



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΔΟΜΟΣΤΑΤΙΚΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ι. ΤΖΟΥΒΑΔΑΚΗΣ, ΑΝ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

ΣΥΝΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Α. ΣΤΑΜΟΣ, ΜΕΛΟΣ ΕΕΔΙΠ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΓΛΥΦΑΔΑΣ



Δακωρώνια- Μαρίνα Μαρία Ελένη

Δεντάκη Κωνσταντίνα

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΙΟΣ 2014

Αφιερωμένο στους αγαπημένους μας γονείς και στα αδέρφια μας...

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας κύριο Ιωάννη Τζουβαδάκη για την κατεύθυνση και βοήθεια που προσέφερε για την πραγματοποίηση αυτής της εργασίας. Ακόμη, ένα μεγάλο ευχαριστώ και στον κύριο Αθανάσιο Στάμο, που χωρίς τις πολύτιμες οδηγίες του, η διπλωματική αυτή εργασία, δεν θα είχε ολοκληρωθεί.

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε επίσης, ολόψυχα τις οικογένειές μας που μας στήριξαν καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μας και που έδειξαν ιδιαίτερη υπομονή σε αυτό το δύσκολο τέλος. Χωρίς εκείνους και την αγάπη τους, δεν θα καταφέραμε τίποτα.

Θέλουμε, τέλος, να ευχαριστήσουμε και όλους μας τους φίλους που μας συμπαράστηκαν και μας ανέχθηκαν στη συγκεκριμένη περίοδο. Συγκεκριμένα, ευχαριστούμε και τον Ιωσήφ που μας φώτισε με τις γνώσεις του σε όλες τις δύσκολες στιγμές που βρεθήκαμε σε αδιέξοδο.

ΜΙΚΡΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο Δήμος Γλυφάδας με τη μακραίωνη ιστορία του, αποτελεί σήμερα έναν από τους σημαντικότερους, οικονομικά και κοινωνικά, Δήμους της Αττικής. Επιλέχθηκε ως αντικείμενο μελέτης της εργασίας αυτής, το πολεοδομικό του κέντρο, που συγκεντρώνει τις περισσότερες εμπορικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Σε πρώτο στάδιο, καταγράφηκαν οι χρήσεις γης καθώς και τα χαρακτηριστικά όλων των κτιρίων, τα οποία αποτυπώθηκαν σε αντίστοιχους χάρτες και αναλύθηκαν. Στη συνέχεια, μετά από έρευνα στους αρμόδιους φορείς, εντοπίστηκαν και μελετήθηκαν τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το πολεοδομικό κέντρο. Εκτιμήθηκε, ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι το σημαντικότερο. Για το σκοπό αυτό, εκπονήθηκε μελέτη για την επίλυσή του προβλήματος, προτείνοντας κάποιες πολεοδομικές παρεμβάσεις, που ουσιαστικά θα αποφορτίσουν το κέντρο από τη χρήση του Ι.Χ.. Αυτές οι παρεμβάσεις έγιναν με βάση το πρότυπο της βιώσιμης κινητικότητας και ανάπτυξης, που θέλει πόλεις που εξυπηρετούν καλά τις ανάγκες των πολιτών αλλά που είναι και ταυτόχρονα 'πράσινες', φιλικές δηλαδή προς το περιβάλλον. Τέλος, προτάθηκαν και κάποιες μικρότερες παρεμβάσεις, οι οποίες θα βοηθήσουν τόσο στην ομαλότερη κίνηση των οχημάτων στο κέντρο, όσο και στη βελτίωση και αναβάθμιση της εικόνας του Δήμου της Γλυφάδας.

ABSTRACT

The Municipality of Glyfada, with its ample history, is now one of the most important economic and social boroughs of Attica. Its urban hub was selected as the key area of research for this project, because it covers the majority of commercial and social activities. To begin with, the use of the town's land as well as the characteristics of the buildings were documented, with the later depicted, into corresponding maps and analyzed. Moreover, after researching the relevant institutions, the most prominent problems faced by the urban centre, were identified and studied. Once it was recognized that the main problem lied with congestion, a study was carried out in order to find a solution, by proposing planning interventions which would in turn decongest the town centre from the continuous use of cars. These were made on the basis of the model for sustainable mobility and development; which demonstrates that towns should serve the needs of their citizens, whilst in turn also being 'green' i.e environmentally friendly. Finally some minor interventions were also proposed, which would facilitate the smooth circulation of vehicles in the centre, as well as improve and upgrade Glyfadas' image.

ΜΕΓΑΛΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή αναλύει τις χρήσεις γης του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου Γλυφάδας και εντοπίζει τα κυριότερα προβλήματά του. Στόχο έχει την εύρεση και πρόταση λύσεων, με σκοπό τη βελτίωση της εικόνας και της ποιότητας ζωής της πόλης.

Η μελέτη της εργασίας ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 2013 και διήρκησε 7 μήνες. Αρχικά, έγινε μία γενική έρευνα για την τοποθεσία, την ιστορία, τον πληθυσμό και τα πλεονεκτήματα του Δήμου, από τα οποία τα σημαντικότερα καταγράφηκαν στο κεφάλαιο 1. Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας την εικόνα του χάρτη της Γλυφάδας (από το μάθημα της Πολεοδομίας), δημιουργήθηκε στο Autocad ένας χάρτης, ο οποίος απεικονίζει ψηφιακά τα οικοδομικά τετράγωνα, τους δρόμους, τους κόμβους και τις ισουΰψεις ολόκληρου του Δήμου της Γλυφάδας.

Ως περιοχή μελέτης επιλέχθηκε το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, το οποίο εμφανίζει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, αφού εκεί συγκεντρώνονται οι περισσότερες εμπορικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Έπειτα, έγινε σε όλη την επιλεγμένη περιοχή, επιτόπια καταγραφή σε ειδικά διαμορφωμένα χαρτιά, του αριθμού των κτιρίων σε κάθε οδό, του πλάτους των πεζοδρομίων, καθώς και της χρονολογίας στην οποία χτίστηκαν και της υφιστάμενης κατάστασής τους. Όλα τα στοιχεία αυτά, βρίσκονται στο κεφάλαιο 2. Επίσης καταγράφηκε ο αριθμός των ορόφων σε όλα τα κτίρια, ο αριθμός των κουδουνιών στην είσοδο τους και τέλος οι χρήσεις γης για κάθε όροφο. Στο τέλος της καταγραφής, όλα τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν σε ένα αρχείο excel. Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας αεροφωτογραφίες του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας, έγινε απεικόνιση στο χάρτη στο Autocad, της μορφολογίας των κτιρίων και των οικοπέδων τους. Έτσι, έχοντας ως βάση αυτόν τον χάρτη, δημιουργήθηκαν καινούργιοι, στους οποίους περιέχονται τα στοιχεία της καταγραφής. Οι χάρτες αυτοί δείχνουν: τους ορόφους των κτιρίων, την κατάστασή τους, την περίοδο κατασκευής τους, τα κτίρια που διαθέτουν υπόγειο και τέλος, τις χρήσεις γης των ισογείων και του 1^{ου} ορόφου για όλα τα κτίρια.

Έπειτα, με ανάγνωση των τοπικών εφημερίδων της Γλυφάδας, από έρευνα σε διαδικτυακές ιστοσελίδες για θέματα που απασχολούν τόσο τους πολίτες όσο και τους διάφορους δημόσιους φορείς και την αντιπολίτευση και ύστερα από επικοινωνία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και το δημαρχείο, εντοπίστηκαν τα κυριότερα προβλήματα. Τα προβλήματα παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3 και είναι προβλήματα που αντιμετωπίζουν κυρίως οι κάτοικοι, οι καταστηματάρχες καθώς και γενικά οι άνθρωποι που κινούνται στο κέντρο της Γλυφάδας. Έντονη δυσαρέσκεια προκαλεί η συνεχής αναζήτηση για στάθμευση καθώς και το μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιουργείται στο κέντρο της Γλυφάδας, κυρίως τις ώρες αιχμής. Δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί να διπλοπαρκάρουν ή να σταθμεύουν σε μη κατάλληλες θέσεις, δημιουργώντας έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα και καθυστερήσεις. Ακόμα, ένα θέμα που προβληματίζει αρκετά είναι αυτό του τραμ. Το τραμ που κατασκευάστηκε το 2004, περνά μέσα από το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας και δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα αν αυτό έχει θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στην αγορά της, καθώς είναι ένα ζήτημα αμφιλεγόμενο. Πρόβλημα πολλές φορές δημιουργεί και η βροχόπτωση, καθώς σε περιπτώσεις μεγάλης έντασης και διάρκειας βροχής, σημειώνονται επεισόδια πλημμύρας και προβλήματα στις αποχετεύσεις των όμβριων υδάτων. Επίσης, ένα θέμα που προκύπτει είναι αυτό των απορριμμάτων και της καθαριότητας. Αρκετά παράπονα έγιναν για την έλλειψη καθαριότητας των δρόμων, των πεζοδρομίων και των παιδικών χαρών. Η κακή

