

8 ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

8.1 Πεζή Μετακίνηση

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε οφέλη τόσο για τον μετακινούμενο όσο και για την κοινωνία και το περιβάλλον. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι με την προϋπόθεση κατάλληλων υποδομών για τους πεζούς, το περπάτημα αποτελεί το κατεξοχήν μέσο που εξασφαλίζει την ισότητα στη μετακίνηση καθώς αφορά σε όλες τις πληθυσμιακές μονάδες και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα και με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας¹.

Ατομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα πεζής μετακίνησης και συσχέτιση μεταξύ τους	
Ατομικά πλεονεκτήματα	Κοινωνικά πλεονεκτήματα
Φυσική και νοητική υγεία	Δημόσια υγεία
Κόστος μετακίνησης	Κόστος για την κοινωνία και το περιβάλλον
Ελευθερία μετακίνησης	Ισότητα στη μετακίνηση
Κοινωνικοποίηση	Κοινωνική συνοχή
Πρόσβαση σε δραστηριότητες	Εμπορική κίνηση / αξίες γης
Πηγή: Δίκτυα μετακίνησης πεζή , Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).	

Οι κυριότεροι παράγοντες που αποθαρρύνουν την ευρεία χρήση της πεζής μετακίνησης είναι:

Υποδομές	Χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού υποδομών για κίνηση πεζών και κακή συντήρησή τους
	Εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών λόγω διάταξης των στοιχείων αστικού εξοπλισμού
	Ελλιπείς υποδομές για ευάλωτους χρήστες
Περιβάλλον	Εξάρτηση από μηχανοκίνητη μετακίνηση
	Ατμοσφαιρική ρύπανση, οπτική όχληση ή/και θόρυβος
	Καιρικές συνθήκες
Κοινωνική στάση	Επιλογή μέσου μεταφοράς ως ένδειξη κοινωνικής θέσης
	Παραβατική συμπεριφορά προς τους πεζούς από τους άλλους χρήστες της οδού
Πηγή: Δίκτυα μετακίνησης πεζή , Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας (2015).	

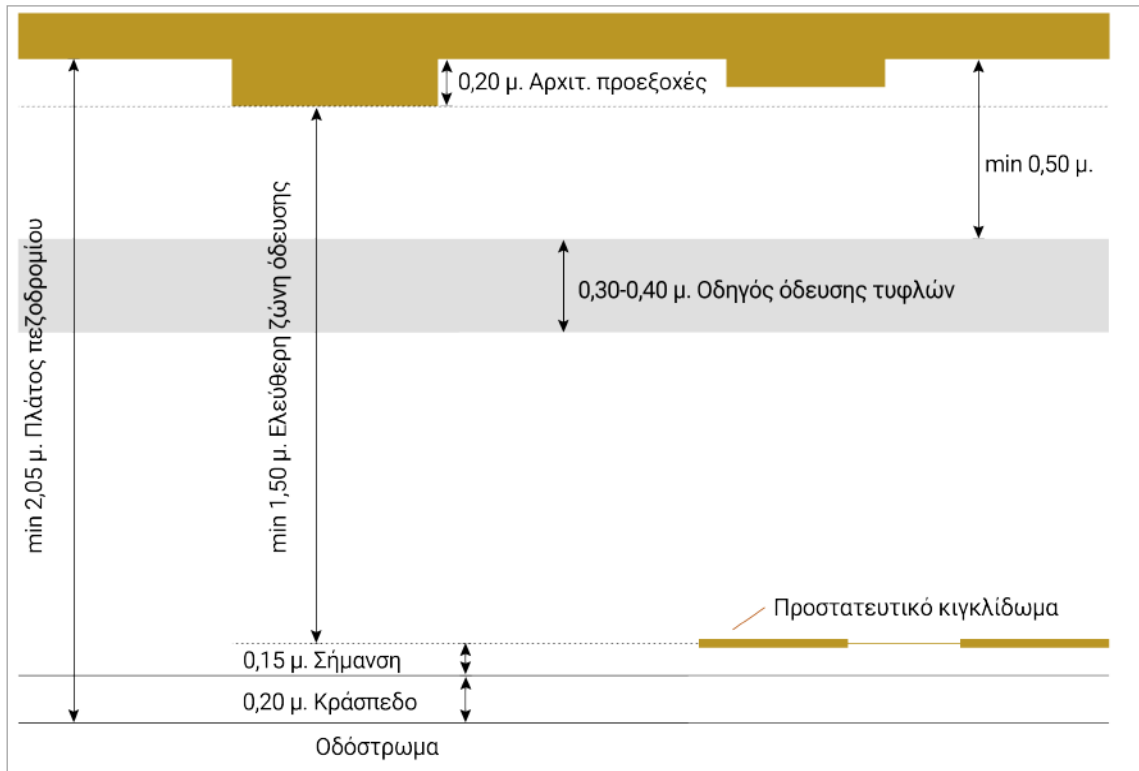
8.1.1 Υποδομές για πεζή μετακίνηση

Οι διάδρομοι κίνησης των πεζών διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

Πεζοδρόμια: οι παρά την οδό διαμορφώσεις, που εκτείνονται κατά κανόνα σε όλο το μήκος τους και διαχωρίζονται είτε με υπερυψωμένο κράσπεδο, είτε με κιγκλιδώματα. Ως ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών ορίζεται το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος

¹ Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (2014), Ανδρικοπούλου, Γιαννακού, Καυκαλάς, Πιτσιάβα - Λατινοπούλου.

της επιφάνειας του πεζοδρομίου που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές (ΦΕΚ Β 2621/2009), απαραίτητο ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών ορίζεται το 1,5μ. ενώ πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. Παρατίθεται ενδεικτικό παράδειγμα με τις (ελάχιστες) διαστάσεις² που ορίζονται αναφορικά με τα πεζοδρόμια για την ασφαλή και ελεύθερη πρόσβαση των πεζών.



Εικόνα 1: Παράδειγμα διαστάσεων πεζοδρομίου και λοιπού εξοπλισμού που εξασφαλίζει την άνετη διέλευση των πεζών (<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=380>)

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω διαστάσεις που δίνονται από τις οδηγίες, αφορούν σε νέα ρυμοτομικά. Στην περίπτωση υφιστάμενων ρυμοτομικών ορίζονται τα εξής:

- "...Για δρόμους πλάτους άνω των 12,0μ., το **ελάχιστο** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 9,0-12,-μ., **υποχρεωτικό** πλάτος πεζοδρομίου είναι 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους από 6,0-9,0μ., **ελάχιστο** πλάτος 1,5μ. (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και **επιθυμητό** κατά το δυνατόν 2,05μ.
- Για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,0μ. **πεζοδρόμηση**.

Για την επίτευξη των παραπάνω ελάχιστα διαστάσεων συνιστάται η μείωση του οδοστρώματος - όπου αυτό είναι δυνατόν- σε όφελος των πεζοδρομίων...".

² Οδηγίες Σχεδιασμού: Σχεδιάζοντας για όλους (ΥΠΕΚΑ).

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: 8-2

Αποκλειστικοί διάδρομοι πεζών: αφορούν κυρίως σε πεζόδρομους ή/και διαμορφώσεις οδών που **δεν επηρεάζονται όμως από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία** (επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα, όπως πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας Δήμου, αστυνομικά, ή οχήματα ΟΚΩ για την αντιμετώπιση επείγουσων αναγκών ή ακόμα και οχημάτων ατόμων με ειδικές ανάγκες. **Προορίζονται αποκλειστικά για πεζή μετακίνηση.**



Στην περίπτωση αυτή δύναται να συμπεριληφθούν και οι περιπτώσεις κλεισίματος οδών ή περιοδικές πεζοδρομήσεις (όπως αναφέρονται στις σχετικές οδηγίες) για συγκεκριμένη προκαθορισμένη περίοδο της ημέρας (συνήθως πρακτική πολλών παραθεριστικών περιοχών κατά την θερινή περίοδο, λόγω έλλειψης διαθέσιμου χώρου).

