιτικής εμβέλειας.

1. Άλσους
2. Πανδώρας - αφορά σε δυο χώρους στάθμευσης
3. Χώροι στάθμευσης παράκτιου μετώπου (σύμφωνα και με τη σχετική μελέτη του Δήμου).

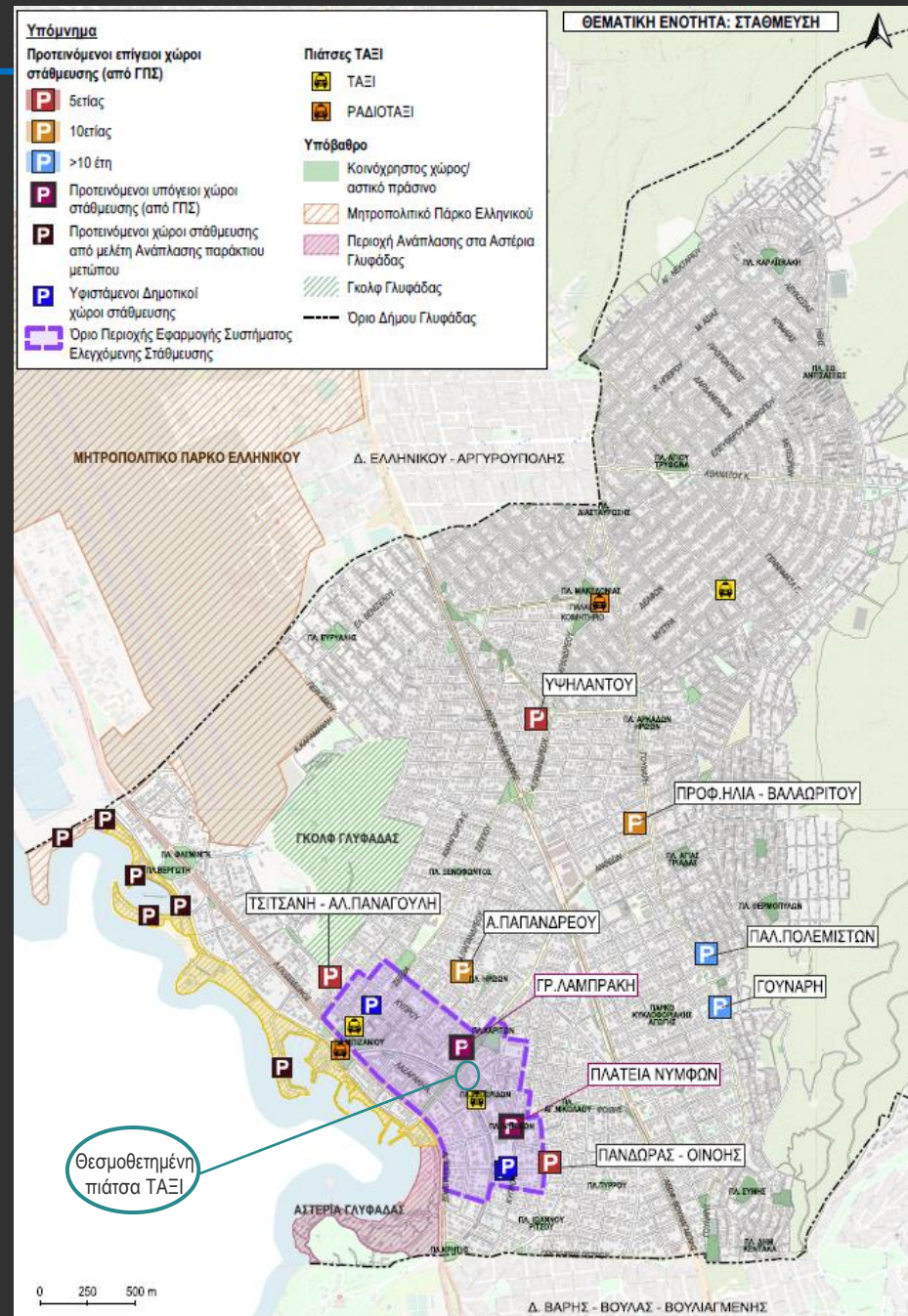
➤ Κατασκευή **νέων χώρων στάθμευσης** πλησίον του Κέντρου Μητροπολιτικής εμβέλειας και στην Άνω Γλυφάδα, σύμφωνα με το ΓΠΣ, τα οποία συνιστάται να διαμορφώνονται σταδιακά σε ορίζοντες 5, 10 και >10έτη.

Διερεύνηση δημιουργίας ή/και αξιοποίησης περιφερειακών χώρων στάθμευσης σε σύστημα Park and Ride, με δεδομένο και την επέκταση της γραμμής 2 του METRO στη Γλυφάδα.

➤ Καθορισμός **περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης**, στις περιοχές:

1. Υφιστάμενος δημοτικός χώρος στάθμευσης έναντι Δημαρχείου Γλυφάδας και παρακείμενες οδοί Άλσους & Ζέρβα, σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 4150/2020.
2. Περιοχή που περικλείει το κέντρο του Δήμου.

➤ Θεσμοθέτηση ειδικών χώρων στάθμευσης **ΤΑΞΙ** (πιάτσες) εντός του Δήμου (ορίζοντας 5ετίας) και διερεύνηση για δημιουργία νέων θέσεων ανάλογα με τη ζήτηση αλλά και με το υπο εξέλιξη έργο των σταθμό METRO στο Δήμο (ορίζοντας 10ετίας).

