



11 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ - ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Η παρούσα μελέτη εκπονείται υιοθετώντας τις αρχές και το πλαίσιο της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις για την ανάπτυξη προτάσεων διαχείρισης της κυκλοφορίας και των απαραίτητων πολεοδομικών παρεμβάσεων (όπου και εάν χρειάζεται). Από τα στοιχεία που προέκυψαν από:

- ✓ Την εξέταση άλλων συναφών στοιχείων και μελετών της τελευταίας δεκαπενταετίας (15ετίας) για το Δήμο Γλυφάδας,
- ✓ Τις μετρήσεις, απογραφές, έρευνες και τις αυτοψίες που έγιναν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ΣΒΑΚ,
- ✓ Τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν από κάτοικους, εργαζόμενους, γονείς και φορείς στο Δήμο,
- ✓ Τους αναπτυξιακούς στόχους και προγράμματα της Δημοτικής Αρχής,

διαμορφώθηκαν τα παρακάτω συμπεράσματα και εντοπίστηκαν τα αντίστοιχα προβλήματα.

Από το σύνολο των παραπάνω, δόθηκε επίσης η δυνατότητα δημιουργίας όλων των απαραίτητων δεικτών (σε προκαταρκτικό επίπεδο - βλ. και ακόλουθη ενότητα), οι οποίοι θα αποτελέσουν τη βάση ελέγχου και αξιολόγησης των μέτρων/παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ, κατά τη φάση υλοποίησης - παρακολούθησης - αξιολόγησής του.

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

Από την πολεοδομική διερεύνηση και την επεξεργασία των συλλεγέντων στοιχείων χρήσεων γης και πληθυσμού στην περιοχή μελέτης, καταγράφονται τα εξής:

- 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, συνθέτοντας σε εξαιρετικά υψηλό βαθμό την εικόνα του Δήμου ως κέντρο *Μητροπολιτικής εμβέλειας*, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής¹.
 - > Το παράκτιο μέτωπο, στο οποίο συγκεντρώνονται κυρίως χρήσεις αναψυχής και υπηρεσιών, να αποτελεί έως και σήμερα *αναξιοποίητο* κεφάλαιο για το Δήμο και τους επισκέπτες του στο σύνολο του. Παραταύτα, αναγνωρίζεται η προσπάθεια της Δημοτικής αρχής μέσω της ήδη **δημοπρατημένης μελέτης ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου** καθώς και της δρομολογημένης επένδυσης της περιοχής των Αστεριών (*βρίσκεται ήδη σε επίπεδο*

¹ Διαδημοτικό Κέντρο Ευρείας Ακτινοβολίας εντός Λεκανοπεδίου.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 11-1



μελέτης εφαρμογής) που περιλαμβάνει σειρά παρεμβάσεων και έργων αστικής αναζωογόνησης με στόχο την καθολική αναδιαμόρφωση της εικόνας και των λειτουργιών του. Σημαντικό ρόλο σε αυτό προσδίδει και η ύπαρξη των 4 μαρίνων του Δήμου με χωρητικότητα ~750 σκάφη.

- Διαρθρωτικές αλλαγές στην φυσιογνωμία και την εξέλιξη των χρήσεων γης καθώς και στη διαμόρφωση νέων πόλων έλξης μετακινήσεων και τοποσήμων στην περιοχή της Κάτω Γλυφάδας αναμένεται να επιφέρει και η επένδυση του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στην *Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου: οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι κυρίως θετικές, αλλά κάποιες αρνητικές επιπτώσεις δεν μπορεί να αποκλειστούν, π.χ. όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου και των υπηρεσιών που προσφέρονται από το υπερτοπικό Κέντρο Πόλης της Γλυφάδας. Ωστόσο, εκτιμάται ότι το Κέντρο Πόλης της Γλυφάδας θα λειτουργήσει κυρίως συμπληρωματικά με τις προγραμματιζόμενες υπηρεσίες του Μητροπολιτικού Πόλου, λόγω του όγκου των χρηστών που θα διοχετευτούν στην περιοχή.*
- Το πολυκεντρικό μοντέλο ανάπτυξης, που αποτελεί απόρροια των περιοχών εκατέρωθεν της Λ.Βουλιαγμένης (Άνω και Κάτω Γλυφάδα) συνεισφέρει σημαντικά στην ενδυνάμωση της περιοχής μελέτης, τόσο όσον αφορά τις υποδομές όσο και τις αναπτυσσόμενες ή/και ήδη αναπτυγμένες χρήσεις γης.
- Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται στους 87.305 κάτοικους (στοιχεία ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011), ενώ καταγράφεται μικρή αύξηση της τάξης του ~4,35% σε σχέση με τον πληθυσμό που καταγράφηκε κατά την προηγούμενη απογραφή του 2001.
- Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα στο Δήμο εμφανίζεται η ομάδα των 30-39 ενώ ακολουθούν οι ηλικιακές ομάδες των 40-49 και 50-59.
- Από το σύνολο του πληθυσμού οι άνεργοι αποτελούν ποσοστό της τάξης του 14,22% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, ενώ εξαιρετικά υψηλό ποσοστό καταγράφουν οι οικονομικά μη ενεργοί στο Δήμο προσεγγίζοντας το ~54,4%. Η συντριπτική πλειοψηφία (86,4%) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού ασχολείται με τον τριτογενή τομέα.
- Ο πληθυσμός των 87.305 κατοίκων κατανέμεται σε 33.570 νοικοκυριά με μέσο όρο 2,54 μέλη ανά νοικοκυριό.
- Προβλήματα πυκνότητας πληθυσμού² σε σχέση με την επάρκεια χώρου δεν αποτυπώνονται στη Γλυφάδα, παραταύτα καταγράφονται πολεοδομικές ενότητες, ειδικά στην Άνω Γλυφάδα (περιοχές Τερψιθέας, Πανιωνίας, Καραχάλιου, Καφετιώλων) που αποτελούν πυκνοδομημένες περιοχές, με τη φέρουσα ικανότητα του τοπικού δικτύου σε σχέση και με τη ζήτηση στάθμευσης να είναι οριακή ή/και ακόμα να παρουσιάζει στρεβλώσεις ως προς την βιωσιμότητα τους.
- Το ~47% των νοικοκυριών στον Δήμο διαθέτουν τουλάχιστον 1 αυτοκίνητο ενώ τα νοικοκυριά που δεν διαθέτουν κανένα αυτοκίνητο αντιστοιχούν σε σχετικά μικρό ποσοστό, της τάξης του ~16,8%. Επιπλέον, σημαντικά υψηλό ποσοστό των νοικοκυριών (~45,7%) διαθέτει τουλάχιστον μια ιδιωτική θέση στάθμευσης, ενώ εξίσου υψηλό είναι

² Αποδεκτές πυκνότητες είναι από 100 έως 400 άτομα/Ha σε αστικές περιοχές μόνιμης κατοικίας (Αραβαντινός, 1997).

