



## 4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

### 4.1 Ο ρόλος του Δήμου Γλυφάδας στην κυκλοφοριακή λειτουργία της ευρύτερης περιοχής του Νότιου τομέα και της Πρωτεύουσας

#### 4.1.1 Νομικό καθεστώς – Θεσμοθετημένο Οδικό δίκτυο

Η χωροταξική θέση και η πολεοδομική ανάπτυξη του Δήμου Γλυφάδας στο νότιο τομέα των Αθηνών, παράλληλα με πρωτεύουσες άξονες όπως είναι η Λεωφ.Βουλιαγμένης και η Λεωφ.Ποσειδώνος καθιστούν την περιοχή μελέτης βασικό πόλο με υπερτοπικό χαρακτήρα για το παράκτιο μέτωπο του Λεκανοπεδίου, έλκοντας και παράγοντας αντίστοιχα, υψηλό αριθμό μετακινήσεων προς/από αυτή προς/από άλλους όμορους και μη, Δήμους της ευρύτερης περιοχής.

Σημειώνεται ότι στο Βασικό Οδικό Δίκτυο Αττικής (ΦΕΚ Δ 701/13-12-1990) περιλαμβάνονται οι οδοί:

- Λεωφ.Βουλιαγμένης,
- Σύνδεση Περιφ.Υμητού με την Γλυφάδα (άξονας: Γρ.Λαμπράκη - Ανθέων - Μετσόβου - Περιφερειακή Γλυφάδας),
- Πρίγκηπος Πέτρου,
- Ο άξονας: Προνόης - Χρ.Σμύρνης (Κ.Καραμανλή) - Περγάμου - Ελ.Βενιζέλου (μέχρι τη σύνδεση με Λεωφ.Βουλιαγμένης) και,
- Ο άξονας: Κων.Αθανάτου - Υμητού - Λεωφ.Κύπρου (εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Γλυφάδας).

Επιπλέον, οι οδοί Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος ανήκουν και στο Πρωτεύουσας Αστικό Οδικό Δίκτυο<sup>1</sup> (ΠΑΟΔ) ενώ στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ν.4277/2014) η Λεωφ.Βουλιαγμένης κατατάσσεται σε πρωτεύουσας άξονα Μητροπολιτικής σημασίας και η Λ.Ποσειδώνος, σε αστική λεωφόρο.

#### 4.1.2 Οδική σύνδεση - Πύλες εισόδου/εξόδου

Κύριες πύλες εισόδου-εξόδου του Δήμου είναι οι Λεωφ.Βουλιαγμένης και Λεωφ.Ποσειδώνος (Λεωφ.Βας.Γεωργίου Β') καθώς και η οδός Δημ.Γούναρη (μέσω της Λ.Κύπρου), που διατρέχουν την περιοχή στην κατεύθυνση ΒΔ-ΝΑ, ενώ μέσω βασικών αρτηριών (βλ. και κάτωθι πίνακα) συνδέεται αντίστοιχα με το λοιπό εσωτερικό οδικό δίκτυο, αυξάνοντας τις δυνατότητες μετακίνησης και προσπελασιμότητας προς/από τις διάφορες περιοχές (γειτονίες - πολεοδομικές ενότητες) ή/και τις δραστηριότητες εντός ή εκτός (πλησίον των διοικητικών ορίων) του Δήμου. Αναλυτικότερα, οι κύριες πύλες εισόδου/εξόδου στην περιοχή μελέτης είναι:

Πύλες εισόδου/Εξόδου	Οδός
<b>Βόρεια</b> (από/προς Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Οδός Κύπρου (συνέχεια) Δημ.Γούναρη (περιοχή Άνω Γλυφάδας)</li><li>▪ Λεωφ.Βουλιαγμένης</li></ul>

<sup>1</sup> Αρ.Απόφ. Δ17α/06/52/ΦΝ443 της 21-3-2007, ΦΕΚ 398Β.

#### 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: 4-1



<b>Νότια</b> (από/προς Δήμο Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης)	▪ Λεωφ.Ποσειδώνος (Λεωφ.Βας.Γεωργίου Β')
	▪ Δημ.Γούναρη (μέσω της Λεωφ.Βουλιαγμένης) (περιοχή Άνω Γλυφάδας)
	▪ Λεωφ.Βουλιαγμένης
	▪ Πριγκ.Πέτρου
	▪ Λεωφ.Ποσειδώνος (Λεωφ.Βας.Γεωργίου Β')

## 4.2 Στοιχεία έρευνας Προέλευσης - Προορισμού

Λήφθηκαν στοιχεία από την Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού (ΟΑΣΑ<sup>2</sup>), η οποία περιελάμβανε (μεταξύ άλλων) συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν σε σπίτια και παρά την οδό στους Δήμους και (τότε) Κοινότητες που εξυπηρετούνται από Αστική Συγκοινωνία. Συγκεκριμένα αφορούσε 84 Δήμους και Κοινότητες στην περιοχή Εξυπηρέτησης των Αστικών Συγκοινωνιών (ΠΕΑΣ) και στην Υπόλοιπη Ατική (ΥΑ)<sup>3</sup>.

Χαρακτηριστικά στοιχεία από την **έρευνα σε νοικοκυριά** σχετικά με το Δήμο Γλυφάδας παραθέτονται:

- Στην περιοχή εξέτασης της έρευνας (ΠΕΑΣ) που εξυπηρετούνται με οχήματα του ΟΑΣΑ έγιναν συνεντεύξεις σε 26.530 νοικοκυριά. Από αυτά τα **661 ήταν νοικοκυριά της Γλυφάδας** που ο πληθυσμός τους αντιστοιχούσε στο **2,38%** του πληθυσμού της Γλυφάδας, σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2001 (ΕΛ.ΣΤΑΤ).
- Η μέση κινητικότητα στο σύνολο των ατόμων που ήταν παρόντα και συμπλήρωσαν ατομικά ερωτηματολόγια καταγράφηκε σε 2,03 μετακινήσεις ανά άτομο στην ΠΕΑΣ και σε 1,47 στο ΥΑ. Για την περιοχή μελέτης, η κινητικότητα των κατοίκων των νοικοκυριών του δείγματος ήταν κατά μέσο όρο:

Δήμος	Αριθμός νοικοκυριών	Αριθμός μετακινήσεων	Κινητικότητα (όσοι μετακινήθηκαν)	Κινητικότητα (Σύνολο)
<b>Γλυφάδας</b>	27.821	2.435	2,64	2.14

Πηγή: Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού Μετακινήσεων ΟΑΣΑ Α.Ε.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί η άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ της κινητικότητας και του εισοδήματος – *όσο αυξάνει το εισόδημα αυξάνει και η κινητικότητα*. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για την περιοχή ΠΕΑΣ και για άτομα ηλικίας μεταξύ 18 – 64 ετών η κινητικότητα των ατόμων που ανήκαν στην κατηγορία υψηλού εισοδήματος ήταν για τους άνδρες 2,84 μετακινήσεις ανά άνδρα ανά ημέρα σε σχέση με 2,35 μετακινήσεις ανά άνδρα που ανήκε στην κατηγορία χαμηλού εισοδήματος. Αντίστοιχες τιμές για γυναίκες ήταν 2,86 και 2,29. Τέλος, η μέση κινητικότητα των εργαζόμενων ήταν 2,48 ενώ των μη εργαζόμενων 2,05.

<sup>2</sup> Τελευταία Μελέτη Π-Π, ΟΑΣΑ 2006.

<sup>3</sup> Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πανδημία του COVID εκτιμάται ότι έχει αλλάξει τον αριθμό των μετακινήσεων (κυρίως λόγω ευρείας χρήσης της τηλεργασίας) αλλά και το μέσο.

### 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: 4-2



## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

- Σε συμφωνία με προηγούμενες έρευνες μετακινήσεων του ΟΑΣΑ<sup>4</sup>, ο βασικός σκοπός απλής μετακίνησης είναι η επιστροφή στο σπίτι. Αναλυτικότερα η κατανομή των μετακινήσεων ανά σκοπό μετακίνησης για το Δήμο Γλυφάδας έχει ως εξής:

Σκοπός μετακίνησης	Περιοχή ΠΕΑΣ (Σύνολο έρευνας)	ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ
Αλλαγή μεταφορικού μέσου (π.χ. πρόσβαση σε άλλο μέσο μετακίνησης, από Ι.Χ. σε σταθμό ΜΕΤΡΟ)	17,7%	17,2%
Επιστροφή στην κατοικία	37,7%	39,0%
Προς τον τόπο εργασίας	17,5%	19,3%
Άλλες επαγγελματικές μετακινήσεις	3,0%	1,5%
Σχολείο, εκπαίδευση	2,9%	4,9%
Ψώνια	5,2%	5,7%
Κοινωνικές εκδηλώσεις	3,1%	1,5%
Ψυχαγωγία, αναψυχή, άθληση	3,8%	2,4%
Συνοδεία προσώπου	2,3%	1,1%
Ατομικές υποθέσεις	6,5%	7,0%
Μεταφορές	0,3%	0,3%

Πηγή: Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού Μετακινήσεων ΟΑΣΑ Α.Ε.

- Σύμφωνα με την έρευνα, το Ε.Ι.Χ. (αθροιστικά ως οδηγός ή/και ως επιβάτης) και η αστική συγκοινωνία (συμπεριλαμβάνοντας και τη δημοτική συγκοινωνία) καταλαμβάνουν σχεδόν ίδιο μερίδιο επί των μετακινήσεων της τάξης του ~40,0%, στο σύνολο της ΠΕΑΣ. Αναλυτικότερα η κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο μετακίνησης για το Δήμο Γλυφάδας έχει ως εξής:

Μέσο Μετακίνησης	Περιοχή ΠΕΑΣ (Σύνολο έρευνας)	ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ
Με τα πόδια	9,5%	8,7%
Ποδήλατο/Μοτοποδήλατο	0,9%	0,1%
Δίκυκλες μηχανές	4,3%	1,8%
ΙΧ επιβάτης	6,6%	9,8%
ΙΧ οδηγός	30,6%	38,7%
Υπεραστικό μέσο μεταφοράς	0,3%	0,0%
Ειδικό λεωφορείο	1,3%	2,1%
Ταξί (επιβάτης)	2,4%	2,7%
Ημιφορτηγό	0,3%	0,3%
Φορτηγό	0,2%	0,0%
Αστικό λεωφορείο	22,4%	21,8%
Τρόλεϊ	3,6%	0,7%
Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος	6,1%	0,9%
Μετρό	9,9%	11,0%
Τραμ	0,8%	1,3%
Προαστιακός	0,2%	0,0%
Δημοτική συγκοινωνία	0,5%	0,0%

Πηγή: Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού Μετακινήσεων ΟΑΣΑ Α.Ε.

<sup>4</sup> Έτη έρευνας 1983, 1995, 2006.

### 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: 4-3



- Από τις παραγόμενες μετακινήσεις καθημερινά, η Γλυφάδα έλκει το 2,7% στο σύνολο του δείγματος της περιοχής εξέτασης (ΠΕΑΣ) σε σχέση με τους αναμενόμενα σημαντικότερους Δήμους όπως είναι η **Αθήνα και ο Πειραιάς** που συγκεντρώνουν ποσοστά της τάξης του ~29,0% και 5,0% αντίστοιχα.
- Από το σύνολο των μετακινήσεων που γίνονται με προέλευση την Γλυφάδα το 39% είναι ενδοδημοτικές μετακινήσεις. Το αντίστοιχο μέγεθος για τους Δήμους Αθήνας και Πειραιά είναι 55,0% και 44,0% αντίστοιχα.
- Οι υπόλοιπες μετακινήσεις από την Γλυφάδα (εκτός των ενδοδημοτικών) κατευθύνονται σε 68 από τους 84 Δήμους της ΠΕΑΣ και σε 10 δήμους στο ΥΑ, με τους **κυριότερους προορισμούς**<sup>5</sup> από αυτούς, να είναι:

ΑΠΟ ΔΗΜΟ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	ΠΡΟΣ ΔΗΜΟ/ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	% ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ
	Άγιο Δημήτριο	6,83%
	Αθήνα	10,30%
	Άλιμο	2,81%
	Αργυρούπολη	3,52%
	Δάφνη	1,71%
	Ηλιούπολη	1,66%
	Καλλιθέα	1,56%
	Π.Φάληρο	2,01%
	Πειραιά	4,92%
	Βάρη	4,12%
	Βούλα	4,12%
	Βουλιαγμένη	1,10%
	Ελληνικό	4,82%

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία, το υψηλότερο ποσοστό μετακινήσεων καταλαμβάνει ο Δήμος Γλυφάδας (~39%) και ακολουθούν ο Δήμος Αγ.Δημητρίου, ο Δήμος Πειραιά και οι όμοροι Δήμοι των νοτίων προαστίων (Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης και Δήμος Βάρης Βούλας Βουλιαγμένης). Με μικρότερα ποσοστά <2% καταγράφονται οι μετακινήσεις με βασικούς προορισμούς τους όμορους Δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Καλλιθέας, Ηλιούπολης και Δάφνης. Το σύνολο των παραπάνω προορισμών καλύπτουν το ~48,4% των μετακινήσεων ενώ αθροιστικά με τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις καλύπτεται το ~88,0% από τις συνολικές μετακινήσεις στη Δημοτική ενότητα<sup>6</sup>.

Τέλος, παρατίθενται πίνακες με την αναγωγή του δείγματος της έρευνας Π-Π του ΟΑΣΑ<sup>7</sup> στο σύνολο του πληθυσμού από όπου προκύπτουν τα εξής στοιχεία για το Δήμο, σε σχέση με τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται τόσο από ΜΜΜ όσο και από Ι.Χ. με βασικό σκοπό μετακίνησης:

1. Την εργασία και
2. Όλες τις λοιπές μετακινήσεις.

<sup>5</sup> Παραθέτονται οι προορισμοί με ποσοστό μετακινήσεων >1,0%.

<sup>6</sup> Το υπόλοιπο ποσοστό καλύπτουν οι μετακινήσεις σε προορισμούς (Δήμους) με <1,0% (π.χ. Νέα Σμύρνη με 0,65% μετακινήσεων).

<sup>7</sup> Τελευταία Μελέτη Π-Π, ΟΑΣΑ 2006.