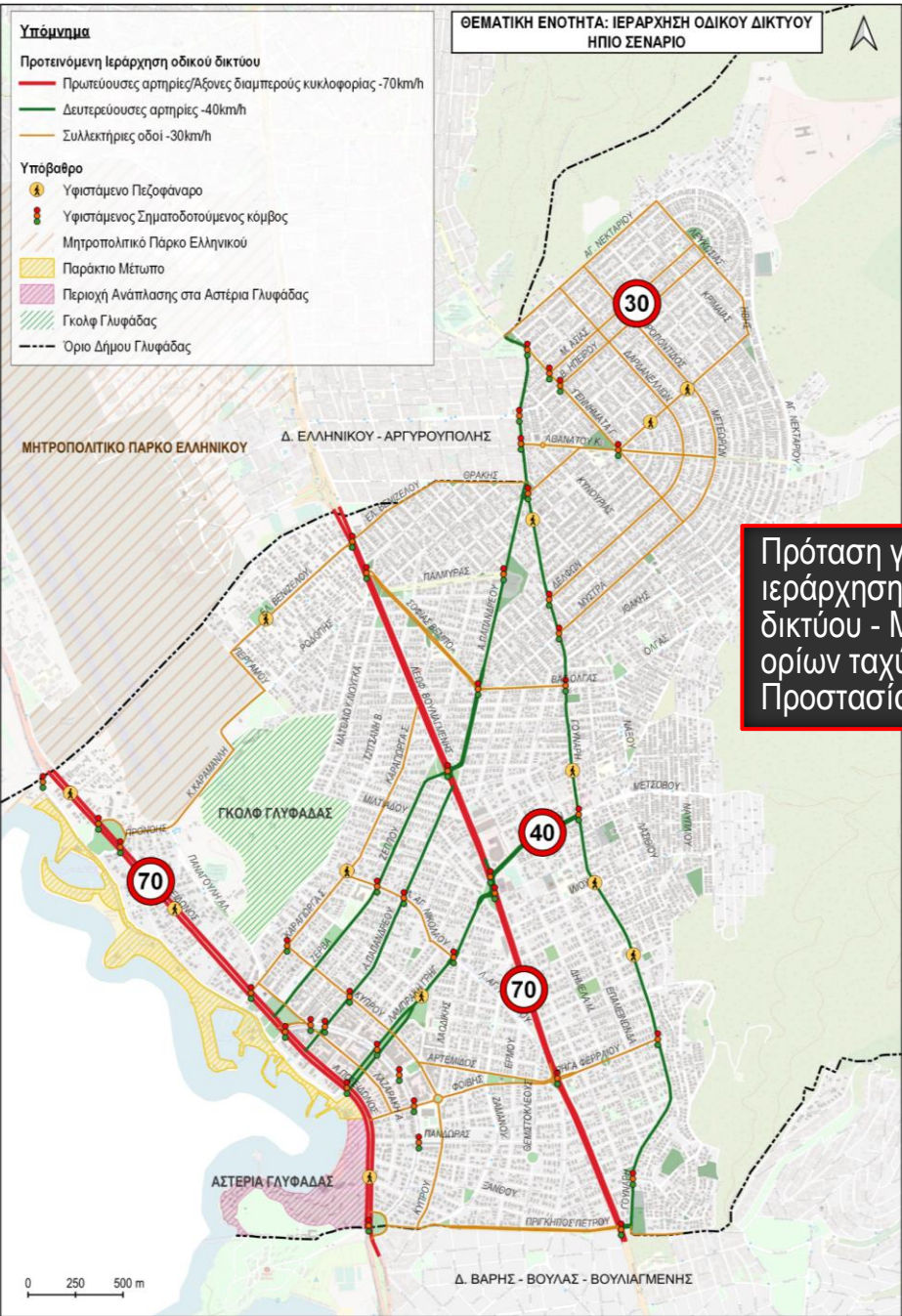




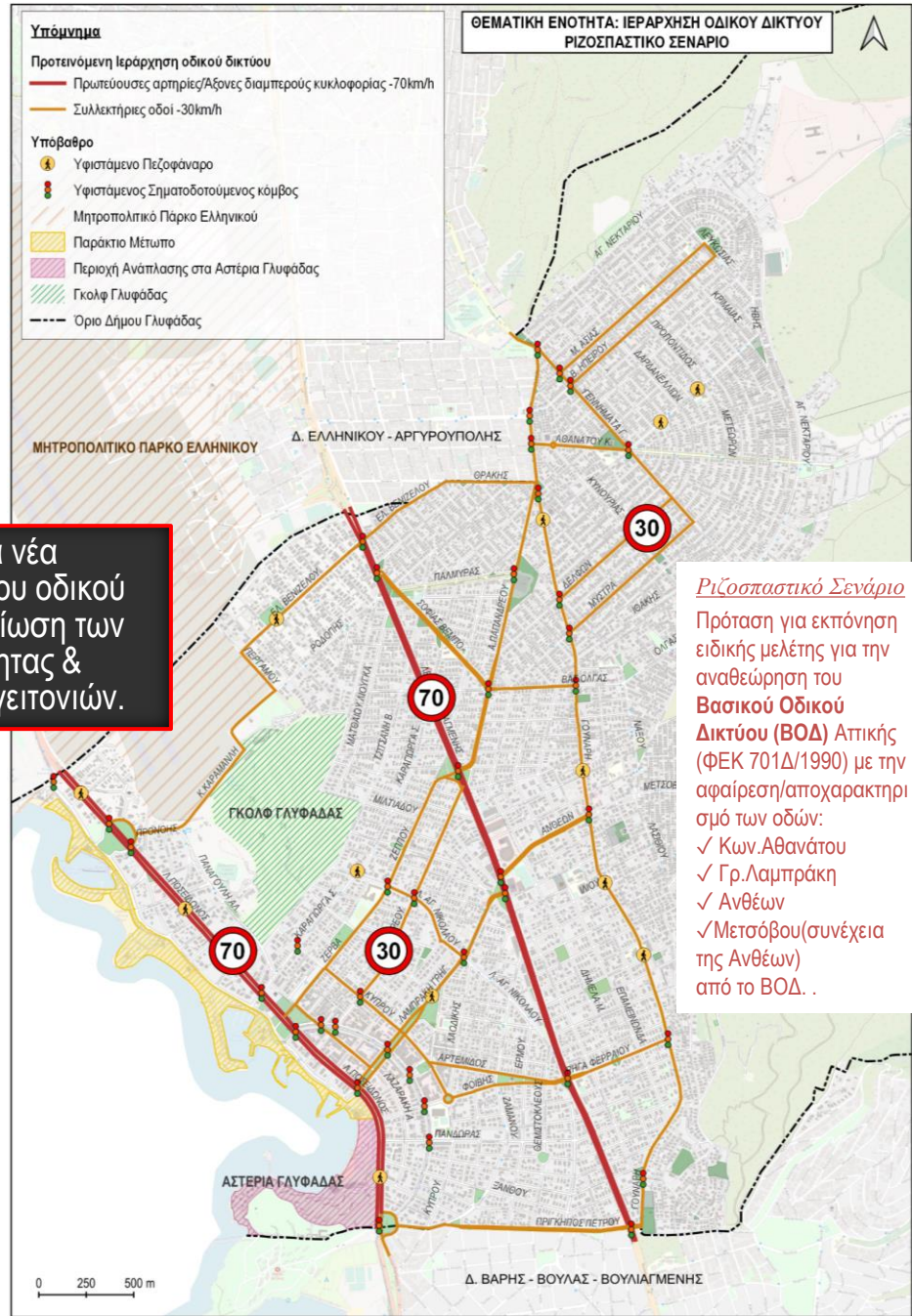
Προτάσεις Ήπιου Σεναρίου και  
Ριζοσπαστικού Σεναρίου –

Διαφοροποιήσεις ανά  
Θεματικές Ενότητες

# ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



**Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών.**



*Ριζοσπαστικό Σενάριο*

Πρόταση για εκπόνηση ειδικής μελέτης για την αναθεώρηση του Βασικού Οδικού Δικτύου (ΒΟΔ) Αττικής (ΦΕΚ 701Δ/1990) με την αφαίρεση/αποχαρακτηρισμό των οδών:

- ✓ Κων.Αθανάτου
- ✓ Γρ.Λαμπράκη
- ✓ Ανθέων
- ✓ Μετσόβου(συνέχεια της Ανθέων) από το ΒΟΔ. .



# Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις

Προτείνονται επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου, με στόχο:

- ✓ Την αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην περιοχή του κόμβου και τον έλεγχο των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων.
- ✓ Τον ανασχεδιασμό του δημόσιου χώρου, μέσα από τον γεωμετρικό εξορθολογισμό των επιτρεπόμενων κινήσεων/ρευμάτων.
- ✓ Τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, μειώνοντας τις καθυστερήσεις και κατ'έκταση τις εκπομπές ρυπών.
- ✓ Την ασφαλή κίνηση του συνόλου των χρηστών του οδικού δικτύου (ήτοι οχημάτων, ποδηλάτων και πεζών).
- ✓ Την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής παρέμβασης.

Προτείνονται **21** παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις ή/και οδικά τμήματα στο **ΗΠΙΟ** και **31** στο **ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ**.



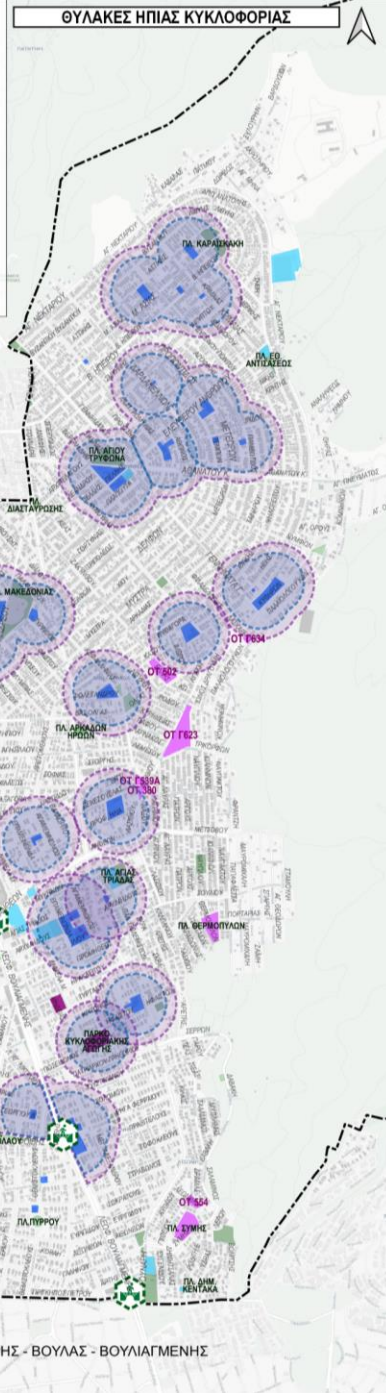






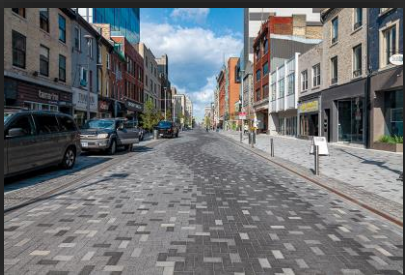
# Πεζή Μετακίνηση – Ήπια Κυκλοφορία

Υπόμνημα	Χρήσεις Γης
Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας 150μ - Ήπιο Σενάριο	Προτεινόμενες Αναπλάσεις Κοινόχρηστων Χώρων
Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας 200μ - Ριζοσπαστικό Σενάριο	Αθλητισμός
Πρόταση συνολικής πεζοδρόμησης περιοχής	Εκπαίδευση
Προτεινόμενη Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας (από ΓΠΣ)	Κοινόχρηστος χώρος/ αστικό πράσινο
Προτεινόμενος πεζόδρομος (από ΓΠΣ)	Υπό εξέλιξη αναπλάσεις
Προτεινόμενες πεζογέφυρες Λ.Βουλαγμένης	Υπόβαθρο
Προτεινόμενες πεζογέφυρες Λ.Ποσειδώνος (από ΓΠΣ)	Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού
Υπέργειος χώρος περπατάου (esplanade) (από ΓΠΣ)	Παρακτίο Μέγιστο
	Περιοχή Αναπλάσις στα Αστέρια Γλυφάδας
	Γκολφ Γλυφάδας
	Οριο Δήμου Γλυφάδας



από σημεία ενδιαφέροντος με προτεραιότητα τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις ή/και κοινόχρηστους χώρους της περιοχής μελέτης.

- ✓ Πρόταση δημιουργίας εκτεταμένων θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Περιλαμβάνονται σε πρώτη φάση, οι βασικότερες τοπικές οδοί, που βρίσκονται σε ακτίνα:
  - ✓ ~150μ. στο **ΉΠΙΟ** και
  - ✓ ~200μ. στο **ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ**



Παραδείγματα οδών ήπιας κυκλοφορίας.



