

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

## **ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΜΕΤΡΟ "ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ" ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ**

### ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Η ρύθμιση αφορά τη οργάνωση της στάθμευσης στην περιοχή γύρω από το σταθμό μετρό "Άγιος Δημήτριος".

Η περιοχή μελέτης εκτείνεται εκατέρωθεν της λ. Βουλιαγμένης στο ύψος του σταθμού μετρό "Άγιος Δημήτριος" και του εμπορικού κέντρου "Metro Mall" και περικλείεται από τις οδούς Πριάμου, Αισχύλου, Φαίδωνος (όριο με το Δήμο Δάφνης- Υμηττού), Κύπρου, λ. Βουλιαγμένης, Εθνάρχου Μακαρίου, Καφαντάρη, Ελ. Βενιζέλου και Μετσόβου. Όλες οι παραπάνω οδοί εκτός από τη Φαίδωνος και τη λ. Βουλιαγμένης περιλαμβάνονται στη ρύθμιση.

Οι κύριες οδοί του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης είναι οι λ. Βουλιαγμένης και η συνέχειά της σε αντίρροπο ζεύγος με την Εθν. Αντιστάσεως (κύριες αρτηρίες), Πριάμου σε αντίρροπο ζεύγος με την Παπάγου, Αισχύλου (βασική συλλεκτήρια μεταξύ λ. Βουλιαγμένης και Εθν. Αντιστάσεως και τοπική συλλεκτήρια μέχρι τα όρια του Δήμου), παράπλευρη λ. Βουλιαγμένης (βασική συλλεκτήρια), και Κύπρου, Αμαλίας και Ελ. Βενιζέλου (τοπικές συλλεκτήριες). Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης είναι τοπικές. Η οδός Κύπρου εντάσσεται στη μελέτη μόνο ως προς την πλευρά που ανήκει Δήμο Αγ. Δημητρίου, μεταξύ του κοινόχρηστου χώρου πρασίνου και των παρακείμενων οικοδομικών τετραγώνων.

Κυρίαρχη χρήση γης, τόσο υφιστάμενη όσο και σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) στα οικοδομικά τετράγωνα που εφάπτονται στη λ. Βουλιαγμένης είναι οι κεντρικές χρήσεις επιπέδου Δήμου. Οι χρήσεις αυτές είναι κατά κύριο λόγο εμπόριο και δευτερευόντως υπηρεσίες. Η υπόλοιπη έκταση της περιοχής μελέτης είναι χαρακτηρισμένη ως γενική κατοικία, ενώ ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα μεταξύ του δυτικού ορίου της περιοχής μελέτης και των κεντρικών χρήσεων ορίζονται ως αμιγής κατοικία

Η παρόδια στάθμευση γίνεται είτε μονόπλευρα, είτε αμφίπλευρα, ανάλογα με το πλάτος της κάθε οδού. Σε πολλές περιπτώσεις οδών πλάτους 5,50- 6,00 μ. η αμφίπλευρη στάθμευση αφήνει οριακό χώρο για την διέλευση των οχημάτων, αλλά εφ' όσον δεν γίνεται με χρήση του πεζοδρομίου, οι θέσεις και των δύο πλευρών της οδού προσμετρούνται στις νόμιμες. Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν πολλές θέσεις εκτός οδού, οι εισοδοί των οποίων έχουν ληφθεί υπ' όψη για τον καθορισμό των παρόδιων θέσεων. Απαγόρευση στάθμευσης αμφίπλευρα ισχύει στις κύριες αρτηρίες λ. Βουλιαγμένης και Εθν. Αντιστάσεως, καθώς και στο πρώτο τμήμα διπλής κατεύθυνσης της Ελ. Βενιζέλου.

Απο την περιοχή μελέτης διέρχεται η γραμμή της Δημοτικής Συγκοινωνίας, "Σταθμός Αγ. Δημήτριος- Ασύρματος". Απο την αφετηρία στην οδό Αμαλίας κινείται προς λ. Βουλιαγμένης και Ελ. Βενιζέλου, ενώ στην επιστροφή από την οδό Καλλιθέας προς την αφετηρία στην οδό Αμαλίας. Στην περιοχή μελέτης υπάρχει μία στάση στην Ελ. Βενιζέλου στο ύψος της Πλατείας Παναγούλη.

Η ιδιαιτερότητα της περιοχής, η οποία καθιστά αναγκαία την αντιμετώπιση των προβλημάτων της παρόδιας στάθμευσης, είναι η λειτουργία του σταθμού μετρό "Άγιος Δημήτριος" και του εμπορικού κέντρου "Metro Mall". Οι τρεις εισοδοί του σταθμού βρίσκονται μία μεταξύ Αμαλίας και Μεταξά, μία μεταξύ Μεταξά και Ελ. Βενιζέλου επί της λ. Βουλιαγμένης δεξιά στην κατεύθυνση προς Γλυφάδα, και μία μεταξύ των δύο ρευμάτων της λ. Βουλιαγμένης στο ύψος της Κύπρου. Το εμπορικό κέντρο περιβάλλεται απο τις λ. Βουλιαγμένης, Ελ. Βενιζέλου, Ναυαρίνου και Μεταξά.

Η λειτουργία του σταθμού επιβαρύνει το οδικό δίκτυο με στάθμευση μέσης και μακράς διάρκειας, απο τα οχήματα των μετεπιβιβαζόμενων στο μετρό. Επίσης, παρά το ότι το εμπορικό κέντρο διαθέτει υπόγειο χώρο στάθμευσης (με πληρωμή), ένας αριθμός οχημάτων επισκεπτών σταθμεύει στους παρακείμενους δρόμους. Αυτό μειώνει δραστικά τις διαθέσιμες θέσεις, δυσχεραίνοντας τη δυνατότητα στάθμευσης μεγάλου μέρους των κατοίκων κατά τις εργάσιμες ώρες.