Σύμφωνα με τα στοιχεία υποβάθρου του Δήμου, καταγράφηκαν μικρής έκτασης πεζόδρομοι στην περιοχή μελέτης³.



Εικόνα 2: Πεζόδρομος - Οδός Δομοκού (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)



Εικόνα 3: Οδός Γιαννιτσοπούλου - παρακείμενη οδός με χαρακτηριστικά πεζοδρόμου (δεν καταγράφηκε σχετική σήμανση) στην πλατεία Χαριτών και υποδομές ποδηλατοστάσεων (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

³ Αναλυτικά οι υλοποιημένοι ή/και οι θεσμοθετημένοι και μη υλοποιημένοι δίδονται σε σχετικό πίνακα του κεφ4. της παρούσας μελέτης.

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: 8-3
Ημερομηνία:	01/2022	

Διάδρομοι μικτής χρήσης: αφορούν σε περιοχές (διαδρόμους) που χρησιμοποιούνται τόσο από πεζούς όσο και από άλλα μέσα (π.χ. ποδήλατο). Στην **κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας**, δηλαδή οδοί που είναι κατάλληλα διαμορφωμένοι (με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μικρότερο ή/και ίσο με 30χλμ./ώρα⁴) προκειμένου πεζοί και οχήματα (ή/και άλλα μέσα μεταφοράς) να μοιράζονται την ίδια υποδομή.

Πινακίδες σήμανσης για **περιοχές** ήπιας κυκλοφορίας:



Εικόνα 4: Πινακίδες Π-92 και Π-92α για αρχή και τέλος περιοχής ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον ΚΟΚ.

Επιπλέον, σύμφωνα και με το ΦΕΚ Β2302/2013, η προτεινόμενη σήμανση για **οδούς** ήπιας κυκλοφορίας είναι επίσης και οι πινακίδες P-60 και P-61.



Οι παραπάνω πινακίδες δεν καταγράφηκαν στη περιοχή μελέτης.

Διάδρομοι μικτής χρήσης επίσης δεν καταγράφηκαν στο Δήμο, ενώ **άξονες** με επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας μικρότερο ή/και ίσο με 30χλμ./ώρα, συναντώνται σε **ευρύτερες περιοχές των σχολικών συγκροτημάτων** ή/και άλλων συναφών χρήσεων γης (π.χ. αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, κ.α.) ως εφαρμογή των σχετικών Τεχνικών Οδηγιών (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 - ΦΕΚ 2302 Β/16-9-2013).

Διαβάσεις πεζών: αφορούν στην έγκαρσια κίνηση/διέλευση των πεζών προκειμένου να μπορούν να διασχίσουν την οδό με ασφάλεια. Οι διαβάσεις είναι συνήθως ισόπεδες (υπόγειες ή/και υπέργειες - πεζογέφυρες), σηματοδοτούμενες ή μη, ανάλογα με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της οδού.



Στο σύνολο του Δήμου, υπάρχουν διαμορφωμένες ισόπεδες διαβάσεις πεζών που προσδιορίζονται είτε μέσω οριζόντιας σήμανσης Π-21 είτε μέσω φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων.

⁴ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον ΚΟΚ (αρθ.39 παρ.3β), ορίζεται ότι σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίαςοι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20χλμ./ώρα.

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: 8-4
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 5: Πεζοφάνηρο επί της οδού Γούναρη, στο ύψος του 14ου Δημοτικού σχολείου (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)



Εικόνα 6: Διάβαση πεζών, επί της οδού Ροδόπης, στο ύψος του 13ου Νηπιαγωγείου & 8ου Γυμνασίου (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)



Εικόνα 7: Διάβαση πεζών, επί της οδού Κύπρου, στο ύψος του δημοτικού χώρου στάθμευσης στην Πανδώρας (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

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: 8-5
Ημερομηνία:	01/2022	

8.2 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά: Πλάτος πεζοδρομίων

Το πλάτος πεζοδρομίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων και κατά συνέπεια το ποσοστό περπατήματος σε μία πόλη. Τα μικρά πλάτη πεζοδρομίου, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία, η οποία προβλέπει ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1.50 μ. και 2.10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού, λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

Η καταγραφή του πλάτους πεζοδρομίων πραγματοποιήθηκε εντός του οικιστικού αποτυπώματος της Γλυφάδας. Όπως φαίνεται στον ακόλουθο χάρτη, το δίκτυο των πεζοδρομίων ως προς τα πλάτη δεν είναι κατανοημένο ομοιόμορφα. Πιο συγκεκριμένα, το τμήμα της πόλης που βρίσκεται πιο κοντά στην παραλία, εμφανίζει τα μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίων. Η Λ. Ποσειδώνος διαθέτει πλάτη πεζοδρομίου που φτάνουν μέχρι τα 6 μέτρα. Αντίστοιχα σημαντικά πλάτη διαθέτει σχεδόν σε όλο το μήκος της η οδός Βασιλή Τσιτσάνη, η οδός Λαζαράκη, η οδός Φοίβης και η οδός Ανδρέα Παπανδρέου. Στο σύνολο του Δήμου δεν εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα όσον αφορά τα πλάτη των πεζοδρομίων. Το μέσο σταθμισμένο πλάτος των υποδομών ανηγμένο ως προς το μήκος του δικτύου ισούται με **2.5 μέτρα** το οποίο είναι μεγαλύτερο από τις απαιτούμενες προδιαγραφές και συνεπώς δεν φαίνεται να δυσχεραίνει την μετακίνηση των πολιτών ως πεζοί.



Εικόνα 8: Ενδεικτική απεικόνιση ΑΝΑΠΛΑΣΜΕΝΩΝ πεζοδρομίων επί της οδού Β.Τσιτσάνη, παρακείμενα της έκτασης του Γκολφ (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

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: 8-6
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 9: Ενδεικτική απεικόνιση ΑΝΑΠΛΑΣΜΕΝΩΝ πεζοδρομίων επί της οδού Κ.Καραμανλή (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)



Εικόνα 10: Ενδεικτική απεικόνιση υφιστάμενων πεζοδρομίων στις οδούς Τριπόλεως, Γ.Γεννηματά και Αριστοφάνους (Ανω Γλυφάδα) (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

Ως προς τα ποσοστά του μήκους των πεζοδρομίων ως προς το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου της πόλης, είναι φανερό ότι το μεγαλύτερο μέρος των πεζοδρομίων διαθέτει το ελάχιστο πλάτος σύμφωνα με τη νομοθεσία. Ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι και το γεγονός ότι μόνο το 9% δεν πληροί τις προδιαγραφές και ανήκει στις κατηγορίες «Απουσία πεζοδρομίου» και «<1.5m».

Ποσοστό υποδομών πεζοδρομίων ως προς το σύνολο του οδικού δικτύου		
	Μήκος (m)	Ποσοστό ως προς το συνολικό μήκος
Απουσία πεζοδρομίου	751.6	0.6%
<1.5	10444.4	8.1%

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



1.5-2.1	53426.6	41.6%
2.1-3	36763.4	28.7%
>3	26900.7	21.0%
Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	128286.76	100.0%
Μέσο σταθμισμένο πλάτος ανηγμένο ως προς το μήκος	2.5	

8.2.1 Βαδισιμότητα πεζοδρομίων κύριου οδικού δικτύου

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης αποτελεί και η βαδισιμότητα. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑμεΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων του Δήμου Γλυφάδας.