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: 4-4



## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Αναλυτικότερα:

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟ ΓΛΥΦΑΔΑΣ ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ανά ΣΚΟΠΟ (Ε-ΛΠ) και ΜΕΣΟ (ΙΧ-ΜΜΜ)									
ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΗΜΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΔΗΜΟΥ	Ι.Χ.				ΜΜΜ			
		ΕΡΓΑΣΙΑ		ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ		ΕΡΓΑΣΙΑ		ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	
			%		%		%		%
1	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	113	0,23%	84	0,18%	46	0,19%	28	0,14%
2	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ	227	0,46%	143	0,31%	91	0,38%	47	0,24%
3	ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	218	0,44%	120	0,26%	94	0,39%	42	0,22%
4	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	1826	3,73%	2061	4,50%	811	3,37%	752	3,88%
5	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	59	0,12%	41	0,09%	28	0,11%	16	0,08%
6	ΑΘΗΝΑ	4064	8,31%	3549	7,75%	4529	18,80%	3894	20,05%
7	ΑΙΓΑΛΕΩ	396	0,81%	337	0,73%	162	0,67%	111	0,57%
8	ΑΛΙΜΟΣ	2030	4,15%	2505	5,47%	887	3,68%	902	4,65%
9	ΜΑΡΟΥΣΙ	210	0,43%	100	0,22%	92	0,38%	36	0,19%
10	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ	48	0,10%	20	0,04%	20	0,08%	7	0,04%
11	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	2275	4,65%	2651	5,79%	1044	4,33%	1008	5,19%
12	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	77	0,16%	13	0,03%	30	0,13%	4	0,02%
13	ΑΧΑΡΝΑΙ	133	0,27%	43	0,09%	59	0,24%	16	0,08%
14	ΒΥΡΩΝΑΣ	999	2,04%	929	2,03%	409	1,70%	307	1,58%
15	ΓΑΛΑΤΣΙ	139	0,28%	82	0,18%	60	0,25%	29	0,15%
16	ΓΛΥΦΑΔΑ	10571	21,60%	11579	25,28%	4911	20,38%	4482	23,08%
17	ΔΑΦΝΗ	443	0,90%	422	0,92%	203	0,84%	160	0,83%
18	ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	68	0,14%	42	0,09%	29	0,12%	15	0,08%
19	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	48	0,10%	7	0,01%	19	0,08%	2	0,01%
20	ΖΩΓΡΑΦΟΥ	439	0,90%	397	0,87%	187	0,77%	135	0,69%
21	ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	2596	5,31%	2909	6,35%	1107	4,59%	1012	5,21%
22	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ	70	0,14%	35	0,08%	32	0,13%	13	0,07%
23	ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	248	0,51%	236	0,52%	103	0,43%	79	0,41%
24	ΚΑΛΛΙΘΕΑ	1356	2,77%	1508	3,29%	586	2,43%	534	2,75%
25	ΚΑΜΑΤΕΡΟ	37	0,08%	15	0,03%	17	0,07%	6	0,03%
26	ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	257	0,53%	151	0,33%	99	0,41%	46	0,24%
27	ΚΗΦΙΣΙΑ	86	0,18%	33	0,07%	39	0,16%	12	0,06%
28	ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ	258	0,53%	212	0,46%	102	0,42%	67	0,35%
29	ΚΟΡΩΠΙ	1354	2,77%	643	1,40%	602	2,50%	237	1,22%
30	ΜΑΝΔΡΑ	21	0,04%	3	0,01%	7	0,03%	1	0,00%
31	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	58	0,12%	24	0,05%	25	0,10%	9	0,04%
32	ΜΟΣΧΑΤΟ	282	0,58%	242	0,53%	122	0,51%	86	0,44%
33	Ν. ΙΩΝΙΑ	119	0,24%	68	0,15%	56	0,23%	26	0,14%
34	Ν. ΣΜΥΡΝΗ	1068	2,18%	1226	2,68%	464	1,92%	436	2,24%
35	Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	37	0,08%	21	0,05%	18	0,07%	8	0,04%
36	ΙΛΙΟΝ	165	0,34%	95	0,21%	76	0,32%	36	0,19%
37	ΝΙΚΑΙΑ	373	0,76%	310	0,68%	152	0,63%	102	0,53%
38	ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ	1140	2,33%	1408	3,07%	495	2,05%	503	2,59%
39	ΠΑΙΑΝΙΑ	174	0,36%	75	0,16%	66	0,27%	23	0,12%
40	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1069	2,19%	692	1,51%	820	3,40%	494	2,54%

### 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: 4-5



## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

41	ΠΕΡΑΜΑ	96	0,20%	24	0,05%	39	0,16%	8	0,04%
42	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	426	0,87%	312	0,68%	200	0,83%	122	0,63%
43	ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	93	0,19%	42	0,09%	43	0,18%	16	0,08%
44	ΣΠΑΤΑ	198	0,40%	47	0,10%	83	0,35%	13	0,07%
45	ΤΑΥΡΟΣ	194	0,40%	140	0,31%	80	0,33%	47	0,24%
46	ΥΜΜΗΤΟΣ	288	0,59%	266	0,58%	126	0,52%	95	0,49%
47	ΧΑΪΔΑΡΙ	172	0,35%	109	0,24%	72	0,30%	37	0,19%
48	ΧΑΛΑΝΔΡΙ	223	0,46%	148	0,32%	99	0,41%	54	0,28%
49	ΧΟΛΑΡΓΟΣ	122	0,25%	78	0,17%	53	0,22%	27	0,14%
50	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ	10	0,02%	2	0,00%	4	0,02%	1	0,00%
51	ΑΝΟΙΞΗ	9	0,02%	1	0,00%	3	0,01%	0	0,00%
52	ΒΑΡΗ	1312	2,68%	825	1,80%	551	2,29%	283	1,46%
53	ΒΟΥΛΑ	3201	6,54%	3162	6,90%	1378	5,72%	1122	5,78%
54	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	1006	2,06%	877	1,91%	429	1,78%	306	1,58%
55	ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ	61	0,12%	29	0,06%	28	0,11%	11	0,05%
56	ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	40	0,08%	20	0,04%	19	0,08%	8	0,04%
57	ΔΡΟΣΙΑ	7	0,02%	1	0,00%	3	0,01%	0	0,00%
58	ΕΚΑΛΗ	8	0,02%	2	0,00%	3	0,01%	1	0,00%
59	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	2920	5,97%	3613	7,89%	1249	5,19%	1266	6,52%
60	ΖΕΦΥΡΙ	11	0,02%	4	0,01%	5	0,02%	1	0,01%
61	ΚΡΥΟΝΕΡΙ	10	0,02%	2	0,00%	4	0,02%	1	0,00%
62	ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	17	0,03%	7	0,02%	7	0,03%	3	0,01%
63	ΜΑΓΟΥΛΑ	9	0,02%	1	0,00%	3	0,01%	0	0,00%
64	ΜΕΛΙΣΣΙΑ	46	0,10%	22	0,05%	20	0,08%	8	0,04%
65	ΣΤΑΜΑΤΑ	4	0,01%	1	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
66	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	20	0,04%	7	0,01%	9	0,04%	2	0,01%
67	Ν. ΠΕΝΤΕΛΗ	13	0,03%	6	0,01%	5	0,02%	2	0,01%
68	Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ	17	0,04%	11	0,02%	8	0,03%	4	0,02%
69	Ν. ΨΥΧΙΚΟ	49	0,10%	39	0,08%	22	0,09%	14	0,07%
70	ΠΑΛΛΗΝΗ	118	0,24%	51	0,11%	51	0,21%	18	0,09%
71	ΠΑΠΑΓΟΥ	60	0,12%	62	0,13%	25	0,10%	21	0,11%
72	ΠΕΝΤΕΛΗ	18	0,04%	8	0,02%	8	0,03%	3	0,02%
73	ΠΕΥΚΗ	25	0,05%	10	0,02%	11	0,05%	4	0,02%
74	ΣΤΑΜΑΤΑ	4	0,01%	1	0,00%	2	0,01%	0	0,00%
75	ΦΙΛΟΘΕΗ	21	0,04%	16	0,04%	9	0,04%	5	0,03%
76	ΦΥΛΗ	6	0,01%	3	0,01%	2	0,01%	1	0,01%
77	ΨΥΧΙΚΟ	47	0,10%	42	0,09%	20	0,08%	14	0,07%
78	ΑΝΘΟΥΣΑ	13	0,03%	5	0,01%	4	0,02%	2	0,01%
79	ΑΡΤΕΜΙΣ	140	0,29%	35	0,08%	38	0,16%	9	0,04%
80	ΓΕΡΑΚΑΣ	66	0,14%	29	0,06%	21	0,09%	9	0,04%
81	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	6	0,01%	2	0,00%	2	0,01%	1	0,00%
82	ΒΑΡΥΜΠΟΠΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
83	ΔΙΟΝΥΣΟΣ	6	0,01%	1	0,00%	2	0,01%	0	0,00%
84	ΣΑΡΩΝΙΔΑ	104	0,21%	40	0,09%	30	0,12%	11	0,05%
901	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	321	0,66%	74	0,16%	80	0,33%	16	0,08%
902	ΠΑΛΑΙΑ ΦΩΚΑΙΑ	160	0,33%	56	0,12%	49	0,20%	16	0,08%
911	ΚΑΛΥΒΙΑ ΘΩΡΙΚΟΥ	688	1,41%	163	0,36%	168	0,70%	35	0,18%
912	ΚΕΡΑΤΕΑ	301	0,62%	94	0,21%	77	0,32%	22	0,11%
913	ΚΟΥΒΑΡΑΣ	67	0,14%	29	0,06%	11	0,05%	4	0,02%

### 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: 4-6



## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

914	ΛΑΥΡΙΟ	199	0,41%	32	0,07%	53	0,22%	8	0,04%
915	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ	430	0,88%	144	0,32%	95	0,39%	28	0,14%
916	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	22	0,05%	4	0,01%	3	0,01%	1	0,00%
921	ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ	56	0,12%	14	0,03%	15	0,06%	3	0,02%
922	ΠΙΚΕΡΜΙ	51	0,10%	12	0,03%	10	0,04%	2	0,01%
923	ΡΑΦΗΝΑ	65	0,13%	18	0,04%	16	0,07%	4	0,02%
931	ΑΥΛΩΝΑ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
932	ΑΦΙΔΝΕΣ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
933	ΒΑΡΝΑΒΑΣ	2	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
934	ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ	6	0,01%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
935	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	54	0,11%	7	0,02%	11	0,05%	1	0,01%
936	ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ	5	0,01%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
937	ΜΑΛΑΚΑΣΑ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
938	ΠΟΛΥΔΕΝΔΡΙ	2	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
942	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΩΡΟΠΟΥ	2	0,00%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
943	ΣΚΑΛΑ ΩΡΟΠΟΥ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
944	ΣΥΚΑΜΙΝΟ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
945	ΩΡΟΠΟΣ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
946	ΚΑΛΑΜΟΣ	4	0,01%	0	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
947	ΝΕΑ ΠΑΛΑΤΙΑ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
948	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
949	ΧΑΛΚΟΥΤΣΙ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
951	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	46	0,09%	8	0,02%	6	0,02%	1	0,00%
952	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ	11	0,02%	2	0,01%	2	0,01%	0	0,00%
953	ΣΕΛΗΝΙΑ	8	0,02%	1	0,00%	2	0,01%	0	0,00%
954	ΑΙΑΝΤΕΙΟ	19	0,04%	2	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
961	ΜΕΓΑΡΑ	22	0,05%	1	0,00%	6	0,03%	0	0,00%
962	ΝΕΑ ΠΕΡΑΜΟΣ	4	0,01%	1	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
971	ΒΙΛΙΑ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
972	ΕΡΥΘΡΕΣ	2	0,00%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
973	ΟΙΝΟΗ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ</b>	<b>48.934</b>		<b>45.800</b>		<b>24.092</b>		<b>19.416</b>	

### 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: 4-7

Ημερομηνία: 01/2022





## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΓΛΥΦΑΔΑ ανά ΣΚΟΠΟ (Ε-ΛΠ) και ΜΕΣΟ (ΙΧ-ΜΜΜ)									
ΚΩΔΙΚΟΣ ΔΗΜΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΔΗΜΟΥ	Ι.Χ.				ΜΜΜ			
		ΕΡΓΑΣΙΑ		ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ		ΕΡΓΑΣΙΑ		ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	
			%		%		%		%
1	ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	113	0,23%	38	0,10%	46	0,19%	12	0,08%
2	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ	227	0,46%	55	0,15%	91	0,38%	18	0,12%
3	ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	218	0,45%	70	0,19%	94	0,39%	24	0,17%
4	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	1826	3,73%	1101	2,91%	811	3,37%	401	2,76%
5	ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	59	0,12%	18	0,05%	27	0,11%	7	0,05%
6	ΑΘΗΝΑ	4047	8,27%	1394	3,69%	4546	18,88%	1478	10,16%
7	ΑΙΓΑΛΕΩ	396	0,81%	135	0,36%	163	0,68%	45	0,31%
8	ΑΛΙΜΟΣ	2031	4,15%	1535	4,06%	886	3,68%	551	3,79%
9	ΜΑΡΟΥΣΙ	209	0,43%	53	0,14%	93	0,39%	19	0,13%
10	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ	48	0,10%	14	0,04%	20	0,08%	5	0,03%
11	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ	2274	4,65%	1844	4,88%	1044	4,34%	702	4,83%
12	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	78	0,16%	15	0,04%	30	0,12%	5	0,03%
13	ΑΧΑΡΝΑΙ	134	0,27%	30	0,08%	58	0,24%	11	0,07%
14	ΒΥΡΩΝΑΣ	1001	2,04%	479	1,27%	408	1,69%	157	1,08%
15	ΓΑΛΑΤΣΙ	139	0,28%	35	0,09%	60	0,25%	12	0,09%
16	ΓΛΥΦΑΔΑ	10571	21,60%	11579	30,63%	4911	20,39%	4482	30,82%
17	ΔΑΦΝΗ	442	0,90%	191	0,50%	203	0,84%	72	0,50%
18	ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	68	0,14%	26	0,07%	29	0,12%	9	0,06%
19	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	48	0,10%	12	0,03%	18	0,08%	4	0,03%
20	ΖΩΓΡΑΦΟΥ	439	0,90%	185	0,49%	186	0,77%	63	0,43%
21	ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	2596	5,30%	1687	4,46%	1107	4,60%	587	4,04%
22	Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ	70	0,14%	17	0,04%	32	0,13%	6	0,04%
23	ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	249	0,51%	113	0,30%	102	0,42%	37	0,26%
24	ΚΑΛΛΙΘΕΑ	1357	2,77%	577	1,53%	585	2,43%	203	1,40%
25	ΚΑΜΑΤΕΡΟ	37	0,08%	8	0,02%	17	0,07%	3	0,02%
26	ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	257	0,53%	90	0,24%	99	0,41%	28	0,19%
27	ΚΗΦΙΣΙΑ	86	0,18%	23	0,06%	39	0,16%	9	0,06%
28	ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ	258	0,53%	99	0,26%	102	0,43%	31	0,22%
29	ΚΟΡΩΠΙ	1356	2,77%	1089	2,88%	601	2,50%	394	2,71%
30	ΜΑΝΔΡΑ	21	0,04%	5	0,01%	7	0,03%	1	0,01%
31	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	59	0,12%	13	0,03%	25	0,10%	4	0,03%
32	ΜΟΣΧΑΤΟ	282	0,58%	93	0,25%	122	0,51%	33	0,23%
33	Ν. ΙΩΝΙΑ	119	0,24%	31	0,08%	56	0,23%	12	0,08%
34	Ν. ΣΜΥΡΝΗ	1067	2,18%	510	1,35%	464	1,93%	181	1,25%
35	Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	37	0,08%	10	0,03%	17	0,07%	4	0,03%
36	ΙΛΙΟΝ	165	0,34%	43	0,11%	76	0,32%	17	0,11%
37	ΝΙΚΑΙΑ	373	0,76%	146	0,39%	152	0,63%	48	0,33%
38	ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ	1140	2,33%	671	1,77%	495	2,05%	239	1,64%
39	ΠΑΙΑΝΙΑ	176	0,36%	91	0,24%	64	0,27%	27	0,18%
40	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1071	2,19%	375	0,99%	819	3,40%	259	1,78%
41	ΠΕΡΑΜΑ	96	0,20%	29	0,08%	39	0,16%	9	0,06%
42	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	426	0,87%	130	0,35%	200	0,83%	51	0,35%

## VΜC 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: 4-8



**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ**

43	ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	93	0,19%	23	0,06%	43	0,18%	9	0,06%
44	ΣΠΑΤΑ	199	0,41%	116	0,31%	83	0,34%	43	0,30%
45	ΤΑΥΡΟΣ	194	0,40%	53	0,14%	80	0,33%	18	0,12%
46	ΥΜΜΗΤΟΣ	288	0,59%	126	0,33%	126	0,53%	45	0,31%
47	ΧΑΪΔΑΡΙ	172	0,35%	58	0,15%	72	0,30%	20	0,14%
48	ΧΑΛΑΝΔΡΙ	223	0,46%	74	0,20%	99	0,41%	27	0,18%
49	ΧΟΛΑΡΓΟΣ	123	0,25%	42	0,11%	52	0,22%	15	0,10%
50	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ	10	0,02%	2	0,01%	4	0,02%	1	0,01%
51	ΑΝΟΙΞΗ	9	0,02%	2	0,01%	3	0,01%	1	0,00%
52	ΒΑΡΗ	1312	2,68%	1446	3,83%	552	2,29%	492	3,39%
53	ΒΟΥΛΑ	3201	6,54%	3896	10,31%	1379	5,73%	1379	9,48%
54	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	1006	2,06%	1324	3,50%	429	1,78%	462	3,17%
55	ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ	61	0,12%	18	0,05%	27	0,11%	7	0,04%
56	ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	41	0,08%	15	0,04%	19	0,08%	6	0,04%
57	ΔΡΟΣΙΑ	7	0,02%	2	0,00%	3	0,01%	1	0,00%
58	ΕΚΑΛΗ	8	0,02%	2	0,00%	3	0,01%	1	0,00%
59	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	2920	5,97%	3512	9,29%	1249	5,19%	1218	8,37%
60	ΖΕΦΥΡΙ	11	0,02%	2	0,01%	5	0,02%	1	0,01%
61	ΚΡΥΟΝΕΡΙ	10	0,02%	2	0,01%	4	0,02%	1	0,00%
62	ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	17	0,03%	4	0,01%	7	0,03%	2	0,01%
63	ΜΑΓΟΥΛΑ	9	0,02%	3	0,01%	3	0,01%	1	0,00%
64	ΜΕΛΙΣΣΙΑ	47	0,10%	15	0,04%	20	0,08%	5	0,04%
65	ΣΤΑΜΑΤΑ	4	0,01%	1	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
66	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	20	0,04%	5	0,01%	9	0,04%	2	0,01%
67	Ν. ΠΕΝΤΕΛΗ	13	0,03%	5	0,01%	5	0,02%	2	0,01%
68	Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ	17	0,04%	5	0,01%	8	0,03%	2	0,01%
69	Ν. ΨΥΧΙΚΟ	49	0,10%	17	0,05%	22	0,09%	6	0,04%
70	ΠΑΛΛΗΝΗ	119	0,24%	44	0,12%	50	0,21%	15	0,10%
71	ΠΑΠΑΓΟΥ	60	0,12%	35	0,09%	25	0,10%	12	0,08%
72	ΠΕΝΤΕΛΗ	18	0,04%	8	0,02%	8	0,03%	3	0,02%
73	ΠΕΥΚΗ	25	0,05%	6	0,02%	11	0,05%	2	0,02%
74	ΣΤΑΜΑΤΑ	4	0,01%	1	0,00%	2	0,01%	0	0,00%
75	ΦΙΛΟΘΕΗ	21	0,04%	7	0,02%	9	0,04%	2	0,02%
76	ΦΥΛΗ	6	0,01%	3	0,01%	2	0,01%	1	0,01%
77	ΨΥΧΙΚΟ	47	0,10%	18	0,05%	20	0,08%	6	0,04%
78	ΑΝΘΟΥΣΑ	13	0,03%	4	0,01%	4	0,02%	1	0,01%
79	ΑΡΤΕΜΙΣ	142	0,29%	82	0,22%	36	0,15%	18	0,13%
80	ΓΕΡΑΚΑΣ	67	0,14%	19	0,05%	21	0,09%	5	0,04%
81	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	7	0,01%	2	0,00%	2	0,01%	1	0,00%
82	ΒΑΡΥΜΠΟΠΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
83	ΔΙΟΝΥΣΟΣ	6	0,01%	2	0,00%	2	0,01%	0	0,00%
84	ΣΑΡΩΝΙΔΑ	104	0,21%	131	0,35%	30	0,13%	35	0,24%
901	ΑΝΑΒΥΣΣΟΣ	322	0,66%	279	0,74%	78	0,33%	59	0,40%
902	ΠΑΛΑΙΑ ΦΩΚΑΙΑ	161	0,33%	227	0,60%	48	0,20%	62	0,42%
911	ΚΑΛΥΒΙΑ ΘΩΡΙΚΟΥ	691	1,41%	414	1,10%	166	0,69%	86	0,59%
912	ΚΕΡΑΤΕΑ	303	0,62%	271	0,72%	75	0,31%	59	0,40%
913	ΚΟΥΒΑΡΑΣ	67	0,14%	71	0,19%	11	0,05%	9	0,06%
914	ΛΑΥΡΙΟ	200	0,41%	190	0,50%	52	0,22%	44	0,30%
915	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ	432	0,88%	372	0,98%	93	0,39%	68	0,47%

