

6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

6.1 Γενικά

Στην ενότητα αυτή προσδιορίζονται με βάση στοιχεία μετρήσεων, στοιχεία απογραφικών εργασιών και συστηματικές παρατηρήσεις που έγιναν στα πλαίσια της παρούσας μελέτης ΣΒΑΚ, τα χαρακτηριστικά στάθμευσης, τα προβλήματα και η έντασή τους τόσο στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου όσο και σε άλλα επιλεγμένα τοπικά κέντρα γειτονιών του ή/και λοιπά κομβικά σημεία όπως η παραλιακή ζώνη Γλυφάδας.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τις έρευνες στάθμευσης στην περιοχή μελέτης, καλύπτει τα εξής τέσσερα (4) στάδια:

1. Το στάδιο προσδιορισμού της προσφοράς στάθμευσης – πόσες νόμιμες θέσεις ανά είδος υπάρχουν σε επιλεγμένη κεντρική περιοχή, ήτοι το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου (σύμφωνα και με την πρόσφατη μελέτη ΣΕΣ, που έχει εκπονηθεί).
2. Το στάδιο προσδιορισμού των χαρακτηριστικών της ζήτησης της στάθμευσης σε συγκεκριμένες ζώνες (έχοντας υπόψη και στοιχεία από την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου).
3. Το στάδιο εντοπισμού των προβλημάτων στάθμευσης και της έντασής τους, τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση των αιτίων που τα προκαλούν στις παραπάνω κεντρικές ή/και λοιπές περιοχές (όπου κρίνεται απαραίτητο στα πλαίσια του ΣΒΑΚ).
4. Το στάδιο διατύπωσης προτάσεων με βάση τα παραπάνω, οι οποίες θα κινούνται στα πλαίσια πολιτικής στάθμευσης, **όπως αυτή προσδιορίζεται από τη Δημοτική Αρχή.**

Στην παρούσα ενότητα ανάλυσης (Στάδιο Ι του ΣΒΑΚ), καλύπτονται τα πρώτα τρία (3) από τα παραπάνω στάδια.

6.2 Εικόνα στάθμευσης στην περιοχή μελέτης - Ιστορικό & Σχολιασμός συλλεγέντων στοιχείων

Η στάθμευση παρά το κράσπεδο είναι εκτεταμένη σε διάφορες ζώνες των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας και συναντάται στην συντριπτική πλειοψηφία του οδικού δικτύου του Δήμου. Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τα συλλεγέντα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.(2011) (βλ. και σχετικό κεφάλαιο 3) το ~39,03% των νοικοκυριών **δε διαθέτει καμία ιδιωτική θέση στάθμευσης**. Παραταύτα, τα πλούσια γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου (ειδικά στην μεγαλύτερη έκταση της περιοχής δυτικά της Λ.Βουλιαγμένης) και οι κατ'επέκταση, προσφερόμενες υπάρχουσες θέσεις παρά την οδό, φαίνεται να υπερκαλύπτουν τις ανάγκες των πολεοδομικών ενοτήτων του, ειδικά στους πυρήνες των οικιστικών θυλάκων. Εξαιρεση αποτελούν το πολεοδομικό κέντρο στη Κάτω Γλυφάδα (λόγω της αυξημένης επισκεψιμότητας, η ζήτηση για στάθμευση είναι έντονη σε διάφορες ώρες της ημέρας), λοιπά γραμμικά εμπορικά κέντρα στο σύνολο του Δήμου (όπως οι οδοί Γούναρη, Γ.Γεννηματά, Α.Παπανδρέου, Βασ.Όλγας, Ελ.Βενιζέλου, κ.α.) καθώς και τμήματα της παραλιακής ζώνης (οδός Διαδόχου Παύλου). Συγκεκριμένα, **σημειακά** προβλήματα καταγράφονται επίσης:

- Στην οδό Ανθέων και σε βάθος επιρροής ενός Ο.Τ. στο τμήμα μεταξύ των οδών Λ.Βουλιαγμένης - Γούναρη, λόγω των υφιστάμενων δραστηριοτήτων αναψυχής/αθλητισμού που έχουν αναπτυχθεί, σε συνδυασμό με χρήσεις

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: 6-1



εμπορίου. Η ζώνη αυτή αποτελεί στη πράξη περιοχή γενικής κατοικίας (παρά αμιγούς κατοικίας όπως χαρακτηρίζεται στο ισχύον ΓΠΣ).

- Σε τμήματα της πολεοδομικής ενότητας 10 και ειδικότερα στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Αγ.Νικολάου- Λ.Βουλιαγμένης- Α.Παπανδρέου.
- Σε τμήματα της περιοχής των Καφεπώλων (πολεοδομική ενότητα 13) λόγω της υφιστάμενης γεωμετρίας και των έντονων κλίσεων του ανάγλυφου, οι προσφερόμενες θέσεις παρά το κράσπεδο είναι περιορισμένες.
- Στις πολεοδομικές ενότητες Π.1, Π.2 και Π.3 (περιοχή Τερψιθέας) που εμφανίζουν και τον υψηλότερη συντελεστή δόμησης (1,0) στο Δήμο σε σχέση με τις υπόλοιπες. Ομοίως, η γεωμετρία και το ανάγλυφο των συγκεκριμένων περιοχών, περιορίζει σημαντικά την υφιστάμενη προσφορά στάθμευσης.
- Και τέλος, στην ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου Γλυφάδας (όρια του πολεοδομικού κέντρου), παρά την ύπαρξη του υφιστάμενου δημοτικού χώρου στάθμευσης, επί των οδών Άλσους και Ζέρβα καθώς και των οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης περιμετρικά αυτού. Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι ο παραπάνω χώρος στάθμευσης πρόκειται **να λειτουργήσει ως χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης** σύμφωνα με την υπ'αρ. 70703/850¹ απόφαση (ΦΕΚ 4150 Β/28-9-2020).

Έχοντας υπόψη τα υφιστάμενα προβλήματα στάθμευσης που σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν φαινόμενα οχλούσας κατάληψης του δημόσιου χώρου ειδικά στην περιοχή του πολεοδομικού "υπερτοπικού" κέντρου, ο Δήμος προχώρησε στην εκπόνηση μελέτης για την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (εφεξής ΣΕΣ) κατά την πρόσφατη περίοδο της Άνοιξης του 2021. Υπενθυμίζεται ότι και κατά το παρελθόν (δεκαετία του 1990) είχε επίσης γίνει σοβαρή προσπάθεια για εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον πυρήνα της κεντρικής περιοχής όπου όμως λόγω νομοθετικής ρύθμισης σε εθνικό επίπεδο², το ΣΕΣ καταργήθηκε.

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι στην "Μελέτη Αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου", προτείνεται η δημιουργία Ζώνης Ελεγχόμενης Στάθμευσης - ΖΕΣ σε περιοχή ευρύτερη του μητροπολιτικής εμβέλειας Κέντρου, ώστε να ελέγχεται η τυχόν διάχυση της παρόδιας στάθμευσης και η παράνομη στάθμευση στο εσωτερικό του Κέντρου στις ζώνες επιρροής των 2 συλλογικών χώρων εκτός οδού.

Στις επόμενες ενότητες, παρατίθενται **συνοπτικά**, βασικά σημεία από την ανάλυση και αξιολόγηση των μετρήσεων/ερευνών στάθμευσης, που εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της μελέτης ΣΕΣ (2021) καθώς και των κύριων συμπερασμάτων της.

¹ Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο χωροθέτησης θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στις οδούς Άλσους και Ναπ. Ζέρβα στον Δήμο Γλυφάδας - Αττικής, κατόπιν της υπ' αρ. 50/29-04-2020 εγκριτικής απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Γλυφάδας - Αττικής και της υπ' αρ. 07/28-04-2020 εγκριτικής απόφασης της Επιτροπής Ποιότητας ζωής του ίδιου δήμου.

² Η εγκατάσταση και διαχείριση του συστήματος εκείνου (που άρχισε να λειτουργεί από τον Ιανουάριο του 1994), είχε ανατεθεί σε ιδιωτική εταιρεία η οποία έπαψε να λειτουργεί μετά από απόφαση του ΣΤΕ που όριζε ότι η αστυνόμευση του ΣΕΣ δεν μπορούσε να γίνει από ιδιωτικούς αστυνομικούς (όπως μέχρι τότε γινόταν) αλλά μόνο από τα δημόσια όργανα (ΕΛ.ΑΣ, Δημοτική Αστυνομία, Λιμενικό Σώμα, Δήμος). Με δεδομένη την ελάχιστη, για εκείνη την περίοδο, δύναμη της Δημοτικής Αστυνομίας της Γλυφάδας, ήταν πρακτικά αδύνατο να αστυνομευθεί το ΣΕΣ και ως εκ τούτου σταμάτησε να λειτουργεί.

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: 6-2
Ημερομηνία:	01/2022	

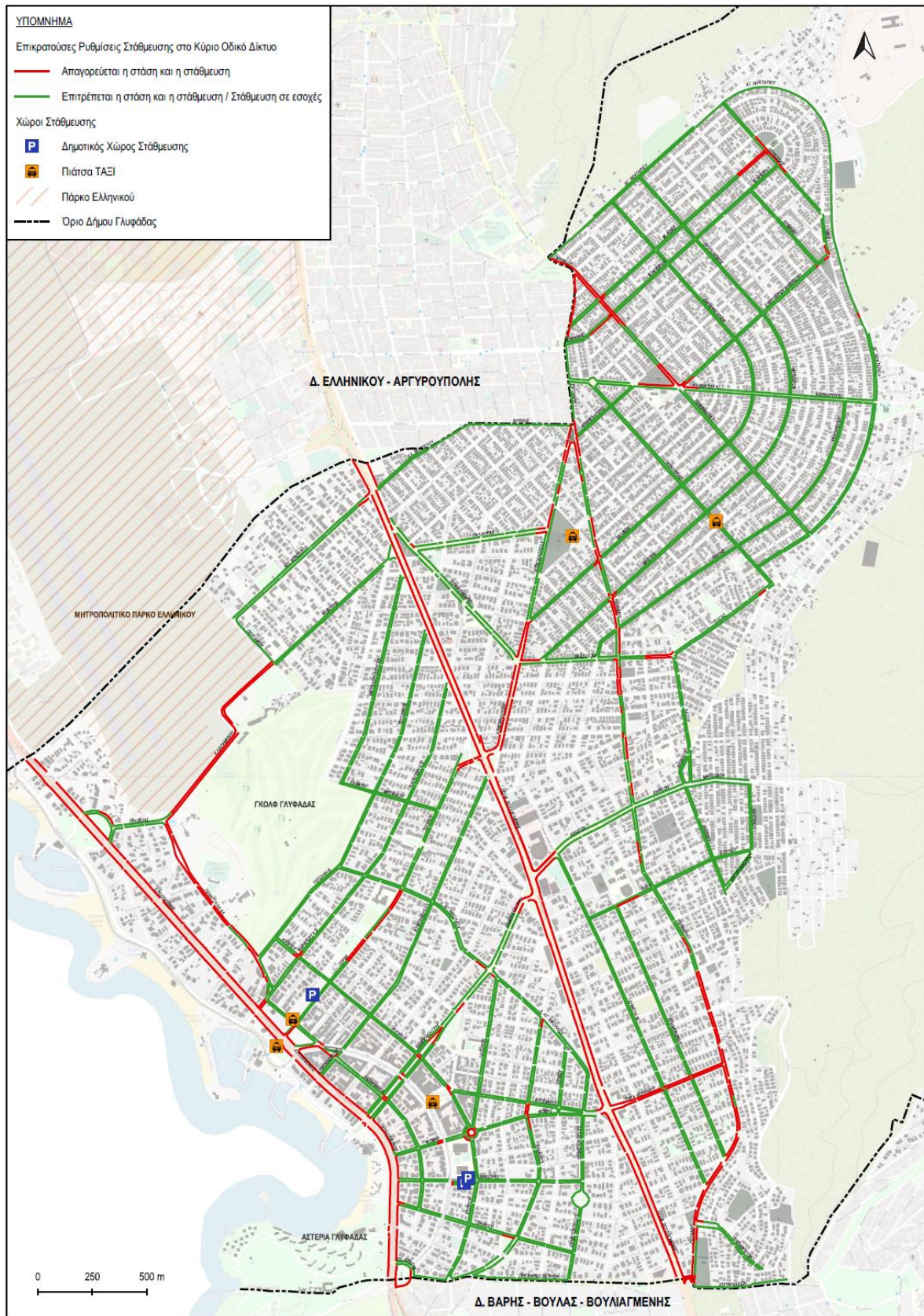


ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Σημειώνεται ότι τα στοιχεία και οι έρευνες των χαρακτηριστικών στάθμευσης που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα κρίνονται ικανοποιητικότερα και λεπτομερή και συνθέτουν την αντιπροσωπευτικότερη εικόνα στάθμευσης στο κέντρο της Γλυφάδας, ξεπερνώντας κατά πολύ τις απαιτήσεις ανάλυσης του θέματος στάθμευσης στα πλαίσια σύνταξης ενός Στρατηγικού Σχεδίου όπως είναι το ΣΒΑΚ. Αντίστοιχα στοιχεία τόσο σε επίπεδο πληρότητας όσο και λεπτομέρειας λήφθηκαν από την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη για τις λοιπές περιοχές 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: 6-3
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 1: Υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης στο κύριο οδικό δίκτυο του 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: 6-4

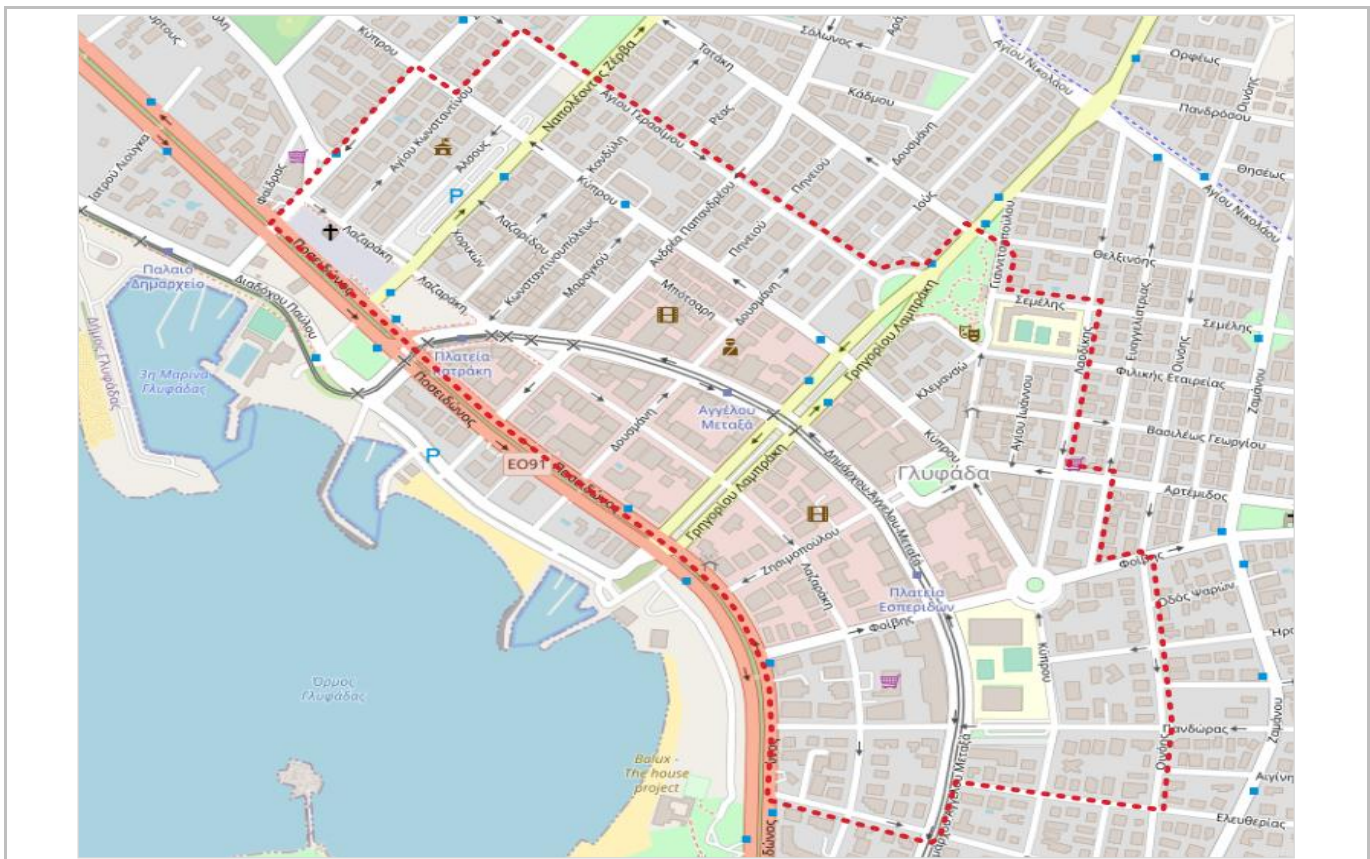
Ημερομηνία: 01/2022

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

6.3.1 Περιοχή μελέτης/έρευνων στάθμευσης

Η αρχική επιλογή της περιοχής εξέτασης χαρακτηριστικών στάθμευσης για το ΣΕΣ (όπως αυτή είχε αποτυπωθεί κατά το Στάδιο Ι της προαναφερόμενης μελέτης) αφορούσε μία **ιδιαίτερα εκτεταμένη περιοχή** που περιελάμβανε την κεντρική περιοχή της Κάτω Γλυφάδας καθώς και το παράκτιο μέτωπο. Συγκεκριμένα, η περιοχή εξέτασης περικλείεται από τις οδούς: **Β.Τσιτσάνη – Αγ.Νικολάου – Ζαμάνου - Ξάνθου - Διαδόχου Παύλου - Σ.Καράγιωργα - Αλ.Παναγούλη – Β.Τσιτσάνη**. Παραταύτα, κατόπιν περαιτέρω ωρίμανσης με την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου και έχοντας υπόψη τα αποτελέσματα των ερευνών ζήτησης στάθμευσης στην παραπάνω ζώνη, κρίθηκε σκόπιμο η περιοχή εφαρμογής του ΣΕΣ να καλύψει κυρίως το εμπορικό κέντρο και το κέντρο εστίασης/αναψυχής της Κάτω Γλυφάδας, με ειδική μέριμνα **"προστασίας"** των **μόνιμων κατοίκων** και με συνεπαγόμενη την επέκταση της περιοχής αυτής έως και ένα Ο.Τ. (περιμετρικά), προκειμένου να αντιμετωπιστούν τυχόν φαινόμενα υπερχειλίσις της στάθμευσης.