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-2
Ημερομηνία:	01/2022	



το ποσοστό των νοικοκυριών (~39,0%) που δεν διαθέτει καμία ιδιωτική θέση στάθμευσης. Ως εκ τούτου, ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. ανά κάτοικο και ανά νοικοκυριό διαμορφώνεται στα 0,49 και 1,27 αντίστοιχα (490 Ι.Χ. ανά 1000 κάτοικους).

- Η διάρθρωση του Δήμου σε 13 πολεοδομικές ενότητες (γειτονίες) σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ, παρουσιάζει μια κατά κανόνα ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης βελτιώνοντας την λειτουργικότητα της πόλης, με συμβατές δραστηριότητες και ως ένα βαθμό αλληλοϋποστηριζόμενες σε συμφωνία με τα πληθυσμιακά μεγέθη, καθώς δεν καταγράφονται σοβαρές συγκρούσεις στην αστική δομή. Για παράδειγμα ακόμα και η (μη επιτυχής) ύπαρξη του παλαιού Κοιμητηρίου, σε κεντρικό σημείο της Άνω Γλυφάδας, αποτελεί και αποτελούσε έως και πρόσφατα³ προστατευμένη ζώνη του υφιστάμενου αστικού περιβάλλοντος (η πρόσφατη ανάπλαση δε περιμετρικά αυτού - πλατεία Μακεδονίας- συνηγορεί στο παραπάνω). Συγκεκριμένα, όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, η οργανωμένη ανάμιξη και κατανομή των λειτουργιών και χρήσεων γης συνθέτουν την εικόνα ενός δυναμικού αστικού Δήμου στα νότια προάστια, ειδικά στη περιοχή του πολεοδομικού κέντρου (Κάτω Γλυφάδα) καθώς και κατά μήκος των βασικών αρτηριών του, όπου φαίνεται να αποκλιμακώνουν τις όποιες εντάσεις οχλούσων δραστηριοτήτων, πλησίον των συμπαγών οικιστικών θυλάκων των πολεοδομικών ενότητων. Παραταύτα, η υφιστάμενη ταινιακή ανάπτυξη και οι υπερσυγκεντρώσεις (ανά τμήματα) χρήσεων εμπορίου (πολυκαταστήματα, κλπ.) και αναψυχής σχεδόν σε όλο το μήκος του κύριου οδικού δικτύου (αρτηριακό και συλλεκτρηιακό), φαίνεται να δημιουργεί πρόσθετα κυκλοφοριακά προβλήματα και αυξημένη ζήτηση για στάθμευση. 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, καθιστώντας τον εξαιρετικά ελκυστικό και ανταγωνιστικό Δήμο στις όμορες περιοχές των νοτίων προαστίων -Άλιμος, Ελληνικό, Βούλα, Βάρη και Βουλιαγμένη.
- Εξαιρετικά σημαντική, μολονότι σημειακή είναι και η έκταση των ανοικτών χώρων πρασίνου και οργανωμένων χώρων αναψυχής στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Γενικά, το αστικό και περιαστικό (Υμηπτός) πράσινο (Γκολφ, λοιπά πάρκα, πλατείες, παιδικές χαρές ή/και Κ.Χ.) υπάρχουν διάσπαρτα σε όλες, κατά κανόνα τις (13) πολεοδομικές ενότητες (γειτονίες), προσδίδοντας συγκριτικά πλεονεκτήματα στο 'μοντέλο της βιώσιμης πόλης' μέσω ενός καλαίσθητου περιβάλλοντος με μοναδικό, ενδεχομένως, μειονέκτημα να αποτελεί **η έλλειψη οργανωμένων πράσινων διαδρομών για την μεταξύ τους οργάνωση και σύνδεση**. Ως πράσινες διαδρομές ορίζονται οι γραμμικοί ανοικτοί χώροι που συνδέουν τα πάρκα, τις πλατείες και γενικά τους Κ.Χ. που υπάρχουν στο Δήμο προσφέροντας άνετη και άμεση πρόσβαση σε αυτούς ενώ παράλληλα πριμοδοτούνται οι ήπιες μορφές μετακίνησης όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο. Ο ρόλος τους είναι κατεξοχήν συμπληρωματικός ως προς

³ Από το 2018, λειτουργεί το Νέο Κοιμητήριο Γλυφάδας, στο τέλος της οδού Μικράς Ασίας, πλησίον των εγκαταστάσεων της Πολεμικής Αεροπορίας στην Άνω Γλυφάδα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 11-3



την λειτουργικότητα του υφιστάμενου αστικού πράσινου στην περιοχή, αποδίδοντας στους κατοίκους τον δημόσιο χώρο τους (συχνά κατειλημμένο από αυτοκίνητα ή λοιπό εξοπλισμό).

- Σύμφωνα με την Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ, προτείνεται η αναδιάρθρωση της οργάνωσης της οικιστικής περιοχής του Δήμου σε 6 νέες πολεοδομικές ενότητες με τα εξής κριτήρια:
 - α) Πληθυσμιακά κριτήρια: τήρηση κατ'ελάχιστο του ορίου των 5.000 κατοίκων ανά πολεοδομική ενότητα.
 - β) Οριοθέτηση των νέων πολεοδομικών ενοτήτων με βάση οδικούς άξονες υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου.
 - γ) Χωροταξικά κριτήρια αναφορικά με συγκεκριμένες δραστηριότητες/εξυπηρετήσεις. Δηλαδή δημιουργία πολεοδομικού/τοπικού κέντρου σε κεντροβαρική θέση για την εξυπηρέτηση κεντρικών λειτουργιών, δημιουργία ικανού αριθμού εξυπηρετήσεων εκπαίδευσης και αθλητισμού με βάση τα σταθερότυπα του ΥΠΕΧΩΔΕ καλύπτοντας το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και δημιουργία επαρκών χώρων πρασίνου και Κ.Χ. για την καθημερινή εξυπηρέτηση του πληθυσμού στο πλαίσιο διατήρησης και αναβάθμισης της κοινωνικής συνοχής.

11.2 Προφίλ μετακινήσεων - Μετρήσεις κυκλοφορίας - Οδικό δίκτυο και ασφάλεια

Το πρόβλημα της κυκλοφορίας δεν επικεντρώνεται μόνο στην εξασφάλιση της προσπελασιμότητας μιας περιοχής, αλλά στη διατήρηση ενός ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος άρρηκτα επηρεαζόμενου από τις χρήσεις γης που το απαρτίζουν και του συστήματος μεταφορών που το εξυπηρετούν. Μολονότι, η υφιστάμενη (λειτουργική) ιεράρχηση του οδικού δικτύου (βλ.και σχετικό χάρτη) του Δήμου κρίνεται, κατά κανόνα, ικανοποιητική, **η ύπαρξη κυρίως των οδών Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος και δευτερευόντως της Δημ.Γούναρη στην Άνω Γλυφάδα έχει ως αποτέλεσμα να μην απομονώνονται οι διαμπερείς κυκλοφοριακές ροές, αλλά αντιθέτως να 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, όπως κατέδειξε και η ανάλυση των κυκλοφοριακών μετρήσεων.