**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: 4-9

**ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ**

916	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	22	0,05%	26	0,07%	3	0,01%	3	0,02%
921	ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ	57	0,12%	31	0,08%	14	0,06%	7	0,05%
922	ΠΙΚΕΡΜΙ	52	0,11%	14	0,04%	10	0,04%	2	0,01%
923	ΡΑΦΗΝΑ	66	0,13%	34	0,09%	16	0,07%	7	0,05%
931	ΑΥΛΩΝΑ	4	0,01%	1	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
932	ΑΦΙΔΝΕΣ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
933	ΒΑΡΝΑΒΑΣ	2	0,00%	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
934	ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ	6	0,01%	3	0,01%	1	0,00%	0	0,00%
935	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	54	0,11%	19	0,05%	11	0,05%	3	0,02%
936	ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ	5	0,01%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
937	ΜΑΛΑΚΑΣΑ	3	0,01%	0	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
938	ΠΟΛΥΔΕΝΔΡΙ	2	0,00%	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
942	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΩΡΟΠΟΥ	2	0,00%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
943	ΣΚΑΛΑ ΩΡΟΠΟΥ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
944	ΣΥΚΑΜΙΝΟ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
945	ΩΡΟΠΟΣ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
946	ΚΑΛΑΜΟΣ	4	0,01%	1	0,00%	1	0,01%	0	0,00%
947	ΝΕΑ ΠΑΛΑΤΙΑ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
948	ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
949	ΧΑΛΚΟΥΤΣΙ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
951	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	46	0,09%	21	0,05%	6	0,02%	2	0,01%
952	ΑΜΠΕΛΑΚΙΑ	11	0,02%	5	0,01%	2	0,01%	1	0,01%
953	ΣΕΛΗΝΙΑ	8	0,02%	3	0,01%	1	0,01%	0	0,00%
954	ΑΙΑΝΤΕΙΟ	19	0,04%	8	0,02%	1	0,00%	0	0,00%
961	ΜΕΓΑΡΑ	23	0,05%	7	0,02%	6	0,03%	2	0,01%
962	ΝΕΑ ΠΕΡΑΜΟΣ	4	0,01%	2	0,01%	1	0,01%	1	0,00%
971	ΒΙΛΙΑ	3	0,01%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
972	ΕΡΥΘΡΕΣ	2	0,00%	1	0,00%	1	0,00%	0	0,00%
973	ΟΙΝΟΗ	1	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
	<b>ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ</b>	<b>48.945</b>		<b>37.798</b>		<b>24.082</b>		<b>14.543</b>	

**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: 4-10

Ημερομηνία: 01/2022



### 4.3 Ζώνες ανάλυσης Δήμου Γλυφάδας

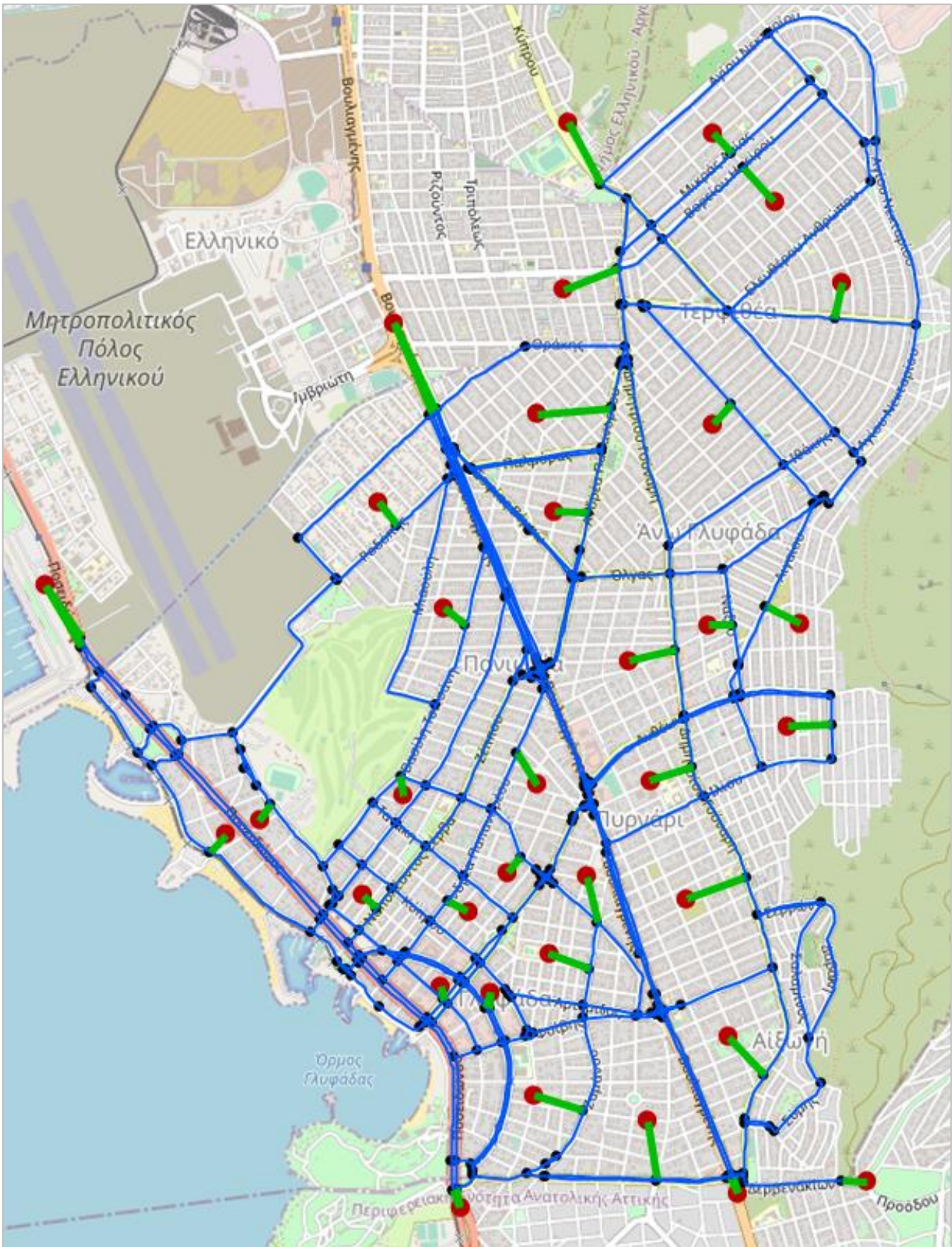
Για την ορθότερη κατανόηση και ανάλυση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στο Δήμο, η περιοχή μελέτης χωρίστηκε σε **35 ζώνες ανάλυσης** (7 εξωτερικές). Επισημαίνεται ότι κατά τη συνήθη διαδικασία ανάπτυξης συγκοινωνιακών μοντέλων, η διαμόρφωση των ζωνών μπορεί να προηγείται του μοντέλου δικτύου και το μοντέλο δίκτυο να προσαρμόζεται σε αυτές. Αυτό καθώς απαιτούνται δημογραφικά χαρακτηριστικά ανά ζώνη, ώστε να εκτιμηθούν οι συνολικές παραγωγές και έλξης μετακινήσεων ανά ζώνη. Στην παρούσα όμως περίπτωση, δεδομένου ότι πρόκειται να πραγματοποιηθεί συνθετική εκτίμηση των μετακινήσεων (και όχι με βάση δημογραφικά χαρακτηριστικά), επιλέγεται η προσαρμογή των κυκλοφοριακών ζωνών στο μοντέλο δίκτυο, ώστε η εκτίμηση αυτή να είναι πιστότερη και ακριβέστερη.

Λεπτομερής περιγραφή του Κυκλοφοριακού Προτύπου (ΚΠ) δίδεται σε σχετικό κεφάλαιο στην παρούσα έκθεση του ΣΒΑΚ. Το ΚΠ επιδιώκει αφενός να καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις διερεύνησης των σεναρίων υλοποίησης ΣΒΑΚ (και θα χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό σε επόμενο στάδιο της μελέτης) και αφετέρου να είναι αξιοποιήσιμο από το Δήμο σε μελλοντικές δράσεις σχεδιασμού που σχετίζονται με την κινητικότητα, τις μετακινήσεις και τις χρήσεις γης.

#### 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: 4-11
Ημερομηνία:	01/2022	





Εικόνα 1: Τελικό μοντέλο δίκτυο περιοχής μελέτης – ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

**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: 4-12
Ημερομηνία:	01/2022	

#### 4.4 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, "...Η κατάταξη σε λειτουργικές βαθμίδες των οδών του οδικού δικτύου προσδιορίζει το είδος ή τα είδη της κυκλοφορίας (διερχόμενη, σύνδεσης, πρόσβασης) που εξυπηρετεί η οδός και παρέχει ένα πρώτο προσδιορισμό της σχέσης των ειδών μεταξύ τους. Πρώτος στόχος της κατάταξης μιας οδού σε λειτουργική βαθμίδα είναι η κατάλληλη κυκλοφοριακή και γεωμετρική επίλυση της οδού, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι κυκλοφοριακές απαιτήσεις των χρήσεων γης των οικιστικών περιοχών που καθορίζονται από το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά και οι κυκλοφοριακές απαιτήσεις των επιθυμητών παρόδιων χρήσεων γης. Δεύτερος στόχος είναι η επιλογή, με βάση τη λειτουργική βαθμίδα της οδού, των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στρατηγικών (σχεδιασμός, κανονιστικές διατάξεις, διαχειριστικές πολιτικές), προκειμένου να διατηρηθεί η οδός τη λειτουργική της ικανότητα..." (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ (Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου), 2001).

Συνεπώς, η κατηγοριοποίηση/κατάταξη του οδικού δικτύου σε κατηγορίες αποτελεί βασικό εργαλείο στην οργάνωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας μιας περιοχής. Μέσω της ιεράρχησης επιδιώκεται ο διαχωρισμός των μετακινήσεων με διαφορετικά χαρακτηριστικά (σύνδεση, πρόσβαση, παραμονή), καθορίζονται οι προτεραιότητες στις διασταυρώσεις για την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας καθώς και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για να αναπτύσσονται επιθυμητές ταχύτητες.

**Πίνακας 2-3 : Κατηγορίες οδών με ιεράρχηση βάσει λειτουργικότητας (καθοριστικής λειτουργίας)**

Λειτουργικές βαθμίδες		Ομάδες οδών		εντός σχεδίου (η ομάδα Γ μπορεί να είναι και εκτός σχεδίου*)			
				με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών**		με δυνατότητα εξυπηρέτησης παρόδιων ιδιοκτησιών	
				Καθοριστική λειτουργία σύνδεση			πρόσβαση
		A	B	Γ	Δ	Ε	
Οδική σύνδεση ευρύτερων περιοχών (π.χ. περιφέρειες χώρας)	I	A I	B I	Γ I	Δ I	Ε I	
Οδική σύνδεση νομών / επαρχιών	II	A II	B II	Γ II	Δ II	Ε II	
Οδική σύνδεση επαρχιών / οικισμών	III	A III	B III	Γ III	Δ III	Ε III	
Οδική σύνδεση μικρών οικισμών	IV	A IV	B IV	Γ IV	Δ IV	Ε IV	
Οδική σύνδεση μικρής σημασίας με οικόπεδα και εκτάσεις	V	A V	-	-	Δ V	Ε V	
Οδική σύνδεση από οικόπεδα ή εκτάσεις μέσω δρομίσκων και δασικών οδών	VI	A VI	-	-	-	Ε VI	

\* νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση  
 \*\* οι οδοί κατηγορίας A I, B I και B II δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες

**Υπόμνημα :**

- συνήθως μη απαντώμενος συνδυασμός
- ▭ προβληματικός συνδυασμός
- ▭ ιδιαίτερα προβληματικός συνδυασμός
- ▭ μη εφικτός συνδυασμός

Εικόνα 2: ΟΜΟΕ -ΛΚΟΔ (2001)

Ως εκ τούτου, για τον προσδιορισμό της υφιστάμενης (λειτουργικής) ιεράρχησης του οδικού δικτύου, λήφθηκαν υπόψη τα εξής κριτήρια:



- Το μέγεθος του κυκλοφοριακού φόρτου κατά μήκος του οδικού δικτύου (24ωρος φόρτος ή/και κατά την ώρα αιχμής).
- Οι λειτουργίες (χρήσεις γης) που εξυπηρετεί κάθε οδός (βλ.και παραπάνω - λειτουργίες σύνδεσης, πρόσβασης, παραμονής) καθώς και η ένταση αυτών. Είναι σαφές ότι το κάθε σύστημα χρήσεων γης/δραστηριοτήτων επηρεάζει αντίστοιχα και το σύστημα μεταφορών σε μια περιοχή (ήτοι συχνότητα μετακινήσεων, σκοπός μετακινήσεων, κ.α.).
- Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (πλάτος οδού, αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας, ύπαρξη ή μη διαχωριστικής νησίδας, κλπ.).
- Το δίκτυο διέλευσης των ΜΜΜ. Κατά κανόνα, το δίκτυο αυτό έχει βαρύνουσα σημασία στην κυκλοφοριακή οργάνωση και τη δομή των μετακινήσεων μιας περιοχής.