κατάσταση και η έλλειψη συντήρησης των πεζοδρομίων, καθιστά δύσκολη και πολλές φορές επικίνδυνη την κίνηση των πεζών. Ακόμα, η απουσία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατόδρομου στο κέντρο του Δήμου, δυσκολεύει και αποτρέπει τη χρήση των ποδηλάτων, ως εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης. Τέλος, δυσσαρέσκεια υπάρχει για την έλλειψη δημοτικής συγκοινωνίας, καθώς οι τοπικές αστικές γραμμές, σύμφωνα με τα έντυπα, δεν επαρκούν για τη μεταφορά των κατοίκων, οι οποίοι αναζητούν την βελτίωση και την ένταξη περισσότερων και συχνότερων δρομολογίων.

Διαπιστώθηκε ότι οι περισσότερες από τις ελλείψεις που καταγράφηκαν, συμβάλλουν με τον τρόπο τους στο κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, το οποίο είναι το κυκλοφοριακό. Έτσι, έγινε λεπτομερέστερη μελέτη, που εμφανίζεται στο κεφάλαιο 4, αναλύοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την έλλειψη χώρων στάθμευσης του κέντρου.

Για την επίλυση του προβλήματος αυτού, επιλέχθηκε η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης με στόχο την απομάκρυνση του Ι.Χ. από το κέντρο και κατά συνέπεια την αποσυμφόρησή του. Έτσι, προτείνεται στο κεφάλαιο 5, η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατόδρομου, που θα διαπερνά όλο σχεδόν το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας και θα το συνδέει με το παράκτιο μέτωπο. Με αυτόν τον τρόπο, προωθείται η χρήση ποδηλάτου, τόσο για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών των πολιτών, όσο και για την αναψυχή και ευεξία τους. Προτείνεται, ακόμη, ένα δωρεάν δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας δύο γραμμών, το οποίο θα διευκολύνει τη μετάβαση των κατοίκων του Δήμου προς το κέντρο και μέσα σε αυτό. Οι δύο προτάσεις ακολουθούν τις αρχές του προτύπου της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, με στόχο τη δημιουργία μιας πόλης φιλικότερης προς το περιβάλλον, που ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες των κατοίκων της. Στα πλαίσια αυτού του σχεδιασμού, γίνεται πρόταση για βελτίωση της διαχείρισης των απορριμμάτων, με σκοπό τη βελτίωση της εικόνας της περιοχής, καθώς και την προστασία της υγείας των πολιτών. Τέλος, προτείνονται και κάποιες μικρότερες παρεμβάσεις, που θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση του Δήμου και θα αποσυμφορήσουν το πολεοδομικό της κέντρο. Η κατάργηση του κόμβου των οδών Λαμπράκη – Μεταξά και οι μονοδρομήσεις των οδικών τμημάτων Λαζαράκη και Φιλικής Εταιρείας, θα συντελέσουν στην ομαλότερη κυκλοφορία των οχημάτων. Η αποκατάσταση και συντήρηση των πεζοδρομίων, καθώς και η σύνδεση του πολεοδομικού κέντρου με το παράκτιο μέτωπο, θα καλυτερεύσουν την ποιότητα ζωής στην πόλη.

Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	10
1.1 Γενικά στοιχεία.....	10
1.2 Ιστορικό Περιβάλλον	12
1.2.1 Η προϊστορική εποχή ως την Τουρκοκρατία	12
1.2.2 Νεώτερα Χρόνια.....	13
1.3 Η Γλυφάδα σήμερα	15
1.3.1 Πληθυσμός	17
1.4 Πλεονεκτήματα Δήμου Γλυφάδας.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	20
2.1 Πολεοδομικές Ενότητες	20
2.2 Πεδίο Μελέτης	20
2.3 Χρήσεις Γης	23
2.4 Χαρακτηριστικά κτιρίων	30
2.4.1 Περίοδος κατασκευής.....	30
2.4.2 Κατάσταση Κτιρίου.....	30
2.4.3 Αριθμός ορόφων.....	31
2.4.4 Αριθμός διαμερισμάτων	31
2.4.5 Υπόγεια	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	41
3.1 Κυκλοφοριακά Προβλήματα	41
3.2 Τραμ.....	42
3.3 Απορρίμματα	42
3.4 Δημοτική Συγκοινωνία	43
3.5 Δίκτυα πεζών-ποδηλάτων.....	43
3.6 Αποχέτευση ομβρίων υδάτων.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	45
4.1 Κυκλοφοριακή Συμφόρηση.....	45
4.2 Χώροι Στάθμευσης.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	50
5.1 Ποδηλατόδρομος.....	52
5.2 Δημοτική Συγκοινωνία	58
5.3 Βιώσιμη Κινητικότητα	62

5.4 Διαχείριση απορριμμάτων	63
5.5 Λοιπές Παρεμβάσεις	65
5.5.1 Κόμβος οδών Μεταξά – Λαμπράκη	65
5.5.2 Μονοδρομήσεις οδών	66
5.5.3 Πεζοδρόμια.....	68
5.5.4 Βελτίωση των προσβάσεων στο παραλιακό μέτωπο	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	71
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