Έτσι η συνολική περιοχή που καλύπτει θέσεις κατοίκων και επισκεπτών περικλείεται από τις οδούς: **Λ.Ποσειδώνος - Σ.Καράγιωργα - Αγ.Γερασίμου - Γιαννιτισπούλου - Σέμελης - Λαοδίκης - Αρτέμιδος - Ευαγγελιστριάς - Φοίβης - Οινόης - Ελευθερίας - Αγγ.Μεταξά - Ξάνθου - Λ.Ποσειδώνος**, όπως απεικονίζεται στο κάτωθι σκαρίφημα:



Εικόνα 2:Προτεινόμενη περιοχή εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Γλυφάδας, σύμφωνα με τη μελέτη (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: 6-5



6.3.2 Έρευνες χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης

Για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών της ζήτησης της στάθμευσης καταρτίστηκε και εκτελέστηκε πρόγραμμα καταγραφών σε επιλεγμένες διαδρομές στην περιοχή μελέτης. Με τον όρο *ζήτηση στάθμευσης* δηλώνεται πόσες θέσεις στάθμευσης ζητούνται σε μια περιοχή ή οδό σε κάποια δεδομένη χρονική στιγμή. Έτσι, ενώ η προσφορά στάθμευσης παραμένει σταθερή κατά κανόνα για μεγάλα χρονικά διαστήματα, η ζήτηση είναι μέγεθος συνεχώς μεταβαλλόμενο ανά εποχή, ανά μήνα, ανά ημέρα και ανά ώρα. Αυτό οδηγεί, όταν υπάρχουν έντονες εποχιακές διακυμάνσεις, στο να γίνονται ξεχωριστές μετρήσεις και έρευνες για κάθε εποχή ή μήνα.

Τα χαρακτηριστικά ζήτησης της στάθμευσης (όπου και εξετάστηκαν) είναι: **η συσσώρευση, η εναλλαγή, η μέση διάρκεια στάθμευσης και η κατανομή της διάρκειας στάθμευσης**. Το σύνολο των διαδρομών έρευνας που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του ΣΕΣ, άρχισαν και περατώθηκαν, σε ημέρες *τυπικής* καθημερινής, τόσο σε ημέρες όπου τα καταστήματα λειτουργούσαν πρωί - απόγευμα όσο και σε ημέρα όπου τα καταστήματα λειτουργούσαν μόνο έως και τις μεσημβρινές ώρες προκειμένου τα αποτελέσματα να είναι όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτικά για την αναγνώριση της έκτασης και της έντασης του προβλήματος στάθμευσης, στην κεντρική αλλά και στην άμεσα επηρεαζόμενη περιοχή του πολεοδομικού κέντρου. Επιπλέον και με βάση τον ίδιο συλλογισμό, πραγματοποιήθηκε και μία πρόσθετη (των ανωτέρω) μέτρηση, το Σάββατο. Η περίοδος μέτρησης των χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης στις υπό εξέταση διαδρομές ήταν από 09:00π.μ. έως 19:00μ.μ. (τελευταία καταμέτρηση) για τις καθημερινές και από 10:00π.μ. έως 16:00μ.μ. (τελευταία καταμέτρηση) για το Σάββατο.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Διαδρομή έρευνας	Ημερομηνία καταγραφής	Διαδρομή καταγραφής
Δ1: ΛΑΟΔΙΚΗΣ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	12-04-2021 – Δευτέρα 13-04-2021 – Τρίτη	Αρχή πορείας: Λαοδίκης (συμβολή με Θελξινόης) – Λαοδίκης προς Πλατεία Νυμφών – αριστερά Φοίβης – αριστερά Ευαγγελιστρίας – Ευαγγελιστρίας έως και συμβολή με Θελξινόης: Τέλος πορείας
Δ2: ΛΑΖΑΡΑΚΗ - ΔΟΥΣΜΑΝΗ	12-04-2021 – Δευτέρα 13-04-2021 – Τρίτη 17-04-2021 – Σάββατο 11-05-2021 – Τρίτη	Αρχή πορείας: Λαζαράκη (συμβολή με Αγγ.Μεταξά) – Λαζαράκη – δεξιά Δούσμανη (έως και Λ.Ποσειδώνος) – Δούσμανη έως και Λαζαράκη – Λαζαράκη (έως την Γρ.Λαμπράκη) αναστροφή και καταγραφή αντίστροφης πορείας δηλαδή Λαζαράκη –δεξιά Δούσμανη (έως και την Αγγ.Μεταξά) – Δούσμανη έως και Λαζαράκη – Λαζαράκη (έως και Αγγ.Μεταξά): Τέλος πορείας
Δ3: ΜΑΡΑΓΚΟΥ - ΚΟΝΔΥΛΗ	14-04-2021 – Τετάρτη 15-04-2021 – Πέμπτη 13-05-2021 – Πέμπτη	Αρχή πορείας: Μαραγκού (συμβολή με Αγγ.Μεταξά) – Μαραγκού – αριστερά Κύπρου – αριστερά Κωνσταντινουπόλεως – δεξιά Λαζαράκη – δεξιά Γ.Κονδύλη έως και την Αγ.Γερασίμου: Τέλος πορείας
Δ4: ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΝΔΩΡΑΣ	14-04-2021 – Τετάρτη 16-04-2021 – Παρασκευή 17-04-2021 – Σάββατο	Αρχή πορείας: Πανδώρας (συμβολή με Οινόης) – Πανδώρας (έως και Λαζαράκη) – δεξιά Λαζαράκη – δεξιά Φοίβης – δεξιά Κύπρου (έως και Πανδώρας): Τέλος πορείας

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: 6-6
Ημερομηνία:	01/2022	

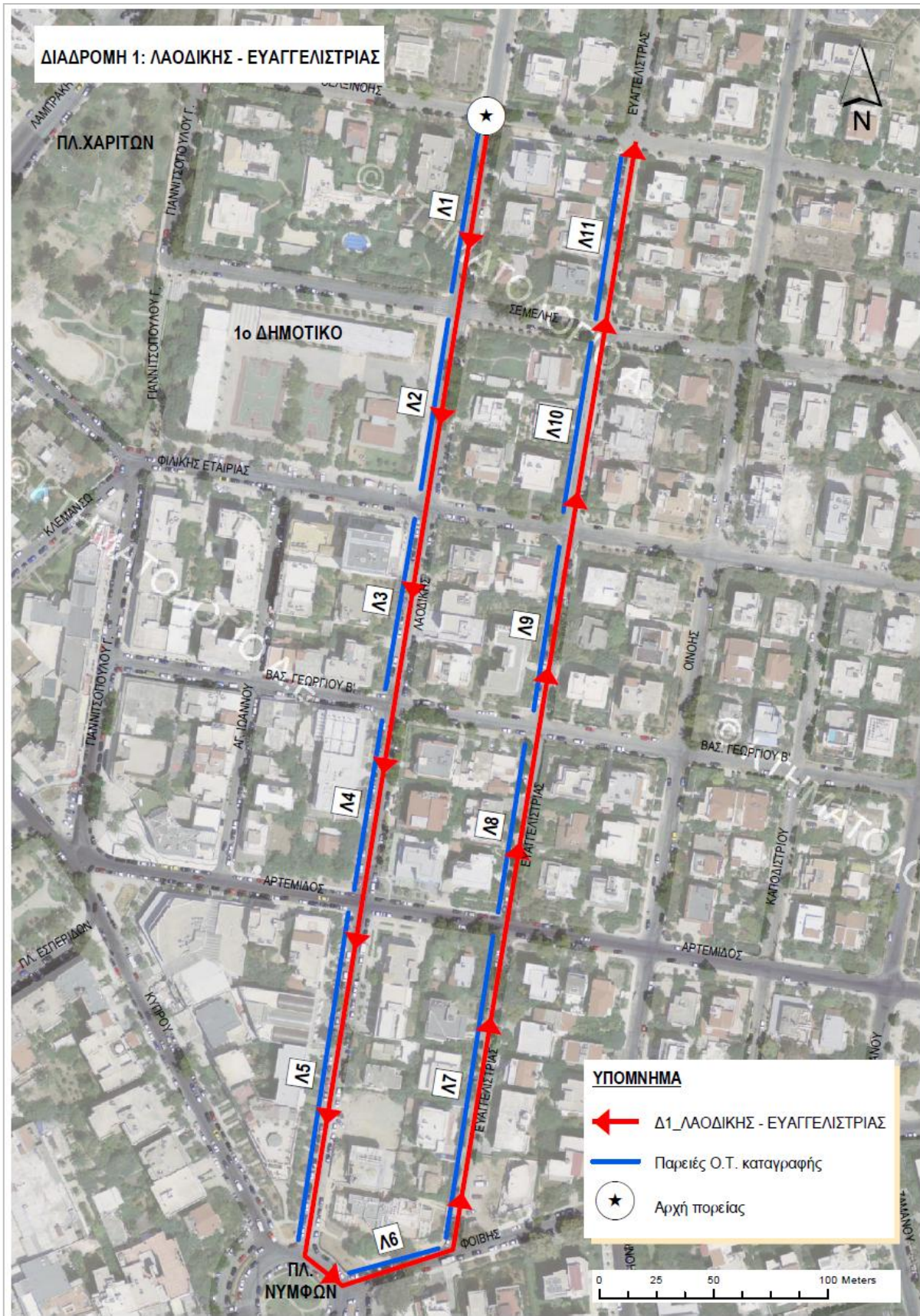


ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	14-5-2021 - Παρασκευή	
Δ5: ΔΙΑΔΟΧΟΥ ΠΑΥΛΟΥ	20-04-2021 – Τρίτη	Αρχή πορείας: Διαδόχου Παύλου (συμβολή με Σ.Καράγιωργα) – Διαδόχου Παύλου ευθεία (έως και Γρ.Λαμπράκη) αναστροφή και καταγραφή αντίστροφης πορείας δηλαδή Διαδόχου Παύλου ευθεία (έως και Σ.Καράγιωργα): Τέλος πορείας

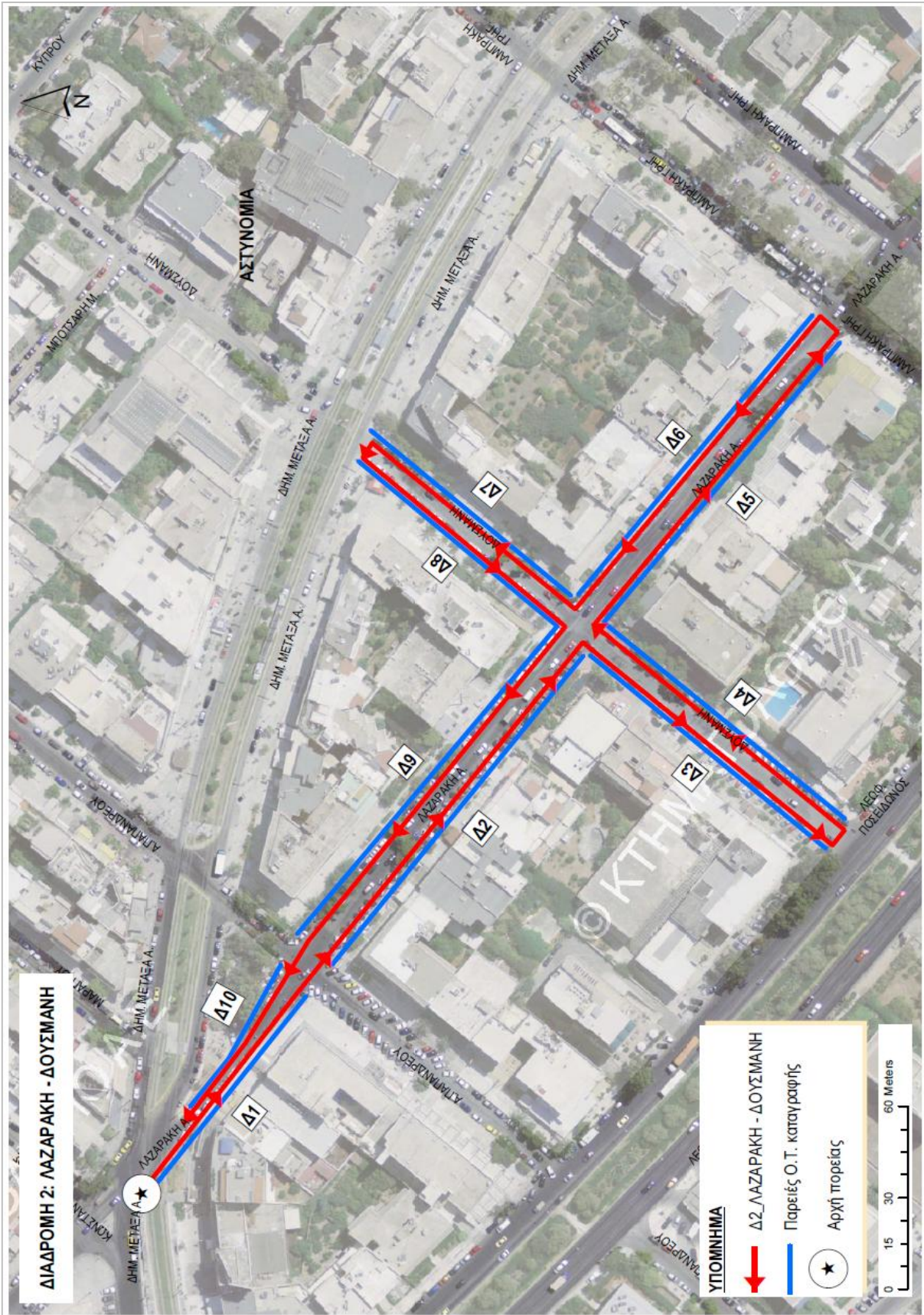
Οι προαναφερόμενες διαδρομές έρευνας των χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Γλυφάδας απεικονίζονται στις ακόλουθες σελίδες για μεγαλύτερη εποπτεία:

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: 6-7
Ημερομηνία:	01/2022	



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: 6-8
Ημερομηνία:	01/2022	



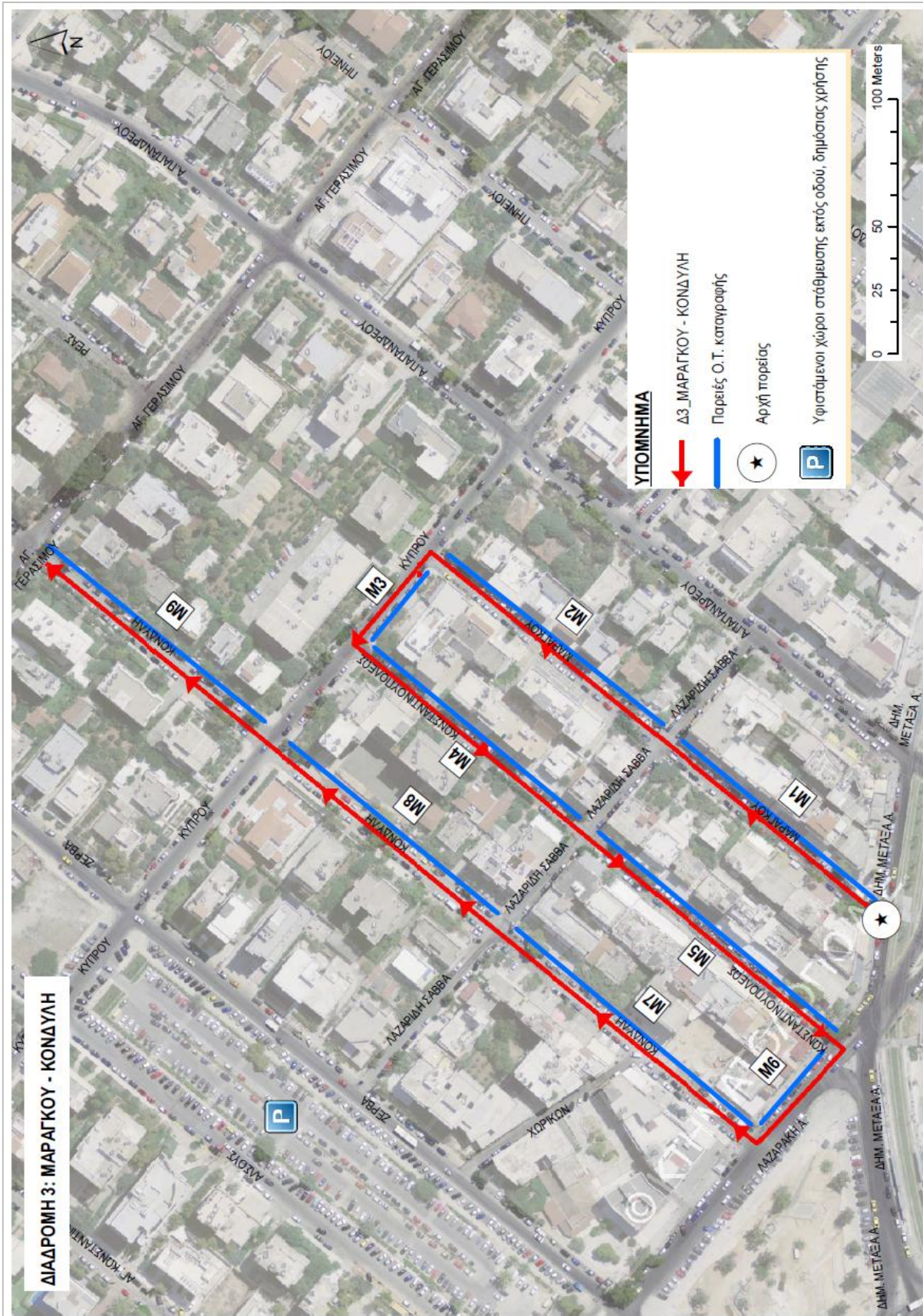
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1

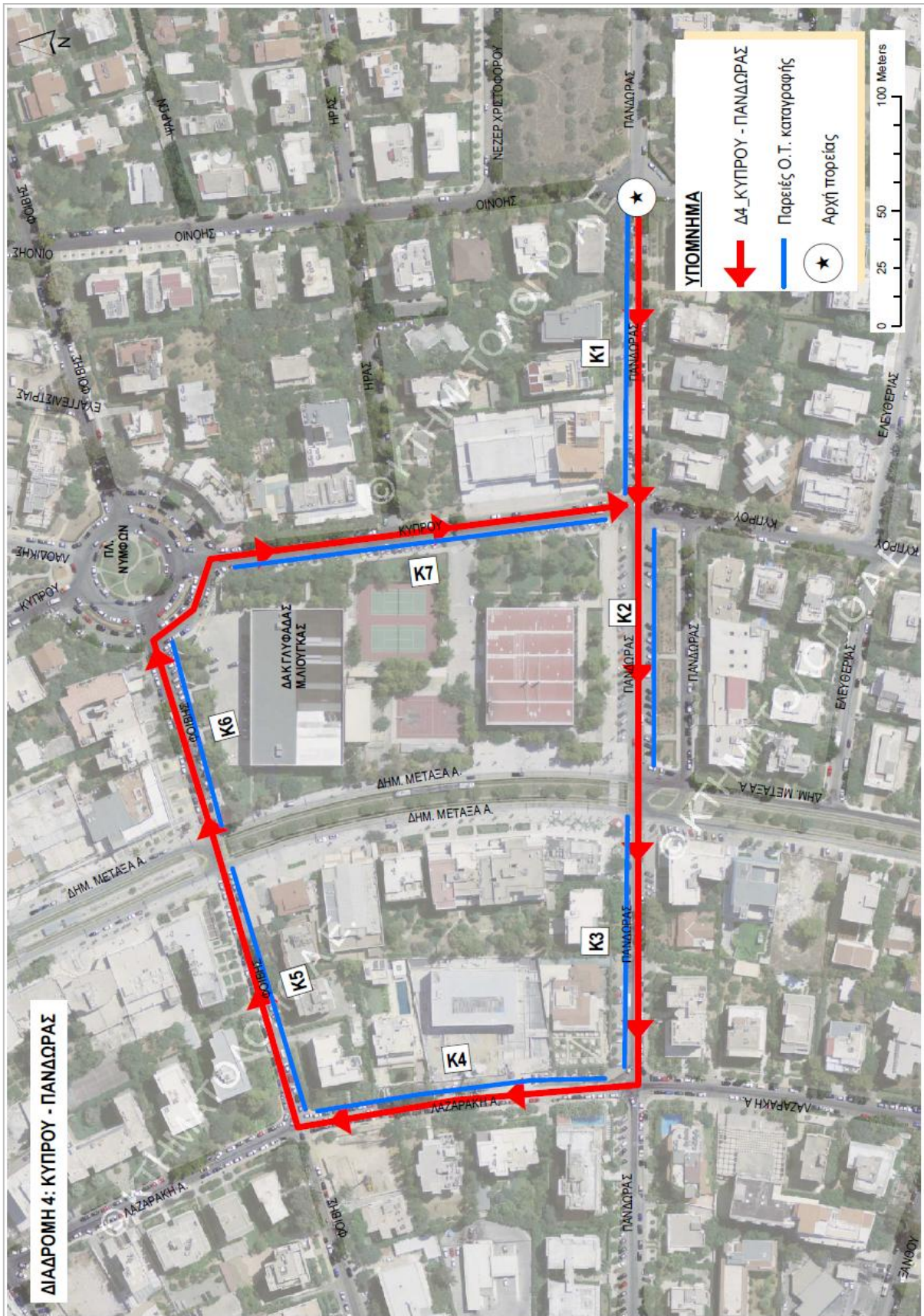
Ημερομηνία: 01/2022

Σελίδα: 6-9



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: 6-10
Ημερομηνία:	01/2022	



ΔΙΑΔΡΟΜΗ 4: ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΝΔΩΡΑΣ

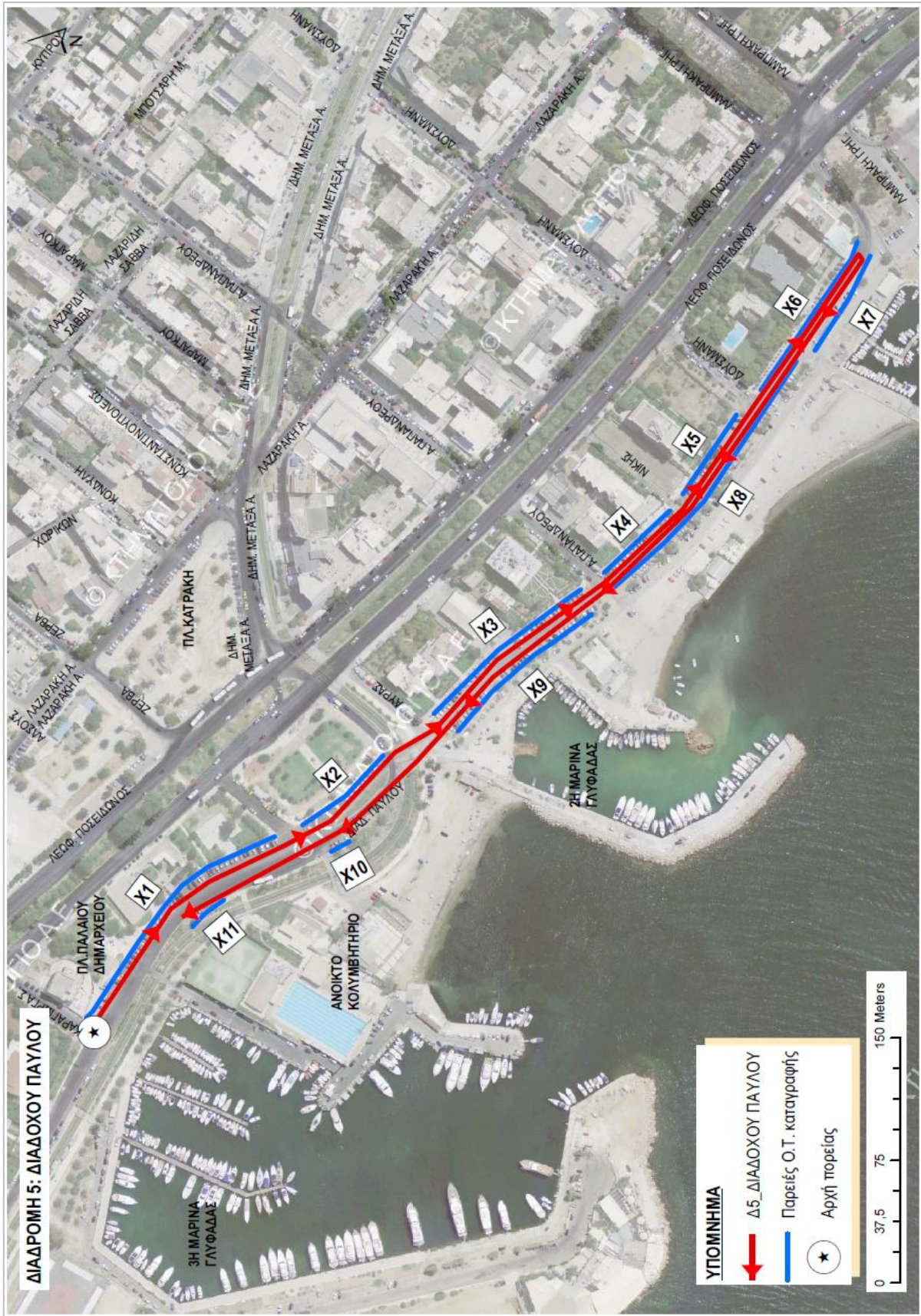
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

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: 6-11



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: 6-12
Ημερομηνία:	01/2022	

**6.3.3 Συγκενρωτικά στοιχεία έρευνας χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης στις υπό εξέταση διαδρομές**

Στους πίνακες που ακολουθούν παρατίθενται συγκενρωτικά αποτελέσματα με τις **βασικές τιμές και δείκτες** της έρευνας των χαρακτηριστικών ζήτησης στάθμευσης, ανά διαδρομή στη κεντρική περιοχή της Κάτω Γλυφάδας:

Α) Τυπική Καθημερινή με ανοικτά τα εμπορικά καταστήματα και το απόγευμα	Υπό εξέταση Διαδρομές							
	Δ1: ΛΑΟΔΙΚΗΣ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	Δ2: ΛΑΖΑΡΑΚΗ - ΔΟΥΣΜΑΝΗ		Δ3: ΜΑΡΑΓΚΟΥ - ΚΟΝΔΥΛΗ		Δ4: ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΝΔΩΡΑΣ		Δ5: ΔΙΑΔΟΧΟΥ ΠΑΥΛΟΥ
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside	Λειτουργία λιανεμπορίου χωρίς περιορισμούς - Ανοικτή η εστίαση	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside	Λειτουργία λιανεμπορίου χωρίς περιορισμούς - Ανοικτή η εστίαση	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside	Λειτουργία λιανεμπορίου χωρίς περιορισμούς - Ανοικτή η εστίαση	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside
Ημερομηνία εκτέλεσης έρευνας	13/4/2021	13/4/2021	11/5/2021	15/4/2021	13/5/2021	16/4/2021	14/5/2021	20/4/2021
Συνολικός αριθμός θέσεων	118	136		117		139		274
Ειδικές θέσεις (ΑμεΑ, Φορτίσης, Τράπεζες, Δήμος, Ξενοδοχεία, κλπ.)	-	18 (13 ξενοδοχείο + 4 ΑμεΑ + 1 ΙΧ ασθενών)		-		4 (ΑμεΑ)		4 (ΑμεΑ) & 10 ειδικές
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων κατά την έρευνα χαρακτηριστικών ζήτησης (νόμιμα και παράνομα καταγεγραμμένα οχήματα)	1.495	2.210	2.103	1.234	1.262	1.629	1.850	2.280
Μέση διάρκεια στάθμευσης (ώρες)	3,41	3,61	3,46	3,78	2,96	2,79	2,66	2,95
Βραχυχρόνια στάθμευση (έως και 2 ώρες)(%)	59,68%	59,28%	61,28%	56,67%	66,22%	66,34%	68,37%	68,92%
Στάθμευση μέσης διάρκειας (3-8 ώρες) (%)	28,23%	25,38%	26,07%	29,00%	26,27%	27,40%	26,19%	19,27%
Στάθμευση μακράς διάρκειας (>8 ώρες) (%)	12,10%	15,34%	12,65%	14,33%	7,51%	6,26%	5,44%	11,81%
Ποσοστό οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (δύναται να είναι και κάτοικοι) κατά τη 11ωρη έρευνα (%)	4,30%	10,42%	7,59%	7,33%	3,22%	0,59%	0,85%	2,95%
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση	13:00 - 14:00	13:00 - 14:00	12:00 - 13:00	13:00 - 14:00	12:00 - 13:00 & 13:00 - 14:00	13:00 - 14:00	12:00 - 13:00	19:00 - 20:00
Μέγιστη τιμή συσσώρευσης (%)	10,37%	9,86%	9,70%	10,05%	9,90%	10,87%	10,11%	10,53%
Δείκτης εναλλαγής (οχήματα/θέση)	3,15	3,88	3,78	2,56	3,19	3,68	4,23	2,59

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: 6-13

Ημερομηνία: 01/2022



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	0,29	0,35	0,34	0,23	0,29	0,33	0,39	0,23
Ποσοστό παράνομων σταθμεύσεων (%)	16,45%	32,31%	28,86%	1,86%	2,22%	9,94%	18,38%	0,00%
Μεταμεσονύκτια καταγραφή οχημάτων στη διαδρομή έρευνας	41	89		37		22		49
Ποσοστό (%) βραδινής παρουσίας σε σχέση με τη νόμιμη προσφορά	34,75%	65,44%		31,62%		15,83%		17,88%

Β) Καθημερινή με την πλειοψηφία των εμπορικών καταστημάτων να είναι κλειστά κατά τις απογευματινές ώρες

	Υπό εξέταση Διαδρομές			
	Δ1: ΛΑΟΔΙΚΗΣ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	Δ2: ΛΑΖΑΡΑΚΗ - ΔΟΥΣΜΑΝΗ	Δ3: ΜΑΡΑΓΚΟΥ - ΚΟΝΔΥΛΗ	Δ4: ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΝΔΩΡΑΣ
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside			
Ημερομηνία εκτέλεσης έρευνας	12/4/2021	12/4/2021	14/4/2021	14/4/2021
Συνολικός αριθμός θέσεων	118	136	117	139
Ειδικές θέσεις (ΑμεΑ, Φορτίσης, Τράπεζες, Δήμος, Ξενοδοχεία, κλπ.)	0	18 (13 ξενοδοχείο + 4 ΑμεΑ + 1 ΙΧ ασθενών)	0	4 (ΑμεΑ)
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων κατά την έρευνα χαρακτηριστικών ζήτησης (νόμιμα και παράνομα καταγεγραμμένα οχήματα)	1.284	2.157	1.087	1.559
Μέση διάρκεια στάθμευσης (ώρες)	3,26	3,61	3,55	2,6
Βραχυρόνια στάθμευση (έως και 2 ώρες) (%)	62,16%	58,13%	58,01%	72,21%
Στάθμευση μέσης διάρκειας (3-8 ώρες) (%)	27,33%	27,92%	28,83%	22,12%
Στάθμευση μακράς διάρκειας (>8 ώρες) (%)	10,51%	13,96%	13,17%	5,67%
Ποσοστό οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν (δύναται να είναι και κάτοικοι) κατά τη 11ωρη έρευνα (%)	4,50%	9,75%	7,47%	1,89%
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση	13:00 - 14:00	13:00 - 14:00	11:00 - 12:00	12:00 - 13:00
Μέγιστη τιμή συσσώρευσης (%)	11,37%	9,83%	10,58%	10,90%
Δείκτης εναλλαγής (οχήματα/θέση)	2,82	3,85	2,4	3,81
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	0,26	0,35	0,22	0,35
Ποσοστό παράνομων σταθμεύσεων (%)	6,62%	30,64%	0,00%	5,90%