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 διασταυρώσεων⁴ δεν λειτουργούν ικανοποιητικά, ιδιαίτερα κατά τις περιόδους πρωινής και απογευματινής αιχμής. Συγκεκριμένα, οι ουρές αναμονής που παρατηρήθηκαν και τεκμηριώνονται και από τα συλλεγόμενα στοιχεία των κυκλοφοριακών μετρήσεων και της ανάλυσης του επιπέδου εξυπηρέτησης, είναι μεγάλες και κατ' επέκταση σημαντικές είναι και οι καθυστερήσεις στις διασταυρώσεις αυτές, δημιουργώντας επιπρόσθετα

⁴ α) Λ.Βουλιαγμένης-Ελ.Βενιζέλου, β) Λ.Βουλιαγμένης-Ζέππου, γ) Λ.Βουλιαγμένης-Γρ.Λαμπράκη/Ανθέων, δ) Λ.Βουλιαγμένης-Αρτέμιδος/Φοίβης/Ρ.Φεραίου και ε) Λ.Βουλιαγμένης-Πρ.Πέτρου/Γούναρη.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 11-4
Ημερομηνία:	01/2022	



προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, τόσο στις εν λόγω διασταυρώσεις όσο και στις ευρύτερα επηρεαζόμενες ζώνες. Σημειώνεται ότι το πρόβλημα αυτό, καταγράφεται ήδη στην κυκλοφοριακή μελέτη (~μία δεκαετία πριν) καθώς και στη μελέτη αναθεώρησης του υπό θεσμοθέτηση (νέου) Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου. Συναφή προβλήματα εντοπίζονται και στις πύλες εισόδου του Δήμου από την Λ.Ποσειδώνος (ήτοι πρόσβαση από βορρά, περιοχές Ελληνικό, Άλιμος, κ.α.) προς την ευρύτερη περιοχή της Κάτω Γλυφάδας, μέσω των 3 κύριων σημείων εισόδου⁵: Πλ.Φλέμινγκ, Αγγ.Μεταξά και Γρ.Λαμπράκη, όπου οι εισερχόμενοι στην περιοχή μελέτης, δεν εξυπηρετούνται σε ικανοποιητικό επίπεδο αντίστοιχα. Δηλαδή, οι υφιστάμενες εσοχές για αριστερή στροφή (εισόδου προς την Γλυφάδα) επί της Λ.Ποσειδώνος έχουν μήκος που δεν επαρκεί πλέον για να παραλάβει όλα τα οχήματα που συσσωρεύονται σε άμεση συνάρτηση και με τους χρόνους πρασίνου για τις αριστερές στροφές που δεν επαρκούν για να εξυπηρετήσουν όλα τα αναμενόμενα (για αριστερή στροφή) οχήματα. Συνεπαγόμενο αποτέλεσμα είναι να δημιουργούνται ουρές οχημάτων και εκτός των εσοχών, ήτοι στην αριστερή λωρίδα (ταχείας) κίνησης της Λ.Ποσειδώνος, δυσχεραίνοντας σημαντικά την κυκλοφοριακή ροή αλλά και δημιουργώντας εν δυνάμει συνθήκες πρόκλησης ατυχημάτων⁶. Στο πλαίσιο της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, για την ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής, την μείωση των καθυστερήσεων και αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στα εν λόγω σημεία των οδών Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος, είχαν προταθεί σειρά παρεμβάσεων με την γεωμετρική τροποποίηση των διασταυρώσεων. Για παράδειγμα:

- > Δημιουργία μία επιπλέον λωρίδας αριστερής στροφής στις προσβάσεις (εσοχές αριστερής στροφής) της Λ.Ποσειδώνος προς το κέντρο της Γλυφάδας, σε βάρος της μεσαιάς διαχωριστικής νησίδας,
- > Δημιουργία μιας επιπλέον λωρίδας στις προσβάσεις των δευτερευουσών συμβαλλουσών οδών της Λ.Βουλιαγμένης όπως είναι οι οδοί Ανθέων – Γρ.Λαμπράκη, Ζέππου – Αν.Παπανδρέου και Ελ.Βενιζέλου.
- Αντίστοιχα προβλήματα (ανεπαρκούς εξυπηρέτησης και συναπαγόμενων καθυστερήσεων) ηπιότερης όμως έντασης παρατηρούνται και στις εξόδους της κεντρικής περιοχής μέσω της Λ.Ποσειδώνος (ήτοι οδοί Σ.Καράγεωργα και Γρ.Λαμπράκη).
- Η οδός Γούναρη, βασική αρτηρία του Δήμου (και της Άνω Γλυφάδας), μολονότι διαθέτει ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (>=8μ. έως και ~10μ. σε κάποια τμήματά της) παρουσιάζει συνεχείς ανακοπές της κυκλοφοριακής ροής (με ιδιαίτερα επιβαρυμένο το τμήμα από την βόρεια πύλη ήτοι Λ.Κύπρου έως και την οδό Ιλίου, ενώ σημειακές δυσλειτουργίες εμφανίζονται και πλησίον της Δ.Ο.Υ. Γλυφάδας), που προκαλούνται τόσο από την άτακτη εγκάρσια κίνηση/διάσχιση των πεζών όσο και από την αμφίπλευρη (παρά την οδό) στάθμευση, που σε αρκετά σημεία αποτυπώνεται ως οχλούσα και παράνομη, παρά τις διαμορφωμένες και σχετικά πρόσφατα

⁵ Δευτερεύον σημείο εισόδου για την περιοχή μελέτης αποτελεί και η πλατεία Κρήτης (ΠΙΚΠΑ) που όμως δεν φαίνεται να εμφανίζει προβλήματα κορεσμού.