# Πεζή Μετακίνηση

## Δημιουργία νέας ζώνης πρασίνου – Συνολική αστική αναζωογόνηση γειτονιάς

Με στόχο την Ανακατανομή του δημόσιου χώρου προτείνονται:

### ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

*Ορίζοντας 10ετίας*

Δημιουργία **ενός** διαμήκους πάρκου:

1. Δημιουργία διαμήκους πάρκου στην οδό **Παλμύρας**, με «κλείσιμο» μίας κατεύθυνσης. Η οδός παραμένει αμφίδρομη.

### ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

*Ορίζοντας 5ετίας*

Δημιουργία **δου** διαμήκων πάρκων:

1. Δημιουργία διαμήκους πάρκου στην οδό **Παλμύρας**, με «κλείσιμο» μίας κατεύθυνσης. Η οδός παραμένει αμφίδρομη.
2. Δημιουργία διαμήκους πάρκου στην οδό **Σ.Βέμπο**, με «κλείσιμο» μίας κατεύθυνσης. Η οδός παραμένει αμφίδρομη.

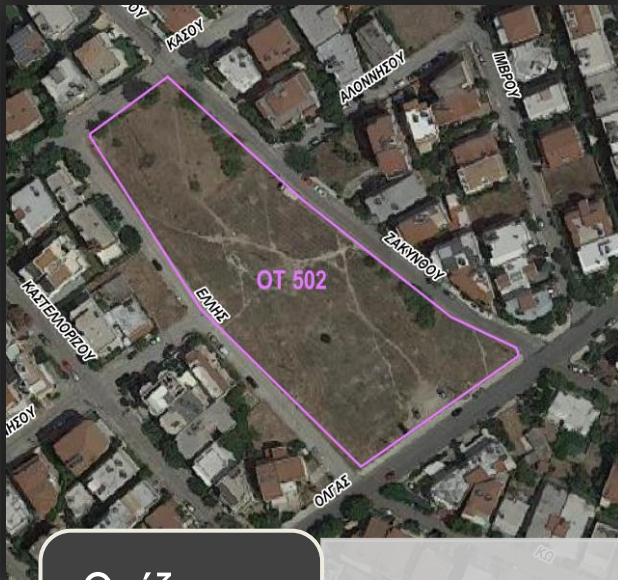
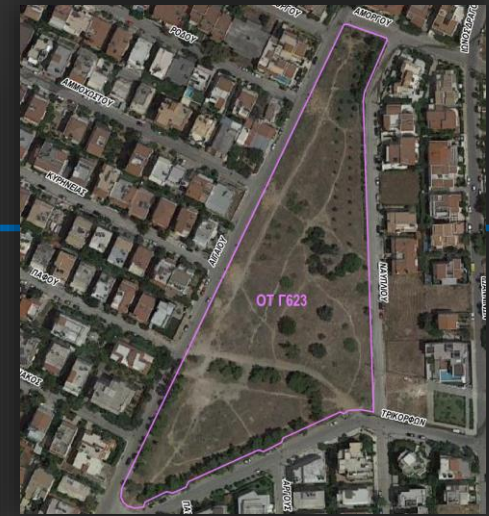




# Αναπλάσεις Κ.Χ. Δήμου – Έγιο Σενάριο

## Ορίζοντας 5ετίας

- Θέση 1: ΟΤ Γ634, περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη – Π.Λάσκαρη – Κ.Παλαιολόγου. Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε **πλατεία**.
- Θέση 2: ΟΤ Γ623, περικλείεται από τις οδούς Αιγαίου – Τρικόρφου – Δ.Καραβασίλη - Αμοργού. Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε **πολιτιστικό κέντρο**.



- Θέση 1: ΟΤ 502, περικλείεται από τις οδούς Βας. Όλγας – Ζακύνθου – Κάσου - Έλλης.

## Ορίζοντας 10ετίας

## Ορίζοντας >10

- Θέση 1: ΟΤ 536, Ανάπλαση πλατείας Σύμης.

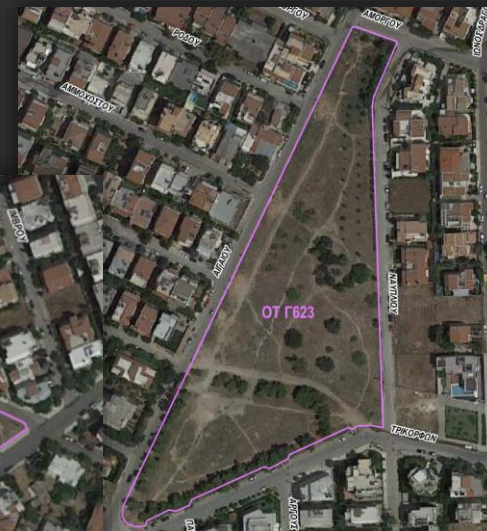




# Αναπλάσεις Κ.Χ. Δήμου – Ριζοσπαστικό Σενάριο

## Ορίζοντας 5ετίας

- Θέση 1: ΟΤ 502, περικλείεται από τις οδούς Βας. Όλγας – Ζακύνθου – Κάσου – Έλλης.
- Θέση 2: ΟΤ Γ634, περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη – Π.Λάσκαρη – Κ.Παλαιολόγου. Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε πλατεία.
- Θέση 3: ΟΤ Γ623, περικλείεται από τις οδούς Αιγαίου – Τρικόρφου – Δ.Καραβασίλη – Αμοργού. Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε πολιτιστικό κέντρο.



- Θέσεις 4 & 5: ΟΤ Γ379A & 380 αντίστοιχα. Περικλείονται από τις οδούς Νάξου – Λασιθίου – Βενεζουέλας. Σύμφωνα με το Ρ.Σ., οι χώροι αφορούν σε χώρους πρασίνου.
- Θέση 6: ΟΤ 318, περικλείεται από τις οδούς Γιαμπουδάκη – Θερμοπυλών – Ναυτάκτου.

## Ορίζοντας 10ετίας

## Ορίζοντας >10

- Θέση 7: ΟΤ 554, περικλείεται από τις οδούς Λεωνιδίου – Τροπαιών - Δράμας.
- Θέση 8: ΟΤ 536, Ανάπλαση πλατείας Σύμης.





# Πεζή Μετακίνηση Πεζογέφυρες

## ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

5ετία

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΠΣ

- 1.Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Βεργωτή/Πλ.Φλέμινγκ,
- 2.Λ.Ποσειδώνος – Γρ.Λαμπράκη και
- 3.Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Ι.Ν.Αγ.Κωνσταντίνου (υπέργειος χώρος πρασίνου –esplanade)

10ετία

- 4.Λ.Βουλιαγμένης – Ρ.Φεραίου
- 5.Λ.Βουλιαγμένης – Γρ.Λαμπράκη/Ανθέων

>10 έτη

- 6.Λ.Βουλιαγμένης – Σ.Βέμπο
- 7.Λ.Βουλιαγμένης – Α.Παπανδρέου/Ζέππου
- 8.Λ.Βουλιαγμένης – Πριγκ.Πέτρου

## ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ

5ετία

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΠΣ

- 1.Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Βεργωτή/Πλ.Φλέμινγκ,
- 2.Λ.Ποσειδώνος – Γρ.Λαμπράκη και
- 3.Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Ι.Ν.Αγ.Κωνσταντίνου (υπέργειος χώρος πρασίνου –esplanade)
- 4.Λ.Βουλιαγμένης – Ρ.Φεραίου
- 5.Λ.Βουλιαγμένης – Γρ.Λαμπράκη/Ανθέων

10ετία

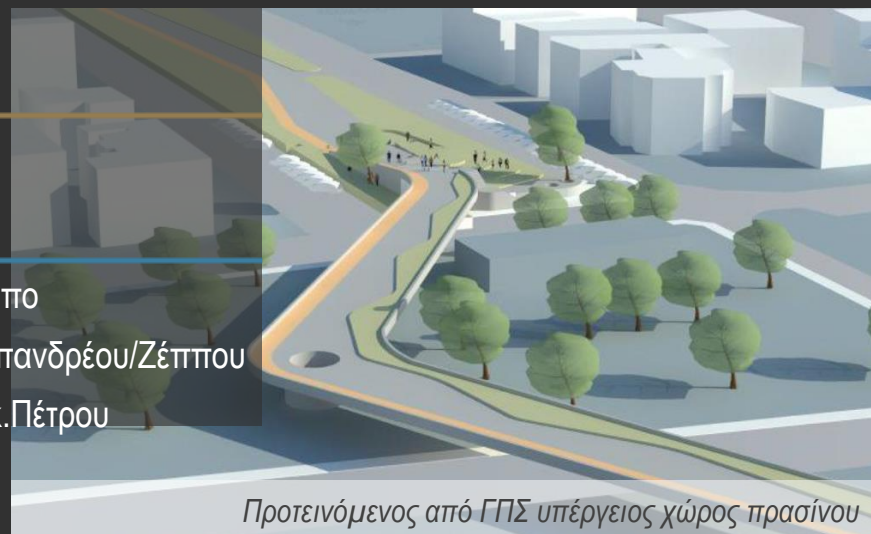
Ίδια με τη 5ετία.