#### 4.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας

Σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ (σχέδιο Π.1) του Δήμου, ορίζεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ως εξής:

Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός
Ελεύθερη - Ταχεία Λεωφόρος	<input type="checkbox"/> Περιφερειακή Λεωφ.Υμηπού (προτεινόμενη κατασκευή) με σκοπό να παράλαβει μεγάλο ποσοστό των υπερτοπικών μετακινήσεων προς Βάρκιζα-Σούνιο που χρησιμοποιούν την οδό Γούναρη
Πρωτεύουσα αρτηρία	<input type="checkbox"/> Λ.Βουλιαγμένης <input type="checkbox"/> Λ.Ποσειδώνος
Δευτερεύουσα Αρτηρία	<input type="checkbox"/> Δημ.Γούναρη (συμβολή των οδών Θράκης - Α.Παπανδρέου) <input type="checkbox"/> Γρ.Λαμπράκη - Ανθέων - Μετσόβου <input type="checkbox"/> Πρ.Πέτρου
Συλλεκτήρια οδός	<input type="checkbox"/> Προνόης – Χρ.Σμύρνης <input type="checkbox"/> Περγάμου (τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου – Ροδόπης) <input type="checkbox"/> Ελ.Βενιζέλου <input type="checkbox"/> Σ.Καράγιωργα <input type="checkbox"/> Α.Παπανδρέου (Αθηνών) (τμήμα μεταξύ των Θράκης/Γούναρη - Λαζαράκη) <input type="checkbox"/> Ναπ.Ζέρβα – Ζέππου (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος - Λ.Βουλιαγμένης) <input type="checkbox"/> Α.Λαζαράκη (τμήμα μεταξύ των Σ.Καράγιωργα και Πανώπης) <input type="checkbox"/> Κύπρου (τμήμα μεταξύ των Πριγκ.Πέτρου - Σ.Καράγιωργα) <input type="checkbox"/> Πανώπης (τμήμα μεταξύ των Κύπρου - Λαζαράκη) <input type="checkbox"/> Αγ.Νικολάου (τμήμα μεταξύ των Σ.Καράγιωργα - Πριγκ.Πέτρου) <input type="checkbox"/> Αρτέμιδος <input type="checkbox"/> Φοίβης

#### 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: 4-14





	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Ρ.Φεραίου</li><li><input type="checkbox"/> Μυστρά (τμήμα μεταξύ των Α.Παπανδρέου - Γούναρη)</li><li><input type="checkbox"/> Γ.Γεννηματά (τμήμα μεταξύ των Κύπρου/Γούναρη - Κ.Παλαιολόγου - αναφέρεται ως Υμηπτού, συνέχεια Μουσών στο εν λόγω σχέδιο Π.1 του ΓΠΣ)</li><li><input type="checkbox"/> Κ.Αθανάτου</li><li><input type="checkbox"/> Ελ.Ανθρώπου</li><li><input type="checkbox"/> Βυζαντίου (τμήμα μεταξύ των Γ.Γεννηματά/Λ.Κύπρου - Λευκωσίας)</li><li><input type="checkbox"/> Λευκωσίας (τμήμα μεταξύ των Βυζαντίου - Ήβης)</li><li><input type="checkbox"/> Ήβης (τμήμα μεταξύ των Λευκωσίας - Ελ.Ανθρώπου)</li></ul>
--	---

#### 4.4.2 Ιεράρχηση οδικού δικτύου κατά την μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας

Σύμφωνα με το υπό θεσμοθέτηση Γ.Π.Σ (σχέδιο Π.3.2: Κυκλοφοριακή οργάνωση) του Δήμου, προτείνεται η κάτωθι ιεράρχηση του οδικού δικτύου ως εξής:

Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός
Προτεινόμενο Βασικό οδικό δίκτυο	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Λ.Βουλιαγμένης</li><li><input type="checkbox"/> Λ.Ποσειδώνος</li></ul>
Προτεινόμενη Συλλεκτήρια οδός	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Δημ.Γούναρη</li><li><input type="checkbox"/> Κ.Αθανάτου (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Γ.Γεννηματά)</li><li><input type="checkbox"/> Γ.Γεννηματά (τμήμα μεταξύ των Κ.Αθανάτου - Μυστρά)</li><li><input type="checkbox"/> Μυστρά (τμήμα μεταξύ των Γ.Γεννηματά - Γούναρη)</li><li><input type="checkbox"/> Όλγας (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Σ.Βέμπο)</li><li><input type="checkbox"/> Σ.Βέμπο</li><li><input type="checkbox"/> Α.Παπανδρέου (τμήμα μεταξύ των Κύπρου - Γούναρη)</li><li><input type="checkbox"/> Ανθέων (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Γούναρη)</li><li><input type="checkbox"/> Ρ.Φεραίου (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Γούναρη)</li><li><input type="checkbox"/> Φοίβης (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Κύπρου)</li><li><input type="checkbox"/> Αρτέμιδος (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Κύπρου)</li><li><input type="checkbox"/> Κύπρου (τμήμα μεταξύ της πλατείας Νυμφών - Ζέρβα)</li><li><input type="checkbox"/> Γρ.Λαμπράκη</li><li><input type="checkbox"/> Λαζαράκη (τμήμα μεταξύ των Γρ.Λαμπράκη - Ζέρβα)</li><li><input type="checkbox"/> Ζέρβα / Ζέππου</li><li><input type="checkbox"/> Αγ.Νικολάου (τμήμα μεταξύ των Γρ.Λαμπράκη - Ζέππου)</li><li><input type="checkbox"/> Ελ.Βενιζέλου / Εθν.Αντίστασης - Περγάμου - Ροδόπης - Προνόης</li><li><input type="checkbox"/> Πριγκ.Πέτρου</li></ul>
Προτεινόμενοι πεζόδρομοι	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Δίκτυο πεζοδρόμων σε τμήμα του εμπορικού κέντρου της Κάτω Γλυφάδας</li></ul>

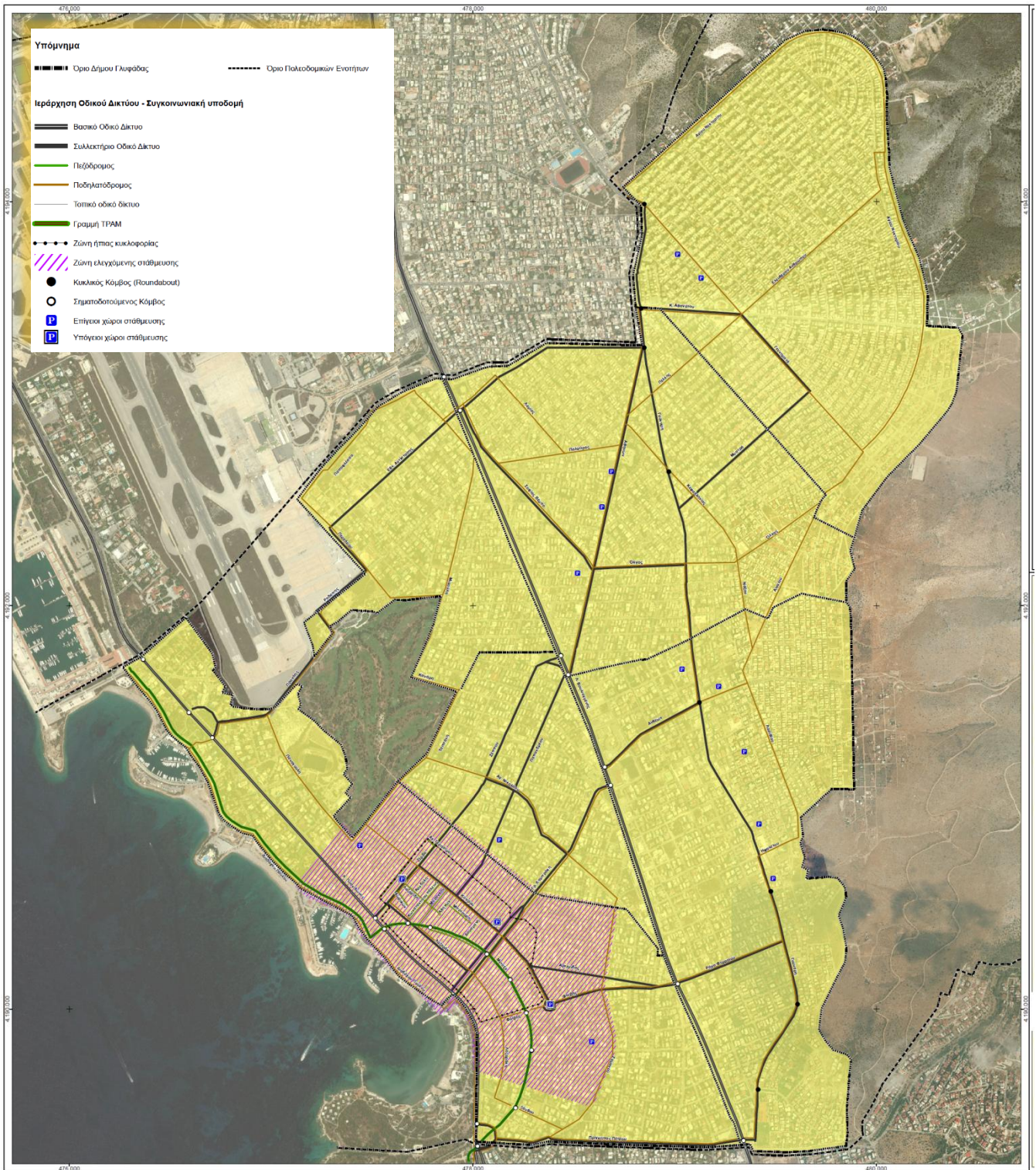
#### VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

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: 4-15



Εικόνα 3: Σχέδιο Π.3.2. – Κυκλοφοριακή Οργάνωση, ΣΤΑΔΙΟ Β2 – Πρόταση (Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Γλυφάδας, Περιφέρειας Αττικής).

**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: 4-16
Ημερομηνία:	01/2022	





#### 4.4.3 Υφιστάμενη (λειτουργική) ιεράρχηση οδικού δικτύου

Οι βαθμίδες ιεράρχησης των οδικών αξόνων στο Δήμο, αναλύονται ακολούθως:

- Ως **Πρωτεύουσα Αρτηρία** ορίζεται η οδός που κατά το μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες (κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες) και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπερτοπικές μετακινήσεις μεγάλου μήκους που φθάνουν ή διέρχονται από την περιοχή. Κατά κανόνα παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους κυκλοφορίας.
- Ως **Δευτερεύουσα Αρτηρία** ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις, οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες με ρυθμιστική σήμανση ή σηματοδότηση σε μεγάλο ποσοστό και η διατομή τους και τα άλλα λειτουργικά χαρακτηριστικά τους είναι τέτοια που να μπορούν να χρησιμοποιούνται για διέλευση μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι φόρτοι κυκλοφορίας και οι αναπτυσσόμενες μέσες ταχύτητες είναι χαμηλότερες από τις αντίστοιχες των πρωτευουσών αρτηριών.
- Ως **Συλλεκτήρια Πρωτεύουσα Οδός** ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές. Οι ταχύτητες είναι μικρότερες και εξυπηρετούν σχετικά μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Έχουν προτεραιότητα έναντι των τοπικών οδών.
- Ως **Συλλεκτήρια Δευτερεύουσα Οδός** ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των πρωτευουσών συλλεκτηριών ή των αρτηριών. Διαφέρουν από τις πρωτεύουσες συλλεκτήριες κυρίως ως προς το μήκος τους και κατ' επέκταση εξυπηρετούν χαμηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους
- Ως **Τοπική Οδός** ορίζεται η οδός που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις όπως κατοικίας, εμπορικές κ.α. Το μήκος μετακίνησης είναι μικρό, όπως και οι κυκλοφοριακοί φόρτοι. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας είναι αντίστοιχα μικρές. Η τοπική οδός παραχωρεί προτεραιότητα σε όλες τις παραπάνω οδούς.

Συγκεκριμένα, η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Γλυφάδας περιλαμβάνει τις εξής βαθμίδες:

Βαθμίδα ιεράρχησης	Οδός
Πρωτεύουσα Αρτηρία	<input type="checkbox"/> Λεωφ.Βουλιαγμένης <input type="checkbox"/> Λεωφ.Ποσειδώνος (Λ.Βας.Γεωργίου Β')
Δευτερεύουσα Αρτηρία	<input type="checkbox"/> Δημ.Γούναρη - Λ.Κύπρου <input type="checkbox"/> Α.Παπανδρέου (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος - Θράκης/Γούναρη) <input type="checkbox"/> Ναπ.Ζέρβα – Ζέππου (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Λ.Ποσειδώνος) <input type="checkbox"/> Γρ.Λαμπράκη <input type="checkbox"/> Ανθών (τμήμα μεταξύ των Λ.Βουλιαγμένης - Γούναρη)
Συλλεκτήρια πρωτεύουσα οδός	<input type="checkbox"/> Προνόης – Χρ.Σμύρνης (Κ.Καραμανλή) <input type="checkbox"/> Περγάμου (τμήμα μεταξύ των Ελ.Βενιζέλου – Ροδόπης) <input type="checkbox"/> Ελ.Βενιζέλου (τμήμα μεταξύ των Περγάμου - Λ.Βουλιαγμένης)

#### 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: 4-17



## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Σ.Καράγιωργα (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος - Λ.Βουλιαγμένης)</li><li><input type="checkbox"/> Α.Λαζαράκη (τμήμα μεταξύ των Σ.Καράγιωργα - Ξάνθου)</li><li><input type="checkbox"/> Αγγ.Μεταξά (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος - Λαζαράκη)</li><li><input type="checkbox"/> Κύπρου (τμήμα μεταξύ των Σ.Καράγιωργα - Πριγκ.Πέτρου)</li><li><input type="checkbox"/> Αρτέμιδος</li><li><input type="checkbox"/> Φοίβης</li><li><input type="checkbox"/> Πρ.Πέτρου</li><li><input type="checkbox"/> Δερβενακίων</li><li><input type="checkbox"/> Ρ.Φεραίου</li><li><input type="checkbox"/> Γ.Γεννηματά (τμήμα μεταξύ των Κύπρου και Αγ.Νεκταρίου)</li><li><input type="checkbox"/> Μυστρά – Μετέωρων - Προποντίδος</li><li><input type="checkbox"/> Δελφών – Δαρδανελίων</li><li><input type="checkbox"/> Κ.Αθανάτου (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Μετέωρων)</li><li><input type="checkbox"/> Αρχιπελάγους (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Κ.Αθανάτου)</li><li><input type="checkbox"/> Ελ.Ανθρώπου</li><li><input type="checkbox"/> Βορείου Ηπείρου (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Λευκωσίας)</li><li><input type="checkbox"/> Μικράς Ασίας (τμήμα μεταξύ των Γούναρη - Λευκωσίας)</li><li><input type="checkbox"/> Κων.Παλαιολόγου – Αγ.Νεκταρίου (τμήμα μεταξύ των Λ.Κύπρου - Λευκωσίας)</li><li><input type="checkbox"/> Λευκωσίας (τμήμα μεταξύ των Αγ.Νεκταρίου - Ήβης)</li><li><input type="checkbox"/> Κριμαίας (τμήμα μεταξύ των Β.Ηπείρου - Ελ.Ανθρώπου)</li><li><input type="checkbox"/> Ήβης (τμήμα μεταξύ των Λευκωσίας - Ελ.Ανθρώπου)</li></ul>
<b>Συλλεκτήρια δευτερεύουσα οδός</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Αλ.Παναγούλη</li><li><input type="checkbox"/> Β.Τσιτσάνη (τμήμα μεταξύ των Αλ.Παναγούλη - Λ.Βουλιαγμένης)</li><li><input type="checkbox"/> Ροδόπης</li><li><input type="checkbox"/> Κουντουριώτου (Μαθαίου Λιούγκα)</li><li><input type="checkbox"/> Κ.Κανάρη/Μιλτιάδου (τμήμα μεταξύ των Κουντουριώτου - Ζέππου)</li><li><input type="checkbox"/> Λ.Αγ.Νικολάου</li><li><input type="checkbox"/> Λαοδίκης</li><li><input type="checkbox"/> Θεμιστοκλέους (και περιμετρικά της Πλ.Πύρρου)</li><li><input type="checkbox"/> Ξάνθου (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος και Θεμιστοκλέους)</li><li><input type="checkbox"/> Πανδώρας (τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος και Θεμιστοκλέους)</li><li><input type="checkbox"/> Ερμού (τμήμα μεταξύ των Φοίβης και Αγ.Νικολάου)</li><li><input type="checkbox"/> Ζαμάνου (τμήμα μεταξύ των Πριγκ.Πέτρου και Λ.Αγ.Νικολάου)</li><li><input type="checkbox"/> Σ.Βέμπο</li><li><input type="checkbox"/> Παλμύρας</li><li><input type="checkbox"/> Ελ.Βενιζέλου/Θράκης (όριο με Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης)</li><li><input type="checkbox"/> Όλγας/Βας.Όλγας</li><li><input type="checkbox"/> Κυνουρίας</li></ul>