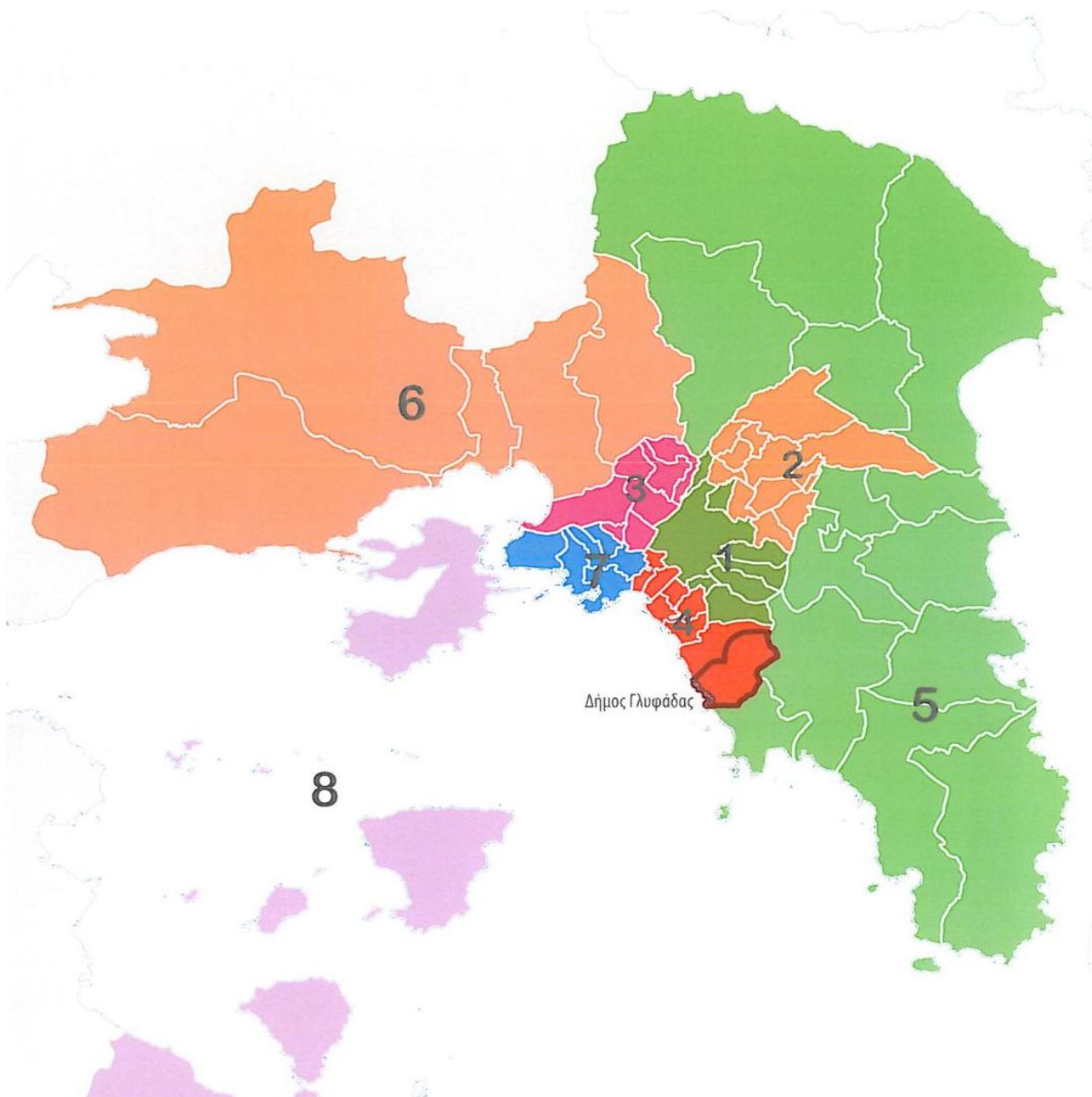
1.1 Γενικά στοιχεία

Η Γλυφάδα, έδρα του ομώνυμου δήμου, είναι παραλιακό προάστιο στα νότια του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Έχει έκταση 25.366 στρέμματα με μέσο σταθμικό υψόμετρο 5 μέτρα, που την κατατάσσει στην κατηγορία των πεδινών και παραθαλάσσιων οικισμών. Διοικητικά ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής και στην Περιφερειακή ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών που περιλαμβάνει τους δήμους Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Αλίμου, Νέας Σμύρνης, Μοσχάτου-Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου και Αγίου Δημητρίου (Εικόνα 1.2).

Ο δήμος της Γλυφάδας κατά την αρχαιότητα ονομαζόταν δήμος της Αιξωνής και ήταν γνωστός για την Αιξωνική Τρίγλη (είδος ιχθύος – το μπαρμπούνι). Η ονομασία "Γλυφάδα" είναι πρόσφατη και προέρχεται από τα πηγάδια της περιοχής που το νερό τους είναι υφάλμυρο, κοινώς γλυφό.



Εικόνα 1.1: Δήμος Γλυφάδας, www.glyfada.gr



- Περιφερειακές Ενότητες
- 1. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
 - 2. Βορείου Τομέα Αθηνών
 - 3. Δυτικού Τομέα Αθηνών
 - 4. Νοτίου Τομέα Αθηνών
 - 5. Ανατολικής Αττικής
 - 6. Δυτικής Αττικής
 - 7. Πειραιώς
 - 8. Νήσων

Εικόνα 2.2: Θέση Δήμου Γλυφάδας στην περιφέρεια Αττικής, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου

1.2 Ιστορικό Περιβάλλον

Η περιοχή της Γλυφάδας έχει μακρά ιστορία. Στην περιοχή που σήμερα απλώνεται ο Δήμος της Γλυφάδας στην αρχαιότητα υπήρχε ο δήμος της Αιξωνής, ο οποίος ήταν γνωστός για τη νοστιμιά της Αιξωνικής Τρίγλης (τρίγλη = το μπαρμπούνη), που αλιευόταν στη θάλασσά της. Ήταν γνωστός επίσης και για τις γεωργικές καλλιέργειες, που αποτέλεσαν βάση της οικονομικής άνθησης της περιοχής, η οποία θεωρείτο μια από τις πλουσιότερες στην Αθήνα.