Η περιοχή μελέτης εξετάζεται σε δύο διακριτά τμήματα, το ανατολικό και το δυτικό εκατέρωθεν των λ. Βουλιαγμένης και Εθνικής Αντιστάσεως, καθώς το αρτηριακό αυτό ζεύγος και οι εμπορικές - χρήσεις υπηρεσιών κατά μήκος του διαχωρίζει έντονα τις δύο επί μέρους περιοχές. Αυτές επηρεάζονται μεν από το σταθμό μετρό (και οι δύο) και το εμπορικό κέντρο (η δυτική), αλλά δεν αποτελούν ενιαίο σύνολο σε ότι αφορά τη στάθμευση.

Η εικόνα της στάθμευσης στην περιοχή σύμφωνα με τις μετρήσεις και απογραφές που έγιναν σε τυπικές καθημερινές με ανοικτά τα καταστήματα το απόγευμα (Τρίτη και Πέμπτη), το Νοέμβριο του 2019, συνοψίζεται στα εξής:

Οι συνολικές νόμιμες θέσεις στάθμευσης στα όρια της περιοχής μελέτης είναι 621. Οι θέσεις αυτές κατανέμονται σε 166 στο ανατολικό και 455 στο δυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης.

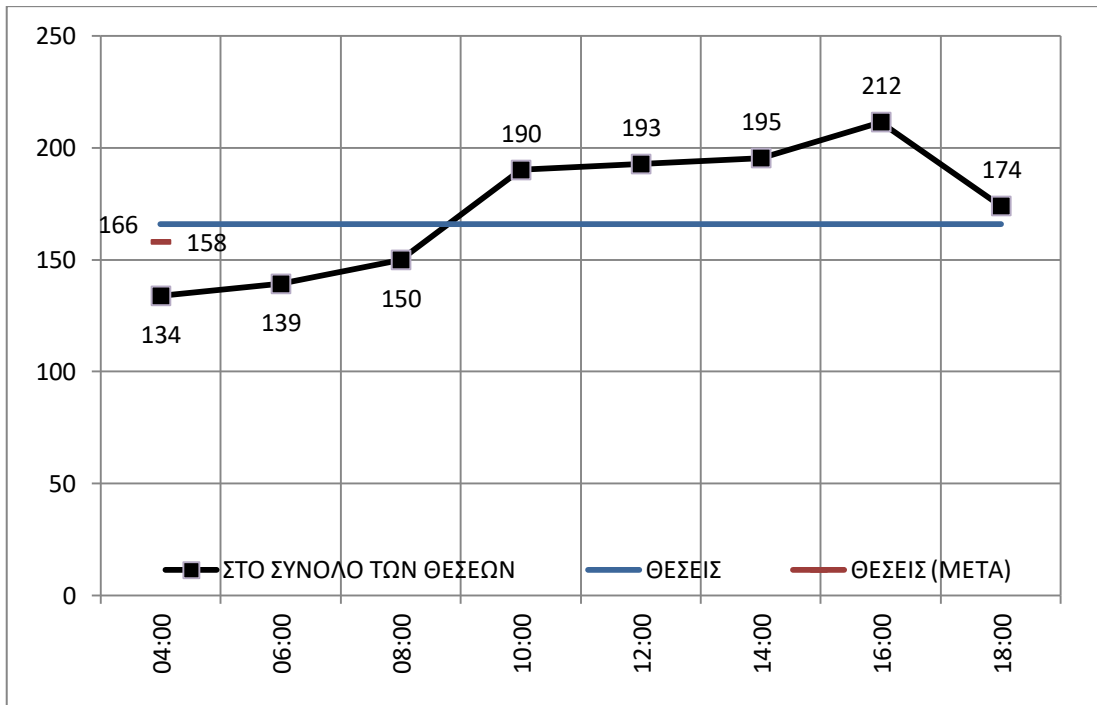
Ο αριθμός θέσεων στάθμευσης που απογράφηκε αντιστοιχεί στην υπάρχουσα κατάσταση και τις ισχύουσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Ο αριθμός αυτός διαφοροποιείται για τις συνθήκες εφαρμογής της μελέτης, καθώς με τη μελέτη τροποποιούνται κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ενώ στο δυτικό τμήμα η εφαρμογή της μελέτης προϋποθέτει την ολοκλήρωση του έργου "Περιβαλλοντική Αναβάθμιση- Ανάπλαση Τμημάτων Οδών Πέριξ Σταθμού Μετρό Αγ. Δημητρίου", το οποίο είναι δημοπρατημένο και με το οποίο διευθετούνται οι θέσεις στάθμευσης σε εσοχές και μειώνεται ο αριθμός τους.

Οι μετρήσεις συσσώρευσης κατά τις νυκτερινές ώρες κατέγραψαν 117 οχήματα στο ανατολικό και 139 στο δυτικό τμήμα, τα οποία απεικονίζουν το μέγεθος της παρόδιας στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων.