Η καταγραφή της βαδισιμότητας των πεζοδρομίων έγινε με βάση μια κωδικοποίηση η οποία περιλαμβάνει τις ακόλουθες κατηγορίες:

Κριτήρια βαδισιμότητας πεζοδρομίων		
Πλάτος πεζοδρομίου	Συνθήκη	Βαδισιμότητα
<1.10 ⁵		ΜΗ ΒΑΔΙΣΙΜΟ
>1.10 - ≤1.5	Μικρός αριθμός εμποδίων αλλά τουλάχιστον 0.85μ ανεμπόδιστη πορεία σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου ⁶ .	ΒΑΔΙΣΙΜΟ
	Κατά αυτόν τρόπο δύναται να εξυπηρετούνται όλοι οι χρήστες , ακόμα και τα εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο (βλ. και υποσημείωση) <40% του μήκους είναι μη βαδίσσιμο λόγω κάλυψης του πεζοδρομίου από εμπόδια	ΜΕΡΙΚΩΣ ΒΑΔΙΣΙΜΟ
>1.5	Ανεμπόδιστη πορεία σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου	ΒΑΔΙΣΙΜΟ

⁵ Η παραπάνω συνθήκη/παραδοχή χρησιμοποιήθηκε, παίρνοντας ως βασική διάσταση για την αξιολόγηση του πλάτους του υφιστάμενου πεζοδρομίου, την τυπική διάσταση για μη εξυπηρετούντα άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο (Σχήμα 2.3, ΟΜΟΕ-ΚΑΟ).

⁶ Ομοίως, η παραπάνω συνθήκη/παραδοχή χρησιμοποιήθηκε, παίρνοντας ως βασική διάσταση για την αξιολόγηση του πλάτους του υφιστάμενου πεζοδρομίου, την τυπική διάσταση για μη εξυπηρετούντα άτομο σε αναπηρικό αμαξίδιο αλλά υπό συνθήκες περιορισμένου χώρου (Σχήμα 2.3, ΟΜΟΕ-ΚΑΟ) σε συνδυασμό και με την αναφορά στο **ΦΕΚ Β2621/2009**: Στην περίπτωση υφιστάμενων πεζοδρομίων ...πλάτη μικρότερα από 0,70μ. αποφεύγονται ως μη εξυπηρετούντα άτομα σε αναπηρικό αμαξίδιο. Η παρέκκλιση αυτή λαμβάνεται κυρίως για μια πιο ορθή προσέγγιση στον προσδιορισμό της βαδισιμότητας στο οδικό δίκτυο της Άνω Γλυφάδας, που σε αντίθετη περίπτωση η πλειοψηφία των πεζοδρομίων θα είχαν κατηγοριοποιηθεί ως "μη βαδίσιμα".

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: 8-8



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

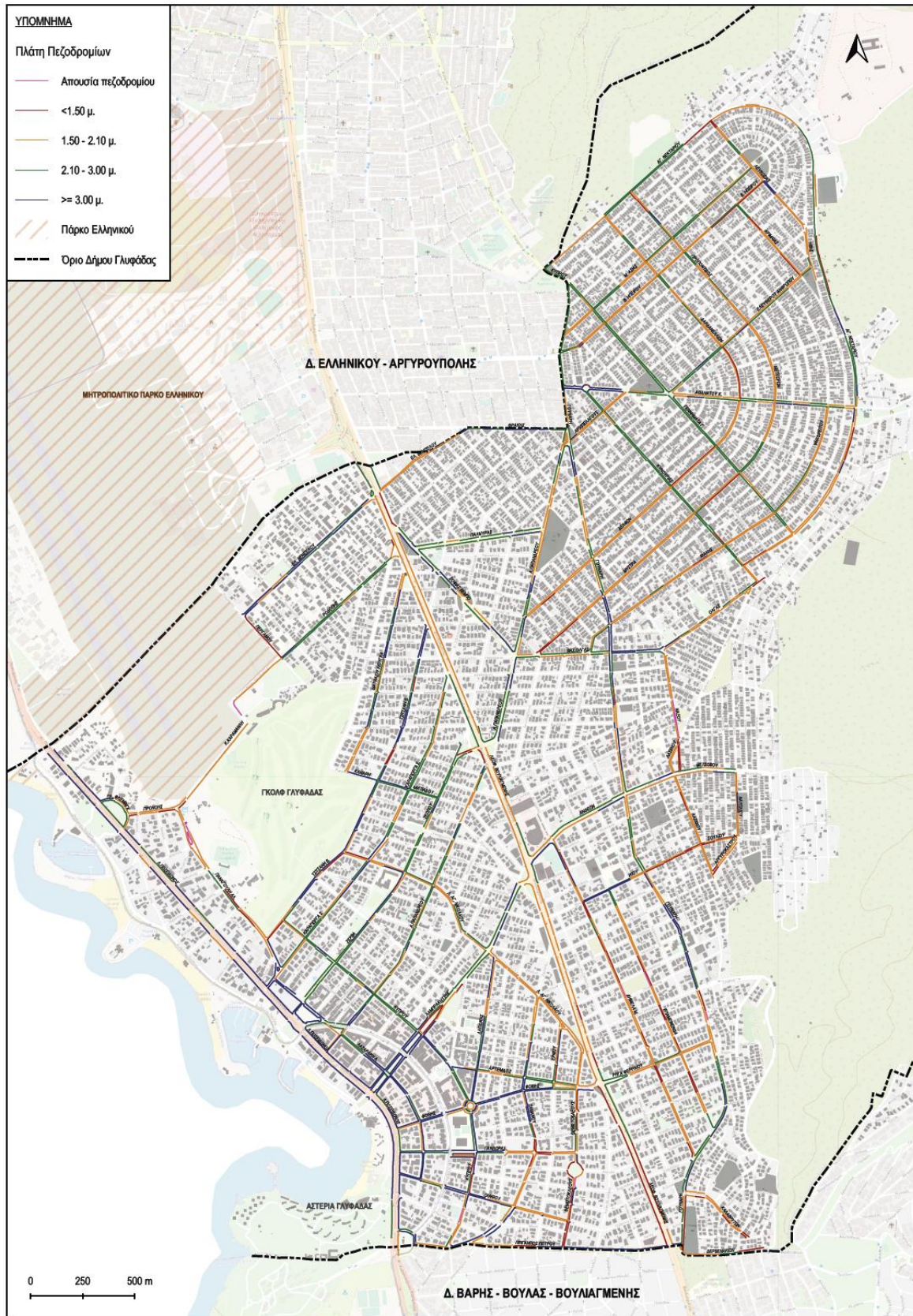
	Με διάταξη τέτοια που δεν εξυπηρετεί όλους τους χρήστες (π.χ. σκαλιά που δεν μπορούν να ανέβουν οι ΑμεΑ ή σημείο που τα εμπόδια είναι τόσο κοντά που δεν χωράει το καροτσάκι)	ΜΕΡΙΚΩΣ ΒΑΔΙΣΙΜΟ
--	---	-------------------------

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

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

Στους χάρτες που ακολουθούν, παρουσιάζονται τα πλάτη των πεζοδρομίων καθώς και τα αποτελέσματα της κατηγοριοποίησης των πεζοδρομίων με κριτήριο την βαδισιμότητα.