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: 6-14
Ημερομηνία:	01/2022	



Γ) Ημέρα εξέτασης: Σάββατο (έως τις 17:00μ.μ. - τελευταία καταμέτρηση)	Υπό εξέταση Διαδρομές	
	Δ2: ΛΑΖΑΡΑΚΗ - ΔΟΥΣΜΑΝΗ	Δ4: ΚΥΠΡΟΥ - ΠΑΝΔΩΡΑΣ
Χαρακτηριστικά περιόδου εκτέλεσης της έρευνας	Λειτουργία λιανεμπορίου με την μέθοδο click away και click inside	
Ημερομηνία εκτέλεσης έρευνας	17/4/2021	17/4/2021
Συνολικός αριθμός θέσεων	136	139
Ειδικές θέσεις (ΑμεΑ, Φορτίσης, Τράπεζες, Δήμος, Ξενοδοχεία, κλπ.)	18 (13 ξενοδοχείο + 4 ΑμεΑ + 1 ΙΧ ασθενών)	4 (ΑμεΑ)
Σύνολο ημερήσιων σταθμεύσεων κατά την έρευνα χαρακτηριστικών ζήτησης (νόμιμα και παράνομα καταγεγραμμένα οχήματα)	1.412	1.030
Μέση διάρκεια στάθμευσης (ώρες)	3,41	2,34
Βραχυχρόνια στάθμευση (έως και 2 ώρες) (%)	55,75%	70,51%
Στάθμευση μέσης διάρκειας (3-7 ώρες) (%)	44,25%	29,49%
Ποσοστό οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν κατά την 7ωρη έρευνα (%)	28,45%	6,92%
Χρονική περίοδος με τη μέγιστη συσσώρευση	14:00 - 15:00	13:00 - 14:00
Μέγιστη τιμή συσσώρευσης (%)	15,08%	15,83%
Δείκτης εναλλαγής (οχήματα/θέση)	2,56	2,81
Δείκτης ωριαίας εναλλαγής (οχήματα/θέση/ώρα)	0,37	0,4
Ποσοστό παράνομων σταθμεύσεων (%)	32,58%	8,93%

6.3.4 Ισοζύγιο στάθμευσης στις υπό εξέταση διαδρομές

Το ισοζύγιο στάθμευσης είναι η διαφορά μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης στάθμευσης. Υπολογίζεται από τον αριθμό των σταθμευμένων οχημάτων (νόμιμων & παράνομων) κατά τις ώρες της έρευνας των χαρακτηριστικών ζήτησης-συσσώρευσης μείον τον αριθμό των νόμιμων προσφερόμενων θέσεων (στις διαδρομές έρευνας).

Συγκεκριμένα, στη πλειοψηφία των διαδρομών έρευνας σε **τυπική καθημερινή³** (εξαιρείται η διαδρομή του παράκτιου μετώπου - Διαδόχου Παύλου βλ. και σχετικό γράφημα), η ζήτηση υπερβαίνει το συνολικό αριθμό των προσφερόμενων θέσεων, αν όχι σε όλη τη διάρκεια της 11ωρης έρευνας (βλ. και διαδρομή Λαζαράκη - Δούσμανη), στην πλειοψηφία των ωρών εξέτασης. Επισημαίνεται ότι οι περίοδοι εκτέλεσης των ερευνών ζήτησης της στάθμευσης (μολονότι πραγματοποιήθηκαν σε 2 διαφορετικές χρονικές περιόδους) αντικατοπτρίζουν κατά κανόνα μία **μεταβατική εικόνα (λόγω της εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων αναφορικά με την πανδημία) όσον αφορά την υφιστάμενη κατάσταση στάθμευσης στην περιοχή μελέτης**. Ως εκ τούτου, καταγράφεται σημαντικό έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης (ανάλογα με την διαδρομή εξέτασης), το οποίο και αυξάνεται (όπως ήταν αναμενόμενο) τις χρονικές περιόδους που εμφανίζεται και η μέγιστη συσσώρευση. Αναλυτικότερα:

³ Ημέρες με ανοικτά τα εμπορικά καταστήματα και το απόγευμα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

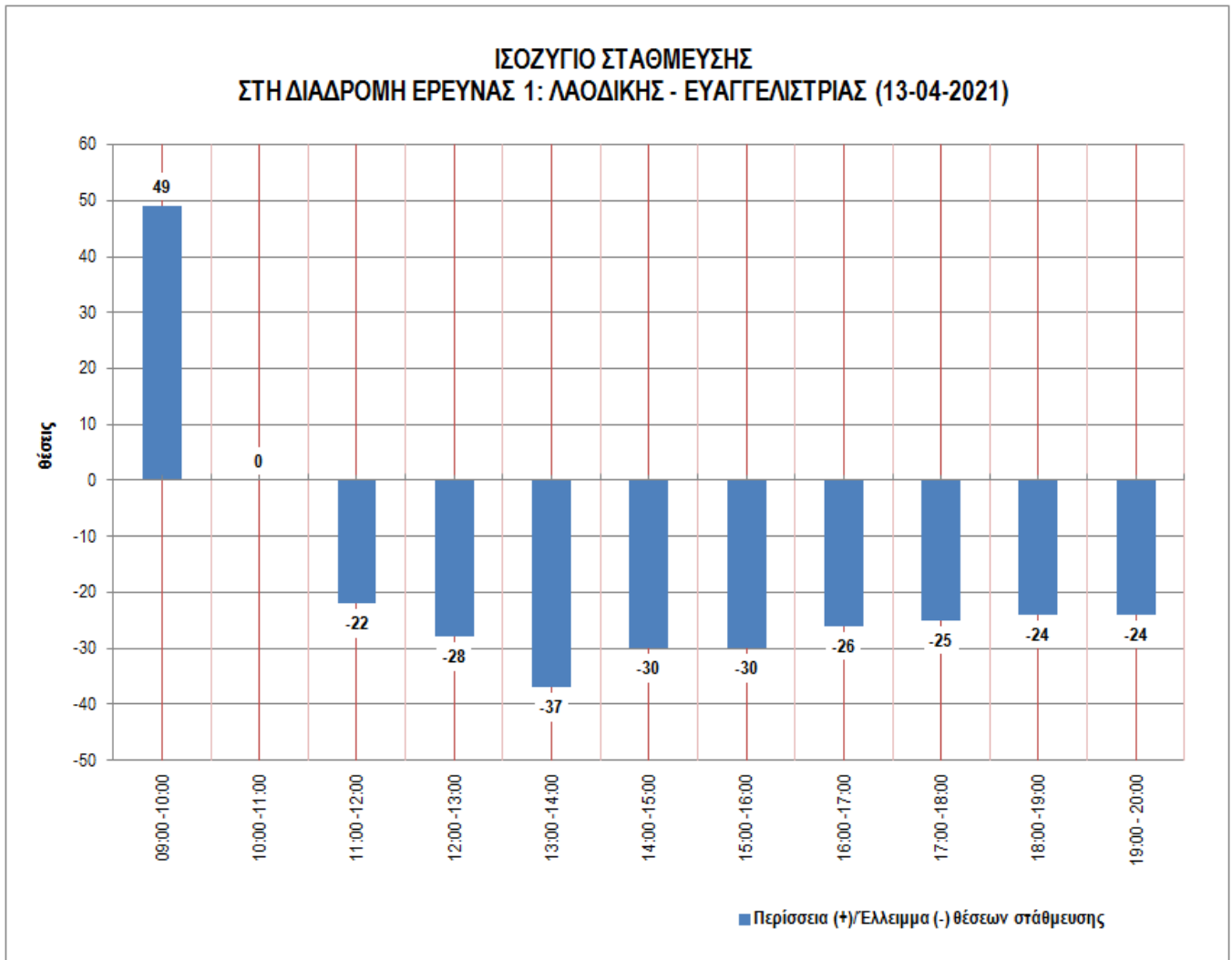
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1 Σελίδα: 6-15
Ημερομηνία:	01/2022	



- Στη Δ1 έρευνας (Λαοδίκης - Ευαγγελιστρίας) σχεδόν από την αρχή της διαδρομής υπάρχει έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης, που προοδευτικά αυξάνεται και παραμένει σταθερό, προσεγγίζοντας το 16,5%. Υπενθυμίζεται ότι η πλειοψηφία των υπό εξέταση παρειών Ο.Τ. της διαδρομής, περιλαμβάνει κυρίως χρήσεις που αφορούν αμιγώς σε κατοικία.
- Στη Δ2 έρευνας (Λαζαράκη - Δούσμανη) από την αρχή της διαδρομής υπάρχει σταθερό έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης σε ποσοστό που ξεπερνάει, σύμφωνα και με τα στοιχεία το ~32%. Παρόμοια εικόνα καταγράφεται στην διαδρομή και κατά την δεύτερη έρευνα ζήτησης στάθμευσης, που πραγματοποιήθηκε τον 05/2021, με το ποσοστό να είναι ελαφρώς ηπιότερο (~29%).
- Στη Δ3 έρευνας (Μαραγκού - Κονδύλη) οι προσφερόμενες θέσεις παρά το κράσπεδο, καλύπτουν τη ζήτηση κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα εξέτασης (ήτοι 7 από 11 ώρες) κατά τον 04/2021 καθώς η εστίαση ήταν κλειστή ενώ την περίοδο του 05/2021, η εικόνα αντιστρέφεται χωρίς όμως να παρουσιάζονται έντονες διαφορές αναφορικά με το έλλειμμα στάθμευσης στην υπό εξέταση ζώνη. Ως εκ τούτου, από τα στοιχεία καταγράφεται μικρό έλλειμμα στάθμευσης σε ποσοστό 1,86% και 2,22% για τις περιόδους 04/2021 και 05/2021 αντίστοιχα.
- Στη Δ4 έρευνας (Κύπρου - Πανδώρας) οι προσφερόμενες θέσεις παρά το κράσπεδο καλύπτουν τη ζήτηση για τις πρώτες πρωινές ώρες της έρευνας (ήτοι το δίωρο 09:00-11:00π.μ.) παρουσιάζοντας έστω και μικρό περίσσειμα της τάξης του 3,8%, που όμως σταδιακά μειώνεται (για τις λοιπές ώρες) καταγράφοντας σταθερά έλλειμμα σε θέσεις στάθμευσης που προσεγγίζει το ~10% για την περίοδο του 04/2021 ενώ σχεδόν διπλασιάζεται (~18,4%) κατά τον 05/2021.
- Τέλος, η Δ5 έρευνας (Διαδόχου Παύλου) κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, αποτελεί την μοναδική περιοχή εξέτασης όπου ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων καλύπτει τη ζήτηση καθ'όλη τη διάρκεια της έρευνας με περίσσεια θέσεων στάθμευσης που κυμαίνεται από 34 θέσεις (12,4%) έως και 168 θέσεις (61,3%).

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: 6-16



Εικόνα 3: ΤΡΙΤΗ, 13-04-2021.

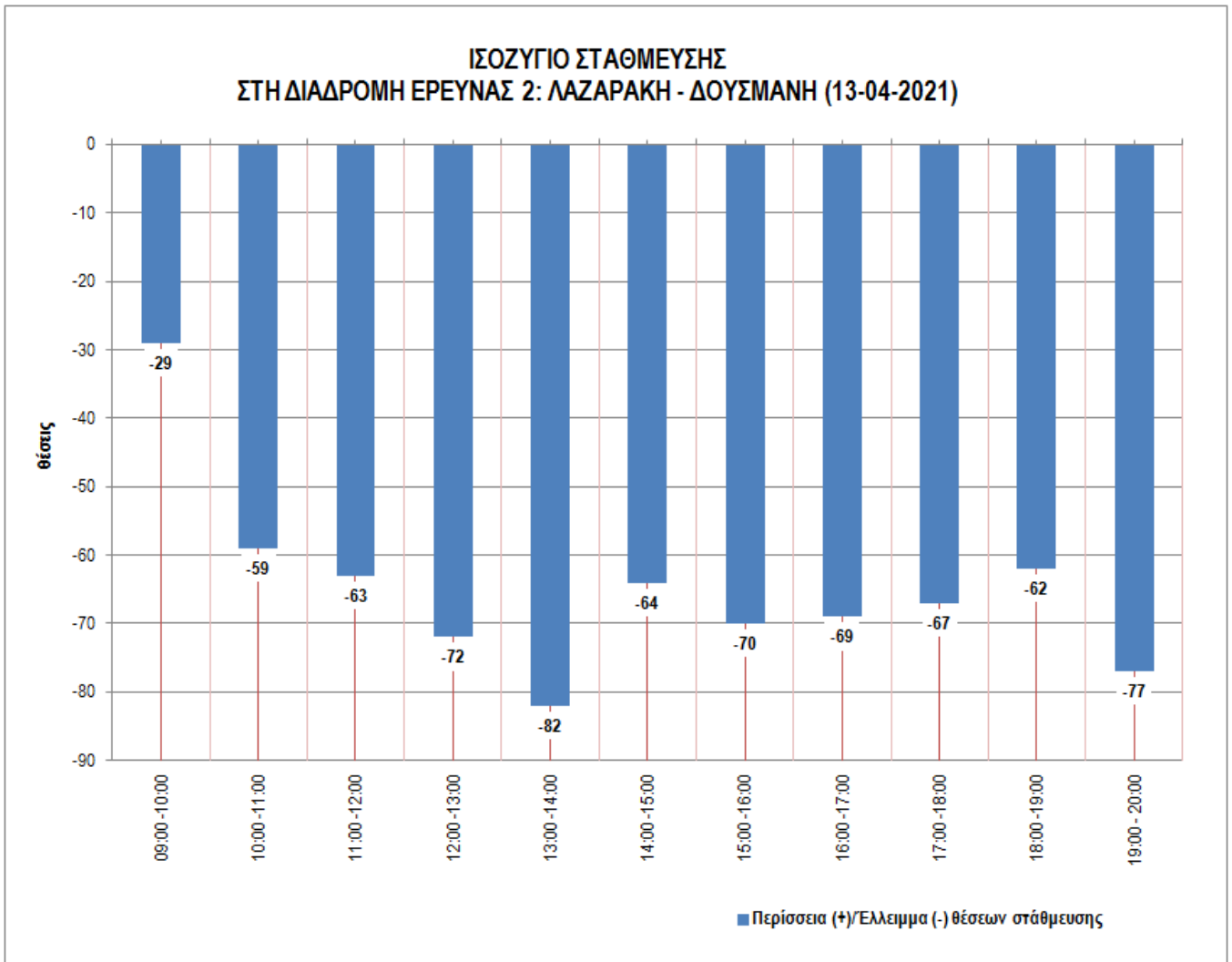
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