### 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: 4-18

Ημερομηνία: 01/2022



	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Αγ.Νεκταρίου (τμήμα μεταξύ των Λευκωσίας και Κυνουρίας)</li><li><input type="checkbox"/> Ιθάκης/Ψηλορείτου</li><li><input type="checkbox"/> Κ.Αθανάτου (τμήμα μεταξύ των Μετεώρων και Αγ.Νεκταρίου)</li><li><input type="checkbox"/> Λασηθίου (έως την οδό Αργυροκάστρου)</li><li><input type="checkbox"/> Νάξου</li><li><input type="checkbox"/> Ανθέων/Μετσόβου (τμήμα μεταξύ των Δημ.Γούναρη και Ναυπλίου)</li><li><input type="checkbox"/> Ναυπλίου (τμήμα μεταξύ των Μετσόβου και Σουλίου)</li><li><input type="checkbox"/> Αργυροκάστρου</li><li><input type="checkbox"/> Σουλίου (τμήμα μεταξύ των Λασιθίου και Ναυπλίου)</li><li><input type="checkbox"/> Ιλίου (τμήμα μεταξύ των Δημ.Γούναρη-Δημελά και Δημ.Γούναρη-Λασιθίου)</li><li><input type="checkbox"/> Δημελά</li><li><input type="checkbox"/> Επαμεινώνδα (τμήμα μεταξύ των Δημ.Γούναρη και Ιλίου)</li><li><input type="checkbox"/> Καλαβρύτων</li></ul>
<b>Τοπική οδός</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Όλο το λοιπό οδικό δίκτυο</li></ul>
<b>Πεζόδρομοι</b> <b>Σημείωση:</b> Αφορά τους θεσμοθετημένους <b>υλοποιημένους</b> πεζόδρομους σύμφωνα με το Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο Πόλης καθώς και τις οδούς όπου καταγράφηκε σχετική σήμανση <b>P-55</b> . Πηγή δεδομένων: "http://gis.epoleodomia.gov.gr" και αυτοψίες αναδόχου στα πλαίσια της μελέτης	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Δομοκού (τμήμα μεταξύ των Δερβενακίων - Κορίνθου). Μη θεσμοθετημένος - καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Φολέγανδρου (τμήμα μεταξύ των Αρετής - Κεφαλληνίας). Μη θεσμοθετημένος - καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Αρετής (τμήμα μεταξύ των Πυθαγόρα - Φολέγανδρου). Μη θεσμοθετημένος - καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Πυθαγόρα (τμήμα μεταξύ των Ζακύνθου και Κεφαλληνίας). Μη θεσμοθετημένος - καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Ανατ.Ρωμυλίας (τμήμα μεταξύ των Ελ.Ανθρώπου - Κ.Αθανάτου). Μη θεσμοθετημένος - καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Αρχιπελάγους (τμήμα μεταξύ των Σικελίας - Γ.Γεννηματά). Μη θεσμοθετημένος - Έχει ενταχθεί στην πλατεία του Ι.Ν.Αγ.Τρύφωνα - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Γιαννιτισπούλου (τμήμα μεταξύ των Φιλικής Εταιρίας - Σέμελης). Μη θεσμοθετημένος - <b>Ειδική διαμόρφωση πεζοδρόμου/επίστρωση με κυβόλιθο και αδυναμία εισόδου σε αμφότερες τις πλευρές</b> - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Οδοί περιμετρικά της παιδικής χαράς στην Ηφαίστου &amp; Κάλβου. Θεσμοθετημένοι - Καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Επαμεινώνδα (τμήμα μεταξύ των Αρχιμήδους - Αγ.Τριάδος). Θεσμοθετημένος - Καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Απόλλωνος (τμήμα μεταξύ των Σερρών - Ποσειδώνος) και πάροδος. Θεσμοθετημένος - Καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Αγ.Νεκταρίου (τμήμα μεταξύ των Σαμοθράκης - Κυνουρίας). Θεσμοθετημένοι - Καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li><input type="checkbox"/> Πάροδος Αϊδινίου (τμήμα εντός και παρακείμενα της πλατείας/πάρκου Ευρυάλης). Θεσμοθετημένος - Καταγράφηκε</li></ul>

**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: 4-19
Ημερομηνία:	01/2022	



	<p>σήμανση P-55. (Σημειώνεται ότι το τμήμα της οδού που συμβάλλει στην Δημοκρατίας εμφανίζεται επίσης ως πεζόδρομος στο Ρ.Σ. παραταύτα δεν έχει υλοποιηθεί, παραμένει άσφαλτος και χωρίς σχετική σήμανση).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>❑ Πάροδος Ηλείας (τμήμα μεταξύ των Ηλείας - Ηρακλείου). Θεσμοθετημένος - Καταγράφηκε σήμανση P-55.</li><li>❑ Ανώνυμη οδός, μεταξύ των Λάρνακος - Λεμεσού. Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 – Διαμορφώσεις τύπου wooneff, παιδικής χαράς, φυτεύσεων, κ.α.</li><li>❑ Πάροδος Δούσμανη (τμήμα μεταξύ των Σόλωνος - Κάδμου). Θεσμοθετημένος - Έχει ενταχθεί στην πλατεία Ηρώων.</li><li>❑ Πάροδος Δημοκρατίας (τμήμα μεταξύ των Δημοκρατίας - Αϊδινίου). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Κλείσιμο οδού με "Π".</li><li>❑ Πακτωλού (τμήμα μεταξύ των Αρκαδίας - Ιθάκης). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με κυβόλιθο.</li><li>❑ Ανώνυμη οδός μεταξύ των Αριστείδου - Βενεζουέλας. Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με κυβόλιθο.</li><li>❑ Πάροδος Αρετής (τμήμα μεταξύ των Ηφαιστου - Ποσειδώνος και Ποσειδώνος - Αρετής). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με κυβόλιθο.</li><li>❑ Πάροδος Εμμανουήλ Κοντού (τμήμα μεταξύ των Εμμανουήλ Κοντού - Λάσκαρη). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με κυβόλιθο.</li><li>❑ Πάροδος Πύργου (τμήμα "Π" επί της Πύργου - το ένα σκέλος είναι αδιαμόρφωτο). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 – ειδική επίστρωση (όχι άσφαλτος).</li><li>❑ Άργους (τμήμα μεταξύ των Σουλίου - Αργυροκάστρου). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με πλάκες.</li><li>❑ Πάροδος Ηλίου (τμήμα μεταξύ των Κυνουρίας - Π.Μελά). Θεσμοθετημένος - Δεν καταγράφηκε σήμανση P-55 - Επίστρωση με κυβόλιθο.</li></ul>
<p><b>Οδοί ήπιας κυκλοφορίας</b></p> <p><b>Σημείωση:</b></p> <p>Δεν βρέθηκαν αποφάσεις του Δ.Σ. του Δήμου, όπου να προσδιορίζονται οδοί ως ήπιας κυκλοφορίας.</p> <p>Επιπλέον, δεν καταγράφηκαν (κατά τις αυτοπίψεις) σχετικές πινακίδες (Π-92 ή/και P-60) που να σημαίνουν οδούς ως ήπιας κυκλοφορίας σύμφωνα με τον ΚΟΚ.</p> <p>Ως εκ τούτου, η στήλη περιλαμβάνει οδούς ή/και τμήματα οδών όπου</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>❑ Αγγ.Μεταξά (τμήμα μεταξύ των Α.Παπανδρέου - Πριγκ.Πέτρου).</li><li>❑ Επιδαύρου (τμήμα μεταξύ των Βασ.Όλγας - Α.Παπανδρέου).</li><li>❑ Πέλλης (τμήμα μεταξύ των Ασπροχώματος - Γ.Γεννηματά).</li><li>❑ Ιτέας (τμήμα μεταξύ των Σαλαμίνας - Δ.Γληνού).</li><li>❑ Πυθαγόρα (τμήμα μεταξύ των Αρετής - Γούναρη).</li><li>❑ Βέλη (τμήμα μεταξύ των Μενίππου - Λ.Ποσειδώνος).</li><li>❑ Χώρας (τμήμα μεταξύ των Σαλαμίνας - Μυτιλήνης και Μυτιλήνης - Καλύμνου, αντίστοιχα). Επιπλέον, το μισό τμήμα μεταξύ Γούναρη - Καβάλας ενώ το εναπομένον έχει κλίμακες.</li><li>❑ Λόντου (τμήμα μεταξύ των Σ.Βέμπο - Σ.Καράγιωργα).</li></ul>

## 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



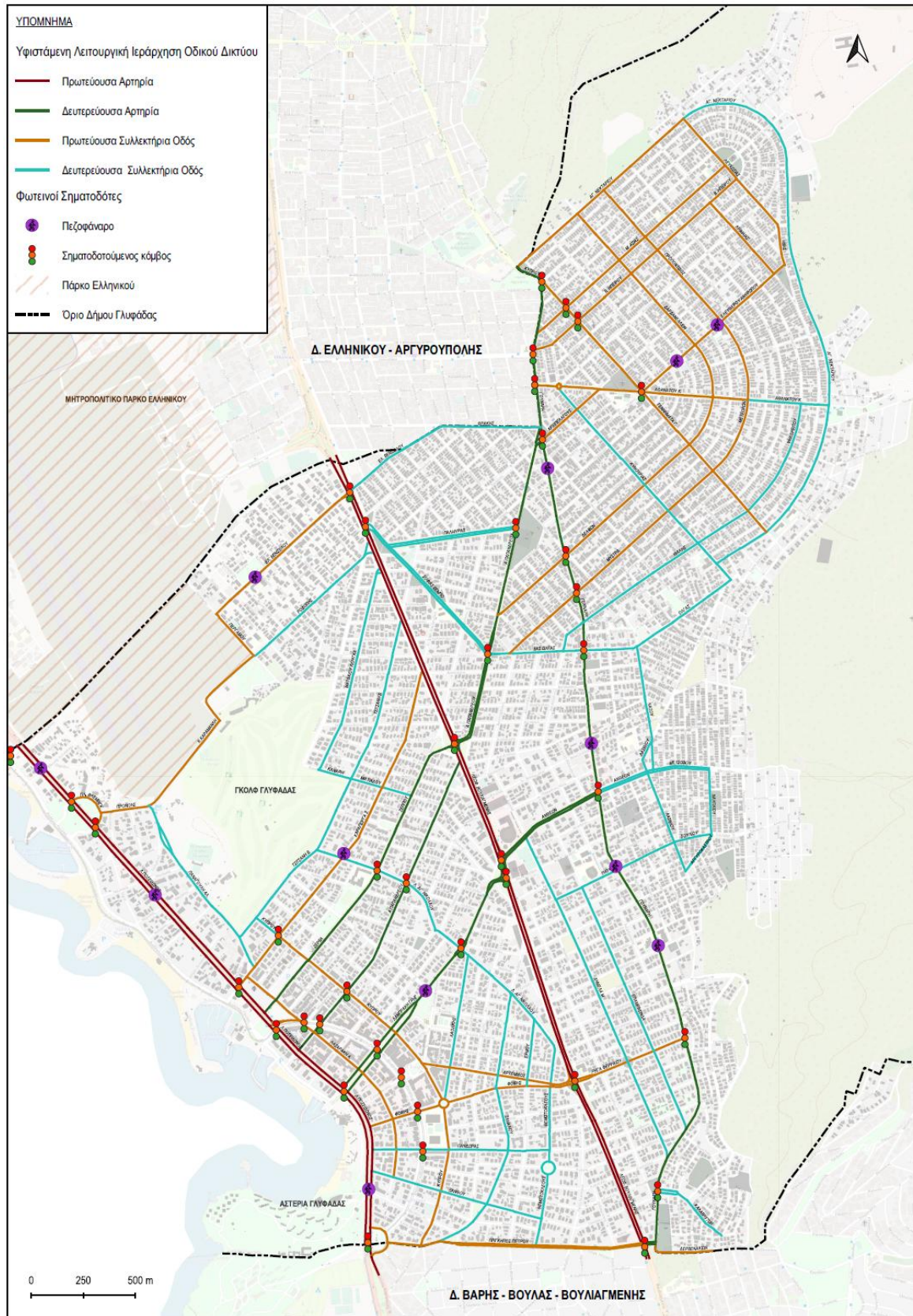


## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

<p><b>καταγράφηκε επίστρωση με κυβόλιθο ή/και πλάκες.</b></p> <p>Πηγή δεδομένων: "http://gis.epoleodomia.gov.gr" και αυτοψίες αναδόχου στα πλαίσια της μελέτης</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>❑ Ευγενίδου (τμήμα μεταξύ των Καλαβρύτων - Κορίνθου).</li><li>❑ Σικελίας (τμήμα μεταξύ των Αρχιπελάγους - Κ.Αθανάτου).</li><li>❑ Δικαιοσύνης (τμήμα μεταξύ των Μενίππου - όρια χώρου πρώην αεροδρομίου).</li><li>❑ Εθν.Αντιστάσεως (τμήμα μεταξύ των Μενίππου - όρια χώρου πρώην αεροδρομίου).</li><li>❑ Πάροδος Αρετής (τμήμα μεταξύ των Αρετής - Κεφαλληνίας).</li><li>❑ Αρχιμήδους (τμήμα (αδιέξοδο) μεταξύ των Αγαμέμνωνος - Επαμεινώνδα).</li><li>❑ Όλγας (τμήμα μεταξύ των Βας Όλγας – Ασκληπιού).</li><li>❑ Δολιανών (τμήμα μεταξύ των Δερβενακίων - Κορίνθου).</li><li>❑ Βαλαωρίτου (τμήμα μεταξύ των Βενεζουέλας - Προφ.Ηλία).</li><li>❑ Γ.Γεννηματά (τμήμα μεταξύ των Γ.Γεννηματά - Δωδεκανήσου).</li><li>❑ Αγ.Φανουρίου (τμήμα μεταξύ των Ματθαίου Λιούγκα και Ελ.Βενιζέλου).</li></ul>
--	--

Στα ακόλουθα σχέδια απεικονίζεται η υφιστάμενη ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου.

<b>VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.</b>		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-21
Ημερομηνία:	01/2022	

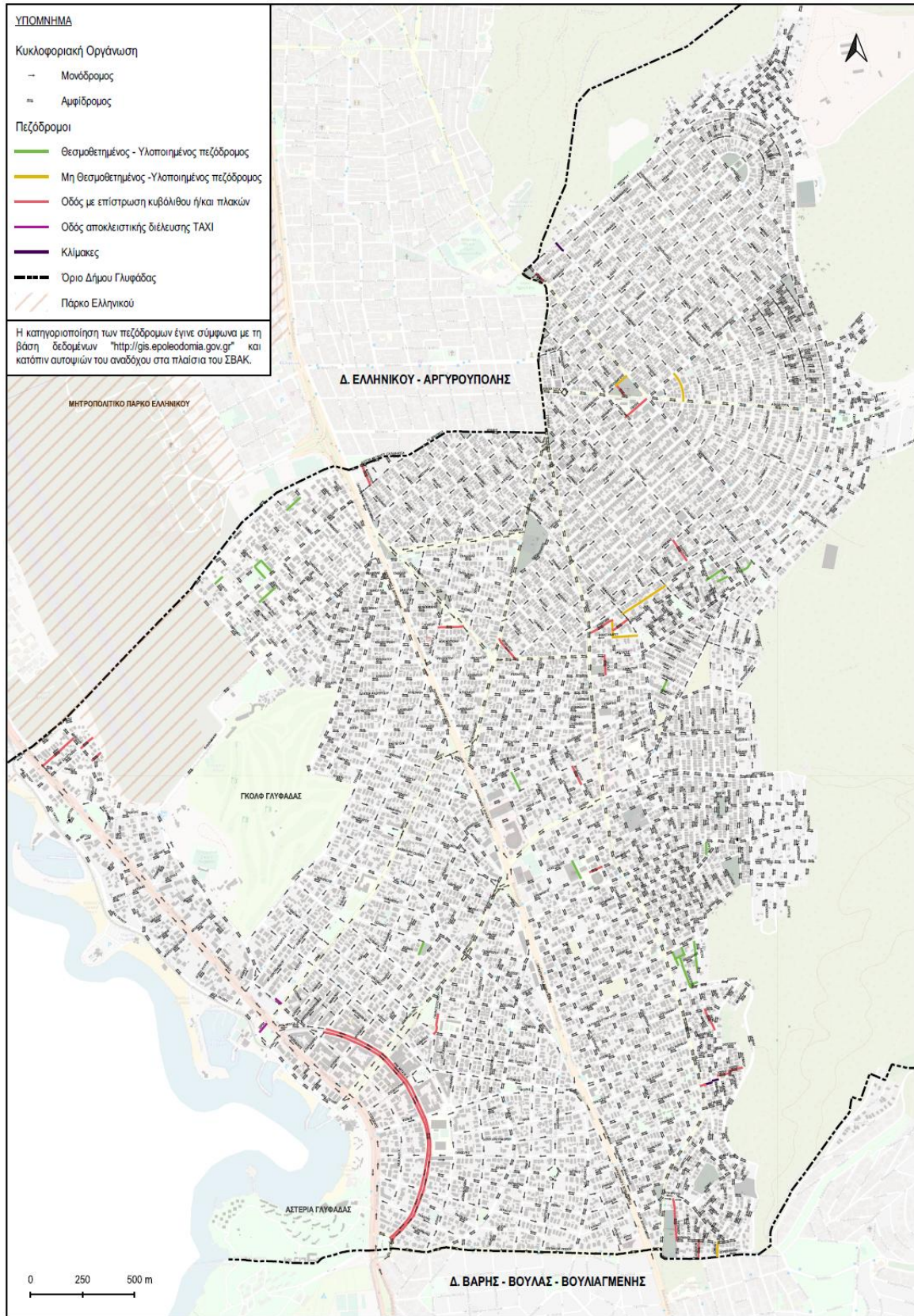


Εικόνα 4: Υφιστάμενη λειτουργική ιεράρχηση οδικού δικτύου Δήμου Γλυφάδας

**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: 4-22
Ημερομηνία:	01/2022	





Εικόνα 5: Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση οδικού δικτύου Δήμου Γλυφάδας

**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: 4-23
Ημερομηνία:	01/2022	



## 4.5 Κυκλοφοριακή οργάνωση και Υποδομή οδικού δικτύου

### 4.5.1 Βασικά χαρακτηριστικά κύριου οδικού δικτύου περιοχής μελέτης

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία υποβάθρου πραγματοποιήθηκε έλεγχος αναφορικά με την υφιστάμενη υποδομή του κύριου οδικού δικτύου του Δήμου. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία που συλλέχθηκαν αφορούν:

- Το είδος οδού και τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, απαγορεύσεις διέλευσης, απαγορεύσεις στρεφουσών κινήσεων, κλπ.).
- Τη διατομή της οδού - πλάτος οδοστρώματος, πεζοδρομίων ή/και διαχωριστικής νησίδας.
- Την ύπαρξη εσοχών για στάθμευση, για θέσεις λεωφορείων καθώς και τις υφιστάμενες (πίατσες) ΤΑΞΙ.
- Στοιχεία οριζόντιας και κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης, αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεων των οδών.