⁶ Νωτομετωπικές συγκρούσεις οχημάτων.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-5
Ημερομηνία:	01/2022	

αναπλασμένες εσοχές, που υπάρχουν στο μεγαλύτερο τμήμα της. 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, με την στάθμευση σε αμφότερες τις πλευρές της να δυσχεραίνει σημαντικά την ορατότητα στις διασταυρώσεις της καθώς και την ομαλή αμφίδρομη κυκλοφορία των οχημάτων (η διατομή της οδού είναι ~8,0μ.).
- Οι 24ωροι κυκλοφοριακοί φόρτοι που μετρήθηκαν σε 14 σταθμούς μέτρησης, αποτυπώνουν κατά κανόνα ισορροπία μεταξύ των εισερχομένων και εξερχομένων φόρτων προς/από το εξεταζόμενο δίκτυο. Βασική εξαίρεση με τη μεγαλύτερη ανισοκατανομή στους φόρτους καταγράφηκε στην οδό Γούναρη (σταθμός Δ35, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γορτυνίας και Πλαπούτα) όπου το ρεύμα προς νότο ήτοι Ανθέων, Βούλα, κ.α. υπερτερεί κατά 2.756 οχήματα σε σχέση με το ρεύμα προς τα Σούρμενα, Ελληνικό/Αργυρούπολη, αποδεικνύοντας ότι η οδός λειτουργεί εξίσου (με την Λ.Βουλιαγμένης) ως κύρια είσοδο στην περιοχή της Άνω Γλυφάδας. Το παραπάνω τεκμηριώνεται επίσης και από την μέτρηση στην Λ.Κύπρου (συνέχεια της Γούναρη), στη διατομή μεταξύ των οδών Τριπόλεως και Αγ.Νεκταρίου/Αναστάσεως (πλησίον των ορίων του Δήμου με τον όμορο Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης), που σύμφωνα με τα κυκλοφοριακά δεδομένα αποτελεί κύρια δευτερεύουσα βορειοδυτική είσοδο/έξοδο της Γλυφάδας (ήτοι μετά την Λ.Βουλιαγμένης), καταγράφοντας και τους υψηλότερους φόρτους (στο σύνολο των κυκλοφοριακών μετρήσεων) με 41.619 οχήματα στο 24ωρο. Διακριτές (αλλά σαφώς ηπιότερες) διαφορές καταγράφονται μεταξύ των ρευμάτων του ζεύγους μονοδρόμων Αρτέμιδος - Φοίβης, καθώς και στα ρεύματα ανόδου - καθόδου της οδού Ανθέων (βλ. και σχετικό κεφάλαιο μελέτης). Από το σύνολο των σταθμών, οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στις οδούς Λ.Κύπρου (όπως προαναφέρθηκε), συνέχεια Δημ.Γούναρη, στη Γρ.Λαμπράκη, καθώς και στην οδό Ζέππου, αποτυπώνοντας και βασικές κυκλοφοριακές ροές στο δίκτυο της περιοχής. Ενδιαφέρον αποτελεί ο σημαντικά μειωμένος κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Δημ.Γούναρη (στο τμήμα των οδών Άρτης και Καλαβρύτων) με 13.833 οχήματα στο 24ωρο, σε σχέση με την προαναφερθείσα μέτρηση (στο τμήμα των οδών Γορτυνίας και Πλαπούτα) με 25.671 οχήματα στο 24ωρο αντίστοιχα, καταδεικνύοντας μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου έως και 46%.
- Υπενθυμίζεται ότι η οδός Δημ.Γούναρη και η σημασία της στην λειτουργία του κύριου οδικού δικτύου της πόλης, αναγνωρίζεται και από την *Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου*, όπου προτείνονται, στο πλαίσιο διατήρησης του βασικού συλλεκτηριακού της ρόλου και απαλλαγής της από την διερχόμενη κυκλοφορία, σειρά γεωμετρικών παρεμβάσεων καθ'όλο το μήκος της. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία 8 κυκλικών κόμβων (roundabouts) στις διασταυρώσεις με τις οδούς Βυζαντίου, Κ.Αθανάτου, Θράκης, Δελφών, Ανθέων, Π.Γρηγορίου, Στραβώνος και Καλαβρύτων.
- Εξετάζοντας τα κυκλοφοριακά δεδομένα από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου και σε σύγκριση με αυτά της τρέχουσας μελέτης, παρατηρείται ότι στην συντριπτική πλειοψηφία των (κοινών) σταθμών, οι φόρτοι είναι αισθητά μειωμένοι κατά την περίοδο της 10ετίας (μείωση που προσεγγίζει το ~7,9%). Εξαίρεση στα παραπάνω αποτελούν οι οδοί Γούναρη και Γρ.Λαμπράκη, όπου οι διαφορές που καταγράφονται είναι σχεδόν αδιάφορες.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-6
Ημερομηνία:	01/2022	



- Δεν παρατηρήθηκαν σοβαρά προβλήματα καθυστερήσεων στις υπό εξέταση σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις κατά τις ώρες πρωινής (9:00-10:00π.μ.) και απογευματινής αιχμής (18:00-19:00μ.μ.) με τη στάθμη εξυπηρέτησης να κυμαίνεται, στην πλειοψηφία τους, σε ικανοποιητικές τιμές (B-D) ήτοι μέση καθυστέρηση ανά όχημα που αντιστοιχεί σε >10-55sec. Παραταύτα, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι 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 με χαμηλό και οριακά χαμηλό ΕΕ, (F) και (E) αντίστοιχα. Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξαχθούν όσο το δυνατόν πιο «**τυπικά**» στοιχεία, στοιχεία δηλαδή που θα αντικατοπτρίζουν την τυπική κυκλοφοριακή εικόνα. Παραταύτα λόγω της πανδημίας των τελευταίων ~2 ετών, αποτυπώνονται αλλαγές του τρόπου μετακίνησης για εργασία, για ψυχαγωγία αλλά και αγορές ενώ επίσης όπως προαναφέρθηκε, έχουν μειωθεί και οι μετακινήσεις για τους λοιπούς σκοπούς.
- Τέλος, όσον αφορά τη σύνθεση της κυκλοφορίας, το ΙΧ στον Δήμο κατέχει το συντριπτικά υψηλότερο ποσοστό της τάξης του ~87,5%, ενώ ακολουθούν τα δίκυκλα με ποσοστό ~10,4% και τα φορτηγά και λεωφορεία με ~2,1% αθροιστικά.
- Αναφορικά με το προφίλ των μετακινήσεων⁷ στον Δήμο, περίπου ~39% των μετακινήσεων εκκινούν από τον Δήμο και καταλήγουν σε αυτόν. Αναφορικά με τις μετακινήσεις εκτός Δήμου (με εκκίνηση τον Δήμο Γλυφάδας), το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων (~10,3%) καταλήγει στο κέντρο της Αθήνας, ενώ σχετικά υψηλά ποσοστά αφορούν και τους όμορους Δήμους Ελληνικού-Αργυρούπολης και Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης με 8,3% και 9,3% αντίστοιχα. Σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων καταλήγει στις υπόλοιπες κυρίως στις νοτιοανατολικές περιοχές όπως είναι οι Δήμοι Αλίμου, Παλαιού Φαλήρου και Αγίου Δημητρίου όπου καταλήγουν ποσοστά της τάξης του ~2-3% των μετακινήσεων. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, η κατανομή των μετακινήσεων αυτών ανά μέσο μετακίνησης διακρίνεται σε 48,5% με Ε.Ι.Χ. (οδηγός ή/και επιβάτης), σε ~34,8% με δημόσια συγκοινωνία (ΟΑΣΑ, ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ ή άλλο λεωφορείο, εκτός δημοτικής), σε 8,7% για την πεζή μετακίνηση **ενώ το ποδήλατο καταλαμβάνει εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό της τάξης του 0,1%**.
- Σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές μετρήσεις που έγιναν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, η μέση ταχύτητα των οχημάτων κυμαίνεται περί τα 40 έως 50χλμ./ώρα (οδοί Γρ.Λαμπράκη και Δημ.Γούναρη, με μικρές διαφοροποιήσεις μεταξύ των ρευμάτων αντίστοιχα), ενώ παρατηρήθηκε και ανάπτυξη πολύ υψηλών ταχυτήτων (>80χλμ/ώρα), ταχύτητες όπου σε κάθε περίπτωση κρίνονται εξαιρετικά υψηλές για αστικό δίκτυο, ειδικά και οι δύο **αρτηρίες** διέρχονται από περιοχές (γενικής) κατοικίας, ήτοι μικτές χρήσεις εμπορίου, αναψυχής, συναφών δραστηριοτήτων και κατοικίας. Γενικά, το πρόβλημα της ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων σε διάφορα σημεία, ως συνεπαγόμενο αποτέλεσμα της υφιστάμενης τοπογραφίας της περιοχής μελέτης (με μακροσκελή, ευθύγραμμα τμήματα οδών (τόσο αρτηρίες όσο και συλλέκτριες) όπως είναι οι οδοί Σ.Καράγεωργα, το ζεύγος μονοδρόμων Ζέππου/Ζέρβα &