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

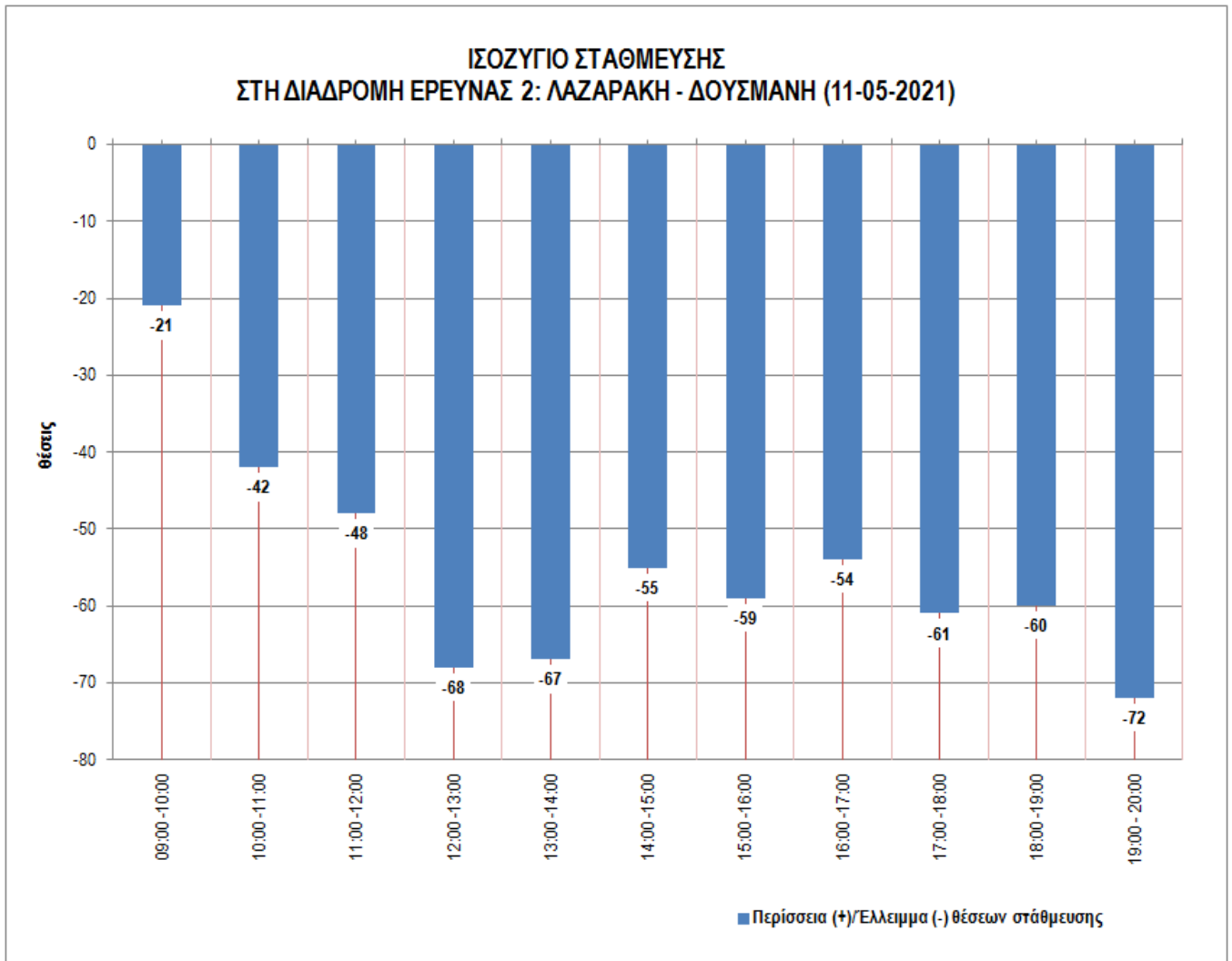
Σελίδα: 6-17



Εικόνα 4: ΤΡΙΤΗ, 13-04-2021.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

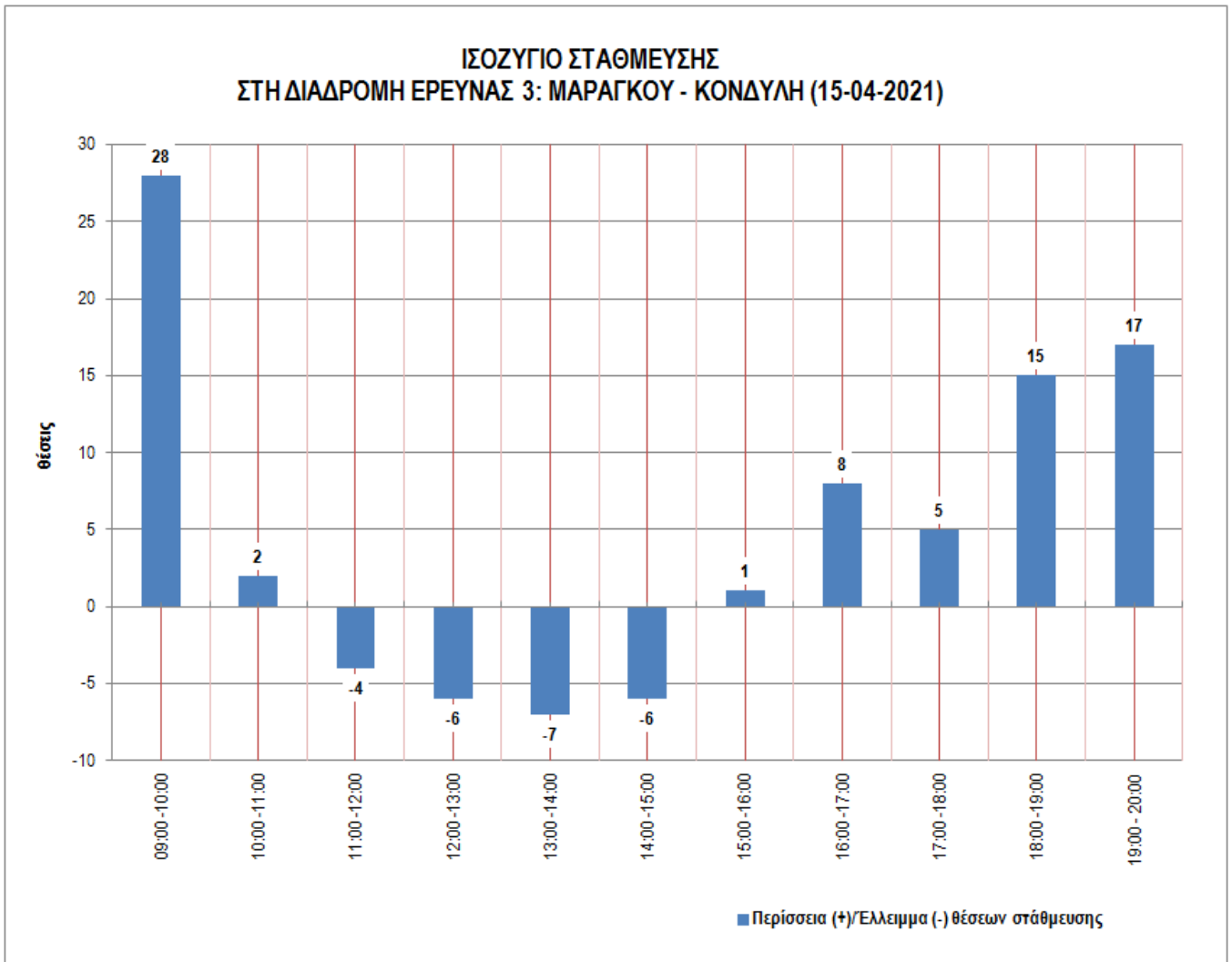
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 6-18
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 5: ΤΡΙΤΗ, 11-05-2021.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

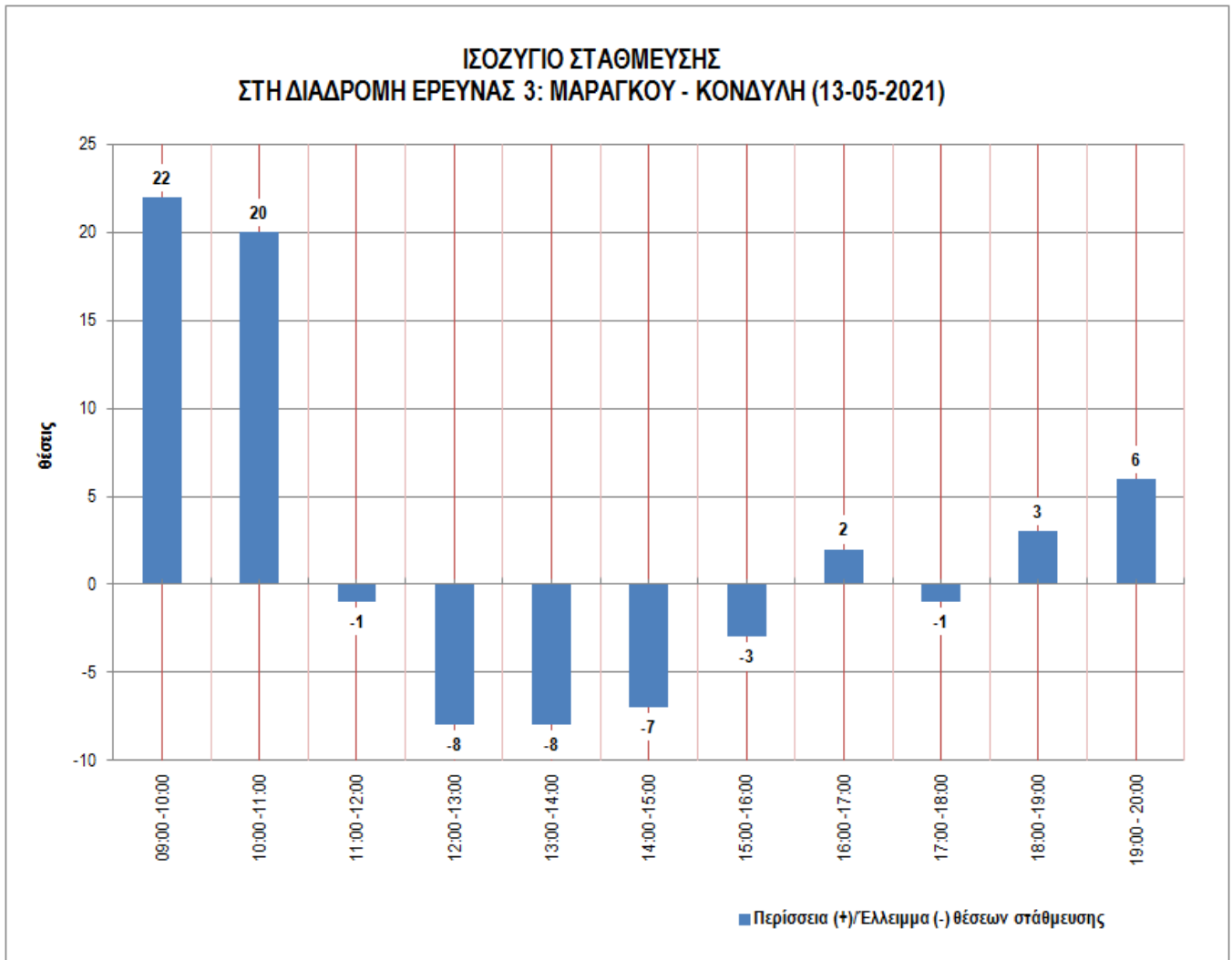
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1
Ημερομηνία:	01/2022



Εικόνα 6: ΠΕΜΠΤΗ, 15-04-2021.

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: 6-20
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 7: ΠΕΜΠΤΗ, 13-05-2021.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής

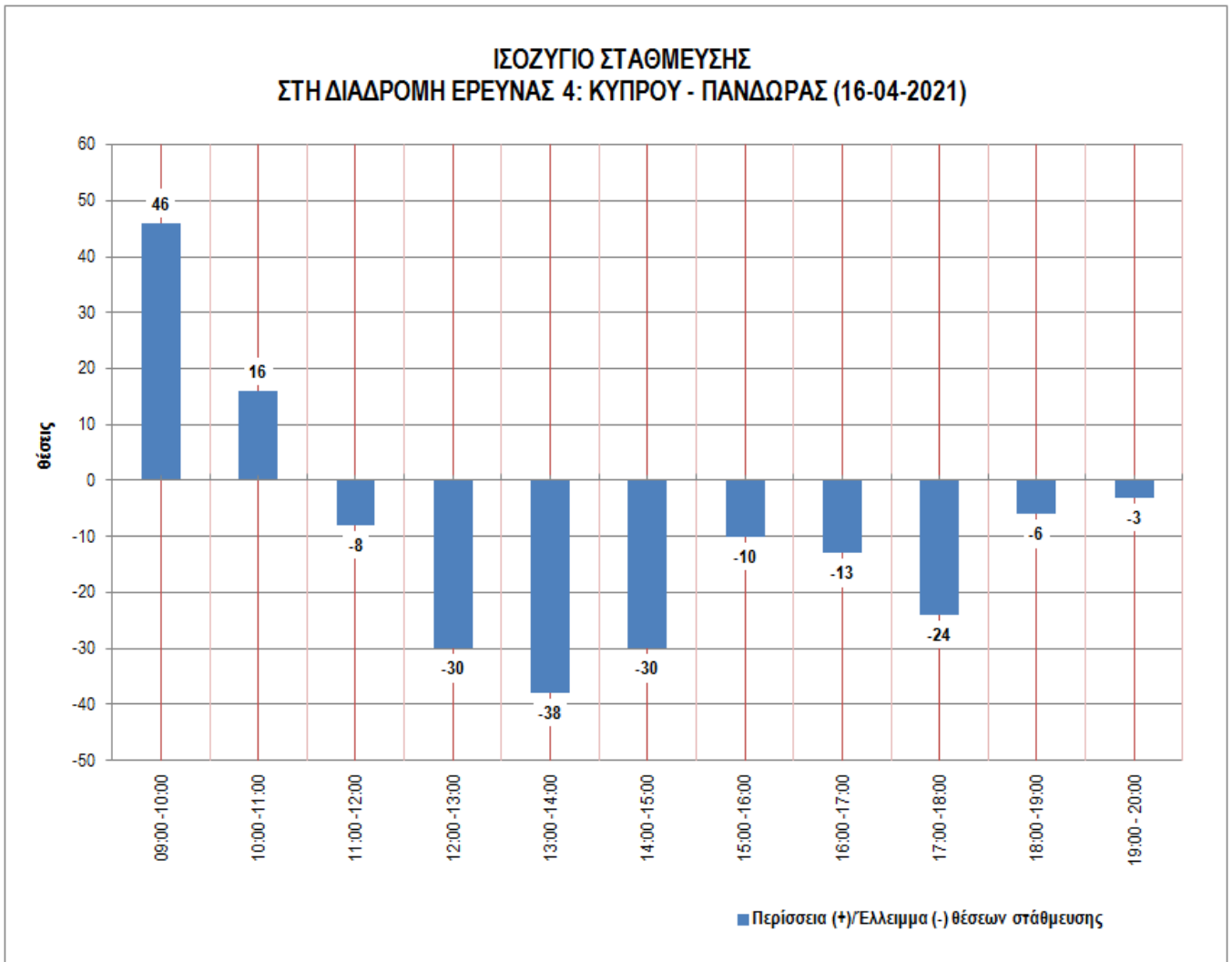
κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική

Έκδοση: 1

Ημερομηνία: 01/2022

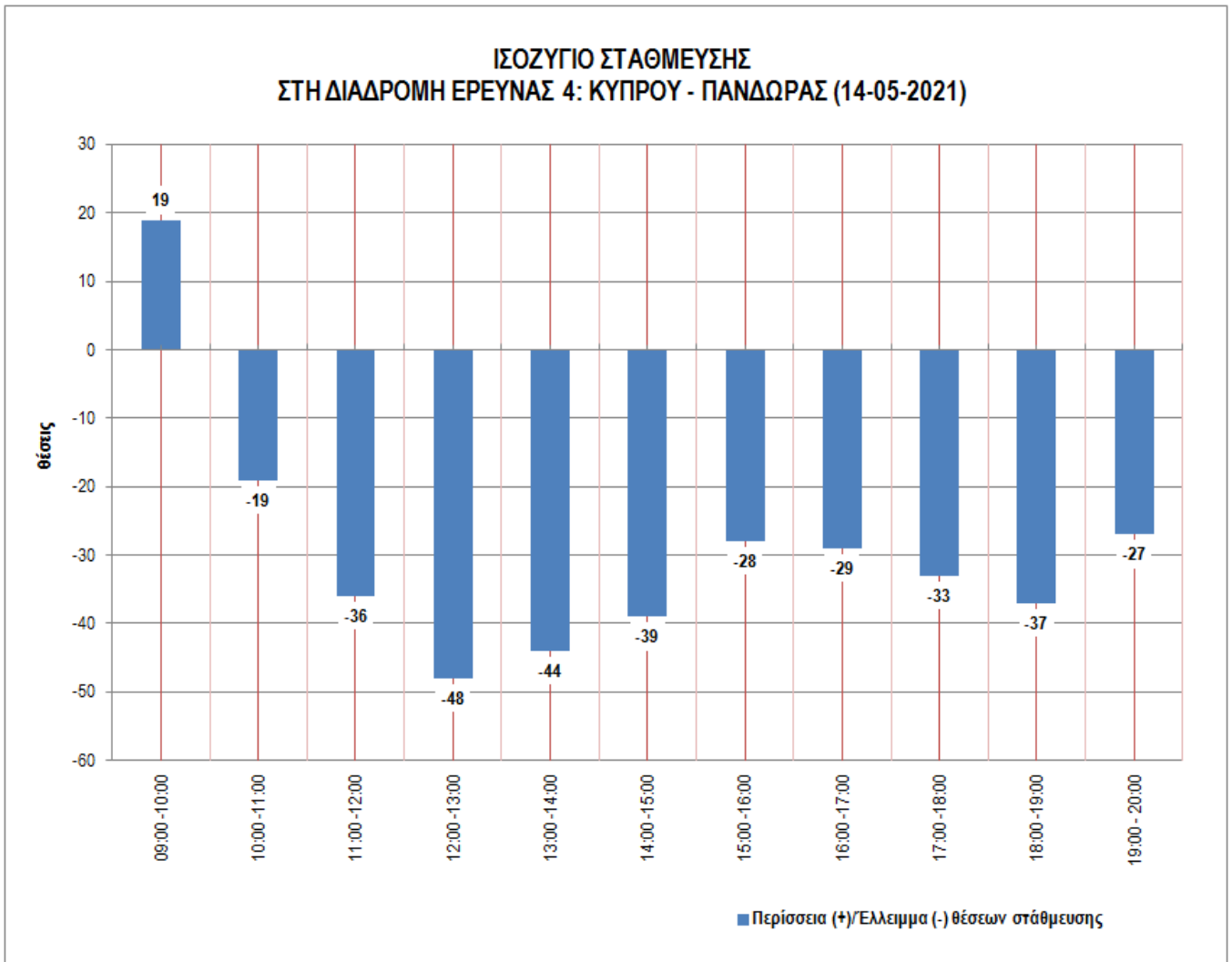
Σελίδα: 6-21



Εικόνα 8: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, 16-04-2021.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