Βασικά συγκεντρωτικά στοιχεία από τα παραπάνω είναι:

- Το κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου, χαρακτηρίζεται από επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά απορροφώντας και το μεγαλύτερο ποσοστό της κυκλοφορίας (είτε διερχόμενης είτε ενδοδημοτικής). Γενικά το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης (δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί) περιλαμβάνει κατά κανόνα μακροσκελείς άξονες με ευθεία χάραξη, γεγονός που επιτρέπει την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων (βλ. και Ζέππου, Α. Παπανδρέου, Σ. Καραγιωργα, Γρ. Λαμπράκη, Κ. Αθανάτου, Ελ. Ανθώπου, Ελ. Βενιζέλου, κ.α.) ή/και τμήματα με σχετικά έντονες κλίσεις, κυρίως στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής.
- Το μεγαλύτερο φράγμα της περιοχής μελέτης αποτελεί κυρίως η Λ. Βουλιαγμένης, η οποία και διχοτομεί κατ'ουσίαν τον Δήμο σε 2 περιοχές (Άνω - Κάτω Γλυφάδα) και δευτερευόντως η Λ. Ποσειδώνος που χωρίζει την Κάτω Γλυφάδα με το παράκτιο μέτωπο (ήτοι οδός Διαδόχου Παύλου). Στις παραπάνω αρτηρίες, η προσπέλαση γίνεται μόνο από καθορισμένα και ελεγχόμενα σημεία (σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις ή/και πεζοφάναρα), ενώ σε αντίθετη περίπτωση η όποια διάσχιση (ειδικά από πεζούς ή/και ποδηλάτες) είναι εξαιρετικά επικίνδυνη. Εξίσου σημαντικό φράγμα για την περιοχή της Άνω Γλυφάδας, αποτελεί η οδός Γούναρη, η οποία καλύπτει και ένα σημαντικό ποσοστό διερχόμενης κυκλοφορίας από/προς τους όμορους δήμους βορειοδυτικά και νοτιοανατολικά της Γλυφάδας.
- Η πλειοψηφία του κύριου οδικού δικτύου αφορά σε οδούς μονής κατεύθυνσης με μία ή/και δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με διπλή (ή/και μονή) συνεχή γραμμή οριζόντιας σήμανσης στον άξονα για απαγόρευση της προσπέρασης ή/και μεσαία διαχωριστική νησίδα.
- Τα υφιστάμενα πλάτη των οδοστρωμάτων έχουν (κατά κανόνα) ικανοποιητική διατομή που κυμαίνεται από 3,0 - >10,0<sup>μ</sup>. στην πλειοψηφία του τοπικού οδικού δικτύου και από 6,0 - >15,0<sup>μ</sup>. στο κύριο οδικό δίκτυο, ήτοι

<sup>8</sup> Αφορά κυρίως τμήματα των οδών Διαδ. Παύλου, Λ. Αγ. Νικολάου και Άλσους.

<sup>9</sup> Αφορά το τμήμα της Πριγκ. Πέτρου όπου δεν υπάρχει νησίδα, στα νότια όρια του Δήμου.

#### 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: 4-24
Ημερομηνία:	01/2022	



πρωτεύουσες, δευτερεύουσες αρτηρίες και κύριες συλλεκτήριες. (Η παραπάνω κατηγοριοποίηση δεν αφορά στις Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος).

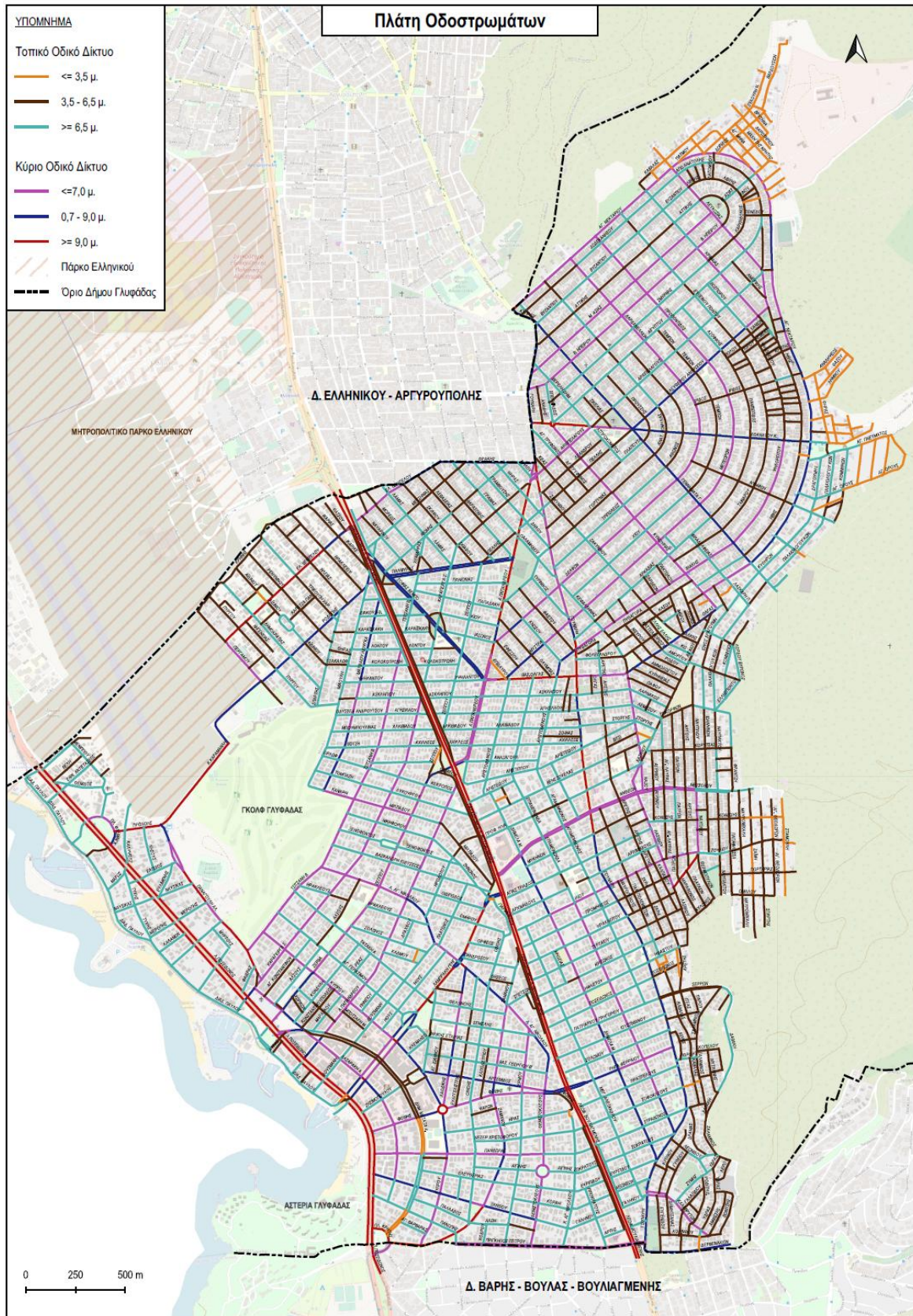
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΠΛΑΤΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ		
<b>A) Κύριο οδικό δίκτυο</b> (αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί με την προαναφερόμενη εξαίρεση των οδών Λ.Βουλιαγμένης και Λ.Ποσειδώνος)		
	Πλάτος (μ)	Ποσοστό επί του Συνόλου
1	≤7,0	59,24%
2	7,1 - 9,0	32,09%
3	9,1 - 12,0	7,39%
3	>12,0	1,27%
<b>B) Τοπικό οδικό δίκτυο</b>		
1	≤3,0	0,74%
2	6,1 - 6,0	36,11%
3	6,1 - 9,0	61,91%
4	>9	1,23%
<b>Σημείωση 1:</b> Στον υπολογισμό του πλάτους οδοστρώματος, περιλαμβάνεται το σύνολο του οδικού δικτύου εντός της υπό περιοχής μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερόμενες εξαιρέσεις. Επιπλέον, στην κατηγοριοποίηση του τοπικού οδικού δικτύου περιλαμβάνονται οι οδοί με επίστρωση κυβόλιθου καθώς και οι θεσμοθετημένοι, μη υλοποιημένοι πεζόδρομοι (ήτοι οδοστρωσία = ασφαλτος όπου δεν έχει επίσης καταγραφεί σήμανση P-55). Δεν περιλαμβάνονται υλοποιημένοι πεζόδρομοι (θεσμοθετημένοι ή μη), χωματόδρομοι, μονοπάτια (περιοχές εκτός σχεδίου πόλης) ή/και δρόμοι υπό κατασκευή.		

- Η συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Δήμου έχει σαν υλικό οδοστρώματος την ασφαλτο, η κατάσταση της οποίας είναι σε μέτρια έως καλά επίπεδα. Εξαιρετικά μικρό ποσοστό της τάξης του 2,5% αποτελούν οι οδοί και πεζόδρομοι με επίστρωση κυβόλιθου ή/και συναφών πλακιδίων.
- Το σύνολο των πεζοδρομίων έχει σαν υλικό κατασκευής τους κυρίως τις πλάκες, η κατάσταση των οποίων είναι 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 (σήμανση, διαφημιστικές πινακίδες, φωτιστικά σώματα, παρτέρια πρασίνου, παγκάκια, περίπτερα, δέντρα, κ.α.) **εμποδίζουν/δυσχεραίνουν** την ομαλή και με συνέχεια κίνηση των πεζών, μην λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες περί ελεύθερης ζώνης όδευσης για τουλάχιστον 1,5μ.. Τέλος, υπάρχουν ράμπες για ΑΜΕΑ στην πλειοψηφία των διασταυρώσεων του κύριου οδικού δικτύου, ειδικά στις πρόσφατες αναπλάσεις οδών που έχουν πραγματοποιηθεί σε διάφορα σημεία του Δήμου.

**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





Εικόνα 6: Πλάτη οδοστρωμάτων οδικού δικτύου Δήμου Γλυφάδας

**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: 4-26
Ημερομηνία:	01/2022	





- Η ρυθμιστική σήμανση της περιοχής μελέτης, (πινακίδες ρυθμιστικές, αναγγελίας κινδύνου, στάθμευσης), είναι σχετικά πλήρης, σε ικανοποιητικό βαθμό. Παραταύτα, η κατάσταση πολλών πινακίδων είναι μέτρια λόγω παλαιότητας ή/και γιατί η ανακλαστική μεμβράνη που έχει χρησιμοποιηθεί δεν είναι υψηλής αντανακλαστικότητας, και θα πρέπει να αντικατασταθεί. Ομοίως, η πληροφοριακή σήμανση κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών, χαρακτηρίζεται από συνέπεια και είναι ενδεικτική για την ανάδειξη των βασικών πόλων έλξης (Δημαρχείο, Αστυνομία, κ.α.) 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, καθώς στην πλειοψηφία του οδικού δικτύου είναι ανύπαρκτη.

Παρατίθεται ενδεικτική φωτογραφική απεικόνιση χαρακτηριστικών τμημάτων του οδικού δικτύου του Δήμου:

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: 4-27
Ημερομηνία:	01/2022	

Εικόνα 7: Α.Παπανδρέου (Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 8: Γρ.Λαμπράκη (στο ύψος της πλατείας Χαρίτων - Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 9: Διαδόχου Παύλου (Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 10: Ζέππου, πλησίον συμβολής με Αγ.Νικολάου (Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 11: Σ.Καράγιωργα, πλησίον συμβολής με Αγ.Νικολάου (Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 12: Άλσους, συμβολή με Κύπρου (πλησίον Δημαρχείου Γλυφάδας, Κάτω Γλυφάδα)



Εικόνα 13: Μ.Μπότσαρη



Εικόνα 14: Γρ.Λαμπράκη, συμβολή με Κύπρου (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
Ημερομηνία:	01/2022



Εικόνα 15: Α.Παπανδρέου (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 16: Όλγας, πλησίον Π.Μελά (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 17: Αγ.Νεκταρίου, πλησίον σχολικού συγκροτήματος (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 18: Ανθέων, ρεύμα προς Λ.Βουλιαγμένης (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 19: Γ.Γεννηματά (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 20: Π.Πολεμιστών (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 21: Γούναρη, πλησίον Όλγας (Ανω Γλυφάδα)



Εικόνα 22: Γούναρη, μετά την Αρχιμήδους (Ανω Γλυφάδα)



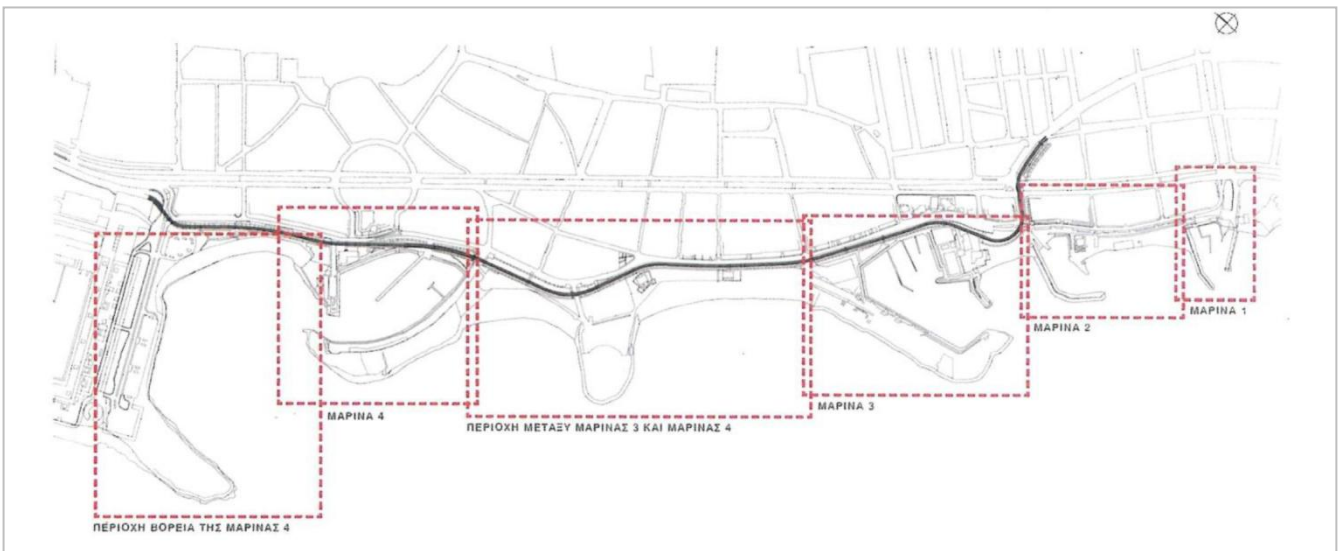
**VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.**

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-29
Ημερομηνία:	01/2022	

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

### 4.6.1 Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Γλυφάδας

Στα πλαίσια ενός στρατηγικού σχεδιασμού έργων υποδομών για το Δήμο, εντάσσεται η ανάπλαση του παράκτιου μετώπου καθώς φιλοδοξεί να αποτελέσει φυσική συνέχεια της υπό εξέλιξη ανάπλασης του Μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού. Το έργο έχει ως βασικό στόχο την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη της χερσαίας παράκτιας ζώνης, διασφαλίζοντας παράλληλα την βιώσιμη και περιβαλλοντικά ορθή αξιοποίηση της, αποκαθιστώντας και ως ένα βαθμό, τον δευτερεύοντα ρόλο που κατείχε, για πολλά χρόνια έως τώρα, η παραλία της Γλυφάδας.