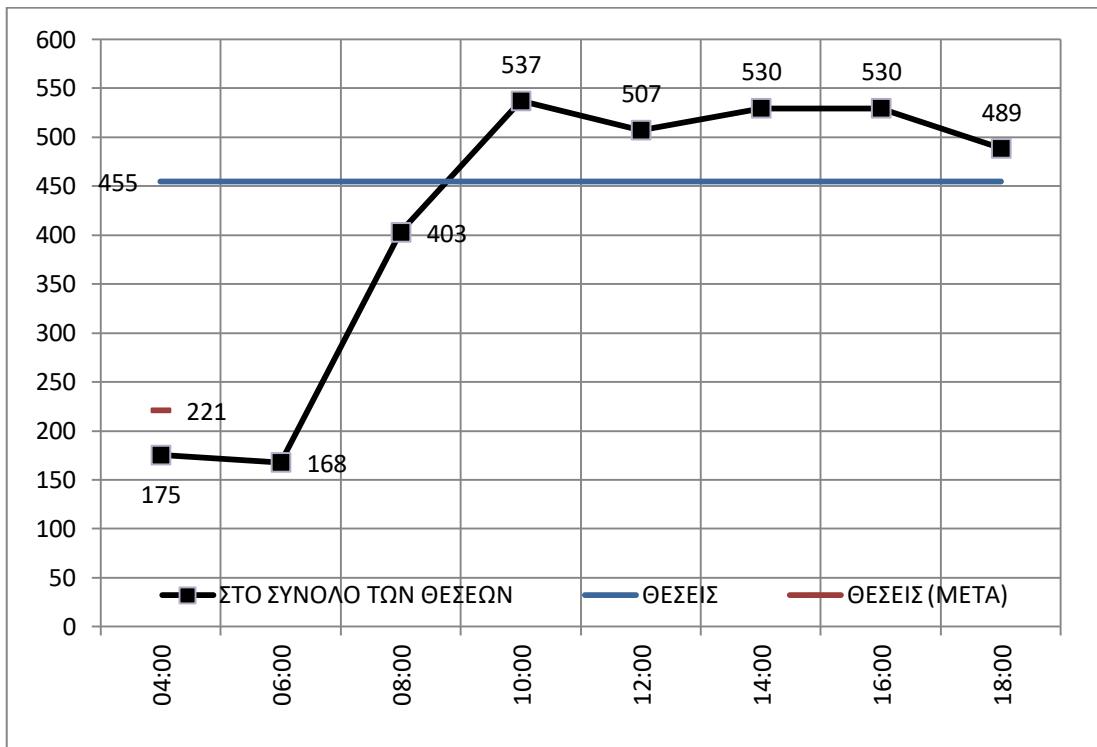
Η ώρα αιχμής της στάθμευσης, όπως προέκυψε από τις μετρήσεις συσσώρευσης ανά δίκτυο, είναι μεταξύ 16:00-17:00. Αυτό προφανώς οφείλεται στη λειτουργία του εμπορικού κέντρου, το οποίο προσελκύει επί πλέον επισκέπτες τις απογευματινές ώρες, και οι οποίοι καταλαμβάνουν θέσεις που απελευθερώνονται από την επιστροφή επιβατών του μετρό από την εργασία τους.

Από τις μετρήσεις συσσώρευσης κατά την ώρα αιχμής 16:00-17:00, με αναγωγή στις συνολικές θέσεις στάθμευσης, προκύπτουν 213 σταθμευμένα οχήματα στο ανατολικό και 506 στο δυτικό τμήμα, ήτοι αρνητικό ισοζύγιο στάθμευσης κατά 47 και 51 αντίστοιχα, ή συντελεστής κορεσμού σε σχέση με τις νόμιμες θέσεις 1,28 και 1,11.

Απο τις μετρήσεις ανά δίκτυο, με αναγωγή στο σύνολο των οδών, προκύπτει η εξέλιξη της συσσώρευσης στη διάρκεια της ημέρας, και η οποία φαίνεται στα επόμενα διαγράμματα για τα δύο τμήματα της περιοχής μελέτης. Η συσσώρευση στάθμευσης στα διαγράμματα συσχετίζεται με τον αριθμό των νόμιμων θέσεων, πριν από τις ρυθμίσεις και το έργο της ανάπλασης, ενώ σημειώνεται και ο αριθμός των θέσεων που θα προκύψουν μετά. Ο αριθμός οχημάτων των κατοίκων αντιστοιχεί στη μέτρηση των 04:00.



Διάγραμμα 1: Συσώρευση στάθμευσης, ανατολικό τμήμα περιοχής μελέτης



Διάγραμμα 2: Συσώρευση στάθμευσης, δυτικό τμήμα περιοχής μελέτης

Στα διαγράμματα φαίνεται κατ' αρχήν ο αριθμός των οχημάτων των κατοίκων, όπως καταγράφονται στις 04:00, τα οποία ανέρχονται σε 134 στο ανατολικό και 172 στο δυτικό τμήμα.