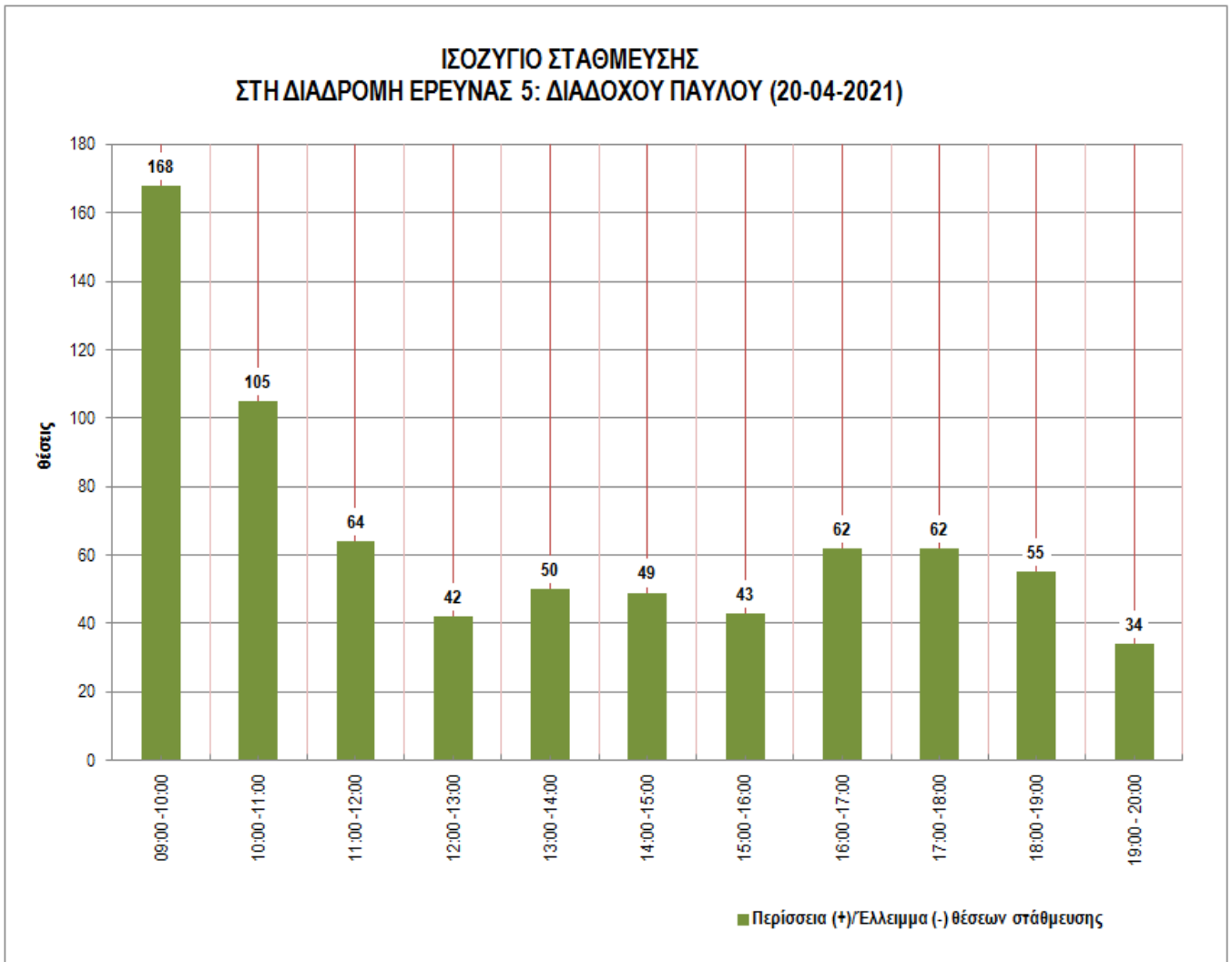
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 6-22
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 9: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, 14-05-2021.

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: 6-23
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 10: ΤΡΙΤΗ, 20-04-2021.

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: 6-24
Ημερομηνία:	01/2022	



6.3.5 Προτεινόμενο σύστημα εφαρμογής Ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή της Κάτω Γλυφάδας

Το προτεινόμενο ΣΕΣ Γλυφάδας (από την σχετική μελέτη) έχει ως βασικούς στόχους:

- Την εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης.
- Την διασφάλιση της στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων, με την παροχή προνομίων ελεύθερης στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα ή/και οργανωμένους χώρους εκτός οδού που δύναται να εφαρμόζεται.
- Την κατάργηση της παράνομης ή/και οχλούσας στάθμευσης, μέσω συστηματικής αστυνόμευσης. Παράλληλα, την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου και την ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής, ιδιαίτερα στις προσβάσεις των κόμβων.
- Την αποθάρρυνση της μακροχρόνιας στάθμευσης και της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης καθώς και την αύξηση της χρήσης ΜΜΜ ή/και άλλων εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο, πεζή) στο πλαίσιο βιώσιμων μετακινήσεων.
- Την μείωση του αριθμού των διαδρομών αναζήτησης θέσεων στάθμευσης στην οδό, μέσω της ευκολότερης εξεύρεσης θέσεων παρά την οδό (η απομάκρυνση των μακροχρόνιων σταθμεύσεων οδηγεί στην απελευθέρωση σημαντικού αριθμού θέσεων για τους βραχυχρόνιους επισκέπτες της περιοχής).
- Την αύξηση του συντελεστή εναλλαγής σταθμευμένων οχημάτων επισκεπτών για την τόνωση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών εντός της περιοχής ΣΕΣ.
- Την μείωση της ρύπανσης (μέσω της ελάττωσης περιπορειών για εύρεση θέσης μειώνονται και οι εκπομπές από τα οχήματα).

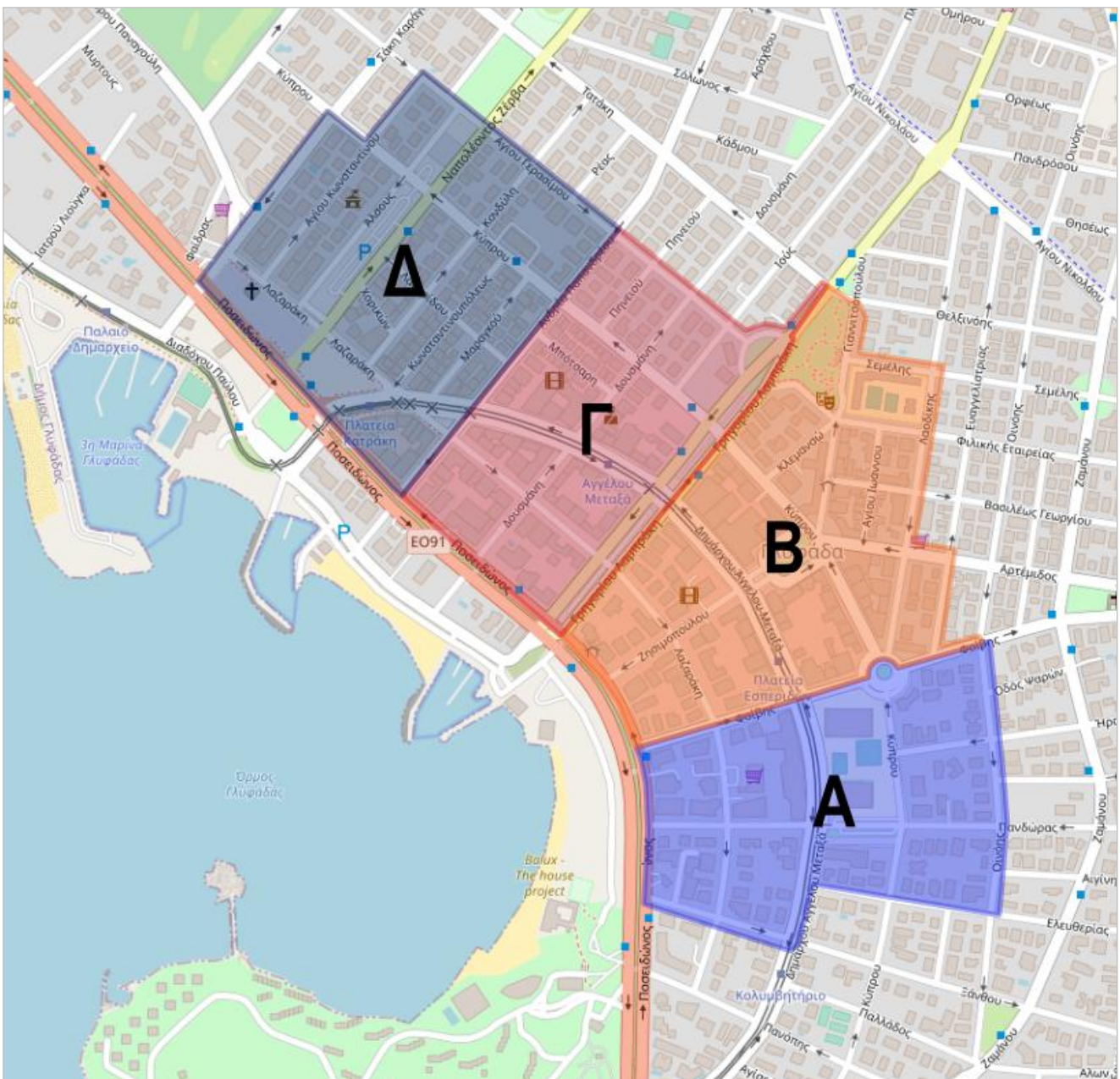
Η περιοχή εφαρμογής του ΣΕΣ ορίστηκε (όπως προαναφέρθηκε) από τις οδούς: **Λ.Ποσειδώνος - Σ.Καράγιωργα - Αγ.Γερασίμου - Γιαννισσοπούλου - Σέμελης - Λαοδίκης - Αρτέμιδος - Ευαγγελιστρίας - Φοίβης - Οινόης - Ελευθερίας - Αγγ.Μεταξά - Ξάνθου - Λ.Ποσειδώνος**. Εντός της παραπάνω προσδιορισμένης περιοχής, σύμφωνα με την μελέτη, χωροθετήθηκαν:

- Θέσεις ΣΕΣ ΙΧ επί πληρωμή,
- Θέσεις αποκλειστικά για μόνιμους κάτοικους,
- Ενώ διατηρήθηκαν και άλλες ειδικές θέσεις, όπως ΑμεΑ, θέσεις/πιάτσες TAXI, σχολικές και λοιπές θέσεις, για τις οποίες είτε έχουν εκδοθεί κανονιστικές αποφάσεις από το Δ.Σ. και είχαν παραδοθεί (μαζί με οδηγίες) από την Υπηρεσία, είτε είχαν απογραφεί στο πλαίσιο της μελέτης και κατόπιν σχετικών οδηγιών από τον Δήμο επιλέχθηκε να διατηρηθούν,
- Θέσεις δικύκλων (χωρίς χρονικό περιορισμό),
- Θέσεις φορτοεκφόρτωσης (με μέγιστη χρονική διάρκεια στάθμευσης τα 15 λεπτά) και θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο, επίσης κατόπιν οδηγιών του Δήμου.
- Χρονικοί περιορισμοί δεν ισχύουν για τις ειδικές θέσεις και τις θέσεις κατοίκων και δικύκλων.

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: 6-25
Ημερομηνία:	01/2022	

Για την προστασία των κατοίκων της περιοχής ΣΕΣ και την διασφάλιση σημαντικού αριθμού θέσεων για στάθμευση, προτείνεται η εφαρμογή ζωνικού συστήματος κατοίκων. Συγκεκριμένα, προσδιορίζονται 4 ζώνες κατοίκων: Α, Β, Γ και Δ. Συγκεκριμένα: α) **ΖΩΝΗ Α** περικλείεται από τις οδούς: Λ.Ποσειδώνος - Φοίβης - Πλ.Νυμφών - Οινόης - Ελευθερίας - Αγγ.Μεταξά - Ξάνθου - Λ.Ποσειδώνος, β) **ΖΩΝΗ Β** περικλείεται από τις οδούς: Λ.Ποσειδώνος - Γρ.Λαμπράκη - Γιαννισοπούλου (πλατεία Χαρίτων) - Σέμελης - Λαοδίκης - Αρτέμιδος - Ευαγγελιστρίας - Φοίβης - Λ.Ποσειδώνος, γ) **ΖΩΝΗ Γ** περικλείεται από τις οδούς: Λ.Ποσειδώνος - Α.Παπανδρέου - Αγ.Γερασίμου - Γρ.Λαμπράκη - Λ.Ποσειδώνος, και δ) **ΖΩΝΗ Δ** περικλείεται από τις οδούς: Λ.Ποσειδώνος - Σ.Καράγιωργα - Α.Παπανδρέου - Λ.Ποσειδώνος.



Εικόνα 11: Προτεινόμενες ζώνες στάθμευσης Μόνιμων Κατοίκων, σύμφωνα με την μελέτη ΣΕΣ του 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
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 6-26



- Η χωροθέτηση των θέσεων κατοίκων έγινε μέσω της σύνθεσης των αποτελεσμάτων της έρευνας από την νυκτερινή συσσώρευση και τα στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ., με στόχο την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι σήμερα οι κάτοικοι δεν απολαμβάνουν κανενός προνομίου, ενώ με την εφαρμογή του ΣΕΣ θα μπορούν να χρησιμοποιούν τις θέσεις κατοίκων, καθ'όλη την διάρκεια της ημέρας. Είναι σαφές, ότι τις ώρες και ημέρες όπου το ΣΕΣ δεν θα λειτουργεί, οι κάτοικοι, όπως και όλοι, θα μπορούν να σταθμεύουν στο σύνολο των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης.
- Το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης προτείνεται να λειτουργεί στις θέσεις των επισκεπτών, κατά τις εργάσιμες ημέρες και το Σάββατο από 09:00π.μ. έως 21:00μ.μ., ήτοι δώδεκα ώρες (δύο βάρδιες αστυνόμευσης). **Επιπλέον, εντός της μελέτης περιλαμβάνεται/αναφέρεται και ειδική μνεία αναφορικά με την περίπτωση όπου δεν διατίθεται η απαιτούμενη δύναμη για την εφαρμογή του προτεινόμενου ΣΕΣ.** Ως εκ τούτου, προτείνεται μικρότερη περιοχή (ως εφαρμογή ΣΕΣ σε φάσεις -Α' Φάση του συστήματος) που θα μπορούσε να εφαρμοσθεί περιλαμβάνοντας τις εξής οδούς:
 - Α. Μεταξά, μεταξύ Α.Παπανδρέου και Φοίβης,
 - Γρ.Λαμπράκη από πλ.Χαρίτων μέχρι Λ.Ποσειδώνος,
 - Πλατεία Εσπερίδων, από Κύπρου μέχρι Α.Μεταξά
 - Πλατεία Νυμφών
 - Χώρος στάθμευσης Άλσους
 - Χώρος στάθμευσης Πανδώρας

Οι παραπάνω περιοχές προτάθηκαν λόγω της μηδενικής, ή σχεδόν μηδενικής ζήτησης για στάθμευση των κατοίκων (σύμφωνα με την νυκτερινή καταγραφή) σε συνδυασμό με την εμπορικότητα και την χρήση τους. Παραταύτα, επισημαίνεται ότι η μερική υλοποίηση του ΣΕΣ γενικώς θα πρέπει να αποφεύγεται, καθώς τα οφέλη εφαρμογής ΣΕΣ προκύπτουν από την εν συνόλω υλοποίησή του.