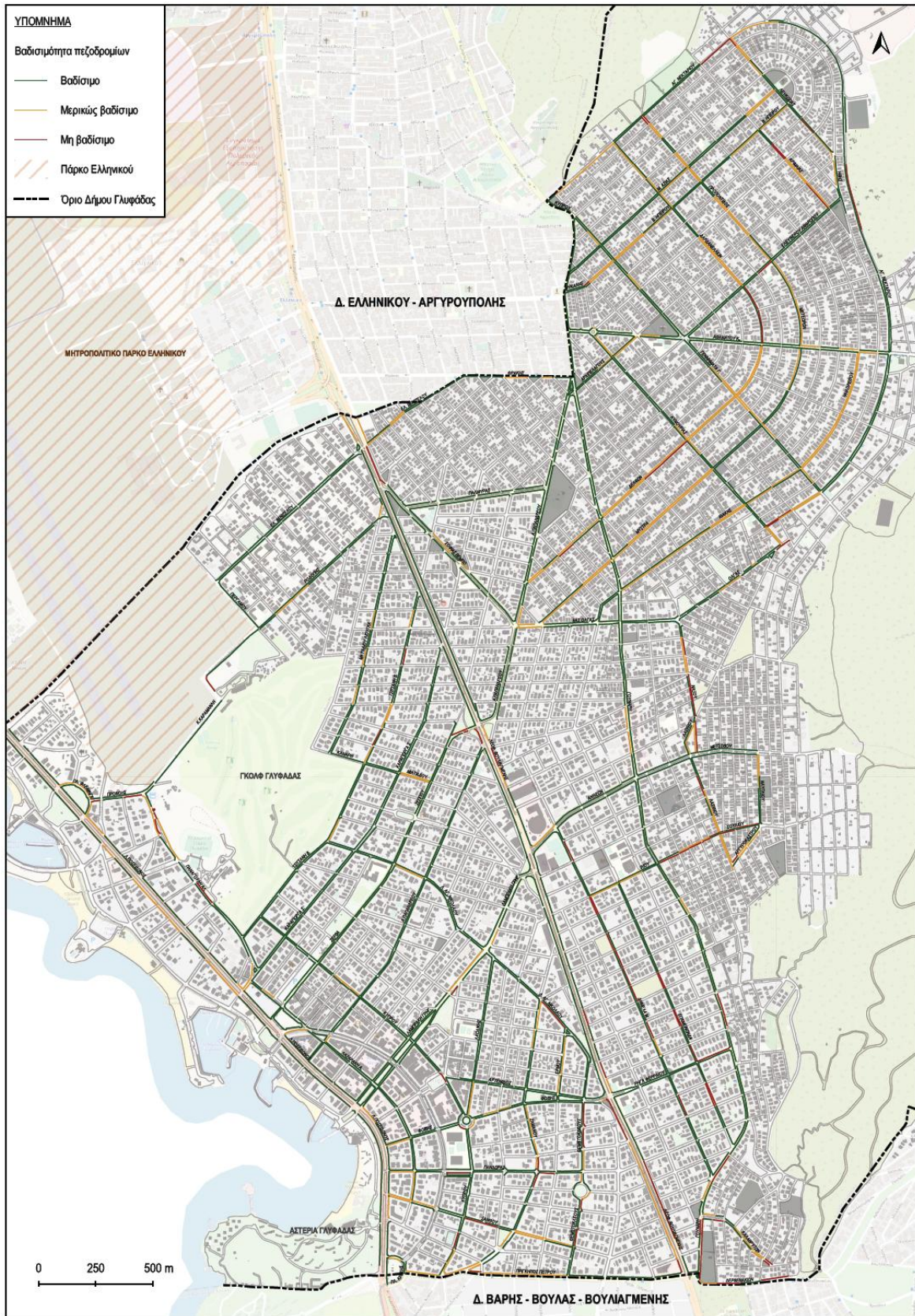
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας - Κοινό Όραμα και Καθορισμός στόχων	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 8-9
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 11: Πλάτη πεζοδρομίων κύριου 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: 8-10
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 12: Βαδισιμότητα πεζοδρομίων κύριου 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: 8-11
Ημερομηνία:	01/2022	

8.3 Υποδομές για ΑμεΑ

Η προσπελασιμότητα μιας πόλης είναι μια συνιστώσα της βιώσιμης κινητικότητας την οποία πολλές ελληνικές πόλεις δεν την διαθέτουν, καθώς οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες είναι ελλιπείς. Ένας από τους σκοπούς του ΣΒΑΚ είναι η ένταξη των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων μέσω της άρσης των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις έτσι ώστε να υπάρχει κοινωνική ισότητα και συνοχή. Για το λόγο αυτό λήφθηκαν από το Δήμο Γλυφάδας⁷, δεδομένα σχετικά με τις καταγεγραμμένες θέσεις των ραμπών ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο του Δήμου της Γλυφάδας.

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

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

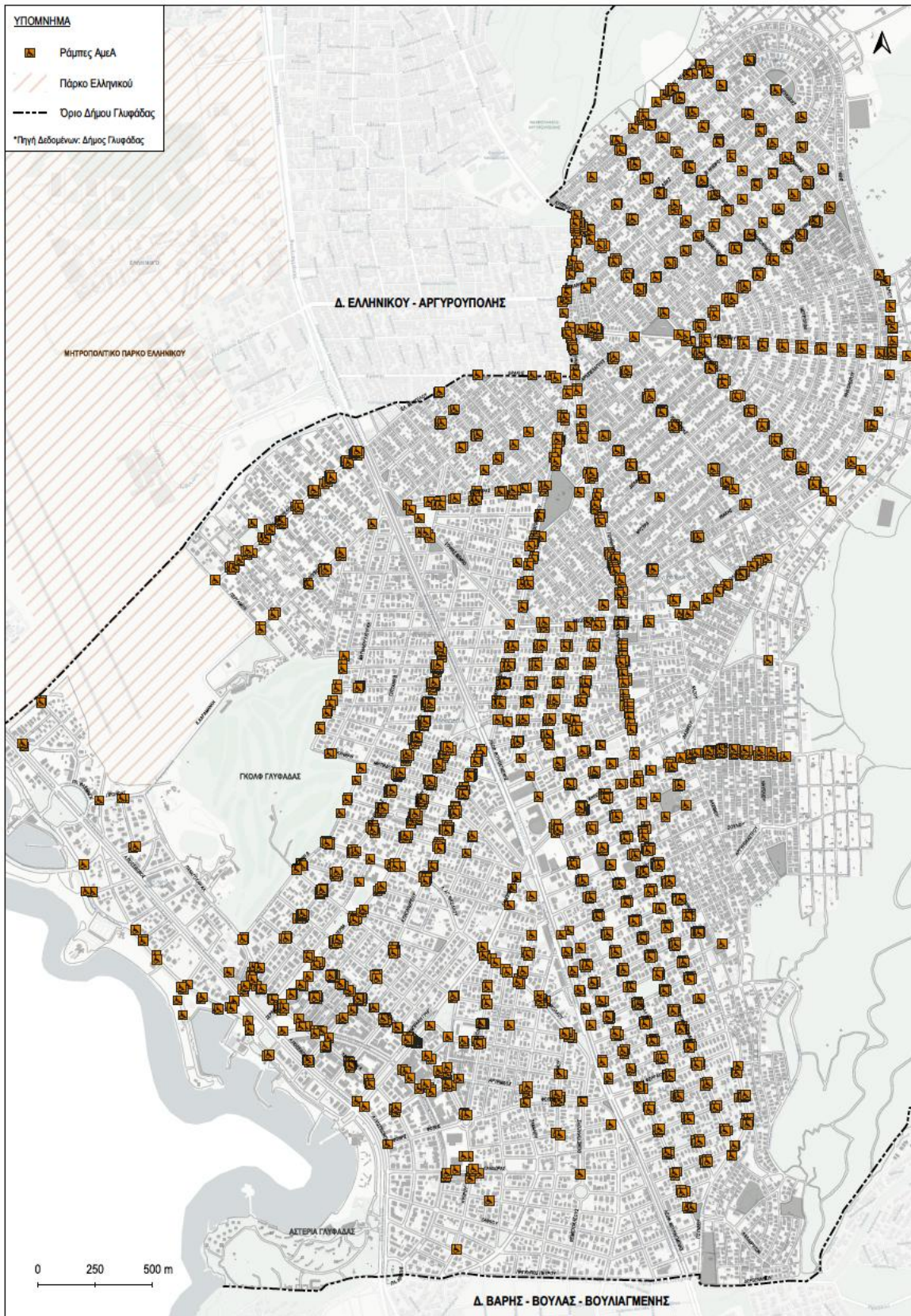


Χάρτης 1: Ενδεικτική απεικόνιση υποδομών ΑμεΑ στην περιοχή μελέτης (Μυστρά, Διαδόχου Παύλου, Σ.Καράγιωργα – Αγ.Νικολάου) (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

⁷ <https://www.glyfada.gr/index.php/home/page/amea> - σε σχετικό email (22-11-2021) από το Δήμο, παραδόθηκαν και οι σχετικές βάσεις δεδομένων των παραπάνω στοιχείων.