Εικόνα 23: Σχέδιο Γενικής Διάταξης Παραλίας Δήμου Γλυφάδας - Προτεινόμενες επεμβάσεις ανά περιοχή εξέτασης (Απόσπασμα από την Μελέτη Ωρίμανσης Σχεδίου Γενικής Διάταξης Παραλίας Γλυφάδας).

Σύμφωνα με την τεχνική περιγραφή του έργου<sup>10</sup>, περιλαμβάνονται σειρά παρεμβάσεων μικρής και μεγάλης κλίμακας που θα ενισχύσουν την εξυπηρέτηση των δημοτών και επισκεπτών στο χώρο της παραλίας, την ασφαλή διέλευση πεζών και οχημάτων, την ανάπλαση, αναβάθμιση και τον εξωραϊσμό της περιοχής ώστε να προαχθεί η αναψυχή, ο αθλητισμός και η κοινωνική συναναστροφή των επισκεπτών στην περιοχή. Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις αυτές αφορούν σε:

1. Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου, πλάτους 2,5μ. και μήκους περίπου 4.700 μ. & 3.500μ. αντίστοιχα, που επιτρέπει την κίνηση σε όλο το μήκος της ακτής, την ελεύθερη πρόσβαση προς την παραλία και τις επιμέρους χρήσεις, την κίνηση κατά μήκος των λιμενοβραχιόνων για περίπατο και στάση.

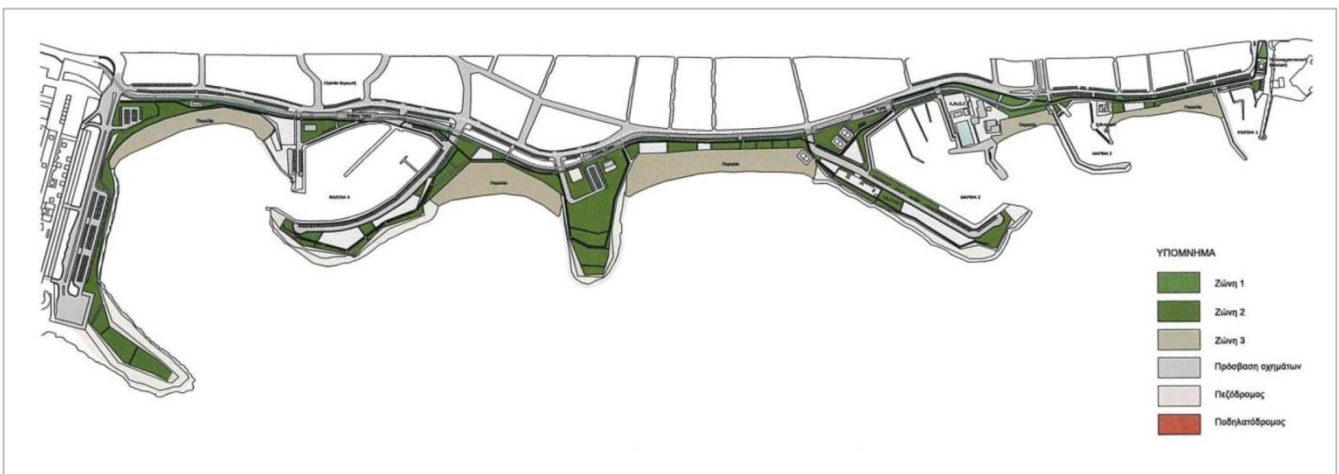
<sup>10</sup> Αρ.Μελ.: 153/2020, η οποία είναι σύμφωνη με την Γνωμοδότηση της 1ης Συνεδρίασης / 4η Πράξη (3ο θέμα ημερησίας διατάξεως)/ 15-4-2020 του Συμβουλίου Μητροπολιτικού Σχεδιασμού με την οποία εγκρίθηκε η μελέτη με τίτλο: «Έγκριση Μελέτης Διαμόρφωσης της της παραλίας Δήμου Γλυφάδας, που εμπίπτει σε ζώνες 3α,4β,6γ,7 και 8 του από 1-3-04 Π. Δ/τος των ακτών (Δ' 254)».

#### 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: 4-30



2. Δημιουργία χώρων παιχνιδιού κατά μήκος της παραλίας γλυφάδας και συγκεκριμένα στα τμήματα Βόρεια της 4ης Μαρίνας, στην 4η Μαρίνα, μεταξύ 3ης & 4ης Μαρίνας, θεματικός χώρος παιχνιδιού «Θαλάσσια Ζωή» στην 3η Μαρίνα και στην 2η Μαρίνα.
3. Οι Αθλητικές εγκαταστάσεις που θα δημιουργηθούν περιλαμβάνουν κατασκευή γηπέδων 5x5, κατασκευή γηπέδων Beach Volley, τοποθέτηση οργάνων γυμναστικής, δημιουργία χώρων υπαίθριας άθλησης και τοποθέτηση τραπεζιών πινγκ πονγκ.
4. Δημιουργία χώρων στάθμευσης περίπου 1.500 θέσεων όπου δεν διακόπτουν την χωρική συνέχεια και εξυπηρετούν επιμέρους χρήσεις του χώρου.
5. Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού για την εξασφάλιση της λειτουργικότητας σύμφωνα με διεθνείς προδιαγραφές όπως καθίσματα, φωτισμός, εξοπλισμός παιδικών χαρών και χώρων άθλησης, κάδοι απορριμμάτων και ανακύκλωσης και εξοπλισμός στάθμευσης ποδηλάτων. Συγκεκριμένα για τον φωτισμό θα πραγματοποιηθεί εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων τεχνολογίας led σε διάφορα σημεία της παραλίας καθώς και ανακατασκευή – συντήρησή στο υπάρχον δίκτυο, με σκοπό, την ποιοτική αλλά και την λειτουργική αναβάθμιση της πόλης.
6. Φυτεύσεις επιφανείας περίπου 71.200 τ.μ. σύμφωνα με το τοπικό κλίμα ποικίλων ειδών ανάλογα με τον ρόλο τους κατά μήκος του πεζοδρομίου, του ποδηλατοδρόμου και της παραλίας καθώς και την εγκατάσταση αρδευτικού δικτύου για την συντήρηση της συγκεκριμένης παρέμβασης.



Εικόνα 24: Σχέδιο Γενικής Διάταξης Παραλίας Δήμου Γλυφάδας - Υπο εξέταση Ζώνες, ανάλογα με τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά και τις νέες χωρικές λειτουργίες που διαμορφώνονται (Απόσπασμα από την Μελέτη Ωρίμανσης Σχεδίου Γενικής Διάταξης Παραλίας Γλυφάδας).

#### 4.6.1.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο (από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου)

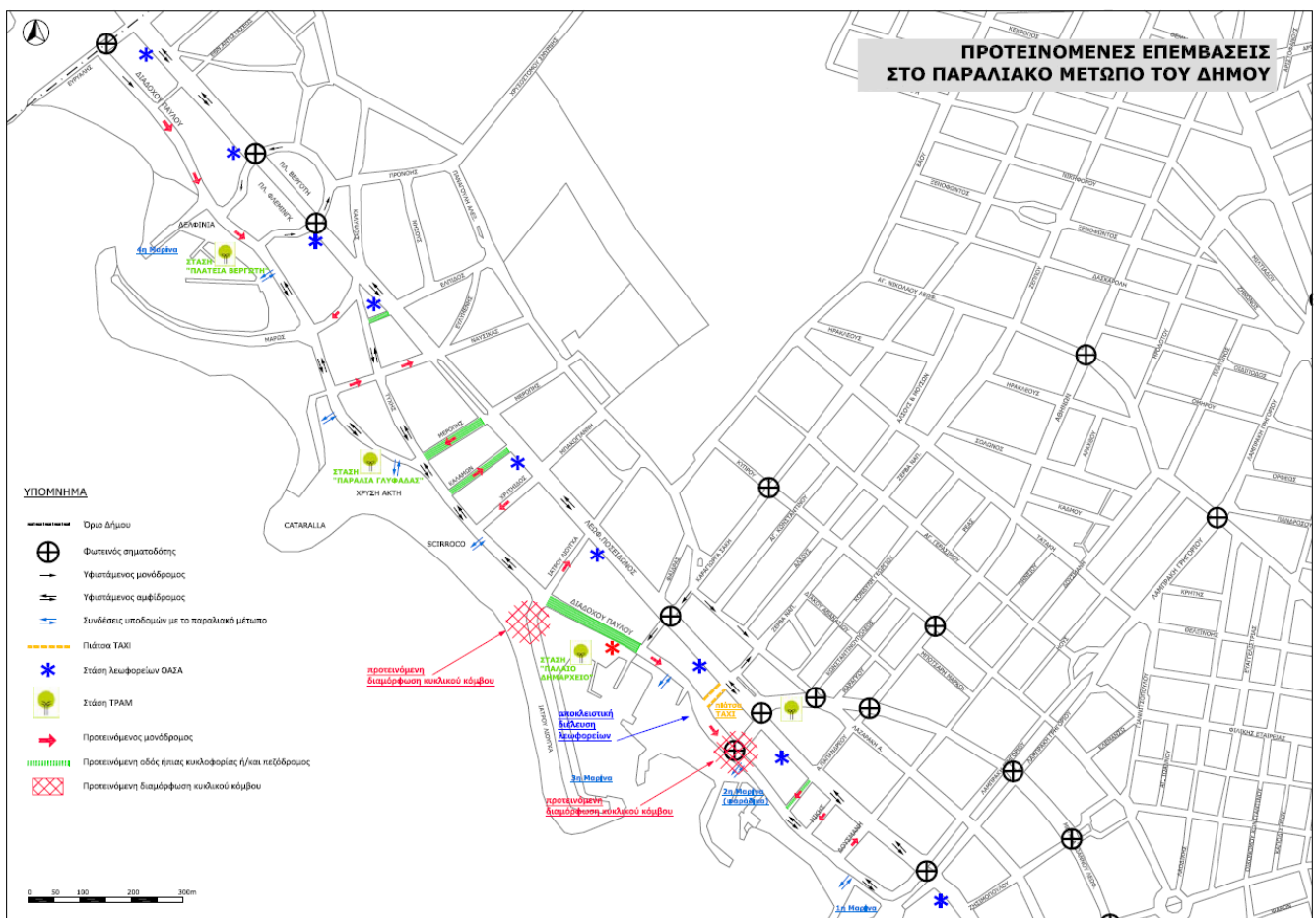
Στο πλαίσιο της προαναφερθείσας μελέτης για το Δήμο και συγκεκριμένα για το παραλιακό μέτωπο της Γλυφάδας, ήτοι την περιοχή μεταξύ της Λ.Ποσειδώνος και της ακτογραμμής, είχαν προταθεί κυκλοφοριακές ή άλλες συναφείς ρυθμίσεις που θα απέτρεπαν τη διαμπερή κυκλοφορία με τη χρήση συγκλίνοντων και αποκλίνοντων μονόδρομων. Συγκεκριμένα:

- Μονοδρόμηση της Διαδόχου Παύλου από τα όρια του Δήμου (οδός Ευρυάλης) προς και μέχρι τη νότια είσοδο της Πλ.Βεργωτή. Το τμήμα της Διαδόχου Παύλου από το νότιο άκρο της Πλ.Βεργωτή μέχρι την Ιατρού Λιούγκα παραμένει οδός αμφίδρομης κυκλοφορίας.

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: 4-31

- Στη συμβολή των οδών Διαδόχου Παύλου και Ιατρού Λιούγκα δημιουργείται στο χώρο της οδού προς τη μαρίνα, λίγο μετά τις γραμμές του TRAM, κυκλικός κόμβος προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αναστροφή προς Αθήνα μέσω της σηματοδοτούμενης διασταύρωσης στην Πλ.Βεργωτή.
- Το τμήμα της Διαδόχου Παύλου μεταξύ Σ.Καράγεωργα και Ιατρού Λιούγκα μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ενώ το τμήμα μεταξύ Σ.Καράγεωργα και γραμμών TRAM μονοδρομείται με φορά προς τις γραμμές TRAM.
- Το υπόλοιπο (εναπομένον) τμήμα της Διαδόχου Παύλου μεταξύ γραμμών TRAM και της προέκτασης της Γρ.Λαμπράκη παραμένει αμφίδρομης κίνησης στη δε απόληξή του στις γραμμές TRAM δημιουργείται κυκλικός κόμβος για αναστροφή.

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:



Εικόνα 25: Προτεινόμενες επεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου (Πηγή:Κυκλοφοριακός και Περιβαλλοντικός σχεδιασμός Δήμου Γλυφάδας)

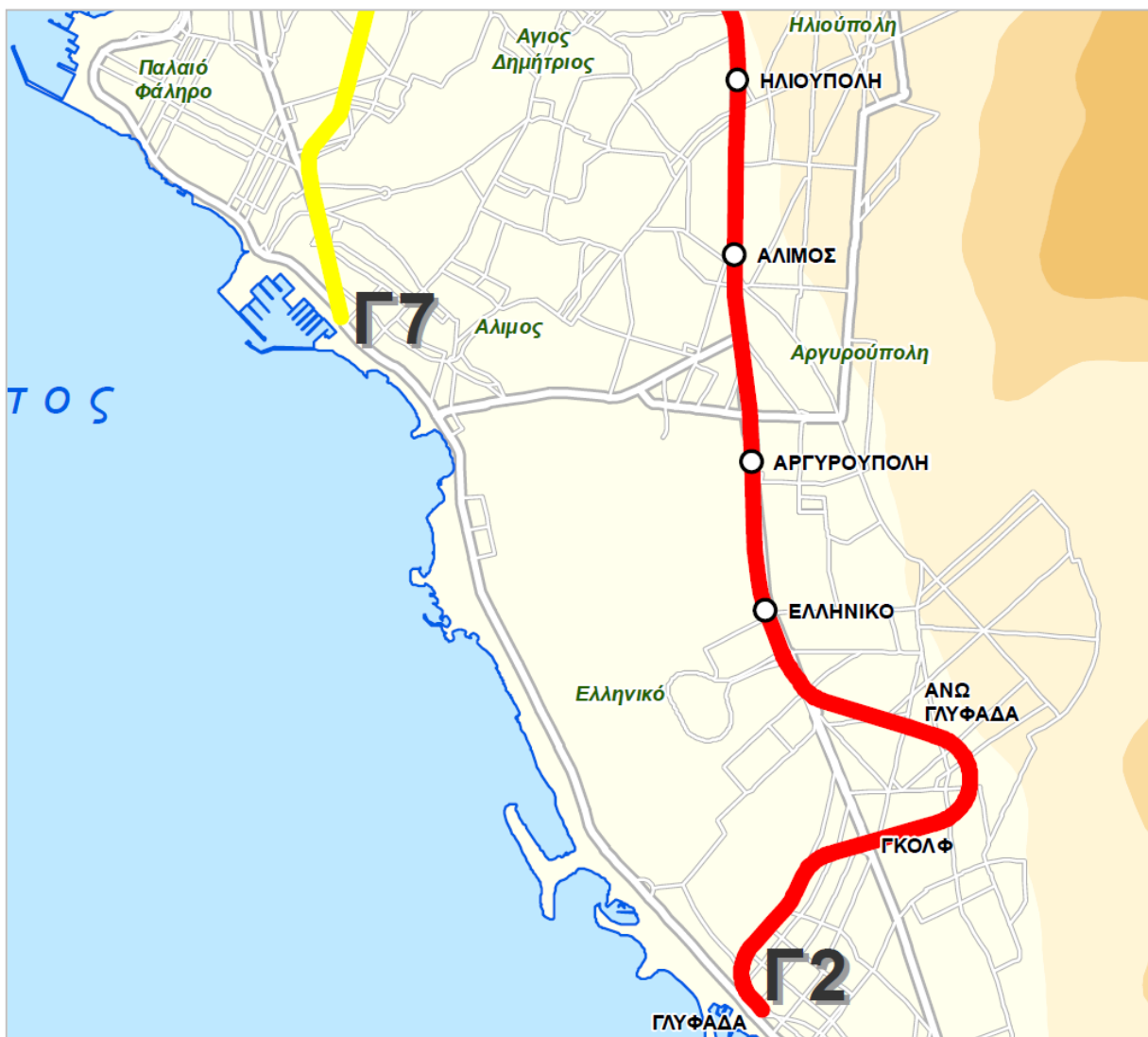
Το σύνολο των παραπάνω δεν έχουν υλοποιηθεί έως και σήμερα.