Στη συνέχεια, παρατηρείται αύξηση μετά τις 6:00, η οποία σταθεροποιείται κατά τις 10:00, καταλαμβάνοντας το σύνολο των διαθέσιμων θέσεων, με υπέρβαση του αριθμού των νόμιμων. Την ώρα αυτή εκτιμάται ότι σταθμεύουν 190 οχήματα στο ανατολικό και 528 οχήματα στο δυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης, δηλαδή ότι έχουν καταληφθεί επί πλέον 56 και 356 θέσεις. Η προσέλευση είναι πολύ πιό έντονη στο δυτικό τμήμα, λόγω μεγαλύτερης προσφοράς θέσεων. Αυτά τα οχήματα κατά κύριο λόγο ανήκουν σε μετεπιβιβαζόμενους στο μετρό και σε εργαζόμενους στην περιοχή, ενώ στη συνέχεια προστίθενται και οι συναλασσόμενοι με τις επιχειρήσεις, οι οποίοι συντελούν σε αύξηση της εναλλαγής στις θέσεις που διατίθενται. Τα νέα οχήματα είναι περισσότερα από τη διαφορά που αναφέρθηκε, καθώς αυτές τις ώρες σημειώνεται ταυτόχρονη αποχώρηση κατοίκων προς την εργασία τους. Η σταθερή τάξη μεγέθους της κατάληψης μέχρι τις 16:00, παρά την αποχώρηση επιβατών του μετρό που επιστρέφουν, προφανώς οφείλεται τόσο στην επιστροφή μέρους των κατοίκων, όσο και επισκεπτών του εμπορικού κέντρου, που διατηρούν τη ζήτηση στα όρια της προσφοράς.

Η συσσώρευση των οχημάτων διατηρείται στα ίδια επίπεδα μέχρι τις 16:00, οπότε και τα εκτιμώμενα οχήματα είναι 212 στην ανατολική και 520 στη δυτική πλευρά. Το άθροισμά τους, 732 οχήματα, σε σχέση με το άθροισμα των 718 οχημάτων της 10:00, δείχνει ότι αυτή την ώρα καταγράφεται η αιχμή της ζήτησης.

Τέλος, από τις 16:00 μέχρι τις 18:00, σημειώνεται παντού αποχώρηση οχημάτων και μείωση των μεγεθών της συσσώρευσης, η οποία προσεγγίζει τον αριθμό των νόμιμων θέσεων.

Σε προγενέστερη μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (Ανάδοχος: Αγγελική Αποστολάτου, 2012), στην οποία περιλαμβάνεται ολόκληρο το δυτικό τμήμα της παρούσας μελέτης, καταγράφηκε ότι στη διαδρομή Πριάμου- Καφαντάρη-Ναυαρίνου- Αμαλίας το 25% των θέσεων στάθμευσης καταλαμβάνεται από οχήματα τα οποία δεν μετακινήθηκαν κατά τη διάρκεια του 24ώρου. Στην ίδια μελέτη για την ίδια περιοχή υπολογίζεται ότι τα οχήματα απασχολούμενων στην περιοχή είναι της τάξης του 13% κατά τις πρωινές ώρες (09:00-11:00) ενώ των συναλασσομένων από 35% μέχρι 50% μεταξύ 09:00 και 17:00, ενώ εντοπίστηκε ένα ποσοστό 18% επισκεπτών για αναψυχή περί τις 23:00, σε ώρα που οι κενές θέσεις ανέρχονται στο 30%.

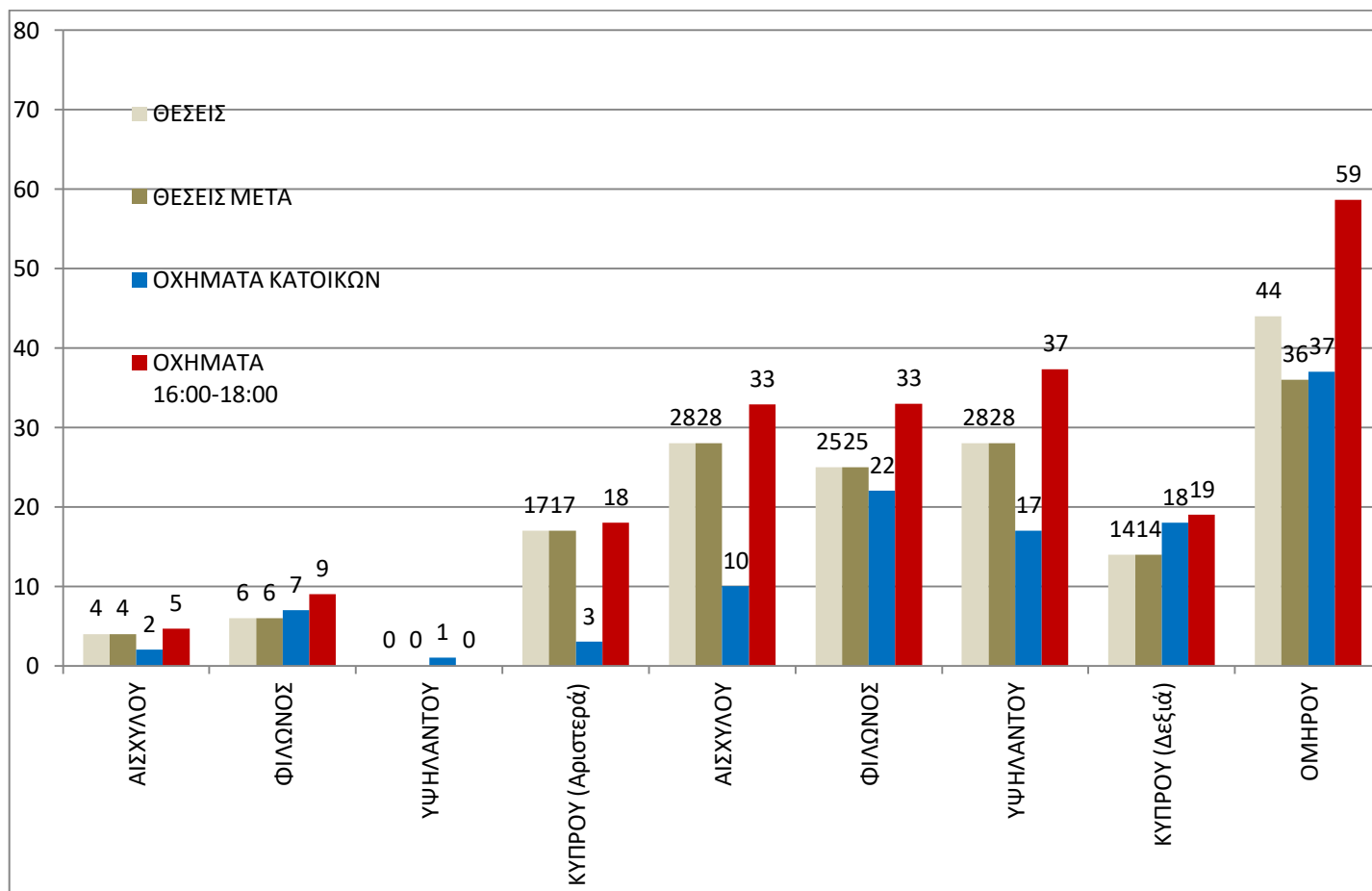
Αντίστοιχα, από την ίδια μελέτη προκύπτει ότι στη διαδρομή Ελ. Βενιζέλου-Καφαντάρη- Όθωνος- παράδρομος λεωφ. Βουλιαγμένης, η οποία περιλαμβάνεται κατά το ήμισυ στο δυτικό τμήμα της περιοχής της παρούσας μελέτης, τα μη μετακινούμενα οχήματα καταλαμβάνουν το 8% των θέσεων, ενώ οι συναλασσόμενοι της περιοχής το 36%-38% μεταξύ 09:00-11:00.