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: 8-12
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 13: Ενδεικτική απεικόνιση θέσεων ραμπών ΑμεΑ (Πηγή: Δήμος Γλυφάδας – επεξεργασία αναδόχου)

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: 8-13
Ημερομηνία:	01/2022	

8.4 Δίκτυο ποδηλάτου - Υποδομές

Η Γλυφάδα διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συνολικού μήκους 2.56 χλμ. το οποίο απαρτίζεται από τέσσερα τμήματα τα οποία όμως δεν αποτελούν δίκτυο.

Επί της οδού Λαζαράκη: Ο ποδηλατόδρομος αυτός εκτείνεται επί της οδού Λαζαράκη από τη συμβολή της με την οδό Ανδρέα Παπανδρέου έως την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη. Η υποδομή είναι αποκλειστικά για τη χρήση ποδηλάτου και είναι κατασκευασμένη στο ύψος του πεζοδρομίου. Είναι διπλής κατεύθυνσης συνολικού πλάτους 2 μέτρων και με συνολικό μήκος 259.2 μέτρα. Κατά μήκος της οδού εμφανίζεται έντονη ζήτηση στάθμευσης καθώς πρόκειται για μια κεντρική αρτηρία.



Εικόνα 14: Ποδηλατόδρομος επί της Λαζαράκη (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

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

Επί της οδού Αγίου Νικολάου: Ο ποδηλατόδρομος αυτός εκτείνεται επί της οδού Αγίου Νικολάου από τη συμβολή της με την οδό Βασίλη Τσιτσάνη (Γκολφ Γλυφάδας) έως τη Λ.Βουλιαγμένης. Έχει συνολικό μήκος 1.55 χλμ. και αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα ποδηλατόδρομου στον Δήμο. Είναι μια υποδομή διπλής κατεύθυνσης περίπου 2 μέτρων, κατασκευασμένη στο ύψος του πεζοδρομίου, η οποία διακόπτεται στις συμβολές με τις κάθετες οδούς. Σημειώνεται ότι κατά μήκος της οδού Αγ. Νικολάου υπάρχει δυνατότητα στάθμευσης σε διαμορφωμένες θέσεις, ωστόσο παρατηρείται και η στάθμευση επί του πεζοδρομίου και του ποδηλατοδρόμου.

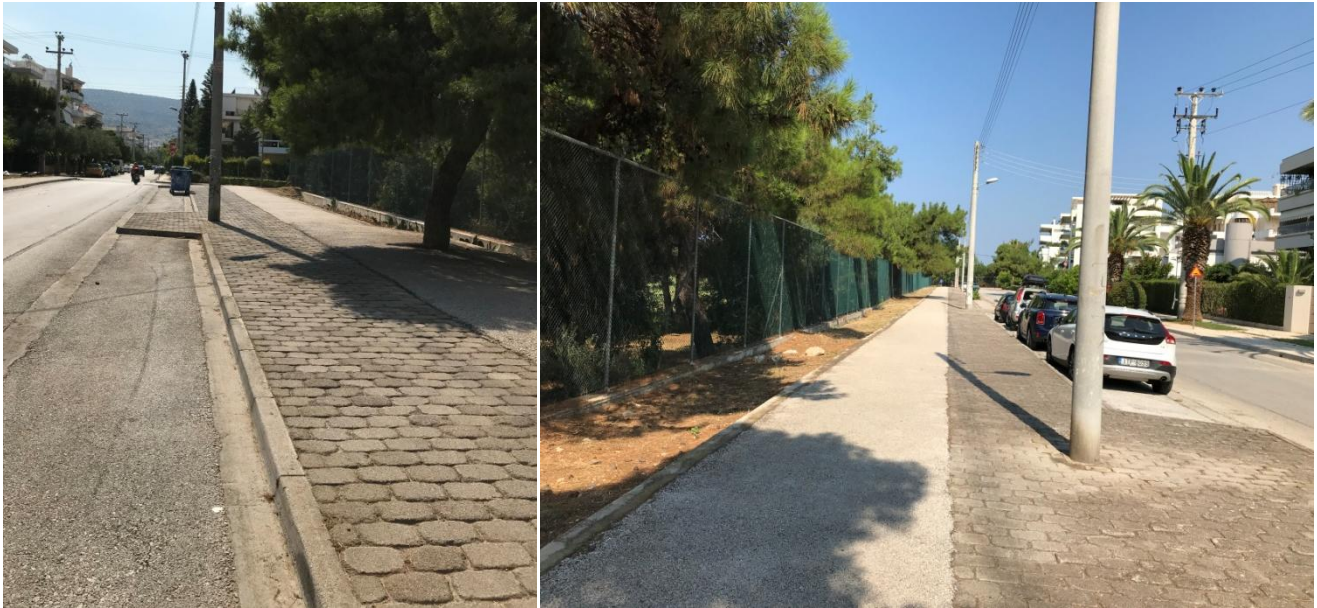


Εικόνα 15: Ποδηλατόδρομος επί της Αγίου Νικολάου (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

Επί της οδού Κωνσταντίνου Κανάρη: Εκτείνεται από την οδό Τσιτσάνη έως την οδό Μιαούλη, πλησίον του γηπέδου Γκολφ Γλυφάδας, με την υποδομή να είναι κατασκευασμένη στο ύψος του πεζοδρομίου. Ο ποδηλατοδρόμος είναι αμφίδρομος, έχει πλάτος περίπου 2 μέτρων και συνολικό μήκος 242.7 μέτρα. Η ποιότητα της υποδομής βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση, ωστόσο σε κάποια σημεία εμποδίζεται από δέντρα.

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 16: Ποδηλατόδρομος επί της Κανάρη (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

Επί της οδού Αγ. Νεκταρίου: Ο ποδηλατόδρομος αυτός εκτείνεται επί της οδού Αγ. Νεκταρίου από τη συμβολή της με την οδό Δαρδανελίων έως την οδό Κριμαίας. Η υποδομή είναι αποκλειστικά για τη χρήση ποδηλάτου και είναι κατασκευασμένη στο ύψος του πεζοδρομίου. Είναι διπλής κατεύθυνσης συνολικού πλάτους 2 μέτρων και με συνολικό μήκος 512.4 μέτρα.



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: 8-16
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 17: Ποδηλατόδρομος επί της Αγ. Νεκταρίου (Πηγή: αυτοψία αναδόχου)

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

Οδός/Τμήμα	Διατομή/Χαρακτηριστικά
Β.Τσιτσάνη (μεταξύ των Αλ.Παναγούλη – Αγ.Γερασίμου):	2,15μ. πεζοδρόμιο + 2,5μ. αμφίδρομος ποδηλατόδρομος & φύτευση
Β.Τσιτσάνη (μεταξύ των Αγ.Γερασίμου – Κ.Κανάρη):	4,2μ. πεζοδρόμιο μικτής χρήσης & φύτευση
Μιαούλη (μεταξύ των Κ.Κανάρη – Κανδρή):	5,1μ. πεζοδρόμιο μικτής χρήσης & φύτευση
Κανδρή (μεταξύ των Μιαούλη – Πύργου):	5,6μ. πεζοδρόμιο μικτής χρήσης & φύτευση



Εικόνα 18: Αναπλασμένο πεζοδρόμιο μικτής χρήσης (πεζών και ποδηλάτων) στη Β.Τσιτσάνη

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: 8-17
Ημερομηνία:	01/2022	

Τέλος, σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί και η πλέον πρόσφατη και εξαιρετικά δημοφιλής ανάπλαση της οδού Γρ.Λαμπράκη. Συγκεκριμένα οι 4 νησίδες της Γρ.Λαμπράκη (γνωστοί παλαιότερα και ως "ευκάλυπτοι" - πλέον με την ονομασία "Ο δρόμος των ποιητών") διαμορφώθηκαν σε μία μεγάλη διαμήκης πλατεία/πεζοδρόμιο (πλάτους ~15μ.) όπου συνυπάρχει και το ποδήλατο με διαμορφωμένη λωρίδα (πλάτους ~2,0μ.) στα όρια των αναπλάσεων. Περιμετρικά των νησίδων, έχουν χωροθετηθεί θέσεις στάθμευσης υπό γωνία, εξυπηρετώντας την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση στο εμπορικό κέντρο του Δήμου. Πρέπει να αναφερθεί ότι έχουν εντοπισθεί φαινόμενα παραβατικότητας οχημάτων επί της παραπάνω ανάπλασης (διασχίσεις).