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: 4-32
Ημερομηνία:	01/2022	



#### 4.6.2 Επέκταση γραμμής 2 του ΜΕΤΡΟ στη Γλυφάδα

Στα πλαίσια στρατηγικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (Ν.4277/2014), εντάσσεται και το έργο επέκτασης της γραμμής 2 του Μετρό, από το Ελληνικό (που είναι σήμερα) έως και την Γλυφάδα. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες στο διαδίκτυο<sup>11</sup>, η συγκοινωνιακή μελέτη περιλαμβάνει ως βέλτιστη χάραξη επέκταση ~4,5χλμ και την ενδεικτική χωροθέτηση 3 σταθμών: α) ένας 1ος σταθμός θα βρίσκεται κάτω από την Πλατεία Μακεδονίας, β) ο 2ος σταθμός θα βρίσκεται στη διασταύρωση της Λ.Βουλιαγμένης με τη Γρ.Λαμπράκη και γ) ο 3ος σταθμός θα βρίσκεται στην πλατεία Αγίου Κωνσταντίνου.



Εικόνα 26: Απόσπασμα χάρτη από το Σχέδιο ανάπτυξης Μελλοντικών Γραμμών ΜΕΤΡΟ (Πηγή: [https://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2016/05/AM\\_Sxedio\\_Anaptiksis\\_Jan2012\\_gr.pdf](https://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2016/05/AM_Sxedio_Anaptiksis_Jan2012_gr.pdf))

<sup>11</sup> <https://ypodomes.com/prochora-i-epektasi-tis-grammis-2-toy-metro-pros-glyfada-poy-tha-kataskeyastoy-n-oi-3-stathmoi/>, Ημερομηνία δημοσίευσης: 12/4/2021).

**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
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 4-33

#### 4.6.3 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** (ήτοι σημερινό πολεοδομικό κέντρο του Δήμου) 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, 2 εντός του πολεοδομικού κέντρου και 3 στην περίμετρο αυτού καθώς και η παράλληλη υλοποίηση ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης σε ευρύτερη περιοχή για την διαφύλαξη και προστασία της στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων.
- ❖ **Περιορισμός/Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε βασικές συλλεκτήριες οδούς** και ειδικότερα στη Γούναρη (περιοχή Άνω Γλυφάδας), προκειμένου να αποτελέσει άξονα σύνδεσης τοπικών κέντρων βόρεια της Λ.Βουλιαγμένης.
- ❖ **Βελτίωση της σύνδεσης των περιοχών εκατέρωθεν της Λ.Βουλιαγμένης** (Άνω - Κάτω Γλυφάδα, αντίστοιχα).
- ❖ **Βελτίωση των προσβάσεων των πεζών προς το παράκτιο μέτωπο του Δήμου,** μέσω διαμόρφωσης γραμμικών χώρων πρασίνου - αναψυχής κατά μήκος των οδών Γρ.Λαμπράκη, Άλσους και Ζέρβα (δυτικά της Κύπρου). Δημιουργία υπέργειου χώρου περιπάτου (υπό μορφή esplanade) για την διάσχιση της Λ.Ποσειδώνος, που θα καταλήγει σε διαμορφωμένο χώρο αναψυχής στο παράκτιο μέτωπο.
- ❖ **Πύκνωση και επέκταση (γεωγραφικά) του δικτύου ποδηλάτου** στην περιοχή μελέτης.
- ❖ **Σταδιακή μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.**
- ❖ **Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας.**
- ❖ **Εισαγωγή και ενθάρρυνση μέτρων/δράσεων βιώσιμης κινητικότητας** όπως περιπατητικές διαδρομές, ποδήλατο, συλλογική χρήση ΙΧ (car sharing), σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing), κ.α.

#### 4.6.4 Βασικές (λοιπές) προτάσεις της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου Γλυφάδας

Μεταξύ των βασικών προτεινόμενων παρεμβάσεων/μέτρων διαχείρισης κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας που προτείνονται στην εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου περιλαμβάνονται τα εξής:

- > Για τη βελτίωση της προσβασιμότητας της Ευρυάλης από την παραλιακή **Λεωφ.Ποσειδώνος από βορρά** προτείνονται:
  - Διαπλάτυνση της εσοχής για δημιουργία δεύτερης λωρίδας αριστερής στροφής προς Πλ.Φλέμιγκ – Προνόης.
  - Διαπλάτυνση της εσοχής για δημιουργία δεύτερης λωρίδας αριστερής στροφής προς Α.Μεταξά.
  - Διαπλάτυνση της εσοχής για δημιουργία δεύτερης λωρίδας αριστερής στροφής προς Γρ.Λαμπράκη.
  - Άνοιγμα εισόδου (σπάσιμο της κεντρικής νησίδας) και δημιουργία λωρίδας αριστερής στροφής προς την Ξάνθου (σηματοδοτούμενη διασταύρωση).

#### 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: 4-34



- > Για τη βελτίωση της αποχώρησης από τον πυρήνα της κεντρικής περιοχής προς τα νότια (Βούλα, Βουλιαγμένη, Βάρη κλπ.) προτείνεται:
  - Γεωμετρική διάταξη και σηματοδότηση της διασταύρωσης του βόρειου κλάδου της Πλατείας Κρήτης με τη Λεωφ. Ποσειδώνος ώστε να πραγματοποιείται η αριστερή στροφή από την Πλατεία Κρήτης προς νότο.
  
- > Για τη μείωση των **υψηλών ταχυτήτων στις οδούς Σ.Καράγεωργα, Ζέρβα – Ζέππου και Α.Παπανδρέου** προτείνονται:
  - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη Σ.Καράγεωργα στη συμβολή με την οδό Μιλτιάδου.
  - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη Σ.Καράγεωργα και Αλκιβιάδου.
  - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη Πριγκ.Πέτρου και Αγ.Νικολάου
  - Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους Σ.Καράγεωργα & Αγ.Νικολάου.
  - Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους Ζέππου & Αγ.Νικολάου.
  
- > Για τη βελτίωση της **σύνδεσης των τμημάτων της Γλυφάδας εκατέρωθεν της Λεωφ.Βουλιαγμένης** προτείνονται:
  - Δημιουργία επιπλέον λωρίδων κυκλοφορίας στις προσβάσεις της Α.Παπανδρέου και της Ζέππου στη συμβολή τους με τη Λεωφ.Βουλιαγμένης. Σε δεύτερη φάση προτείνεται η κατασκευή κάτω διάβασης χαμηλού ύψους (για ΙΧ και ταξί) από Ζέππου προς Α.Παπανδρέου.
  - Δημιουργία επιπλέον λωρίδων κυκλοφορίας στις προσβάσεις της Γρ.Λαμπράκη και της Ανθέων στη συμβολή τους με τη Λεωφ.Βουλιαγμένης.
  - Δημιουργία μιας επιπλέον λωρίδας στην πρόσβαση της Ελ.Βενιζέλου προς τη Λεωφ.Βουλιαγμένης.
  - Δημιουργία μιας επιπλέον λωρίδας κυκλοφορίας στην πρόσβαση της Πριγκ.Πέτρου (από Γούναρη) προς τη Λεωφ.Βουλιαγμένης.
  
- > **Εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης** στους κόμβους:
  - Κύπρου (Αργυρούπολης) & Κων.Παλαιολόγου (Αγ.Νεκταρίου) άμεσα και **μεσοπρόθεσμα, σε συνεννόηση με τον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης**, δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή Κύπρου/Γούναρη/Γεννηματά. Στην περίπτωση κατασκευής του κυκλικού κόμβου, καταργείται η προαναφερθείσα σηματοδότηση.
  - Βορείου Ηπείρου & Προποντίδος.
  - Ελευθέρου Ανθρώπου & Προποντίδος.
  - Κων.Αθανάτου & Προποντίδος/Μετεώρων.
  - Γεννηματά & Δελφών/Δαρδανελίων.
  - Γεννηματά & Μυστρά/Μετεώρων.
  - Γεννηματά & Ιθάκης/Ψηλορείτη.
  - Γούναρη & Ιθάκης.

**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: 4-35
Ημερομηνία:	01/2022	



- Γούναρη & Ιλίου.
  - Γρ.Λαμπράκη & Κύπρου.
  - Γρ.Λαμπράκη & Λαζαράκη.
  - Λεωφ.Ποσειδώνος & Ξάνθου.
  - Αγ.Νικολάου & Ζέππου.
  - Αγ.Νικολάου & Σ.Καράγεωργα
  - Α.Παπανδρέου & Βασ.Όλγας/Σοφίας Βέμπο (τροποποίηση του σηματοδοτικού προγράμματος).
- > **Άλλες επεμβάσεις σε οδικά τμήματα και κόμβους:**
- Κατάργηση της λωρίδας αντίθετης ροής (CONTRA FLOW LANE) για λεωφορεία στο τμήμα της Λαζαράκη μεταξύ των οδών Ζέρβα και Σ.Καράγεωργα.
  - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση Γεννηματά & Κων.Αθανάτου & Ελευθέρου Ανθρώπου.
  - Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση Ανθέων & Δημελά.
  - Γεωμετρικός ανασχεδιασμός του κόμβου Σ.Καράγεωργα & Αλ.Παναγούλη.
  - Κατάργηση του ευθύγραμμου τμήματος της οδού Κύπρου μεταξύ των οδών της Πλ.Εσπερίδων και δημιουργία ημικυκλικού τμήματος όπου συμβάλλει η οδός Αρτέμιδος και λίγο μετά αρχίζει η είσοδος στην οδό Γιαννιτοπούλου.
  - Πεζοδρόμηση των οδών εισόδου και εξόδου στην Πλ.Εσπερίδων από την Αγγ.Μεταξά με κατάργηση της υπό γωνία στάθμευσης γύρω από την πλατεία και διέλευση από μια λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 4,0 – 4,5μ. που να μην επιτρέπει στάση ή στάθμευση. *Εναλλακτικά, προτείνεται γεωμετρική διαμόρφωση του κόμβου έτσι ώστε να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή ροή και να γίνει ασφαλής η διέλευση των γραμμών του τραμ.*
  - Πεζοδρόμηση των τμημάτων της Αγγ.Μεταξά μεταξύ των δύο κλάδων της Γρ.Λαμπράκη έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η ευθεία κίνηση (διάσχιση) της Γρ.Λαμπράκη.
  - Κατάργηση της δυνατότητας εισόδου με δεξιά στροφή από το δυτικό παράδρομο της Λ.Βουλιαγμένης προς την Σ.Καράγεωργα.
  - Κατάργηση της δυνατότητας εισόδου με δεξιά στροφή από το δυτικό παράδρομο της Λ.Βουλιαγμένης προς το κύριο ρεύμα της Λ.Βουλιαγμένης στο ύψος της Α.Παπανδρέου.
  - Δημιουργία δακτυλίου γύρω από την Πλ.Ελ.Βενιζέλου (Ελληνικού) για την ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής στον κόμβο Γούναρη & Ιασωνίδου.
  - Κατάργηση της δυνατότητας αριστερής στροφής από Θράκης (Ελληνικό) προς Γούναρη και γεωμετρικές διευθετήσεις στον κόμβο Γούναρη & Α.Παπανδρέου
  - Κατάργηση θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο ή/και σε εσοχές που βρίσκονται κοντά σε προσβάσεις διασταυρώσεων και που δημιουργούν προβλήματα ορατότητας.
  - Κατασκευή κεντρικής νησίδας στο τμήμα της Α.Παπανδρέου μεταξύ Γούναρη και Σ.Βέμπο προκειμένου να δημιουργηθεί μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

**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: 4-36
Ημερομηνία:	01/2022	



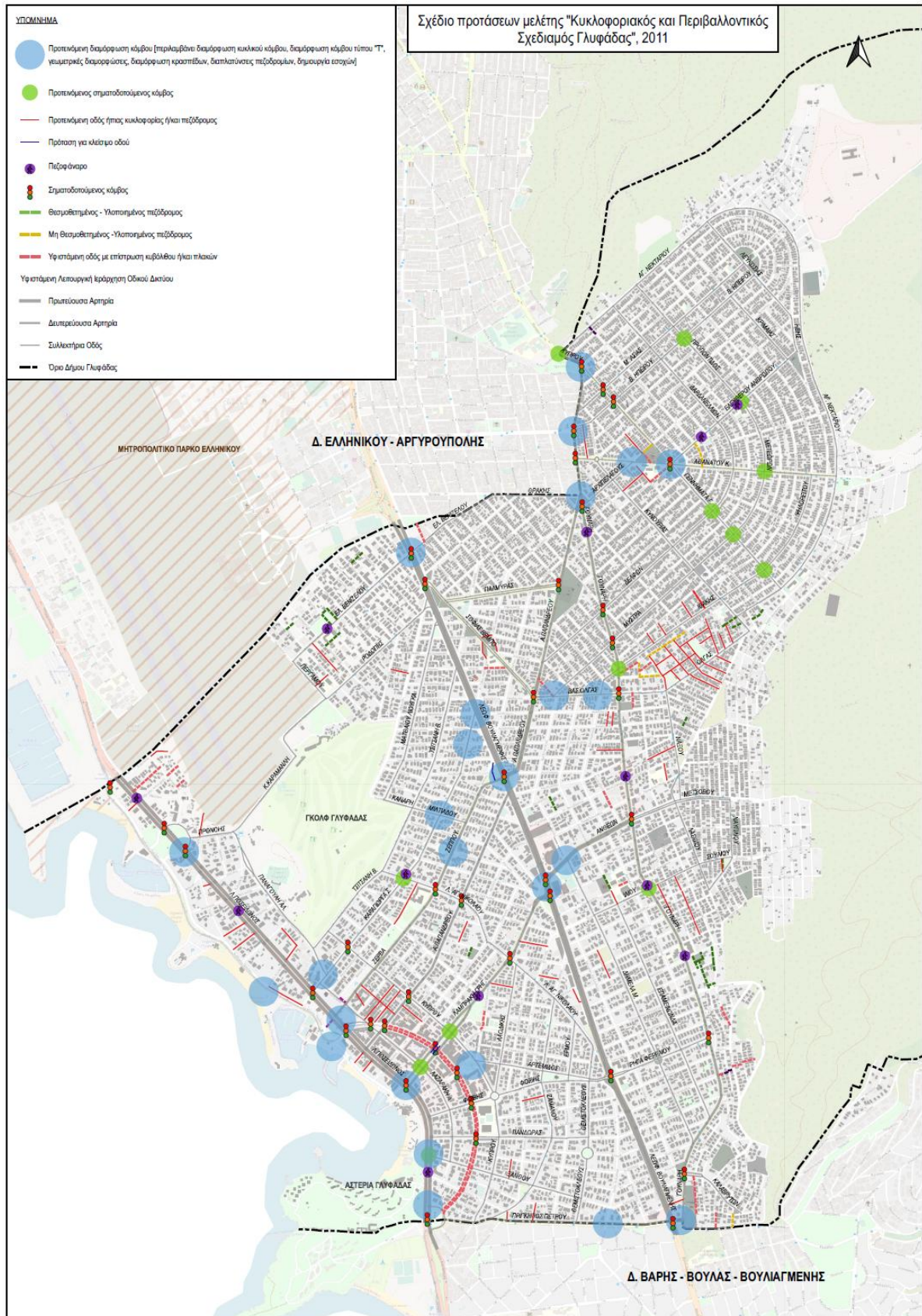
## ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

- Περιορισμό του πλάτους του οδοστρώματος του τμήματος της Διαδόχου Παύλου μεταξύ της Σ.Καράγεωργα και Α.Μεταξά – δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας 4,5μ. που θα χρησιμοποιείται κυρίως από αστικά λεωφορεία.
- Πρόταση δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας σε διάφορα σημεία και περιοχές του Δήμου.
- Πρόταση για εφαρμογή ΣΕΣ σε διάφορες περιοχές ή/και οδικά τμήματα της Κάτω και Άνω Γλυφάδας.

### 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: 4-37
Ημερομηνία:	01/2022	





Εικόνα 27: Βασικές προτεινόμενες παρεμβάσεις της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου

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: 4-38