Η διευκόλυνση των κατοίκων της περιοχής μελέτης στην ανεύρεση θέσης στάθμευσης στην περιοχή κατοικίας τους, αποτελεί τον κύριο στόχο της νέας ρύθμισης. Από τα στοιχεία των μετρήσεων προκύπτει ότι οι υπάρχουσες νόμιμες θέσεις στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής μελέτης σε γενικές γραμμές επαρκούν για τη νυκτερινή στάθμευση. Στο ανατολικό τμήμα έχουμε υπερεπάρκεια με 166

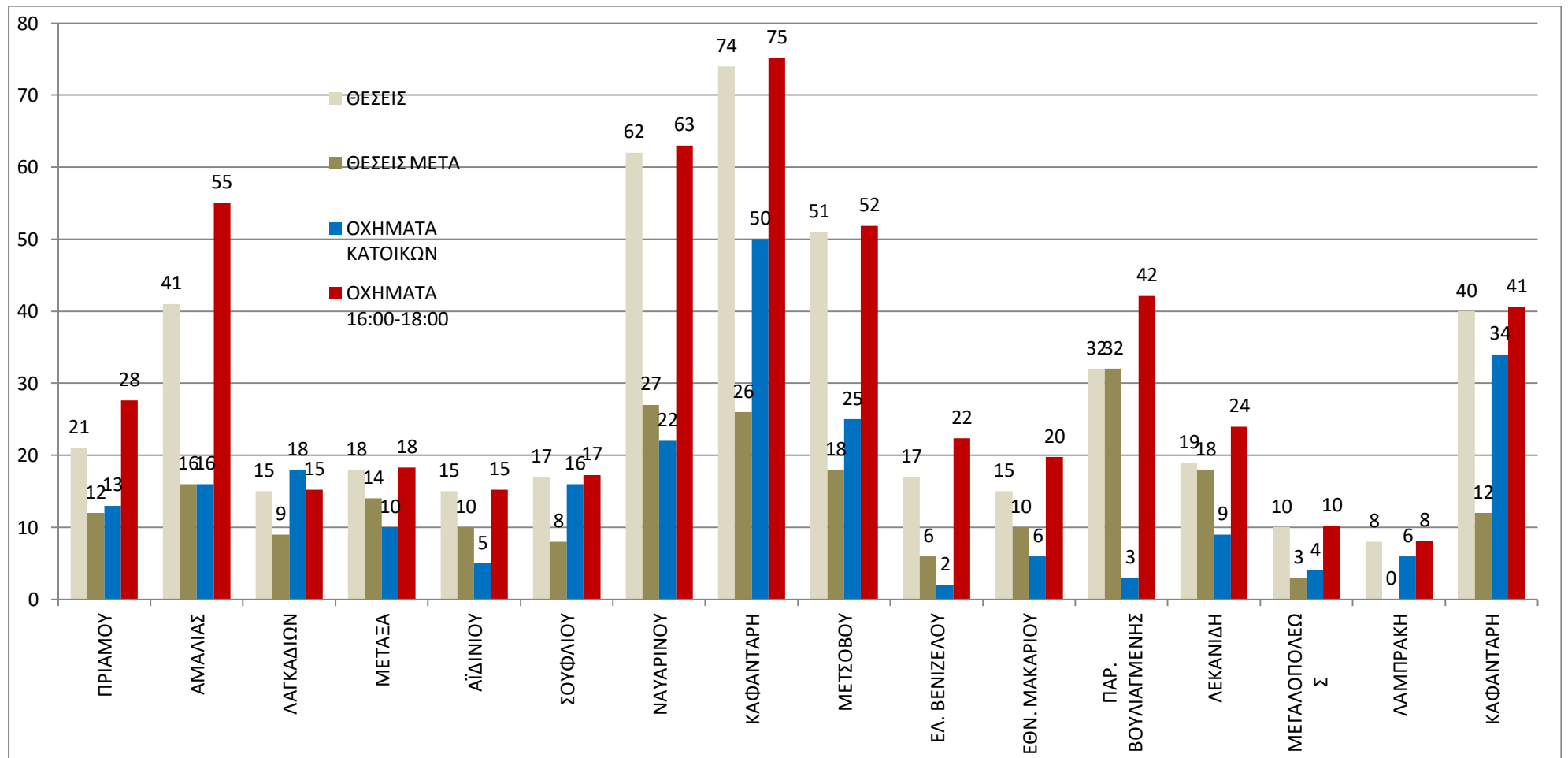
θέσεις, οι οποίες θα μειωθούν σε 158, και 117 οχήματα κατοίκων. Στο δυτικό τμήμα οι 455 θέσεις μετά την ανάπλαση θα μειωθούν σε 221, με τη ζήτηση από κατοίκους να τις υπερβαίνει, με καταγεγραμμένα 239 οχήματα. Για την αξιολόγηση της ανατροπής αυτής του ισοζυγίου στάθμευσης των κατοίκων, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί το εύρημα περί οχημάτων που δεν μετακινήθηκαν κατά τη διάρκεια του 24ώρου, και κατά πόσον αυτά είναι όντως οχήματα κατοίκων.