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: 6-27
Ημερομηνία:	01/2022	



6.4 Συνοπτική ανασκόπηση των ερευνών ζήτησης στάθμευσης και βασικών συμπερασμάτων, στο πλαίσιο της εγκεκριμένης Κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου

Στο πλαίσιο της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου (2011-2012), είχαν εκτελεστεί μετρήσεις ζήτησης στάθμευσης σε 3 βασικές και αντιπροσωπευτικές περιοχές του Δήμου. Συγκεκριμένα:

- ❖ Πορεία 1 (Λαζαράκη): Λαζαράκη–Δούσμανη–Λαζαράκη– Ζησιμοπούλου – Λαζαράκη (Περιοχή Κάτω Γλυφάδας).
- ❖ Πορεία 2 (Βασ. Όλγας): Α.Παπανδρέου–Βασ. Όλγας–Γούναρη–Βασ. Όλγας–Α.Παπανδρέου (Περιοχή Καραχάλιου).
- ❖ Πορεία 3 (Γ.Γεννηματά): Γ.Γεννηματά–Μικράς Ασίας–Γ.Γεννηματά–Βορ.Ηπείρου–Γ.Γεννηματά (Περιοχή Τερψιθέας).

Οι μετρήσεις εκτελέστηκαν (ομοίως) σε τυπική καθημερινή, όπου η πλειοψηφία των καταστημάτων λειτουργούσαν πρωί-απόγευμα κατά το πρώτο 10ήμερο του 06/2011. Βασικά συμπεράσματα των μετρήσεων είναι τα εξής:

- ✓ Στην περιοχή της Κάτω Γλυφάδας, όπως ήταν αναμενόμενο λόγω των εμπορικών χρήσεων και της επισκεψιμότητας, καταγράφεται πολύ μεγάλη υπέρβαση της προσφοράς για σχεδόν το σύνολο της 15ωρης έρευνας. Η μέση διάρκεια στάθμευσης ήταν 2,43 ώρες ενώ το ~60% των σταθμεύσεων ήταν για 1 ώρα. Επισημαίνεται η υψηλή παραβατικότητα (κυρίως από διπλοπαρκαρίσματα) στην περιοχή έρευνας.
- ✓ Στην περιοχή Καραχάλιου (ήτοι οδοί Γούναρη και Βασ. Όλγας), η καμπύλη συσσώρευσης είναι αντιπροσωπευτική των χρήσεων, τοπικού κυρίως χαρακτήρα, που συγκεντρώνονται κατά μήκος των υπό εξέταση οδών. Η ζήτηση δηλαδή υπερβαίνει την προσφορά σε 2 χαρακτηριστικές περιόδους στο σύνολο της 15ωρης έρευνας, μία το πρωί και μία το απόγευμα, ενώ καταγράφεται σημαντική περίσσεια των προσφερόμενων θέσεων κατά τις μεσημβρινές ώρες (εκτός αιχμής). Η μέση διάρκεια στάθμευσης ήταν 1,95 ώρες ενώ το ~71% των σταθμεύσεων ήταν για 1 ώρα. Ομοίως, η κατανομή της διάρκειας στάθμευσης είναι χαρακτηριστική του μεγάλου αριθμού παράνομων σταθμεύσεων, που στην πλειοψηφία τους αφορούν σε σταθμεύσεις μικρής διάρκειας.
- ✓ Στην περιοχή Τερψιθέας, η εικόνα στάθμευσης ακολουθεί το μοτίβο ζήτησης σε εμπορική οδό, ήτοι υψηλή υπέρβαση της προσφοράς στάθμευσης για την μεγαλύτερη διάρκεια της 15ωρης έρευνας και σχεδόν αποκλειστικά τις ώρες που ήταν ανοικτά τα καταστήματα. Η μέση διάρκεια στάθμευσης ήταν 2,27 ώρες ενώ το ~64% των σταθμεύσεων ήταν για 1 ώρα. Εξίσου σημαντικός αριθμός παράνομων στάθμευσεων, μικρής διάρκειας, που επηρεάζουν την εικόνα στάθμευσης στην ζώνη της Γ.Γεννηματά.

Τέλος, σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη, το πρόβλημα στάθμευσης αποτυπώνεται ως ιδιαίτερα σημαντικό σχεδόν στο σύνολο της έκτασης του Δήμου, αναγνωρίζοντας βέβαια ότι υπάρχουν σημαντικές διακυμάνσεις και διαφορές του δείκτη προσφοράς/ζήτησης μεταξύ των διαφόρων πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου. Οξύτατα προβλήματα στάθμευσης πέρα των κεντρικών οδικών αξόνων που συγκεντρώνονται οι εμπορικές χρήσεις ή οι χρήσεις εστίασης και αναψυχής φαίνεται να εμφανίζουν (έστω και σημειακά) και λοιπές περιοχές κατοικίας τόσο στην Άνω όσο και στην Κάτω Γλυφάδα. Επιπλέον, τοπικής κλίμακας δυσλειτουργίες καταγράφονται και στα τμήματα που λειτουργούν οι θεσμοθετημένοι ή μη χώροι στάθμευσης αναμονής ειδικών οχημάτων δημόσιας χρήσης όπως είναι οι πιάτσες ΤΑΞΙ και ο χώρος βαρέων οχημάτων στη διασταύρωση των οδών Α.Παναγούλη-Σ.Καράγιωργα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

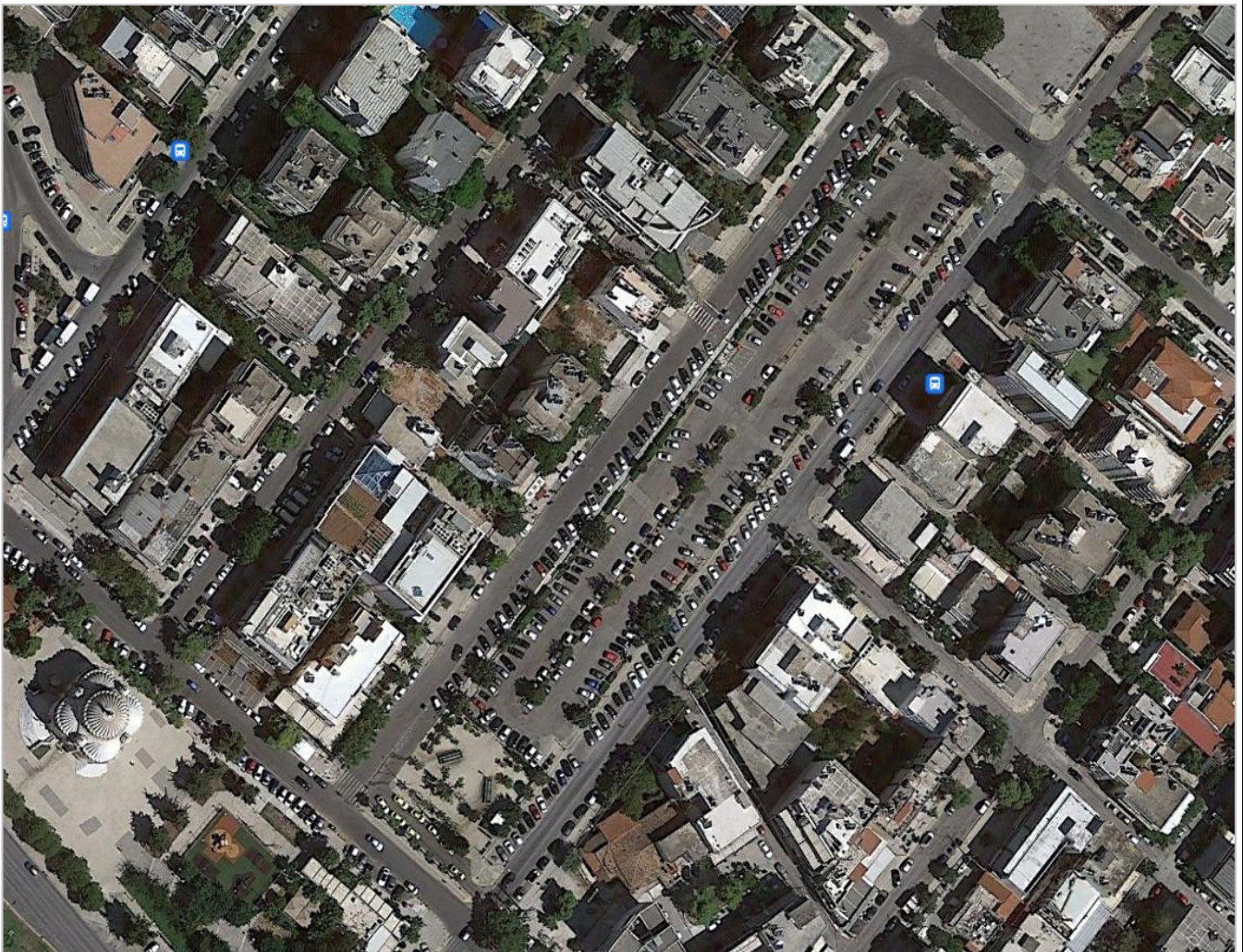
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση:	1
Ημερομηνία:	01/2022	Σελίδα: 6-28

6.5 Δημοτικοί χώροι στάθμευσης εκτός οδού στη περιοχή μελέτης

Στην περιοχή μελέτης, καταγράφηκαν οι κάτωθι **δημοτικοί** χώροι στάθμευσης εκτός οδού, δημόσιας χρήσης. Αναλυτικότερα⁴:

#	Χώρος στάθμευσης	Οδός (είσοδος)	Μεταξύ της οδού	Και της οδού	Χωρητικότητα	Θέσεις ΑΜΕΑ
1	ΑΛΣΟΥΣ/ΖΕΡΒΑ	Κύπρου	Κύπρου	Λαζαράκη	160	9

Σχολιασμός: Δημοτικός, με περιορισμό στάθμευσης⁵ (σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 4150/28-9-2020), στην άκρη του πολεοδομικού κέντρου, εμπροσθεν του Δημαρχείου Γλυφάδας.



Εικόνα 12: Υπαίθριος δημοτικός χώρος στάθμευσης επί των οδών Άλσους/Ζέρβα

⁴ Στοιχεία για το καθεστώς τιμολόγησης των παραπάνω χώρων στάθμευσης λήφθηκαν κατά τις απογραφικές εργασίες στα πλαίσια εκπόνησης του παρόντος Σταδίου (I) της μελέτης.

⁵ Κατά την περίοδο εκπόνησης του παρόντος Σταδίου του ΣΒΑΚ, ο χώρος λειτουργούσε χωρίς περιορισμό στάθμευσης.

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: 6-29

#	Χώρος στάθμευσης	Οδός (είσοδος)	Μεταξύ της οδού	Και της οδού	Χωρητικότητα	Θέσεις ΑΜΕΑ
2	Πανδώρας (1) - Παρακείμενα του κλειστού Κολυμβητηρίου	Κύπρου	Κύπρου	Αγγ.Μεταξά	38	-
3	Πανδώρας (2)	Κύπρου/ Πανδώρας	Κύπρου	Αγγ.Μεταξά	26	2

Σχολιασμός: Στις αναγραφόμενες χωρητικότητες του δημοτικού χώρου στάθμευσης με κωδ.(3) δεν λαμβάνονται υπόψη οι υπό γωνία, περιμετρικά, θέσεις στάθμευσης επί των οδών Πανδώρας και Κύπρου.



Εικόνα 13: Χώροι στάθμευσης Πανδώρας.

Παρατίθεται ενδεικτική φωτογραφική απεικόνιση:

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: 6-30



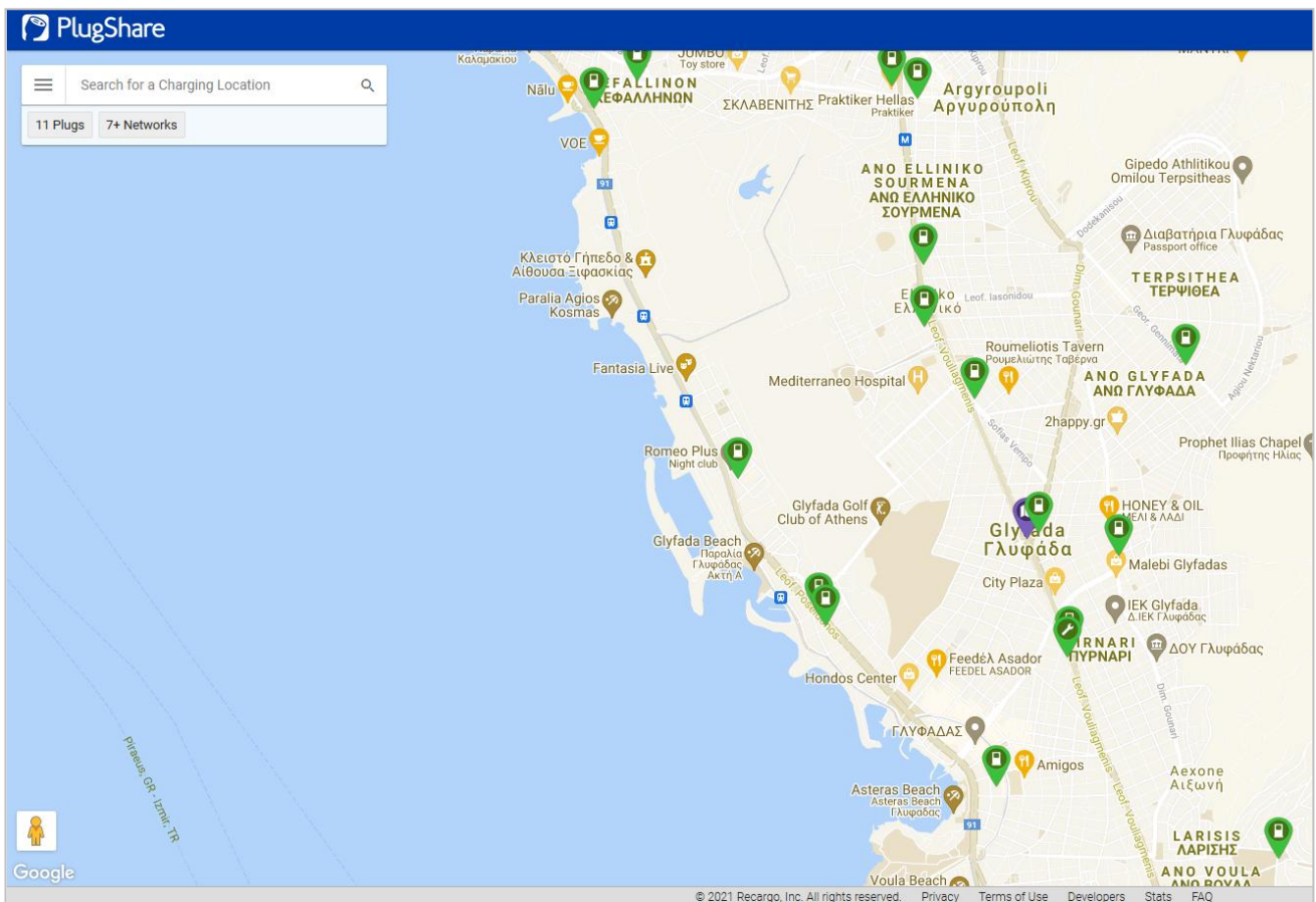
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 6-31
Ημερομηνία:	01/2022	

6.6 Υφιστάμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Σύμφωνα με τις απογραφικές εργασίες αλλά και της ηλεκτρονικής πλατφόρμας εύρεσης σημείων επαναφόρτισης, καταγράφηκαν οι εξής θέσεις:

1. (2) θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο επί των οδών Γ.Γεννημάτα & Μυστρά, στην υπεραγορά MyMarket.
2. (1) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Σ.Βέμπο 1, Chargespot - Mylonas.
3. (4) θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Γούναρη 167, στην υπεραγορά ΑΒ Βασιλόπουλος.
4. (1) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Α.Παπανδρέου 96, στο κατάστημα της Nissan Alpha Auto Team.
5. (1) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Λ.Βουλιαγμένης 101, στο κατάστημα της Gruppo Cucine.
6. (4) θέσεις επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Λαζαράκη 59, στην υπεραγορά ΑΒ Βασιλόπουλος.
7. (1) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Λ.Ποσειδώνος 36, στο πρατήριο βενζίνης της ΕΚΟ.
8. (1) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί των οδών Λ.Ποσειδώνος 40 και Ναυσικάς, Chargespot - Glyfada Riviera Hotel.
9. (1) (προσεχής) θέση επαναφόρτισης Η/Ο επί της οδού Λ. Βουλιαγμένης 108, στο κατάστημα της Porsche Center.



Εικόνα 14: Απεικόνιση των υφιστάμενων δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο στο Δήμο Γλυφάδας μέσω της πλατφόρμας plugshare (<https://www.plugshare.com/>) (Ημερομηνία αποτύπωσης από την ιστοσελίδα 3-12-2021).