>10 έτη

- 6.Λ.Βουλιαγμένης – Σ.Βέμπο
- 7.Λ.Βουλιαγμένης – Α.Παπανδρέου/Ζέππου
- 8.Λ.Βουλιαγμένης – Πριγκ.Πέτρου



Παράδειγμα πεζογέφυρας



Προτεινόμενος από ΓΠΣ υπέργειος χώρος πρασίνου





# ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

**Υπόμνημα**

- Προτεινόμενη δημιουργία διαμετρικού πάρκου στη μια κατεύθυνση
- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας -150μ
- Προτεινόμενη Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας (από ΓΠΣ)
- Πρόταση συνολικής πεζοδρόμησης περιοχής
- Προτεινόμενος πεζόδρομος (από ΓΠΣ)
- Προτεινόμενες πεζογέφυρες Α Βουλιαγμένης
- Προτεινόμενες πεζογέφυρες Α Ποσειδωνίου (από ΓΠΣ)
- Υπέργειος χώρος περπατάου (esplanade) (από ΓΠΣ)
- Προτεινόμενες Αναπλάσεις Κοινόχρηστων Χώρων

**Προτεινόμενη Ιεράρχηση οδικού δικτύου**

- Πρωτεύουσες αρτηρίες/Άξονες διαμετρούς κυκλοφορίας -70km/h
- Δευτερεύουσες αρτηρίες -40km/h
- Συλλεκτικές οδοί -30km/h

**Χρήσεις Γης**

- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Κοινόχρηστος χώρος/ αστικό πράσινο
- Υπό εξέλιξη αναπλάσεις
- Υγεία - Πρόνοια
- Υπηρεσίες - Διοίκηση

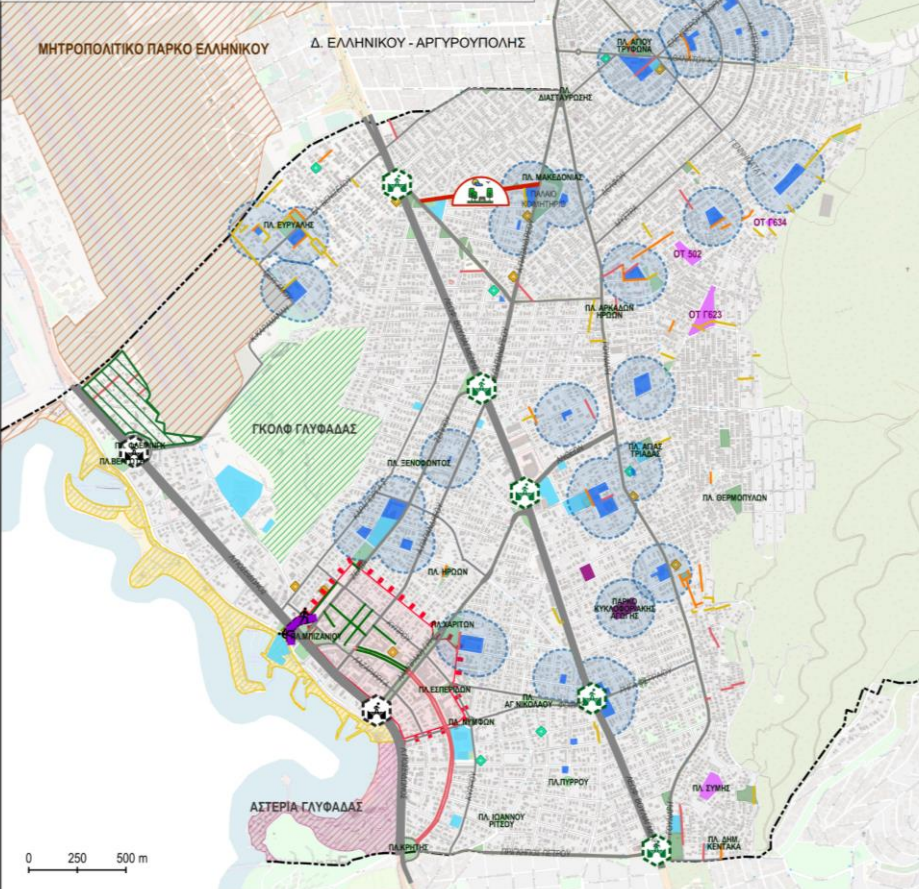
**Υπόβαθρο**

- Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού
- Παράκτιο Μέτωπο
- Περιοχή Αναπλάσεις στα Αστέρια Γλυφάδας
- Γκολφ Γλυφάδας
- Όριο Δήμου Γλυφάδας

**Υφιστάμενοι Πεζόδρομοι - Οδοί με επίσημη κυβόλοθου ή/και πλακών**

- Υλοποιημένοι πεζόδρομοι
- Θεσμοθετημένοι - Μη Υλοποιημένοι πεζόδρομοι
- Οδός με επίσημη κυβόλοθου ή/και πλακών

**ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ**



**Υπόμνημα**

- Προτεινόμενη δημιουργία διαμετρικού πάρκου στη μια κατεύθυνση
- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας -200μ
- Προτεινόμενη Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας (από ΓΠΣ)
- Προτεινόμενες Αναπλάσεις
- Πρόταση συνολικής πεζοδρόμησης περιοχής
- Προτεινόμενος πεζόδρομος (από ΓΠΣ)
- Προτεινόμενες πεζογέφυρες Α Βουλιαγμένης
- Προτεινόμενες πεζογέφυρες Α Ποσειδωνίου (από ΓΠΣ)
- Υπέργειος χώρος περπατάου (esplanade) (από ΓΠΣ)
- Προτεινόμενες Αναπλάσεις Κοινόχρηστων Χώρων

**Προτεινόμενη Ιεράρχηση οδικού δικτύου**

- Πρωτεύουσες αρτηρίες/Άξονες διαμετρούς κυκλοφορίας -70km/h
- Συλλεκτικές οδοί -30km/h

**Χρήσεις Γης**

- Αθλητισμός
- Εκπαίδευση
- Κοινόχρηστος χώρος/ αστικό πράσινο
- Υπό εξέλιξη αναπλάσεις
- Υγεία - Πρόνοια
- Υπηρεσίες - Διοίκηση

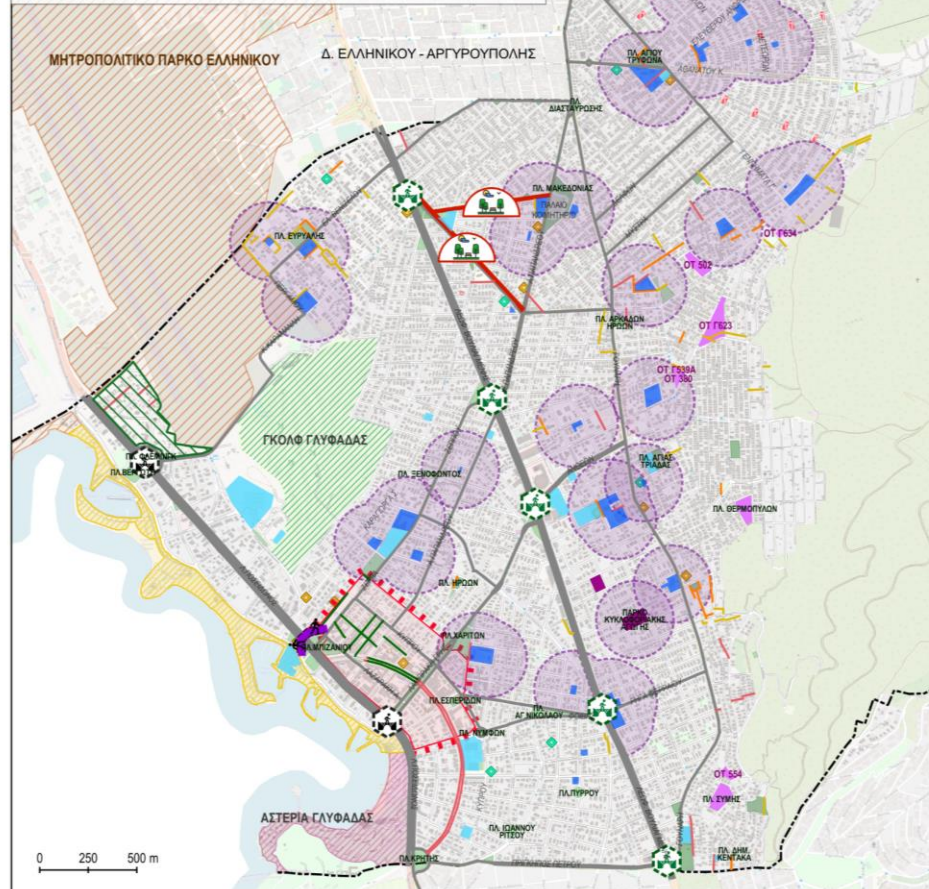
**Υπόβαθρο**

- Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού
- Παράκτιο Μέτωπο
- Περιοχή Αναπλάσεις στα Αστέρια Γλυφάδας
- Γκολφ Γλυφάδας
- Όριο Δήμου Γλυφάδας

**Υφιστάμενοι Πεζόδρομοι - Οδοί με επίσημη κυβόλοθου ή/και πλακών**

- Υλοποιημένοι πεζόδρομοι
- Θεσμοθετημένοι - Μη Υλοποιημένοι πεζόδρομοι

**ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ**





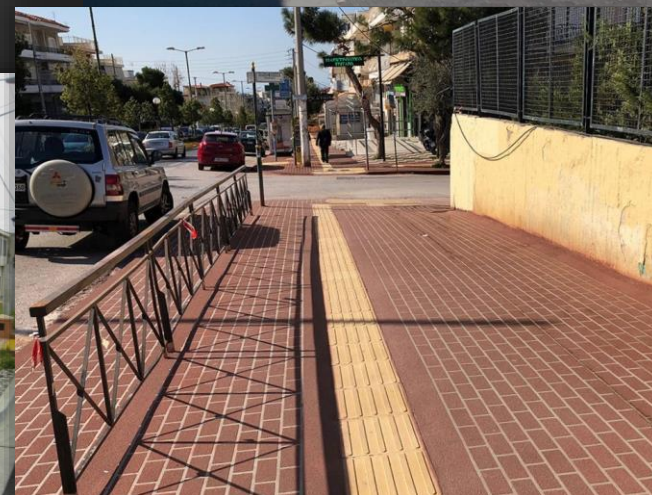
# Πεζή Μετακίνηση – Πράσινες Διαδρομές

- **Δημιουργία πράσινων διαδρομών:** Αφορούν σε διαδρομές κυρίως γραμμικές με διακριτά πλεονεκτήματα σε θέματα κινητικότητας, μεταφοράς (ήπιων μορφών μετακίνησης) και προσβασιμότητας σε συγκεκριμένες συναφείς χρήσεις.