Δυσχέρεια στην ανεύρεση νόμιμης θέσεις για στάθμευση απο κατοίκους σημειώνεται στο διάστημα από 14:00 προς 16:00, οπότε η επιστροφή μερους των κατοίκων συνδυάζεται με συνέχιση της κατάληψης θέσεων απο μετεπιβιβαζόμενους, απασχολούμενους και επισκέπτες.

Οι θέσεις στάθμευσης πριν και μετά τις ρυθμίσεις και την ανάπλαση, ο αριθμός οχημάτων των κατοίκων και η συσσώρευση την ώρα αιχμής, για όλες τις οδούς της περιοχής μελέτης, απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν.



Διάγραμμα 3: Θέσεις στάθμευσης και συσσώρευση οχημάτων κατοίκων και αιχμής, ανατολικό τμήμα περιοχής μελέτης



Διάγραμμα 4: Θέσεις στάθμευσης και συσσώρευση οχημάτων κατοίκων και αιχμής, δυτικό τμήμα περιοχής μελέτης



Για τη βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης, με κύριο στόχο την αποκατάσταση της δυνατότητας εξυπηρέτησης των κατοίκων της περιοχής μελέτης από τις παρόδιες θέσεις στάθμευσης, η οποία έχει διαταραχθεί λόγω της λειτουργίας του σταθμού μετρό, και στην οποία συμβάλλει η λειτουργία του εμπορικού κέντρου, με την παρούσα ρυθμίζεται η διαχείριση των υφιστάμενων παρόδιων θέσεων στάθμευσης, με την καθιέρωση της αποκλειστικής στάθμευσης οχημάτων των μόνιμων κατοίκων σε σειρά οδών, σύμφωνα τα άρθρα 4 παρ. 1 και 3, 34 παρ. 14 και 52 παρ. 1 του ΚΟΚ (ν. 2696/1999)

Η παραπάνω ρύθμιση υλοποιείται με εγκατάσταση πινακίδων Ρ-69 (χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης) με την ένδειξη "ΚΑΤΟΙΚΟΙ ΜΕ ΚΑΡΤΑ", από την πλευρά ή τις πλευρές της οδού όπου επιτρέπεται η στάθμευση. Επίσης, στις οδούς που δεν εντάσσονται στην ανάπλαση στην οποία οι θέσεις οριοθετούνται κατασκευαστικά, με διαγράμμιση μπλε χρώματος της λωρίδας στάθμευσης σε πλάτος 2,0 μ. παράλληλα προς το κράσπεδο και διαγράμμισης κάθετης προς το κράσπεδο στην αρχή και το πέρας του μήκους της επιτρεπόμενης στάθμευσης, τηρώντας τις προβλεπόμενες αποστάσεις στις διασταυρώσεις κατά ΚΟΚ. Στις εισόδους χώρων στάθμευσης εκτός οδού, η λωρίδα διακόπτεται για μήκος ανάλογα με το απαιτούμενο πλάτος για είσοδο- έξοδο, το οποίο διαγραμμίζεται με κίτρινη γραμμή παράλληλη προς το κράσπεδο κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ, και στα άκρα του εφαρμόζονται οι κάθετες διαγραμμίσεις αρχής και πέρατος της λωρίδας. Ταυτόχρονα, καταργούνται όσες προγενέστερες ρυθμίσεις στάθμευσης δεν είναι συμβατές με τις νέες, όπως οι ρυθμίσεις εναλασσόμενης ανα μήνα πλευράς στάθμευσης, με κατάργηση των πινακίδων Ρ-41 ή Ρ-42 (απαγορεύεται η στάθμευση επι της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς/ ζυγούς μήνες) και προγενέστερης στάθμευσης κατοίκων με πινακίδες Ρ-40 (απαγορεύεται η στάση και στάθμευση) με πρόσθετη "ΕΚΤΟΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΜΕ ΚΑΡΤΑ" στην οδό Κύπρου.

Δύο υφιστάμενες θέσεις ΑμεΑ, στις οδούς Μεταξά και Λαμπράκη, μεταφέρονται σε παρακείμενες θέσεις, τις πλησιέστερες από αυτές που προκύπτουν από το έργο της ανάπλασης, και επισημαίνονται με χρωματισμό χρώματος μπλε, πινακίδες Ρ-71 (χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ΑμεΑ) και το ειδικό σήμα ΑμεΑ στο δάπεδο.