⁷ Τελευταία μελέτη Προέλευσης-Προορισμού (ΟΑΣΑ).

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-7
Ημερομηνία:	01/2022	

Α.Παπανδρέου, Γρ.Λαμπράκη, Λ.Αγ.Νικολάου, Κ.Αθανάτου, Ελ.Ανθρώπου, Πρ.Πέτρου), αλλά και της οδηγικής συμπεριφοράς, καταγράφεται και από το ερωτηματολόγιο που συμπληρώθηκε από τους γονείς (που τα παιδιά τους φοιτούν σε σχολεία του Δήμου). Είναι αυτονόητο ότι η μείωση των ταχυτήτων έχει άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και ως εκ τούτου καθίσταται αναγκαία αν όχι επιβεβλημένη η εφαρμογή μέτρων βελτιωτικών παρεμβάσεων και ηπιοποίησης οδών ή/και τμημάτων αυτών, ειδικά σε ζώνες οικιστικών θυλάκων, σχολικών εγκαταστάσεων και γενικά έντονης αστικής δραστηριότητας. Ενδεικτικά παρατίθεται:

Επιρροή Μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στην ταχύτητα			
	Μέση Ταχύτητα (km/h)		Ποσοστό Μείωσης
	Πριν	Μετά	
Υψομετρικές διαφορές	45-65	18-25	60-61%
Αλλαγές στην οριζοντιογραφία	45-65	22-35	46-51%
Στενώσεις οδοστρώματος εκατέρωθεν	45-65	22-35	46-51%
Στενώσεις οδοστρώματος σε μία πλευρά	45-65	22-35	46-51%
Κυκλικοί κόμβοι	45-65	40-55	11-15%
Κεντρικές νησίδες	45-65	40-55	11-15%

Πηγή: Traffic calming - FHWA Safety

- 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. Βασικές διασταυρώσεις που αποτυπώνονται ως μελανά σημεία στο Δήμο, σύμφωνα με τα συλλεγμένα στοιχεία είναι: Λ.Ποσειδώνος-πλατεία Βεργωτή και Λ.Ποσειδώνος-πλατεία Φλέμινγκ, Λ.Ποσειδώνος - Γρ.Λαμπράκη, Α.Παπανδρέου - Βασ.Όλγας-Σ.Βέμπο, Λ.Ποσειδώνος-Διαδόχου Παύλου και Ζέρβα-Αγ.Νικολάου. Το σύνολο των παραπάνω αποτελούν σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις. Επιπλέον, άλλες διασταυρώσεις ή οδικά τμήματα που καταγράφονται μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας του ΣΒΑΚ είναι: Ίριδος-Μετεώρων, η οδός Ρ.Φεραίου και σχεδόν το σύνολο των διασταυρώσεων της (από Δ.Γούναρη έως και Λ.Βουλιαγμένης), Αρχιπελάγους-Κ.Αθανάτου, η Λ.Βουλιαγμένης και συνολικά η διάσχισή της, η Ελ.Ανθρώπου.
- Τέλος, κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες στη κίνηση των οχημάτων κυρίως όμως σημειακές παρατηρούνται και σε πολλούς, τοπικής σημασίας, δρόμους με μεγάλο μήκος οι οποίοι παραμένουν αμφίδρομη κυκλοφορίας ενώ το πλάτος του οδοστρώματος σε συνδυασμό και με την αμφίπλευρη στάθμευση δεν επαρκεί για ασφαλή και ανεμπόδιστη αμφίδρομη κυκλοφορία. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις είναι οι οδοί Επαμεινώνδα, Ιλίου-Σουλίου, Ηφαίστου, Αρετής, Μιαούλη, Θελξινόης, Φιλικής εταιρίας, κ.α.. Συγκεκριμένα στις οδούς αυτές που είναι παράλληλες προς άξονες του κύριου οδικού δικτύου, όταν παρατηρείται συμφόρηση στο κύριο οδικό δίκτυο, εκτρέπεται σ' αυτούς διερχόμενη κυκλοφορία (*χαρακτηριστικό παράδειγμα η οδός Αρετής παράλληλη της Γούναρη*), με αποτέλεσμα να επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο το πρόβλημα αλλά και η όχληση των περίοικων.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 11-8

11.3 Δημόσια συγκοινωνία - Μεταφορές

Από την ανάλυση και αξιολόγηση των συλλεχθέντων στοιχείων και την απεικόνιση των διαδρομών του ΟΑΣΑ και της δημοτικής συγκοινωνίας, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική κάλυψή τους, σημειώνονται τα εξής:

- 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. Όπως ήταν αναμενόμενο, η μεγαλύτερη συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών εμφανίζεται κατά μήκος της Λ.Βουλιαγμένης, ενώ ακολουθούν οι λοιπές βασικές οδικές αρτηρίες του Δήμου όπως είναι οι οδοί Λ.Ποσειδώνος, Γούναρη, Ανδρ.Παπανδρέου και Σ.Βέμπο. 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 σχετικά υψηλό (κυμαίνεται από Α-С) ειδικά στην πλειοψηφία των γραμμών.
- Η περιοχή μελέτης καλύπτεται πλήρως από το δίκτυο ΟΑΣΑ, για δικτυακή απόσταση των 400μ. μεταξύ των στάσεων που μεταφράζεται σε χρόνο πεζής διαδρομής στα 5 λεπτά.
- Ο εξοπλισμός των στάσεων κρίνεται αρκετά επαρκής με δεδομένο ότι σε ποσοστό ~69,3% καταγράφηκε σε αυτές παγκάκι και στέγαστρο, σε σχετικά καλή κατάσταση. Οι υποδομές του δικτύου διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των εξυπηρετούμενων περιοχών (γειτονιών) καθώς εντοπίζονται στάσεις πλήρως εξοπλισμένες (παγκάκι, στέγαστρο, αναρτημένα δρομολόγια) και στάσεις χωρίς καμία πληροφοριακή ένδειξη (παρά μόνο με αναγραφή της ονομασίας της διερχόμενης γραμμής, ήτοι στύλος σήμανσης). Σε σημαντικά μικρό ποσοστό (~7,1%) των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, για το Δήμο Γλυφάδας, καταγράφηκαν υποδομές τηλεματικής ενώ μόλις σε μία στάση καταγράφηκε υποδομή για ΑμεΑ (ήτοι προεξοχή/πλατφόρμα για εξυπηρέτηση της επιβίβασης/αποβίβασης και αποτροπής της παράνομης στάθμευσης).
- Όσον αφορά τη δημοτική συγκοινωνία, οι 2 γραμμές έχουν στόχο τη βελτίωση (στο βαθμό που είναι εφικτό) 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 ΜΕΤΡΟ σε μια *συντονισμένη* προσπάθεια για προώθηση της συνδυασμένης μετακίνησης με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Δήμου, και οι 2 γραμμές είναι κυκλικές με αφητηρία/τέρμα έξωθεν του κεντρικού Ταχυδρομείου στην Κάτω Γλυφάδα (πλησίον του Ι.Ν. Αγ.Κωνσταντίνου). Εν αντιθέση με τις υποδομές των στάσεων του ΟΑΣΑ, η πλειοψηφία των στάσεων της δημοτικής συγκοινωνίας περιλαμβάνουν καθιστικό εξοπλισμό (παγκάκι) και στέγαστρο, συνοδευόμενες από σχετικό σύστημα τηλεματικής.
- Ο Δήμος και κυρίως το παράκτιο μέτωπο και το πολεοδομικό του κέντρο εξυπηρετούνται και από το δίκτυο του ΤΡΑΜ, με 7 στάσεις εντός των διοικητικών του ορίων, παρέχοντας σύνδεση με τα παράκτια τμήματα των όμορων Δήμων Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης και Ελληνικού-Αργυρούπολης καθώς και με το κέντρο της Αθήνας μέσω της μετεπιβίβασης/ανταπόκρισης στην γραμμή Τ6.
- Μολονότι η δημόσια (ΟΑΣΑ & δημοτική) συγκοινωνία θα μπορούσε να αποτελέσει τον μεγαλύτερο ανταγωνιστή του Ι.Χ. στον Δήμο, συγκεντρώνει σημαντικά χαμηλά ποσοστά με μόνο το **32% (χρήστες ΟΑΣΑ)** και **14%**

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-9
Ημερομηνία:	01/2022	



(χρήστες δημοτικής συγκοινωνίας) αντίστοιχα από τους ερωτώμενους στο γενικό ερωτηματολόγιο του ΣΒΑΚ να τη χρησιμοποιεί. Ειδικότερα οι απαντήσεις του δείγματος αναφορικά με την συχνότητα της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας ανά σκοπό μετακίνησης, συγκεντρώνει ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά στη χρήση της *"για μετακίνηση προς εργασία"* με δεδομένο ότι αποτελεί έναν από τους βασικότερους σκοπούς μετακίνησης όπου θα μπορούσε κάποιος να την επιλέξει. Τα κυριότερα θέματα που αναδείχθηκαν ως ανασταλτικοί παράγοντες στη χρήση της και αποτυπώνται ως βασικά βελτιωτικά μέτρα για την αντιστροφή της συμπεριφοράς του δείγματος είναι α) η μικρή συχνότητα δρομολογίων, β) η μεγάλη διάρκεια διαδρομής των λεωφορείων, γ) ο μεγάλος χρόνος περπατήματος προς/από τις στάσεις, καθώς και δ) η εξυπηρέτηση των ΑμεΑ και ΑΜΚ. Όσον αφορά τη δημοτική συγκοινωνία, η το δείγμα εμφανίζεται μοιρασμένο (50-50) ή ακόμα και αρνητικό στην πλειοψηφία των απαντήσεων του για αύξηση της χρήσης της δημοτικής συγκοινωνίας αναφορικά με μετακινήσεις για εργασία, εκπαίδευση, ψυχαγωγία, άθληση και γενικά λοιπές ατομικές υποθέσεις. Συγκεκριμένα μεταξύ των βασικών σχολίων που καταγράφηκαν ήταν ότι: *"...οι γραμμές θα πρέπει να δώσουν έμφαση στην εξυπηρέτηση των μετεπιβιβάσεων προς την γραμμή του ΜΕΤΡΟ με συχνότερα δρομολόγια που θα εξυπηρετούν και τις δύο περιοχές του Δήμου (Άνω και Κάτω Γλυφάδα)".*

- Τέλος, 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).

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 11-10
Ημερομηνία:	01/2022	

11.4 Στάθμευση

Από τις μετρήσεις των χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης στις περιοχές έρευνας καθώς και τις αυτοψίες στην περιοχή μελέτης προέκυψαν τα κάτωθι συμπεράσματα:

- Η στάθμευση φαίνεται να αποτελεί μείζον πρόβλημα, στο εμπορικό-πολεοδομικό κέντρο του Δήμου με το ισοζύγιο στάθμευσης στην πλειοψηφία των εξεταζόμενων διαδρομών έρευνας⁸ να παρουσιάζει σημαντικό έλλειμμα σε σχέση με τις προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Συγκεκριμένα, η ζήτηση για στάθμευση (όπως καταγράφηκε) υπερέβαινε σε σημαντικό βαθμό τη νόμιμη προσφορά για το μεγαλύτερο μέρος των ωρών εξέτασης της 11ωρης έρευνας.
- Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης μολόντι στα όρια του πολεοδομικού κέντρου φαίνεται αντίστοιχα να παρουσιάζουν προβλήματα κάλυψης της ζήτησης κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, καθώς κατά τις διάφορες αυτοψίες στην περιοχή μελέτης, βρέθηκαν χωρίς κενές θέσεις. Ειδικά στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης στην Πανδώρας, οι θέσεις ήταν κατειλημμένες κατά τη μεγαλύτερη περίοδο της ημέρας.
- Συναφή όμως προβλήματα στάθμευσης φαίνεται να καταγράφουν και άλλες περιοχές (τοπικά ή/και γραμμικά κέντρα) του Δήμου όπου υπάρχουν εμπορικές ή άλλες συναφείς χρήσεις εστίασης, αναχυσής και παροχής υπηρεσιών όπως είναι οι οδοί Δημ.Γούναρη, Γ.Γεννηματά, Α.Παπανδρέου, Βασ.Όλγας, Μυστρά, κ.α. ενώ ηπιότερα αλλά σαφώς προβληματικά σημεία αναφορικά με την εικόνα της στάθμευσης φαίνεται να καταγράφουν επίσης και οι πιο πυκνοδομημένες περιοχές, ήτοι περιοχές κυρίως ανατολικά της Λ.Βουλιαγμένης όπως Τερψιθέα, Πανιώνια - Καραχάλιου, Εργατικά στελέχη, κ.α. αλλά και η Νέα Ευρυάλη (στα δυτικά), ειδικά στην ευρύτερη περιοχή του ιδιωτικού νοσοκομείου 'Mediterraneo'. Η εικόνα στάθμευσης αποτυπώνεται εντελώς διαφορετική κυρίως στο νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου ή στις περιοχές καθαρά αμιγούς κατοικίας όπου τα πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου δεν ευνοούν την παράνομη στάθμευση, καθότι δύναται να εξυπηρετηθεί τόσο η ομαλή κίνηση των οχημάτων όσο και η παρά το κράσπεδο στάθμευση.
- Βασικοί παράγοντες που φαίνεται να αποτυπώνουν το έντονο πρόβλημα στάθμευσης που καταγράφεται όχι μόνο στην κεντρική περιοχή της Κάτω Γλυφάδας αλλά και σε άλλα τοπικά ή γραμμικά κέντρα του Δήμου, όπως προαναφέρθηκαν, είναι η πρακτικά μικρή ή ορθότερα η μη επαρκής προσφορά χώρων/θέσεων στάθμευσης σε συνδυασμό με την διαχείρισή τους στις παραπάνω εμπορικές ζώνες. Ειδικά στο δεύτερο συνηγορεί και η έρευνα νυχτερινής συσσώρευσης που διεξήχθη στο πλαίσιο της πρόσφατης μελέτης ΣΕΣ του Δήμου, όπου κατέδειξε ότι στην ευρύτερη περιοχή του εμπορικού-πολεοδομικού κέντρου, που φέρει σαφώς χαρακτηριστικά πόλου υπερτοπικής εμβέλειας, τα σταθμευμένα οχήματα κάλυπταν ποσοστό ~27%. Ως εκ τούτου, συμπεραίνεται με ασφάλεια ότι η εικόνα της άναρχης, οχλούσας και χαοτικής (πολλές φορές) εικόνας στάθμευσης είναι συνεπαγόμενο αποτέλεσμα της υψηλής επισκεψιμότητας που δέχεται η περιοχή σε συνδυασμό με την μη ορθή εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης ή/και ακόμα και την υφιστάμενη χωροταξική διάταξη των δημοτικών

⁸ Πρόσφατη μελέτη ΣΕΣ Δήμου για την περιοχή της Κάτω Γλυφάδας (Ανοιξη, 2021).

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 11-11
Ημερομηνία:	01/2022	



χώρων/θέσεων στάθμευσης εκτός οδού (Άλσους και Πανδώρας) που βρίσκονται σχεδόν στα όρια της ζώνης αυτής και αδυνατούν να καλύψουν την υψηλή ζήτηση.

- Πολλά από τα παραπάνω προβλήματα έχουν ήδη αναδειχθεί και μέσω της μελέτης ΣΕΣ του Δήμου, στην οποία προτείνεται συγκεκριμένο πλαίσιο και περιοχή για την εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή του κέντρου της Γλυφάδας εκτιμώντας ότι θα αποσυμφορήσει σημαντικά τις όποιες κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες δημιουργούνται λόγω στάθμευσης. Υπενθυμίζεται ότι υπάρχει ήδη απόφαση (ΦΕΚ 4150 Β/2020) για την ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου Γλυφάδας -συγκεκριμένα για τον υφιστάμενο δημοτικό χώρο στάθμευσης καθώς και των οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης περιμετρικά και έναντι αυτού επί των οδών Άλσους και Ζέρβα- να λειτουργήσουν ως χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης. Η συγκεκριμένη απόφαση δεν έχει έως σήμερα εφαρμοσθεί.
- Επιπλέον, σημειώνεται ότι κατά την *Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ Γλυφάδας*, προτείνονται συγκεκριμένες στρατηγικές κατευθύνσεις αναφορικά με την πολιτική στάθμευσης τόσο για την περιοχή του πολεοδομικού κέντρου όσο και στην περίμετρο και ζώνες επιρροής των λοιπών τοπικών κέντρων της Γλυφάδας καθώς και στο μεγαλύτερο μήκος της οδού Γούναρη, στην Άνω Γλυφάδα. Ειδικότερα για το πολεοδομικό κέντρο προτείνεται η *πολύ μικρή έως και μηδενική προσφορά στάθμευσης μέσω και της ανάπτυξης Ζώνης Ελεγχόμενης Στάθμευσης – ΖΕΣ, σε συνδυασμό με την δημιουργία 3 υπόγειων συλλογικών χώρων στάθμευσης στην περίμετρο του πολεοδομικού κέντρου με χωρητικότητα 800 θέσεων το μέγιστο καθώς και την δημιουργία 3 συλλογικών χώρων στάθμευσης (γηπέδων στάθμευσης) εκτός του Κέντρου αλλά περιμετρικά αυτού με χωρητικότητα 350 θέσεων το μέγιστο.*
- Τέλος, από την ανάλυση και αξιολόγηση των ερωτηματολογίων κατοίκων και εργαζομένων, 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, με το **εμπορικό κέντρο υπερτοπικής σημασίας** να είναι βασικός αποτρεπτικός παράγοντας της *μη ορθής* λειτουργίας του, αναφορικά με την περιοχή της Κάτω Γλυφάδας. Η πλειοψηφία των σχολίων που καταγράφηκαν από τους ερωτώμενους επικεντρώνεται σε θέματα όπως είναι: *η επάρκεια χώρων στάθμευσης παρά την οδό ή/και εκτός οδού (δημόσιας χρήσης) με συνεπαγόμενη την δυσκολία και δυσφορία για εύρεση στάθμευσης (τουλάχιστον στις ζώνες υψηλής επισκεψιμότητας), στην οχλούσα και παράνομη στάθμευση που αποτυπώνεται σε διάφορα σημεία του Δήμου με χαρακτηριστικότερες εικόνες την διπλοστάθμευση (ή/και ακόμα τριπλοστάθμευση στις οδούς όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά την επιτρέπουν), την στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια, πάνω σε διαβάσεις πεζών και σε ράμπες ΑμεΑ.*
- Αντίστοιχα προβλήματα αναφορικά με την στάθμευση και τα χαρακτηριστικά της καταγράφηκαν και στα ερωτηματολόγια γονέων που τα παιδιά τους φοιτούν σε σχολεία του Δήμου, με την ανεπάρκεια χώρων/θέσεων στάθμευσης (τουλάχιστον για την απο-επιβίβαση των μαθητών) να αποτελεί το σημαντικότερο όλων.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 11-12
Ημερομηνία:	01/2022	