## Χαρακτηριστικά των διαδρομών

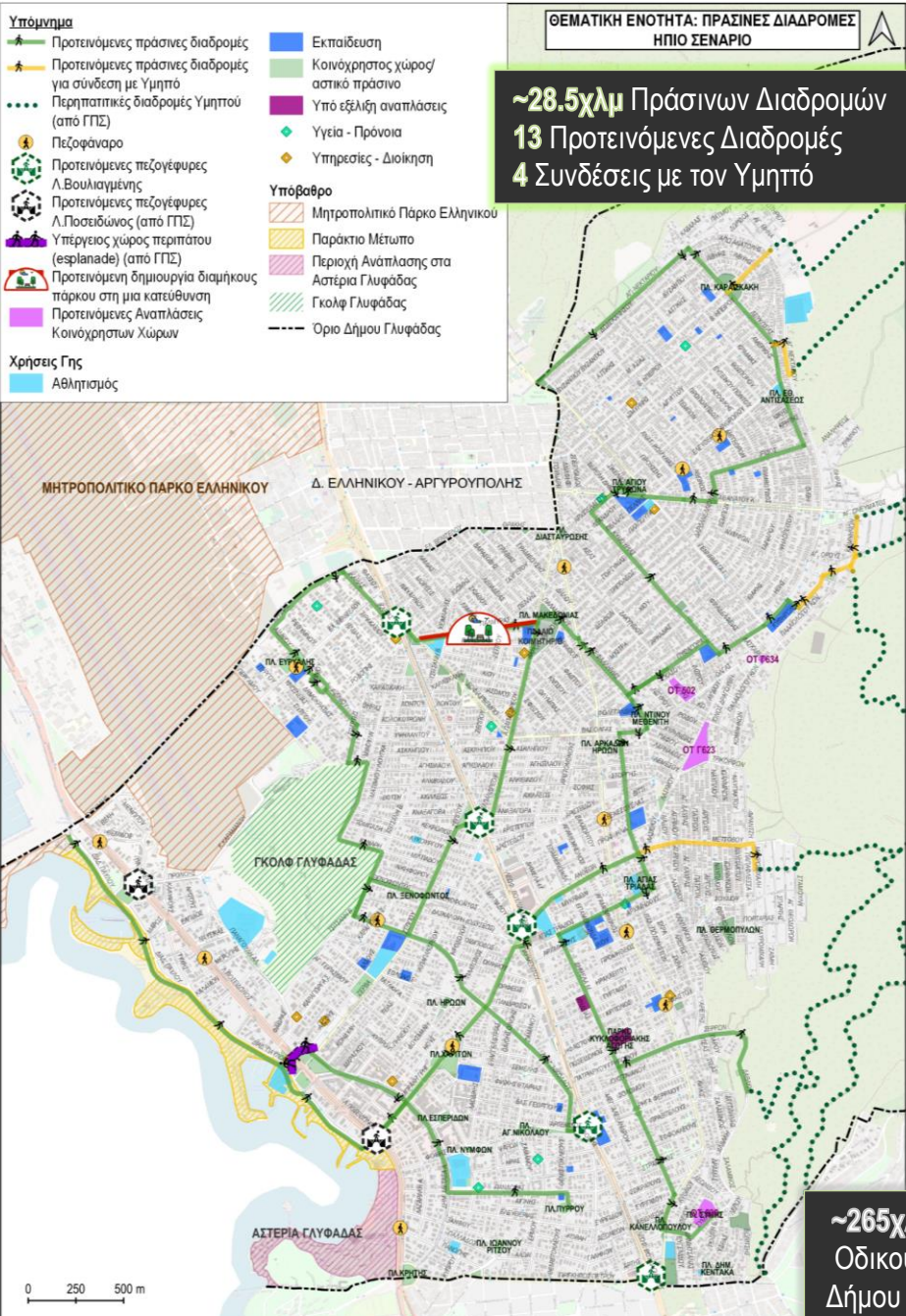
- ✓ Ελάχιστες κυκλοφοριακές πιέσεις.
- ✓ Όρια ταχυτήτων στα 20-30χλμ/ώρα.
- ✓ Ελκυστικότητα, με χρήση κατάλληλου αστικού εξοπλισμού.
- ✓ Διαβάσεις πεζών στο επίπεδο των πεζοδρομίων.
- ✓ Συνεχής φύτευση
- ✓ Συνδεσιμότητα με γειτονικούς, πράσινους, ανοικτούς, δημόσιους χώρους.

- Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό.
- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.
- Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών.

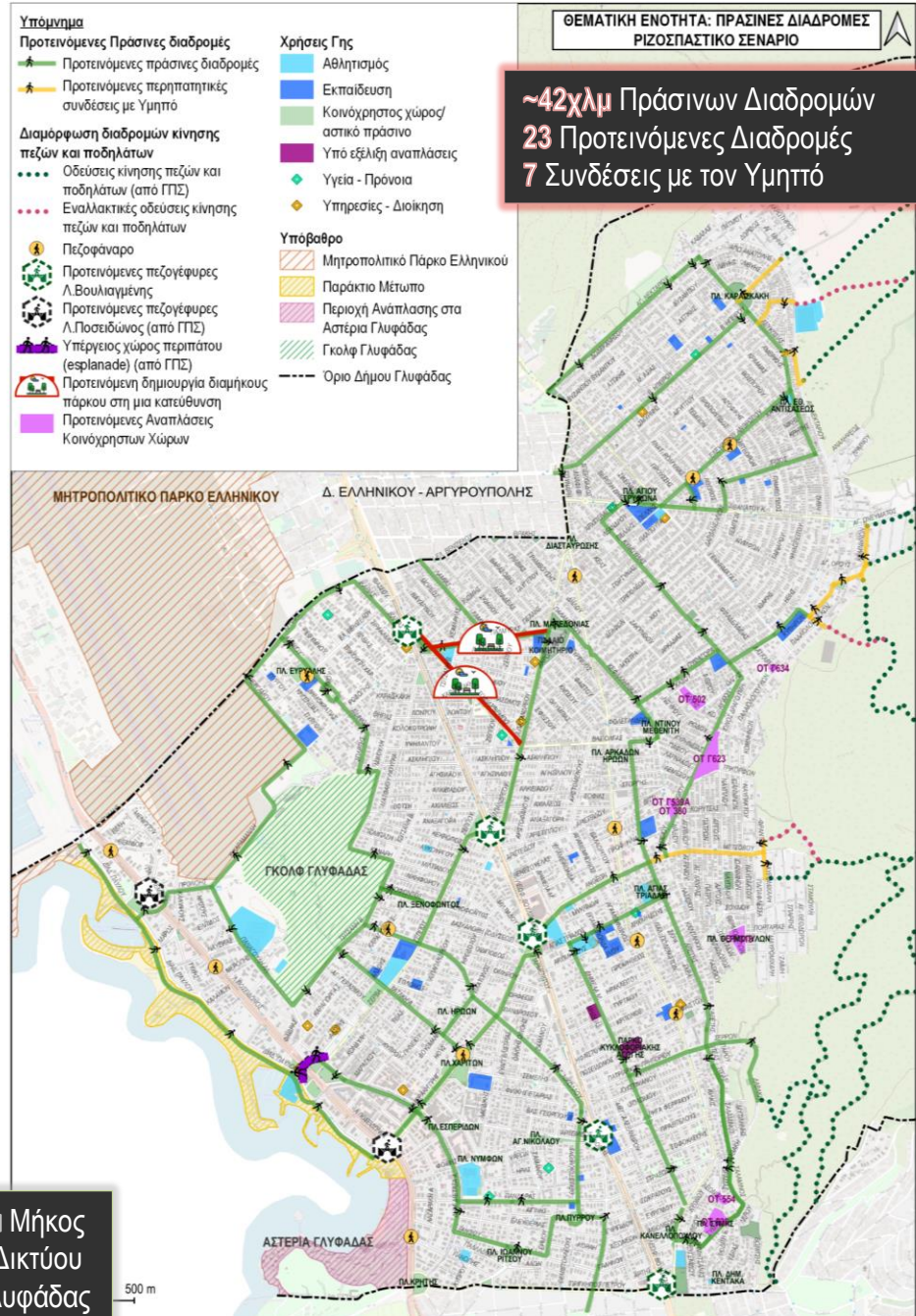




# ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ



**~265χλμ Μήκος Οδικού Δικτύου Δήμου Γλυφάδας**





# Ποδήλατο

➤ **Επέκταση/Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων:** Λαμβάνεται ήδη υπόψη η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου ποδηλατικών διαδρομών που αφορά στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου, σύμφωνα και με την σχετική μελέτη ανάπλασης.