Στις οδούς της περιοχής μελέτης όπου δεν εφαρμόζεται η αποκλειστική στάθμευση κατοίκων, οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης διαγραμμίζονται με λευκή συνεχή γραμμή παράλληλα προς το κράσπεδο σε απόσταση 2,0 μ. από αυτό και κάθετη προς το κράσπεδο στην αρχή και το πέρας του μήκους της επιτρεπόμενης στάθμευσης, τηρώντας τις προβλεπόμενες αποστάσεις στις διασταυρώσεις κατά ΚΟΚ. Αντίστοιχα με τα προηγούμενα διαγραμμίζονται οι εισοδοί χώρων στάθμευσης εκτός οδού κατά το άρ. 5 παρ. 5 (γ) του ΚΟΚ.

Η αφητηρία της δημοτικής συγκοινωνίας στο τέρμα της οδού Αμαλίας προς τη λ. Βουλιαγμένης διαγραμμίζεται με κίτρινο χρώμα στα όρια της στάσης και με λοξή διαγράμμιση (ζέμπρα) στο εσωτερικό της.

Οι οδοί στις οποίες εφαρμόζεται η αποκλειστική στάθμευση κατοίκων, είναι όλες οι τοπικές εσωτερικά της περιοχής μελέτης, με την εξαίρεση των συλλεκτηρίων. Οι οδοί αυτές και οι αντίστοιχες νόμιμες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος τους όπως θα προκύψουν μετά τις νέες ρυθμίσεις και το έργο της ανάπλασης είναι οι:

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		
ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ	ΘΕΣΕΙΣ
ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ		
ΦΙΛΩΝΟΣ	ΦΑΙΔΩΝΟΣ-ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	25
ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ	ΦΑΙΔΩΝΟΣ-ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	28
ΚΥΠΡΟΥ (Δεξιά)	ΦΑΙΔΩΝΟΣ-ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	14
ΟΜΗΡΟΥ	ΑΙΣΧΥΛΟΥ- ΚΥΠΡΟΥ	36
ΣΥΝΟΛΟ		103
ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		
ΑΙΣΧΥΛΟΥ	ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ- Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	4
ΦΙΛΩΝΟΣ	Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ- ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	6
ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ	ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ- Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	0
ΚΥΠΡΟΥ (Αριστερά)	ΦΑΙΔΩΝΟΣ-ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	17
ΑΙΣΧΥΛΟΥ	ΦΑΙΔΩΝΟΣ-ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	28
ΣΥΝΟΛΟ		55

ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		
ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ	ΘΕΣΕΙΣ
ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ		
ΛΑΓΚΑΔΙΩΝ	ΑΪΔΙΝΙΟΥ- ΜΕΤΣΟΒΟΥ	9
ΜΕΤΑΞΑ	ΜΕΤΣΟΒΟΥ- Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	14
ΑΪΔΙΝΙΟΥ	ΑΜΑΛΙΑΣ- ΜΕΤΑΞΑ	10
ΣΟΥΦΛΙΟΥ	ΑΜΑΛΙΑΣ- ΜΕΤΑΞΑ	8
ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ- ΑΜΑΛΙΑΣ	27
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ	ΑΜΑΛΙΑΣ- ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	26
ΜΕΤΣΟΒΟΥ	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ- ΛΑΓΚΑΔΙΩΝ	18
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΕΩΣ	ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ-ΛΕΚΑΝΙΔΗ	3
ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ-ΛΕΚΑΝΙΔΗ	0
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ- ΕΘΝ ΜΑΚΑΡΙΟΥ	12
ΣΥΝΟΛΟ		127
ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		
ΠΡΙΑΜΟΥ	Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ- ΜΕΤΣΟΒΟΥ	12
ΑΜΑΛΙΑΣ	ΠΡΙΑΜΟΥ- Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	16
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ- ΜΕΤΣΟΒΟΥ	6
ΕΘΝ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ	Λ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ- ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ	10
ΠΑΡ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ- ΕΘΝ ΜΑΚΑΡΙΟΥ	32
ΛΕΚΑΝΙΔΗ	ΕΘΝ ΜΑΚΑΡΙΟΥ- ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	18
ΣΥΝΟΛΟ		94

Η ρύθμιση δεν περιλαμβάνει οδούς με χρονικό περιορισμό της στάθμευσης με καταβολή αντιτίμου. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζονται θέσεις για τα παραμένοντα οχήματα των κατοίκων και στις οδούς που η στάθμευση είναι ελεύθερη, ενώ κατά την επιστροφή των κατοίκων που έχουν αναχωρήσει εξασφαλίζονται θέσεις στάθμευσης για αυτούς, στις οδούς με αποκλειστική στάθμευση κατοίκων.

Με τα παραπάνω δεν διαφοροποιείται ο αριθμός και η διάταξη των νόμιμων θέσεων στάθμευσης, αλλά μόνο η διαχείριση των υπαρχουσών θέσεων.

Με την εφαρμογή της ρύθμισης, το μέρος της στάθμευσης στις τοπικές οδούς που αντιστοιχεί σε μετεπιβιβαζόμενους, απασχολούμενους και επισκέπτες θα μεταφερθεί στις συλλεκτήριες, και σε μεγάλο βαθμό, λόγω του περιορισμένου αριθμού των θέσεων θα αποτραπεί. Αυτό συνάδει με το σκοπό της ρύθμισης, καθώς είναι επιθυμητή τόσο η αποτροπή της στάθμευσης των μετεπιβιβαζομένων, όσο και η αποτροπή κατάληψης θέσεων από τους απασχολούμενους, οι οποίοι είναι επιθυμητό να εξωθηθούν στη χρήση άλλων μέσων.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται ταυτόχρονα με τις ρυθμίσεις στάθμευσης που περιγράφηκαν, είναι οι ακόλουθες:

Στο ανατολικό τμήμα, παραχωρείται προτεραιότητα από τους κινούμενους στην Ομήρου προς τους κινούμενους στις Φίλωνος, Υψηλάντου και Κύπρου, ώστε να διεξάγεται ασφαλέστερα η κυκλοφορία στις διασταυρώσεις των παραπάνω οδών.