Παρατίθεται ενδεικτική απεικόνιση:



Εικόνα 19: Αναπλασμένα τμήματα οδού Γρ.Λαμπράκη (Πηγή: Διαδίκτυο)

Τέλος, υποδομές ποδηλατοστάσεων εντοπίζονται κυρίως έξωθεν διάφορων σχολικών μονάδων στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

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: 8-18
Ημερομηνία:	01/2022	



8.4.1 Κυκλοφορία Ποδηλάτων

Σύμφωνα με τις αυτοψίες αλλά και κατά την διενέργεια των μετρήσεων στρεφούσων κινήσεων σε κύριες διασταυρώσεις του οδικού δικτύου, παρατηρήθηκαν διερχόμενα ποδήλατα που η πλειοψηφία τους κινείται επί του οδοστρώματος, παράλληλα με τα κινούμενα οχήματα, γεγονός που σε ορισμένες περιπτώσεις το καθιστά εξαιρετικά επικίνδυνο τόσο λόγω του μεγέθους του κυκλοφοριακού φόρτου αλλά και των αυξημένων ταχυτήτων στην περιοχή μελέτης.

Εξαιρετικά μικρός αριθμός ποδηλάτων παρατηρήθηκε στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους του Δήμου, με βασικούς αποθαρρυντικούς παράγοντες να αποτελούν κυρίως η έλλειψη **συνέχειας και συνδεσιμότητας των υποδομών**.

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

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

Περίοδος Μέτρησης: 12/06/2021 (Σάββατο), 11:30-12:30	
Οδός Αγ.Νικολάου	
Κατεύθυνση προς Β.Τσιτσάνη	5
Κατεύθυνση προς Γρ.Λαμπράκη	3
Σύνολο ποδηλάτων	8
Σύνολο ποδηλάτων εκτός του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου	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 Σελίδα: 8-19
Ημερομηνία:	01/2022	



8.5 Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων από την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου

Για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου για τις μετακινήσεις εντός της Γλυφάδας, από την εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου, έχουν γίνει προτάσεις για επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, όπου συνδέουν τα τμήματα του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου αλλά και εξυπηρετούν συνολικά τον Δήμο.

Το δίκτυο που προτείνεται αποτελείται από 22.8 επιπλέον χιλιόμετρα ποδηλατόδρομου και διακρίνεται σε τέσσερις (4) κατηγορίες με βάση την προτεραιότητά τους. Το δίκτυο προτεινόμενου ποδηλατόδρομου με:

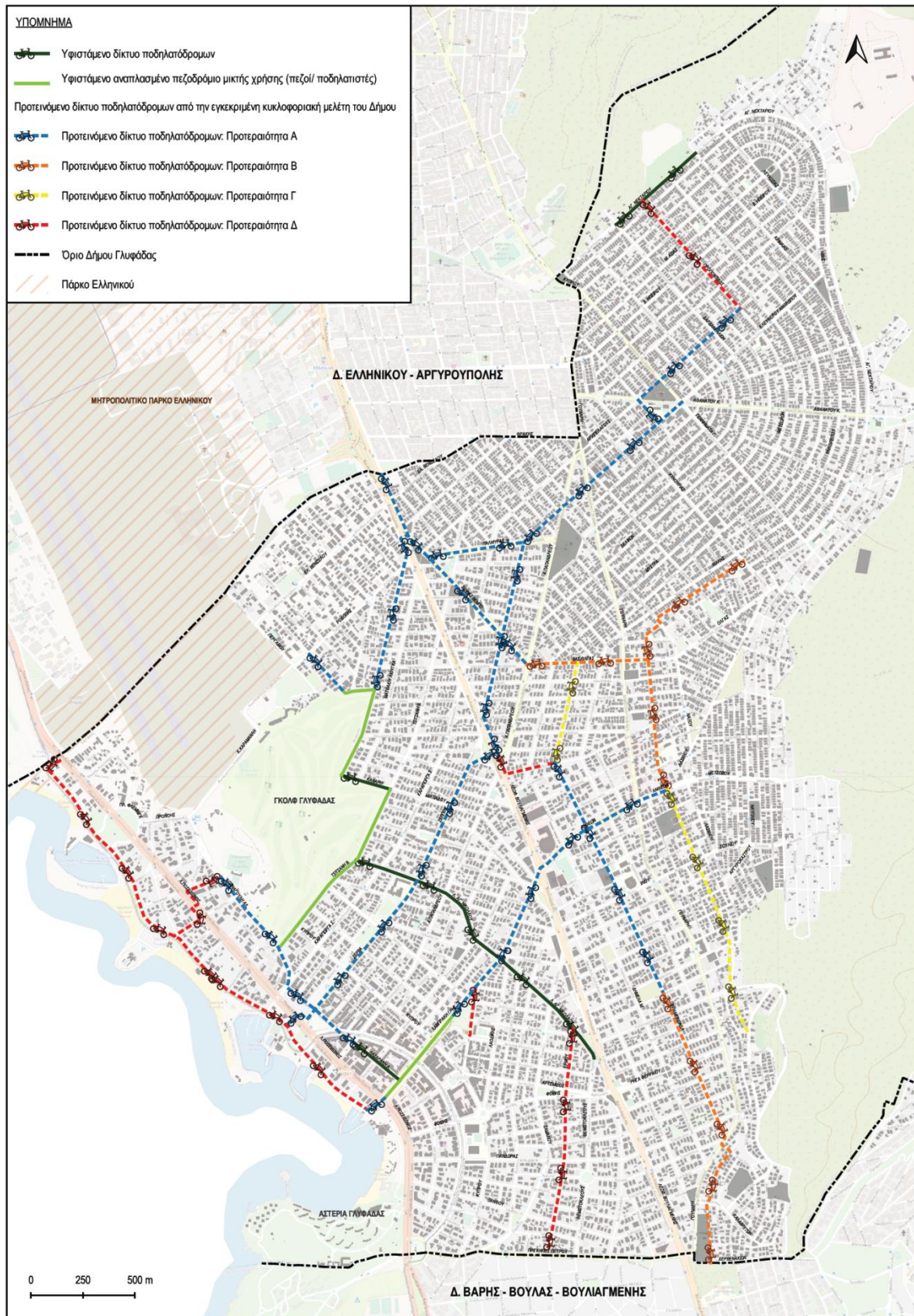
- ❖ **Προτεραιότητα Α** αποτελείται από την επέκταση του ποδηλατόδρομου της οδού Λαζαράκη και τη συνέχειά του δυτικά προς την οδό Παναγούλη, τις οδούς Ζέρβα και Γρ.Λαμπράκη (*επισημαίνεται ότι υπάρχει ήδη σχετική ανάπλαση στο εν λόγω τμήμα*) όπου διασταυρώνονται με τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της οδού Αγίου Νικολάου, τις οδούς Ζέππου, Πύργου, Μιαούλη, Βέμπο, Πέλλης, καθώς και ένα τμήμα των οδών Αρχιπελάγους, Βερελή, Παλμύρας, Βουλιαγμένης, Άνθεων και Επαμεινώνδα.
- ❖ **Προτεραιότητα Β** περιλαμβάνει την επέκταση του προτεινόμενου ποδηλατόδρομου στην οδό Επαμεινώνδα έως την Δερβενακίων μέσω των οδών Γούναρη, Κύθνου και Ευγενίδου, την οδό και τον πεζόδρομο Πυθαγόρα, καθώς και τμήμα της οδού Βασιλίσσης Όλγας και της οδού Αρετής.
- ❖ **Προτεραιότητα Γ** περιλαμβάνεται η οδός Αριστοτέλους και η επέκταση της οδού Αρετής.
- ❖ Τέλος, στην κατηγορία **προτεραιότητας Δ** προτείνεται να κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος κατά μήκος της παραλιακής οδού Διαδόχου Παύλου, στις οδούς Μερόπης και Ναυσικάς, στην οδό Τσιτσάνη και Μιαούλη (*επισημαίνεται ότι υπάρχει ήδη σχετική ανάπλαση στα εν λόγω τμήματα*), στην οδό Αριστίππου, Γιαννιτσοπούλου, Ερμού και Προποντίδος.