➤ **Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων** σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου: Η πρόταση αφορά στην χωροθέτηση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες του Δήμου σε συνδυασμό με τις υπό υλοποίηση ποδηλατικές και πράσινες διαδρομές. Επέκταση στη 10ετία.

➤ **Πρόταση εγκατάστασης νέων σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)**

Περιοχή Βόρεια της Μαρίνας 4 – Αποκατάσταση και Διάμρφωση  
Πηγή: Μελέτη «Ωρίμανση Σχεδίου Γενικής Διάταξης Παραλίας Δήμου Γλυφάδας.



Παράδειγμα ποδηλατόδρομου.



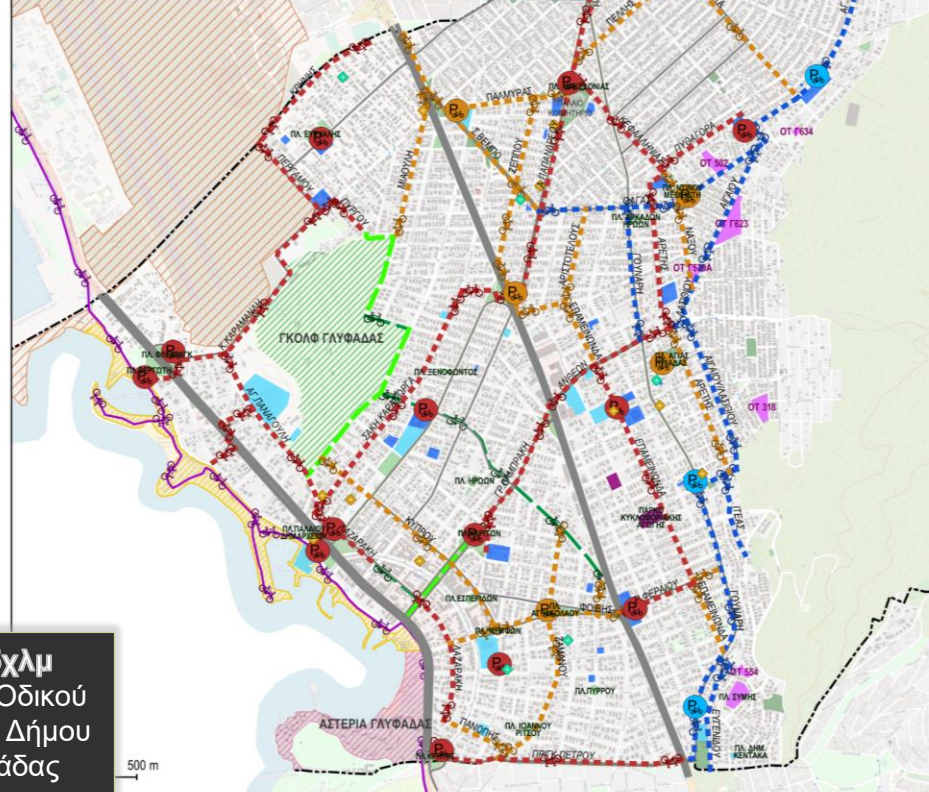
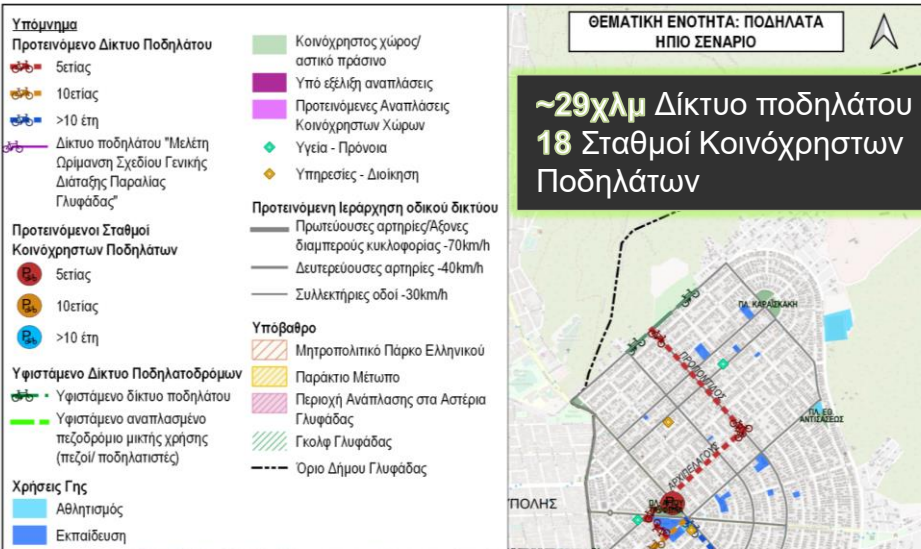
Παράδειγμα ποδηλατοστάσης.



Παράδειγμα ποδηλατοστάσης ηλεκτρικών ποδηλάτων.