Στο δυτικό τμήμα, μονοδρομείται η οδός Αϊδινίου από Αμαλίας προς και μέχρι Μεταξά, ώστε να είναι δυνατή η κυκλοφορία στο περιορισμένο οδόστρωμα μετά από την ανάπλαση. Η φορά επιλέγεται ώστε να γίνεται ευχερώς η είσοδος από την Αμαλίας και να δίνεται διέξοδος προς τη λ. Βουλιαγμένης στους κινούμενους τοπικά για εξυπηρέτηση των παρόδιων, εφ' όσον η οδός δεν εξυπηρετεί άλλο σκοπό μετακίνησης πέραν της πρόσβασης.

Δίνεται προτεραιότητα στην Ελ. Βενιζέλου στις προσβάσεις των Λεκανίδη και Καφαντάρη.

Απαγορεύεται η στάση και στάθμευση εκατέρωθεν στην Ελ. Βενιζέλου από Λεκανίδη μέχρι Ναυαρίνου και η στάθμευση στη Μετσόβου από Λαγκαδίων μέχρι Πριάμου.

Καταργούνται περιττές πινακίδες απαγορεύσεων στάσης ή/και στάθμευσης στις οδούς Πριάμου, Αμαλίας, Αϊδινίου, Μεγαλοπόλεως και Λαμπράκη, όπου οι θέσεις στάθμευσης οριοθετούνται σε εσοχές, στις Κύπρου, Υψηλάντου, Ελ. Βενιζέλου και Λεκανίδη, όπου αντικαθίστανται ή μεταφέρονται, και στην Κύπρου αριστερά όπου καταργείται η απαγόρευση.

Ορίζεται μία θέση στάθμευσης για την αφετηρία της Δημοτικής Συγκοινωνίας, στην εσοχή της οδού Αμαλίας πριν από τη λ. Βουλιαγμένης δεξιά.

Μεταφέρονται οι θέσεις ΑμΕΑ από την οδό Μεταξά δεξιά πριν από τη λ. Βουλιαγμένης σε νέα θέση αριστερά και από την οδό Λαμπράκη πριν από τη Λεκανίδη αριστερά σε νέα θέση στη Λεκανίδη πριν από τη Λαμπράκη αριστερά.

Επισημαίνονται νέες διαβάσεις πεζών σε δύο θέσεις στην οδό Πριάμου, στην είσοδο της Αμαλίας από Πριάμου και στην έξοδο της Μεταξά προς λ. Βουλιαγμένης.

Συμπληρώνονται πινακίδες σχετικές με ισχύουσες ρυθμίσεις μονοδρόμησης σε όσες διασταυρώσεις υπάρχουν ελλείψεις.

Η περιοχή μελέτης θα αστυνομεύεται συστηματικά απο τη Δημοτική Αστυνομία, με κάλυψη του συνόλου της περιοχής μελέτης ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε η ρύθμιση να μην καταστρατηγείται.

Στα σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα περιγραφή αποτυπώνεται τόσο η υφιστάμενη κατάσταση όσο και η προτεινόμενη κατάσταση.

Η υλοποίηση της ρύθμισης θα γίνει σε δύο φάσεις. Σε πρώτη φάση θα εφαρμοστεί στο ανατολικό τμήμα, στο οποίο δεν θα πραγματοποιηθούν έργα ανάπλασης. Σε δεύτερη φάση στο δυτικό τμήμα, μετά απο την ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης.

Η ρύθμιση θα υλοποιηθεί με εγκατάσταση σήμανσης σύμφωνα με την περιγραφή και τα σχέδια.

Η απαιτούμενη δαπάνη είναι:

Ανατολικό τμήμα: 1.220,00 €, πλέον ΦΠΑ 24% = 1.512,80 €

Δυτικό τμήμα: 1.541,40 €, πλέον ΦΠΑ 24% = 1.911,34 €

Συνολική δαπάνη: 2.761,40 €, πλέον ΦΠΑ 24% = **3.424,14 €**

Ολες οι οδοί που επηρεάζονται απο τη ρύθμιση είναι τοπικές, αρμοδιότητας ΟΤΑ.

Απο ορισμένες οδούς της περιοχής μελέτης διέρχεται λεωφορειακή γραμμή της δημοτικής συγκοινωνίας. Η ρύθμιση της στάθμευσης δεν αλλάζει το καθεστώς των νόμιμων θέσεων σε ότι αφορά τη διάταξή τους, οπότε δεν επηρεάζει τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, συνεπώς δεν απαιτείται σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις γίνονται σε δρόμους από τους οποίους δεν διέρχονται γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας, συνεπώς δεν επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς και για το λόγο αυτό δεν απαιτείται σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ.

Αγ. Δημήτριος, / /2020

Ο Συντάξας

Αγ. Δημήτριος, / /2020

Για την Τ.Υ.

Αγ. Δημήτριος, / /2020

Ο Διευθυντής Τ.Υ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ**  
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧ. -  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ  
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