11.5 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. Όπως καταγράφηκε από τις συστηματικές αυτοψίες και τις έρευνες στην περιοχή μελέτης, τόσο η ύπαρξη ευρείας κλίμακας ελεύθερων χώρων (Κ.Χ., παιδικές χαρές, πλατείες, πράσινο) με σχεδόν την πλειοψηφία τους πρόσφατα αναπλασμένους, όσο και τα επαρκή πλάτη πεζοδρομίων⁹ και συναφών υποδομών βοηθούν σημαντικά στην προώθηση των εναλλακτικών, ήπιας μορφής, μετακινήσεων στο Δήμο. Το παραπάνω τεκμηριώνεται επίσης και από τα αποτελέσματα της έρευνας των ερωτηματολογίων στα πλαίσια του ΣΒΑΚ, όπου εξαιρετικά υψηλό ποσοστό (86%) **επιλέγει το περπάτημα κυρίως για ψώνια, ψυχαγωγία/άθληση, κοινωνικές δραστηριότητες ή άλλες ατομικές υποθέσεις, καθημερινά ή/και 2-3 φορές την εβδομάδα.**
- Ειδικότερα όπως αποτυπώνεται και στα θεματικά σχέδια αναφορικά με τα πλάτη των πεζοδρομίων και την βαδισιμότητα αντίστοιχα, στην πλειονότητα του κύριου δικτύου της Γλυφάδας, οι υφιστάμενες υποδομές παρουσιάζουν ενιαία δάπεδα πεζοδρομίων με καλές επιφάνειες περπατήματος, χωρίς μεγάλο αριθμό εμποδίων (αστικό εξοπλισμό, σήμανση, φυτεύσεις, κ.α.), με ράμπες ΑμεΑ και οδεύσεις τυφλών, με κατάλληλο φωτισμό ενισχύοντας το αίσθημα ασφάλειας και άνεσης του πεζού.
- Συγκεκριμένα, απουσία πεζοδρομίων συναντάται μόλις στο 0,6% του οδικού δικτύου ενώ τα πεζοδρόμια με πλάτη <1,5μ. συγκεντρώνουν ποσοστό της τάξης του 8,1%. Τα πεζοδρόμια που πληρούν τις προδιαγραφές από άποψη διατομής, καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό της τάξης του ~49,7%.
- Επιπλέον, όσον αφορά την βαδισιμότητα των υφιστάμενων πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου, εξαιρετικά σημαντικό ποσοστό (~74%) χαρακτηρίζονται ως "βαδίσιμα" ενώ ως "μερικώς βαδίσιμα" χαρακτηρίζονται το ~20%. 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 που καταγράφονται σε κεντρικούς δρόμους αλλά και στις πιο πυκνοδομημένες περιοχές.
- Τέλος, μολονότι υπάρχει διαμορφωμένο δίκτυο ποδηλάτου στον Δήμο αυτό είναι σημειακό, χωρίς συνέχεια και συνδεσιμότητα που φαίνεται να αποθαρρύνει τις μετακινήσεις με ποδήλατο. Σύμφωνα με το δείγμα των ερωτώμενων, μικρό ποσοστό (20%) χρησιμοποιεί το ποδήλατο για τις μετακινήσεις του, ενώ από αυτούς εξαιρετικά μικρό είναι το ποσοστό που το χρησιμοποιεί καθημερινά. Ποσοστό ~50% του δείγματος (με τις θετικές απαντήσεις), χρησιμοποιεί το ποδήλατο κυρίως για ψυχαγωγία ή άθληση, αποτελώντας και έναν από τους δημοφιλέστερους σκοπούς μετακίνησης για το συγκεκριμένο μέσο.

⁹ ΦΕΚ Β 2621/2009.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 11-13
Ημερομηνία:	01/2022	



- Επισημαίνεται ότι κατά το παρελθόν, στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου, είχε προταθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, με κύριο σκοπό το ποδήλατο να αποτελέσει **εναλλακτική λύση μετακίνησης για καθημερινή χρήση**, *σχεδιάζοντας μια ισομερή κατανομή των οριζόντιων και κάθετων αξόνων του δικτύου σε μια προσπάθεια ισότιμης κάλυψη του συνόλου της έκτασης του Δήμου*. Συγκεκριμένα το δίκτυο περιελάμβανε διαδρομές που συνέδεαν κοινοφελείς χρήσεις με κοινόχρηστους χώρους, κεντρικές-εμπορικές χρήσεις/υπηρεσίες, με τους σταθμούς του Μετρό, αλλά και ακόμα την σύνδεση των δύο περιοχών (Άνω και Κάτω Γλυφάδα), *προσπερνώντας το φυσικό φράγμα της Λ.Βουλιαγμένης*. Το δίκτυο αυτό περιελάμβανε: α) την διέλευση από οδούς με ικανά πλάτη και ήπιες κατά μήκος κλίσεις, β) με όσο το δυνατόν διαχωρισμένο κατάστρωμα από την υπόλοιπη κυκλοφορία ή ακόμα και την διατήρηση των *υφιστάμενων* διατάξεων στάθμευσης (*όπου αυτό ήταν εφικτό*) και γ) την διάσχιση των μεγάλων λεωφόρων (αρτηριών) από σηματοδοτούμενους κόμβους ή/και (προτεινόμενες από τη μελέτη) πεζογέφυρες. Το παραπάνω δίκτυο δεν έχει υλοποιηθεί έως και σήμερα, με εξαίρεση τα σημεία των οδών Β.Τσιτσάνη, Μιαούλη και Γρ.Λαμπράκη που αποτελούν τις πλέον πιο πρόσφατες αναπλάσεις πεζοδρομίων *μικτής χρήσης*, καθώς δύναται να συνυπάρξουν πεζοί και ποδήλατα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 11-14
Ημερομηνία:	01/2022	