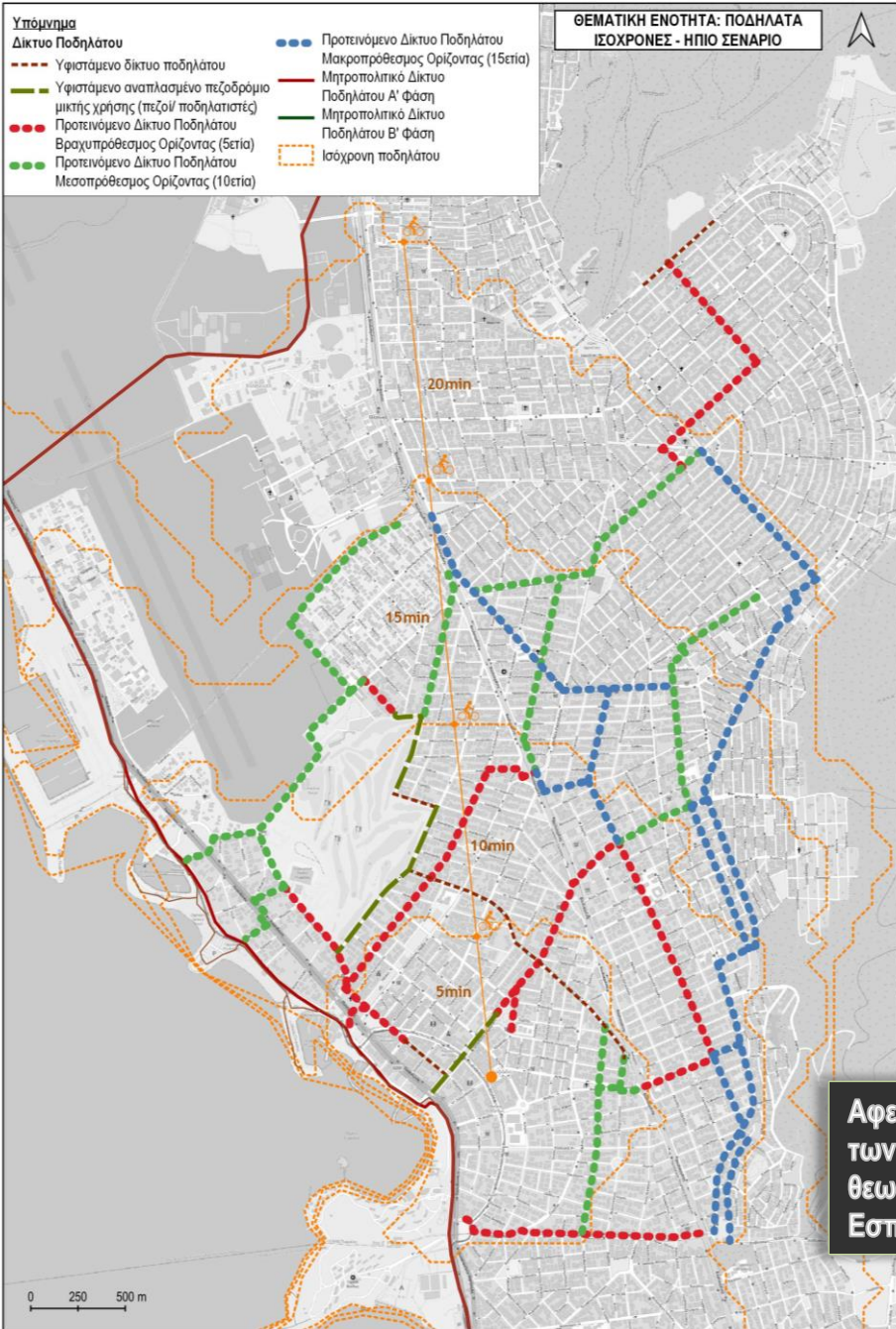


# ΠΟΔΗΛΑΤΟ

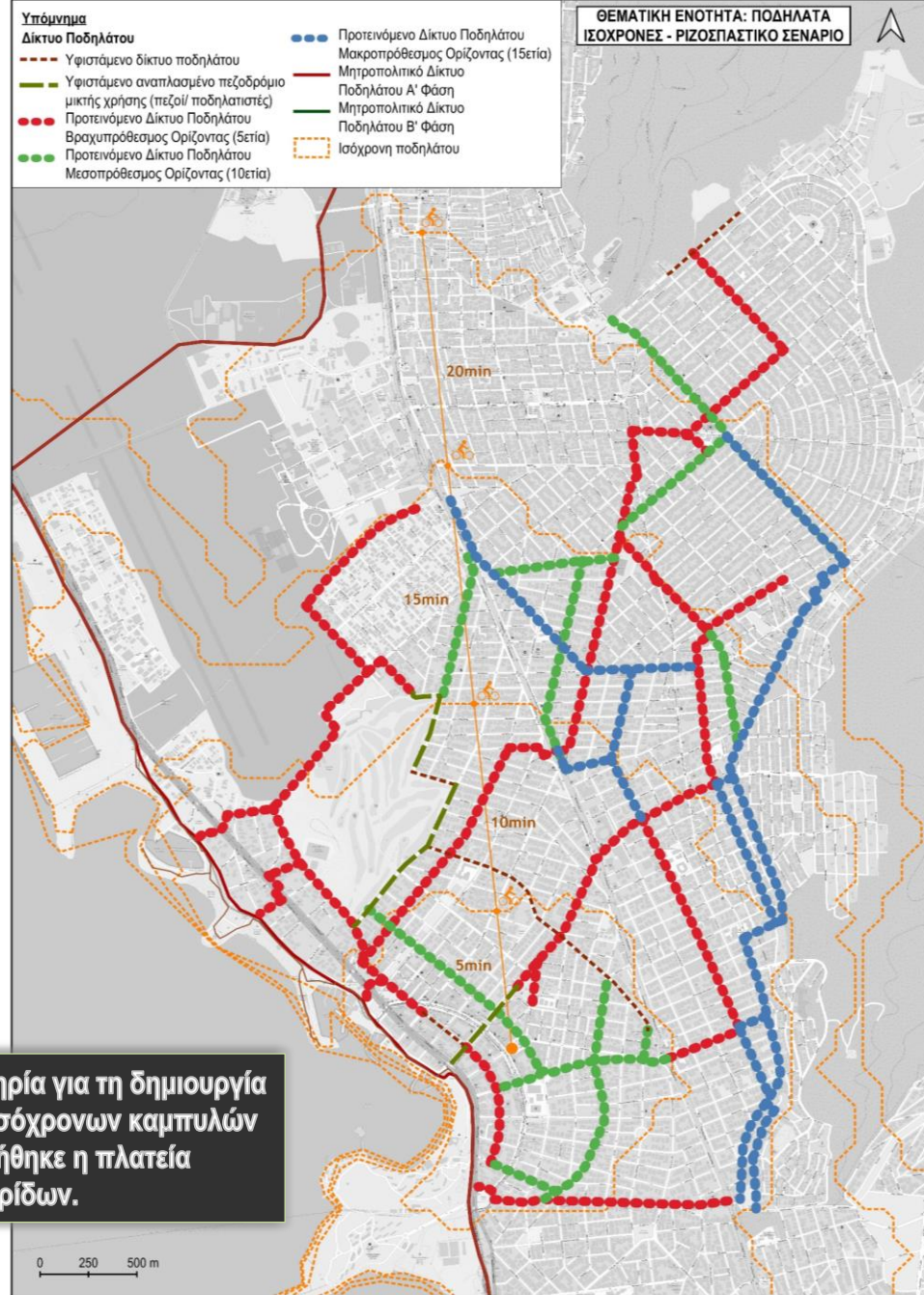




# ΠΟΔΗΛΑΤΟ



**Αφετηρία για τη δημιουργία των ισόχρονων καμπυλών θεωρήθηκε η πλατεία Εσπερίδων.**

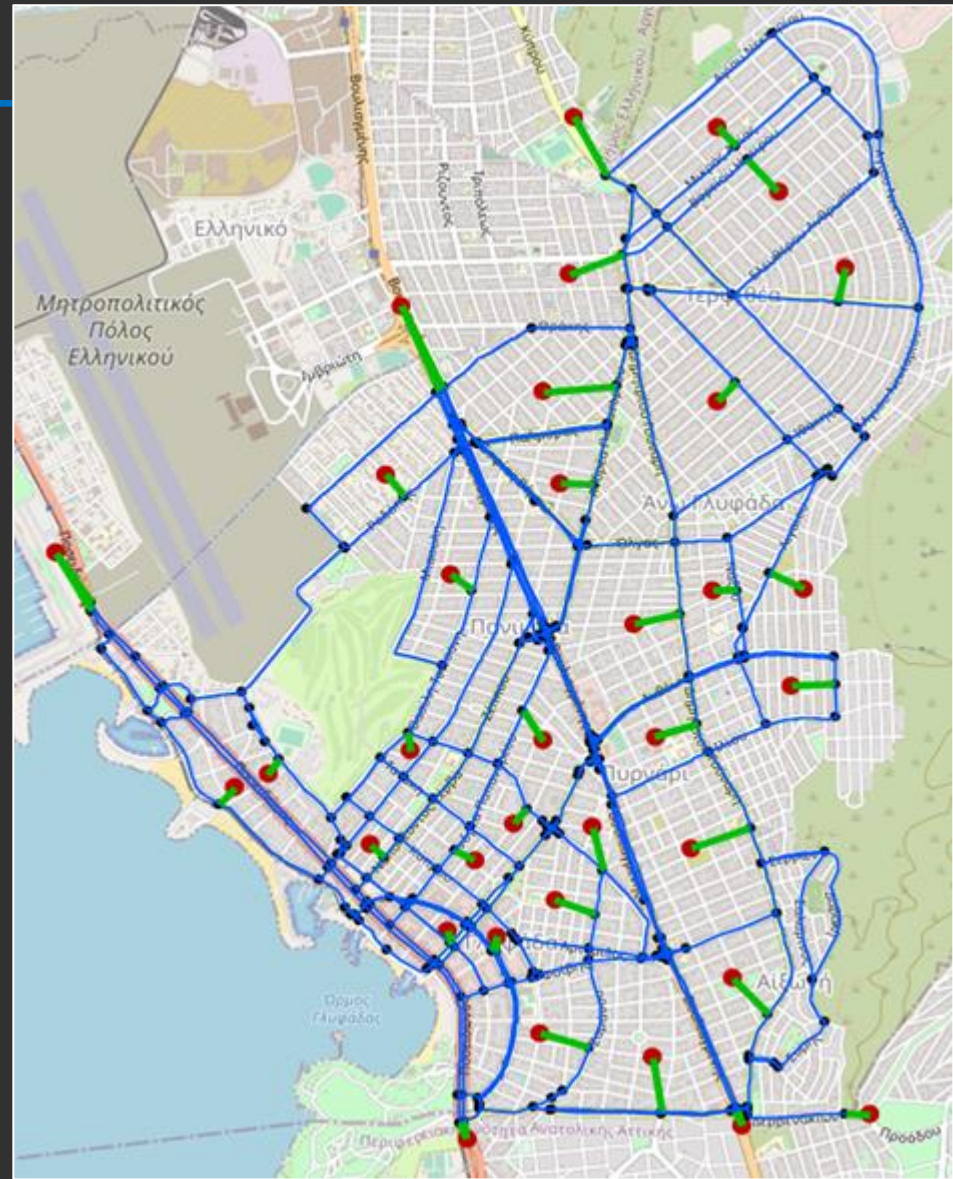




# Μοντέλο ΣΒΑΚ Γλυφάδας

- Μακροσκοπικό κυκλοφοριακό μοντέλο.
- Εκτίμηση Π-Π με συνθετική μέθοδο (φόρτοι).
  - Πρωινή & Απογευματινή αιχμή.
- Βασικά Χαρακτηριστικά:

Χαρακτηριστικό	Τιμές
Αριθμός ζωνών	<ul style="list-style-type: none"><li>• Σύνολο: <b>35 (7 εξωτερικές)</b></li></ul>
Αριθμός συνδέσμων	<ul style="list-style-type: none"><li>• Σύνολο: <b>469</b></li><li>• Σύνδεσμοι οδικού δικτύων: <b>429</b></li><li>• Σύνδεσμοι κεντροειδών: <b>40</b></li></ul>
Αριθμός κόμβων	<ul style="list-style-type: none"><li>• Σύνολο: <b>315</b></li><li>• Κεντροειδή: <b>35</b></li><li>• Κόμβοι οδικού δικτύου: <b>280</b></li></ul>