Σημειώνεται ότι κατά το παρόν Στάδιο (I) εκπόνησης του ΣΒΑΚ, εκπονείται Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για το Δήμο Γλυφάδας. Ως εκ τούτου, οι τελικές/προτεινόμενες, από το Σχέδιο, θέσεις/σταθμοί

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: 6-32
Ημερομηνία:	01/2022	

επαναφόρτισης Η/Ο παραμένουν σε εκκρεμότητα και θα αποτυπωθούν στα τελικά σχέδια του ΣΒΑΚ, εφόσον οριστικοποιηθούν από την παραπάνω υπηρεσία και διατεθούν στον ανάδοχο.

Παρατίθεται ενδεικτική φωτογραφική απεικόνιση υφιστάμενων δημοσίως προσβάσιμων θέσεων επαναφόρτισης Η/Ο:



Εικόνα 15: (4) Σταθμοί επαναφόρτισης Η/Ο επί της υπεραγοράς ΑΒ-Βασιλόπουλος στην Γούναρη, 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



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

Σύμφωνα με την προαναφερόμενη μελέτη καθορίζονται οι εξής **στρατηγικές κατευθύνσεις** αναφορικά με την **προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης** στο Δήμο:

- ❖ Πολύ μικρή έως και μηδενική προσφορά στάθμευσης στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου (μητροπολιτικής εμβέλειας Κέντρου). Εξαιρούνται οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης (όπως αυτοί προστατεύονται από την κείμενη νομοθεσία) με στόχο την δημιουργία Ζώνης Ηπίας Κυκλοφορίας στο σύνολο της εν λόγω περιοχής (βλ. και σχετικό θεματικό χάρτη Π3 του υπό έγκριση ΓΠΣ).
- ❖ Δημιουργία 3 υπόγειων συλλογικών χώρων στάθμευσης στην περίμετρο του πολεοδομικού κέντρου με χωρητικότητα 800 θέσεων το μέγιστο.
- ❖ Δημιουργία 3 συλλογικών χώρων στάθμευσης (γηπέδων στάθμευσης) εκτός του Κέντρου αλλά περιμετρικά αυτού με χωρητικότητα 350 θέσεων το μέγιστο.
- ❖ Δημιουργία Ζώνης Ελεγχόμενης Στάθμευσης - ΖΕΣ σε περιοχή ευρύτερη του Κέντρου μητροπολιτικής εμβέλειας, προκειμένου να ελέγχεται η τυχόν διάχυση της παρόδιας στάθμευσης καθώς και η παράνομη στάθμευση στο εσωτερικό του Κέντρου και στις ζώνες επιρροής των 2 συλλογικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ❖ Δημιουργία ΖΕΣ γύρω από κάθε τοπικό κέντρο και σε βάθος τουλάχιστον ενός οικοδομικού τετραγώνου από την περίμετρο του τοπικού κέντρου καθώς και στο μεγαλύτερο μήκος της οδού Γούναρη, στην Άνω Γλυφάδα.

Επιπλέον, επισημαίνεται ότι είναι **επιβεβλημένη** η δημιουργία των 3 υπόγειων χώρων στάθμευσης στα κάτωθι σημεία:

1. Ελεύθερος χώρος έμπροσθεν του Δημαρχείου Γλυφάδας, μεταξύ των οδών Άλσους - Ζέρβα.
2. Ελεύθερος χώρος στη συμβολή των οδών Γρ.Λαμπράκη και Κύπρου και
3. Πλατεία Νυμφών.

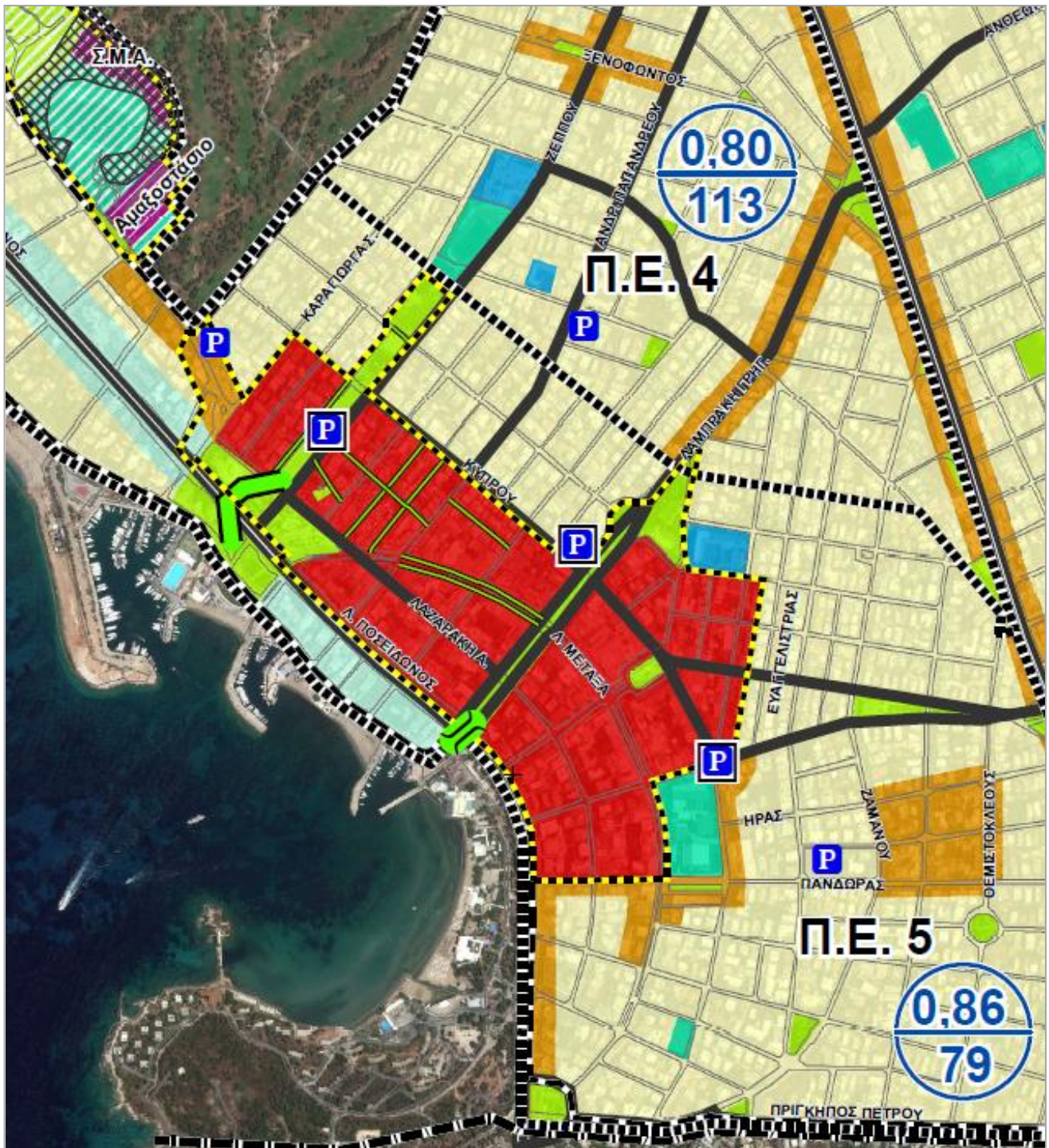
καθώς βρίσκονται στην περίμετρο της ζώνης όπου η σχετική μελέτη προτείνει την απαγόρευση κυκλοφορίας ΙΧ (πλην των εντός ζώνης κατοίκων). Συγκεκριμένα, οι 3 προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης θα ανασχέσουν την κυκλοφορία ΙΧ ...και θα επιτρέπουν την άνετη πρόσβαση των επισκεπτών στους πόλους έλξης της κεντρικής περιοχής μέσω του αποσυμφορημένου τοπικού οδικού δικτύου είτε πεζή είτε με ποδήλατα (εφόσον υλοποιηθεί η πρόσθετη πρόταση για εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων στη Γλυφάδα).



Συμπληρωματικά των παραπάνω, προτείνεται η δημιουργία 3 υπαίθριων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου της Γλυφάδας (σε αδόμητα υφιστάμενα οικόπεδα) καλύπτοντας τις τυχόν αναγκαίες θέσεις στάθμευσης, στα κάτωθι σημεία:

4. Αδόμητο οικόπεδο στη συμβολή των οδών Αλ.Παναγούλη και Β.Τσιτσάνη.
5. Αδόμητο οικόπεδο στη συμβολή των οδών Α.Παπανδρέου και Κάδμου.
6. Αδόμητο οικόπεδο στη συμβολή των οδών Οινόης και Πανδώρας.

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: 6-34
Ημερομηνία:	01/2022	



-  Προτεινόμενος υπόγειος χώρος στάθμευσης
-  Προτεινόμενος επίγειος χώρος στάθμευσης

Εικόνα 16: Απόσπασμα χάρτη Π.3.1: Γενική Πολεοδομική Οργάνωση (B2 Στάδιο - Πρόταση) όπου απεικονίζονται οι προαναφερθέντες προτεινόμενοι υπόγειοι και επίγειοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού.

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: 6-35
Ημερομηνία:	01/2022	



6.8 Πολιτική στάθμευσης, σύμφωνα με την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου

Είναι σαφές ότι τα έντονα προβλήματα στάθμευσης που καταγράφηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προϋπήρχαν στην περιοχή μελέτης τόσο αναφορικά με το εμπορικό - πολεοδομικό κέντρο (Κάτω Γλυφάδα) όσο και για συγκεκριμένες χρονικές περιόδους στα περιφερειακά κέντρα της Άνω Γλυφάδας (Τερψιθέα, Σ.Βέμπο-Βασ.Όλγας, Μυστρά, κ.α.) και φυσικά κατά μήκος της οδού Γούναρη. Όπως κατέδειξε το σύνολο των ερευνών στάθμευσης που προαναφέρθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, η συντριπτική πλειονότητα των σταθμεύσεων ήταν **μικρής διάρκειας** ενώ η συσσώρευση αποτυπωνόταν, σχεδόν όλες τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και υπηρεσιών, **σε επίπεδα υπέρβασης της προσφοράς**.

Ως εκ τούτου, κρίθηκε **επιβεβλημένη** η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της κεντρικής περιοχής της Γλυφάδας και μεσοπρόθεσμα και εφόσον θα υπήρχε δυνατότητα συστηματικής και συνεπούς αστυνόμευσης, η μελέτη πρότεινε την εφαρμογή συστήματος στάθμευσης σε ορισμένες κάθετες οδούς στους άξονες Γούναρη και Γ.Γεννηματά και σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου εκατέρωθεν.

Βασικοί στόχοι της πολιτικής στάθμευσης που προσδιορίστηκε, για τις προαναφερόμενες περιοχές του ΣΕΣ, ήταν:

- ✓ *Να εξυπηρετείται η μικρής διάρκειας στάθμευση των επισκεπτών της περιοχής,*
- ✓ *Να διασφαλίζεται η στάθμευση των κατοίκων και*
- ✓ *Να συμβάλλει στην τόνωση της εμπορικής δραστηριότητας.*

Επιπλέον, η μελέτη πρότεινε την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και στο παραλιακό μέτωπο ειδικότερα δε στις οδούς που γειτνιάζουν με τους τρεις (3) σταθμούς του ΤΡΑΜ, καθώς αναμένετο να αυξηθεί η ζήτηση **στάθμευσης μετεπιβιβάσεων IX <>ΤΡΑΜ**.

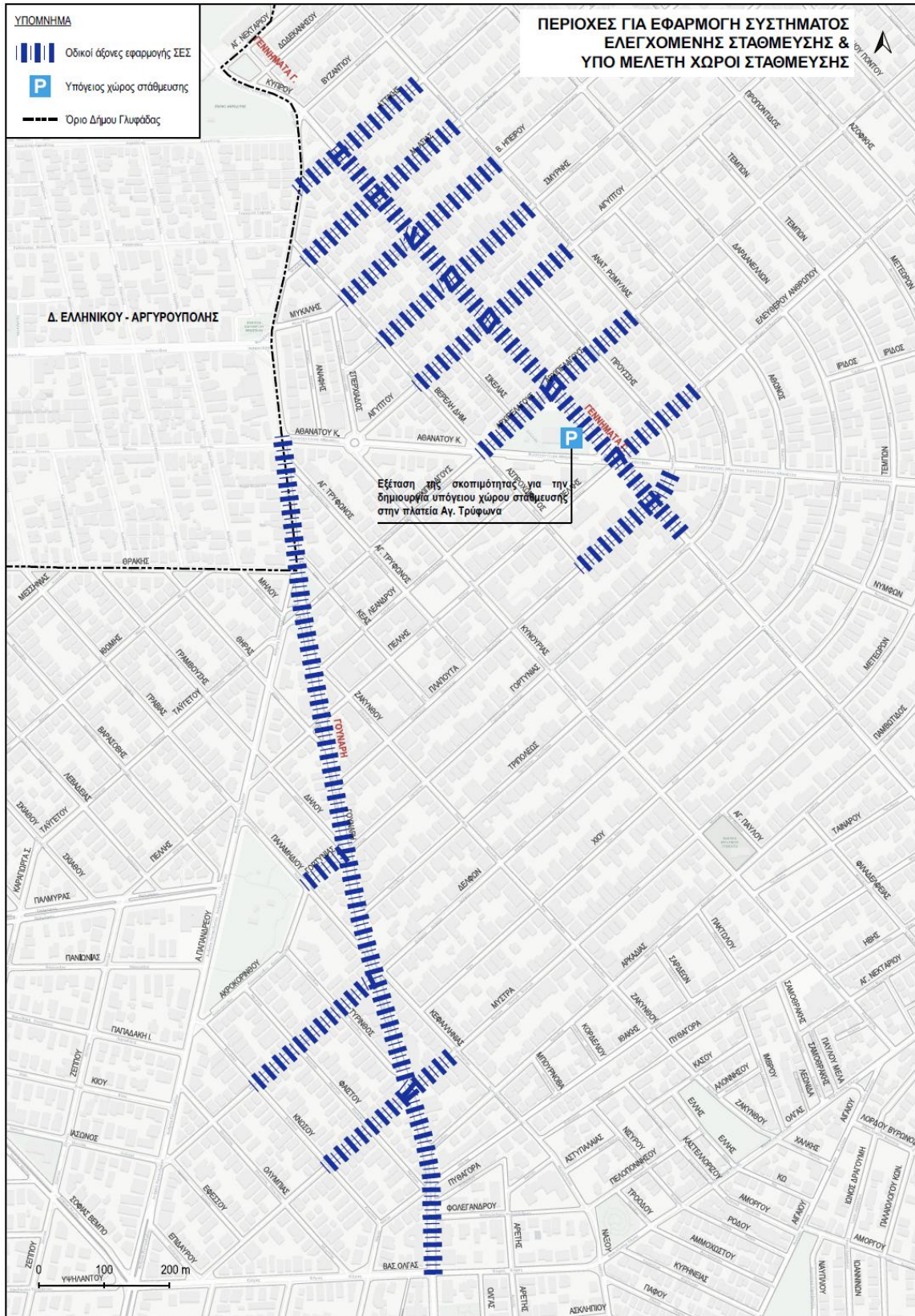
Συμπληρωματικά των παραπάνω γίνονται επίσης αναφορές (όπως αντίστοιχα προτείνονται και στην Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ) για την κατασκευή δύο υπόγειων γκαράζ, το ένα στο χώρο μπροστά στο Δημαρχείο και το άλλο στην Πλ.Νυμφών.

Οι συγκεκριμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην επίλυση του προβλήματος στάθμευσης της κεντρικής περιοχής ενώ κρίνεται ότι **θα πρέπει να λειτουργήσουν ως ενιαίο σύστημα με την παρόδια ελεγχόμενη στάθμευση**. Ενδεικτικά σχολιάζεται: "...ο ρόλος των γκαράζ θα πρέπει να είναι η κάλυψη των αναγκών μέσης και μεγάλης διάρκειας στάθμευσης ενώ η επιφανειακή στάθμευση θα εξυπηρετεί την μικρής διάρκειας στάθμευση εφαρμόζοντας και ανάλογα τιμολόγια και περιορισμούς στη διάρκεια της επίγειας στάθμευσης".

Τέλος, προτείνεται να εκπονηθούν μελέτες σκοπιμότητας για τη δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στο χώρο της Πλ.Αγ.Τρύφωνα και μεσοπρόθεσμα και στην Πλ.Αγ.Νικολάου.

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: 6-36
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 17: Ενδεικτική απεικόνιση περιοχών (οδικών τμημάτων) για την εφαρμογή ΣΕΣ στην Άνω Γλυφάδα (Πηγή: Κυκλοφοριακός και Περιβαλλοντικός σχεδιασμός 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

Ημερομηνία: 01/2022

Σελίδα: 6-37