Παρατίθεται σχετικός σχολιασμός για την **εφικτότητα υλοποίησης** των παραπάνω, σύμφωνα και με την προαναφερθείσα κυκλοφοριακή μελέτη:

Από το ανάγλυφο της περιοχής μελέτης και τις παρατηρούμενες κλίσεις, διαπιστώνεται ότι οι άξονες κατά την κατεύθυνση Ανατολής - Δύσης είναι περισσότερο «απαιτητικοί» από πλευράς ενέργειας που πρέπει να δαπανηθεί από τον χρήστη για να τους διανύσει. Πρόκειται όμως για άξονες πολύ σημαντικούς από μεταφορικής πλευράς, καθώς συνδέουν την Άνω με την Κάτω Γλυφάδα, όπως και τους υπόλοιπους άξονες μεταξύ τους. Εξάλλου, σε αυτές ακριβώς τις «δυσμενείς» γεωμορφολογικές συνθήκες, οι οποίες συχνά συνδυάζονται με μεγάλες ταχύτητες των μηχανοκίνητων μέσων, όπως και με μεγάλες εκπομπές καυσαερίων, οι ποδηλατόδρομοι βοηθούν σημαντικά τους χρήστες του ποδηλάτου και τους ενθαρρύνουν να κάνουν χρήση του ποδηλάτου τους, ενώ υπό διαφορετικές συνθήκες ενδέχεται να μην το τολμούσαν. Αντίθετα, οι άξονες κατά τη διεύθυνση βορά-νότου, είναι σαφώς πιο «ανώδυνοι» κατά την διάνυσή τους καθώς οδεύουν πάνω σε ισοϋψείς του ανάγλυφου, δεν επιτελούν τόσο σημαντικό μεταφορικό ρόλο, αλλά αντίθετα μπορούν να χρησιμοποιηθούν περισσότερο για αναψυχή και δευτερεύουσες κινήσεις...Σημειώνεται ότι, η εξάπλωση της χρήσης ηλεκτρικών ποδηλάτων θα δώσει τη δυνατότητα να προσεγγίζονται με ποδήλατο και περιοχές με δυσμενές τοπογραφικό ανάγλυφο.

Στον ακόλουθο χάρτη απεικονίζεται τόσο η υφιστάμενη κατάσταση όσο και οι προτάσεις με βάση την προτεραιότητά τους.

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: 8-20
Ημερομηνία:	01/2022	



Εικόνα 20: Δίκτυο υφιστάμενων και προτεινόμενων ποδηλατόδρομων 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: 8-21

Ημερομηνία: 01/2022



8.5.1 Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών - Δήμος Γλυφάδας

Η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών εντάσσεται, κυρίως, στον στρατηγικό συμπληρωματικό στόχο του ΡΣΑ 2014 - 2021 που αφορά στη «βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή», ο οποίος – μεταξύ άλλων – οραματίζεται την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών στη βάση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αειφορίας. Επίσης, η εν λόγω δράση αποτελεί έργο ζωτικής σημασίας που σχετίζεται με τον στρατηγικό συμπληρωματικό στόχο του ΡΣΑ «βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη» και πιο συγκεκριμένα με τους υποστόχους «επιδίωξη ισόρροπης χωρικής κατανομής κοινωνικών εξυπηρετήσεων, αναπτυξιακών έργων και επενδύσεων και αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος σε όλες τις περιοχές» και «επιδίωξη της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, της καθημερινής λειτουργίας και της εικόνας της πόλης, με έμφαση στην ποικιλότητα, στη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών, όπως διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, και την ισότητα πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και υποδομές για όλους τους κατοίκους».

Επιπλέον, μέσα από το ΡΣΑ, γίνεται σαφές ότι στο πλαίσιο της πραγμάτωσης του στόχου της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και του διεθνούς ρόλου της Μητρόπολης, καθώς και του ειδικότερου στόχου της επίτευξης της κοινωνικής και χωρικής συνοχής της, καθορίζονται και προωθούνται προγράμματα ειδικών παρεμβάσεων Μητροπολιτικού χαρακτήρα. Στη βάση αυτής της θεώρησης και με δεδομένο ότι η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών αποτελεί ένα εμβληματικό έργο μητροπολιτικής εμβέλειας, αυτό συνδράμει ουσιαστικά στην υλοποίηση του εν λόγω στόχου στρατηγικής σημασίας.

Γενικά, το κείμενο του ΡΣΑ διαπνέεται συνολικά από την έμφαση που δίδεται στη σύγχρονη αντίληψη για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και πιο συγκεκριμένα – μεταξύ άλλων – καταδεικνύει το πόσο κρίσιμη παράμετρο αποτελεί η ανάδειξη της προτεραιότητας που θα πρέπει να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη.

Μέσα στους εξειδικευμένους στόχους της πολιτικής μεταφορών για την Περιφέρεια Αττικής εντάσσεται:

- ✓ η οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο Δήμων και Πολεοδομικών Ενοτήτων, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα και
- ✓ η ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του λεκανοπεδίου και η ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης.

Πιο συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα προς την κατεύθυνση της προώθησης και ενίσχυσης της βιώσιμης κινητικότητας, αφορούν σε:

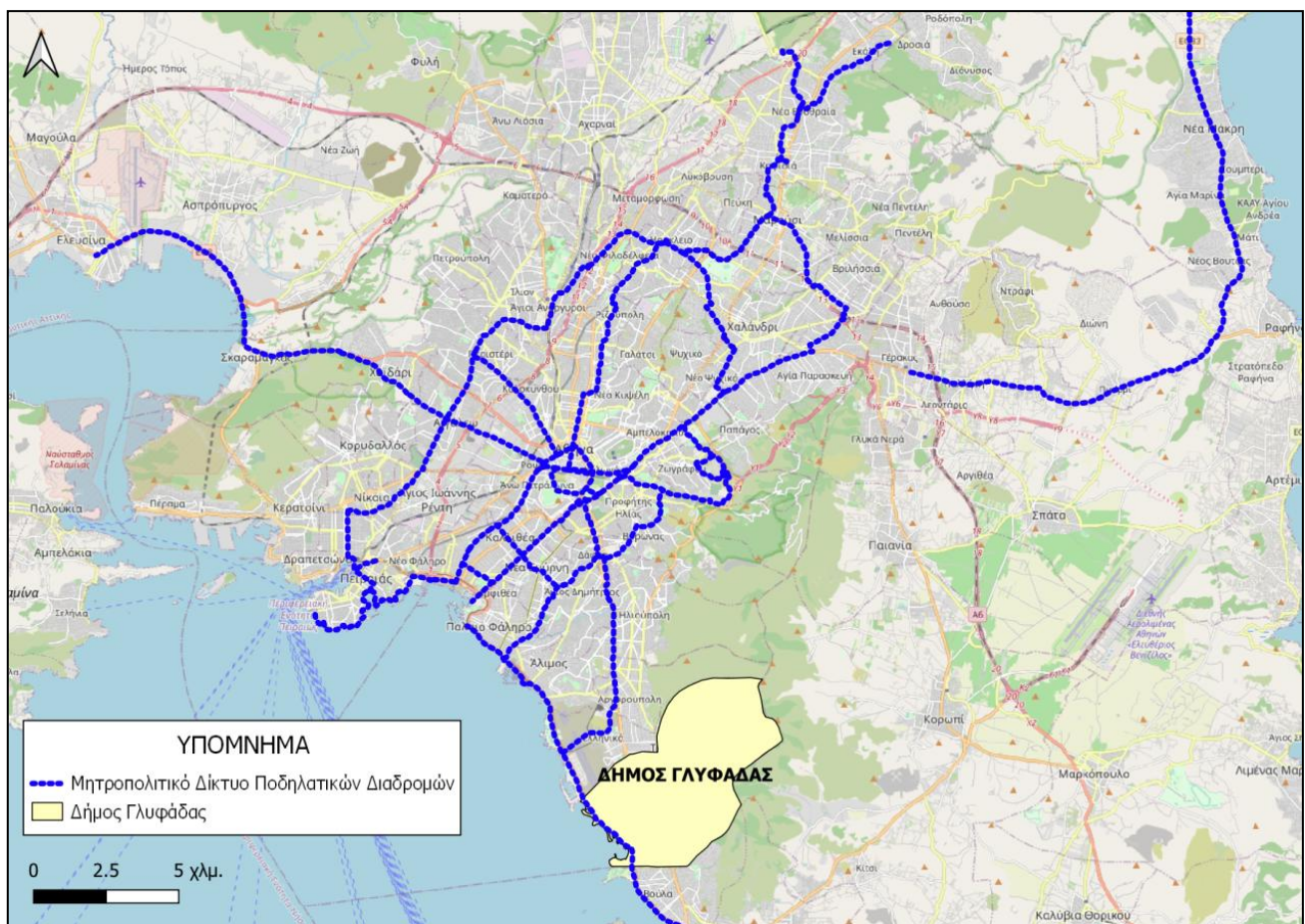
- ❖ Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα ΜΜΜ, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
- ❖ Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

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: 8-22

- ❖ Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
- ❖ Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου (αφορά και στον Δήμο Γλυφάδας).
- ❖ Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο Δήμων και γειτονιάς.
- ❖ Η προώθηση, εκτός λεκανοπεδίου, ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος, όπως στην Ελευσίνα, στο Κτήμα Τατοΐου, στον Μαραθώνα και στο Σούνιο.

Το προτεινόμενο Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών παρουσιάζεται στο ακόλουθο απόσπασμα:



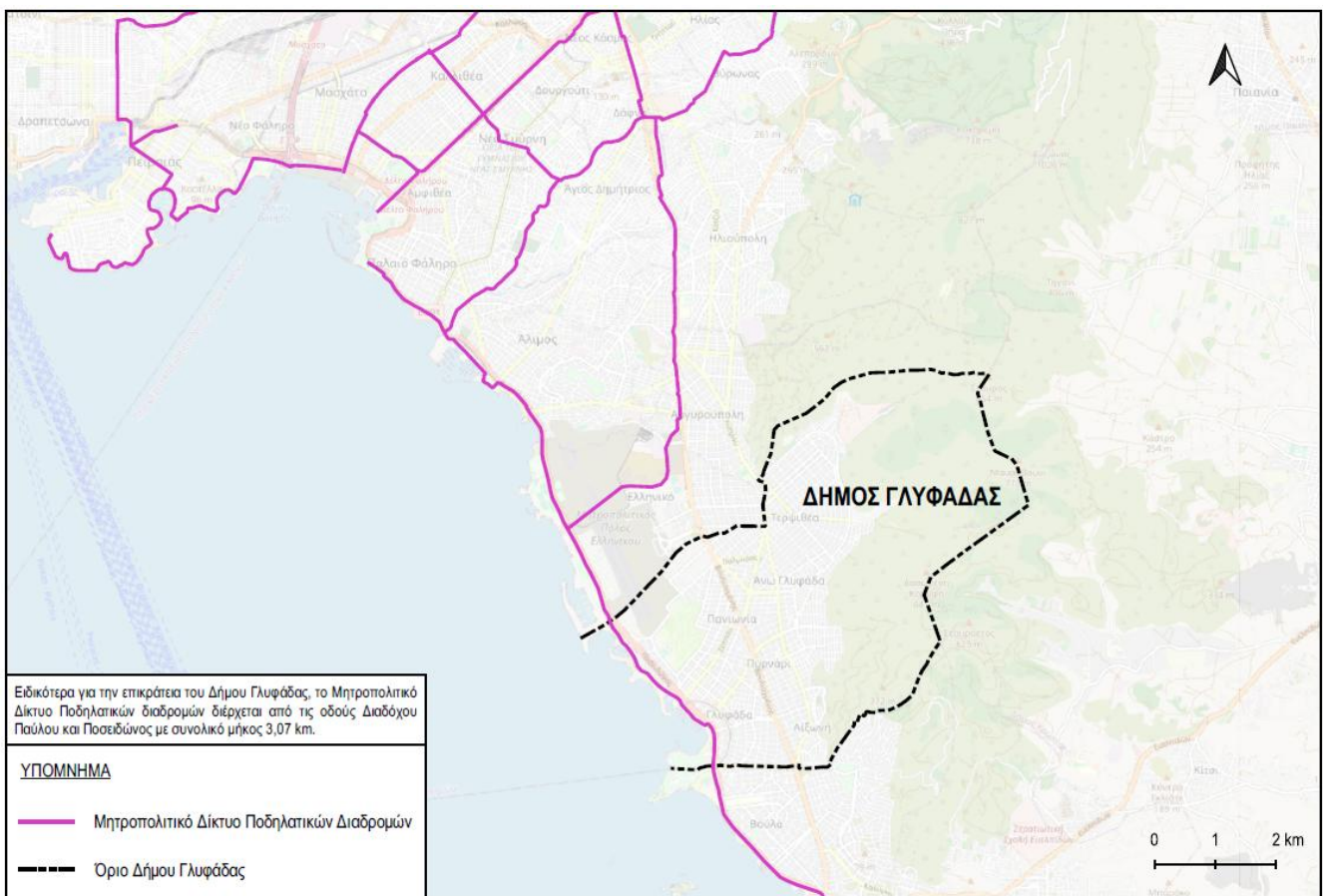
Εικόνα 21: Προτεινόμενο Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών

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: 8-23
Ημερομηνία:	01/2022	

Σύμφωνα με το ΡΣΑ και όπως απεικονίζονται στο χάρτη, οι άξονες πρώτης προτεραιότητας του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις οδούς και λεωφόρους:

Βουλιαγμένης, Συγγρού, Μεσογείων, Βασιλίσσης Σοφίας, Λένορμαν – Βασιλέως Αλεξάνδρου, Ευφρονίου, Ποσειδώνος (από ΣΕΦ προς Βάρη), Πειραιϊκή Ακτή, Αιτωλικού, Παλαιολόγου – Ομήρου, Πικροδάφνης – Σωκράτους, Κηφισιά – Φάληρο (μέσω Ταυγέτου – Αγίας Ζώνης – Αγίου Μελετίου – Γ΄ Σεπτεμβρίου – Αθηνάς – Ερμού – Θεσσαλονίκης – Ιλισού), τον παλαιό διάδρομο των καταργημένων σιδηροδρομικών γραμμών Λαυρίου και Ανθουπόλεως μεταξύ Χαλανδρίου – Ηρακλείου – Νέας Φιλαδέλφειας – Περιστερίου, κ.λπ.

Ειδικότερα για την επικράτεια του Δήμου Γλυφάδας, το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών διαδρομών διέρχεται από τις οδούς Διαδόχου Παύλου και Ποσειδώνος με συνολικό μήκος 3,07 km.



Εικόνα 22: Δήμος Γλυφάδας και Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων

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: 8-24
Ημερομηνία:	01/2022	