Κυκλοφοριακό Μοντέλο





# Μοντέλο ΣΒΑΚ Γλυφάδας

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

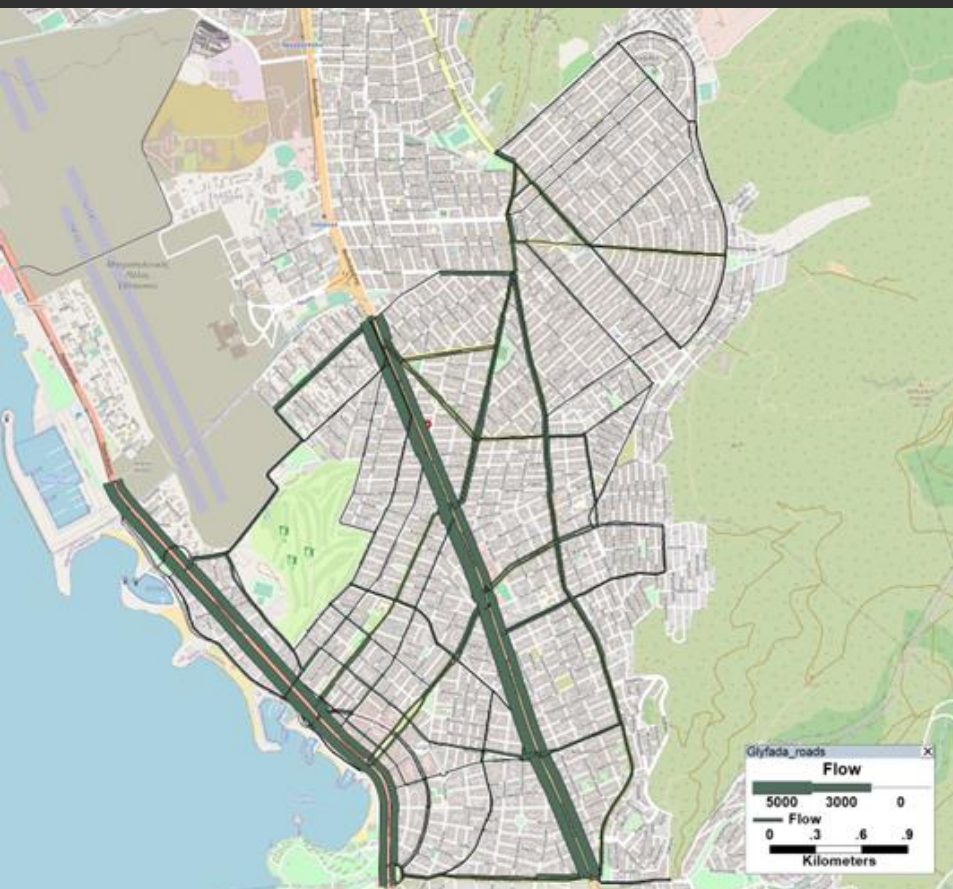


- Γίνεται η υπόθεση αύξησης των μετακινήσεων ως ποσοστό 70% της αύξησης του ΑΕΠ της χώρας.
- Εξετάζονται οι παρακάτω συνδυασμοί σεναρίων παρεμβάσεων και ζήτησης για μηχανοκίνητη κυκλοφορία

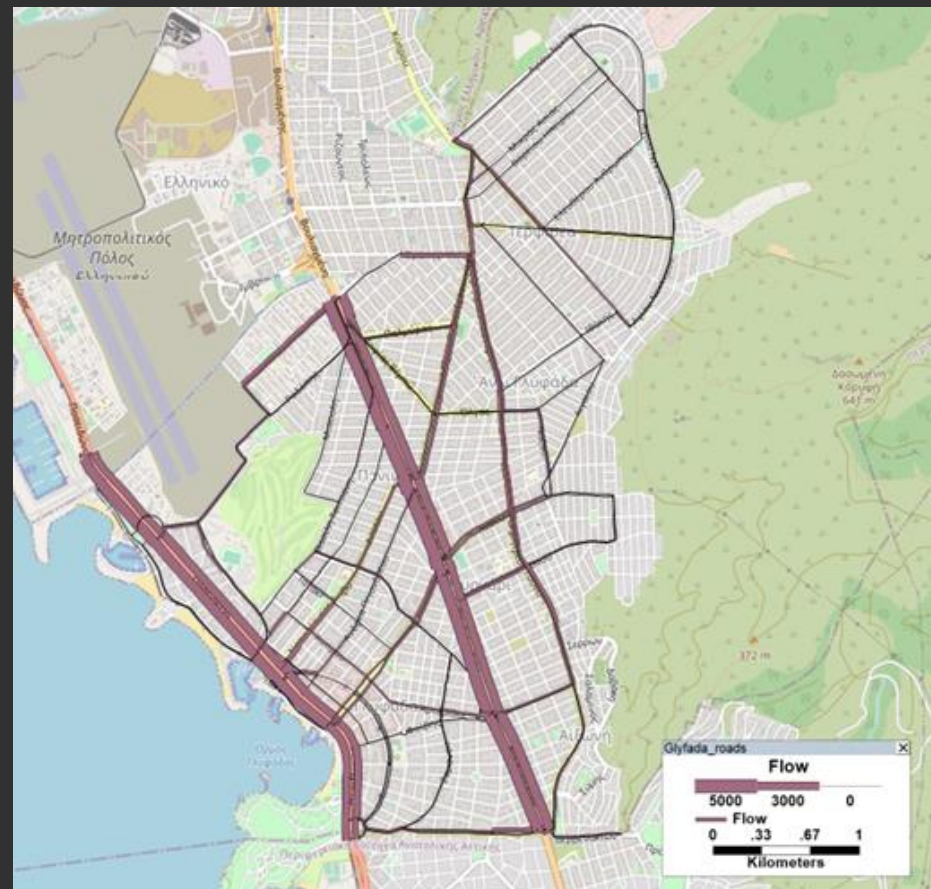
Σενάριο	Μείωση Μηχανοκίνητης Κυκλοφορίας λόγω παρεμβάσεων ΣΒΑΚ*								
	5 Έτη			10 Έτη			15 Έτη		
<b>Καμία Παρέμβαση</b>	0%			0%			0%		
<b>Ήπιο Σενάριο</b>	0%	5%	10%	0%	10%	15%	0%	15%	20%
<b>Ριζοσπαστικό Σενάριο</b>	0%	5%	10%	0%	10%	15%	0%	15%	20%

# Μοντέλο ΣΒΑΚ Γλυφάδας

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ



Ήπιο Σενάριο – 5 έτη – Μείωση ΙΧ 5%



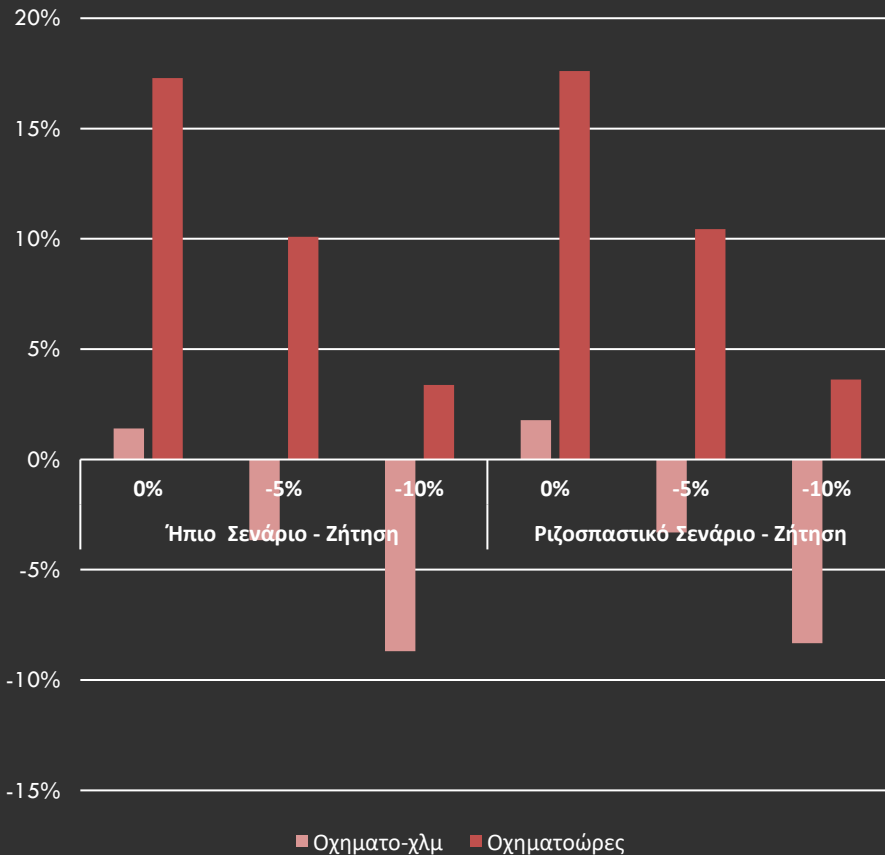
Ριζοσπαστικό Σενάριο – 10 έτη –  
Μείωση ΙΧ 15%



# Μοντέλο ΣΒΑΚ Γλυφάδας

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Διαφορά % σε σχέση με σενάριο καμίας παρέμβασης - 5 έτη



- Μη μείωση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
  - ✓ Σημαντική επιβάρυνση λόγω μέτρων ΣΒΑΚ.
- Μείωση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας:
  - ✓ Σημαντική μείωση οχηματοχιλιομέτρων άρα και ρύπων.
  - ✓ Τουλάχιστον 10% μείωση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας για εξισορρόπηση καθυστερήσεων σε σχέση με καμία παρέμβαση.
- Η ιεράρχηση προβλέπει αισθητά χαμηλότερες ταχύτητες, εξού και οι αυξημένοι χρόνοι διαδρομής.

*Ευχαριστούμε για την  
προσοχή σας!*