1.2.1 Η προϊστορική εποχή ως την Τουρκοκρατία

Η περιοχή της Αιξωνής κατοικήθηκε, σύμφωνα με τις ενδείξεις, σε όλες τις περιόδους της αρχαιότητας, ξεκινώντας από την προϊστορική εποχή. Αναπτύχθηκε επάνω στη χερσόνησο της Πούντας, η οποία κατοικήθηκε στα νεολιθικά χρόνια (6000 - 2800 π.Χ.) ενώ υπάρχουν και ευρήματα από την πρωτοελλαδική εποχή (2800 - 2000 π.Χ.). Βέβαιη θεωρείται και η ύπαρξη μυκηναϊκού οικισμού. Η Αιξωνή θεωρείται ότι αποτελούσε τη δωδέκατη πόλη του Θησέα, ενώ αγγεία της γεωμετρικής περιόδου (9ος - 8ος αι. π.Χ.), που βρέθηκαν δείχνουν ότι η κατοίκηση συνεχίστηκε χωρίς διακοπή και μετά το τέλος της Εποχής του Χαλκού. Κατά τους αρχαϊκούς (7ος-6ος αι. π.Χ.) η Αιξωνή φαίνεται ότι παρουσίαζε τη μορφή αγροτικής κοινότητας. Προς το τέλος του 6ου αι. π.Χ. οι Αιξωνείς, ξεχέρσωσαν και καλλιέργησαν εντατικά τα κτήματά τους. Στους κλασικούς χρόνους, κέντρο του οικισμού γίνεται η περιοχή Πυρνάρι. Από εκεί, περνούσε η αρχαία οδός προς το Σούνιο, διασχίζοντας το κέντρο του αρχαίου Δήμου. Ο πληθυσμός, λοιπόν, είχε συγκεντρωθεί στο εσωτερικό, ενώ στην παραλία βρισκόταν το λιμάνι των Αιξωνέων.

Ο μεγάλος αττικός Δήμος της Αιξωνής ανήκε, σύμφωνα με τη διαίρεση του Κλεισθένη, στην παραλιακή «τριτύ» (1/3 μιας φυλής) της Κεκροπίδος φυλής. Σύμφωνα με αρχαίες μαρτυρίες, η Αιξωνή διέθετε θέατρο, ναούς της Ήβης, της Αλκμήνης και των Ηρακλειδών. Ο αρχαίος γεωγράφος Στράβων (67 π.Χ. - 23 μ.Χ.), περιγράφοντας τους δήμους της Αττικής με τη σειρά από το Φάληρο ως το Σούνιο, αναφέρει την Αιξωνή μεταξύ του Αλιμούντος και των Αλών Αιξωνίδων. Με βάση αυτά τα στοιχεία είναι δυνατό να υπολογιστεί περίπου η έκταση του δήμου της Αιξωνής, αν και τα όριά του δεν έχουν προσδιοριστεί με ακρίβεια. Ο Ύμηττός και η θάλασσα αποτελούσαν οπωσδήποτε τα φυσικά όρια του δήμου, προς τα ανατολικά και τα δυτικά αντίστοιχα. Το βόρειο όριο ακολουθούσε μάλλον κάποιο από τα μεγάλα ρέματα του Ύμηττού, που αρχίζουν από τη θέση "Γυρισμός" και καταλήγουν στη θάλασσα κοντά στο Ελληνικό. Το νότιο όριο πρέπει, εφόσον κατά τον Στράβωνα η Αιξωνή έφτανε απέναντι από την Υδρούσσα, να περιλάμβανε και τμήμα της σημερινής Βούλας. Εδώ, πάλι κάποιο φυσικό όριο, όπως η κοίτη ενός από τα ρέματα του Ύμηττού κάπου μεταξύ Βούλας και Άνω Βούλας, θα αποτελούσε το σύνορο με το γειτονικό Δήμο των Αλών Αιξωνίδων.

Κατά τη ρωμαϊκή και βυζαντινή περίοδο ο οικισμός απλώθηκε ή μετακινήθηκε προς την περιοχή της Πούντας, όπως δείχνουν σημαντικά οικοδομικά λείψανα των μεταχριστιανικών χρόνων. Στην περίοδο της Τουρκοκρατίας, ως το 1830 την έκταση της σημερινής Γλυφάδας κάλυπταν δύο συνεχόμενα τούρκικα τσιφλίκια, περιλαμβάνοντας την περιοχή από το Χασάνι ως τη Βούλα και από το δρόμο Αθηνών – Βάρης (στους πρόποδες του Ύμηττού) ως τη θάλασσα.

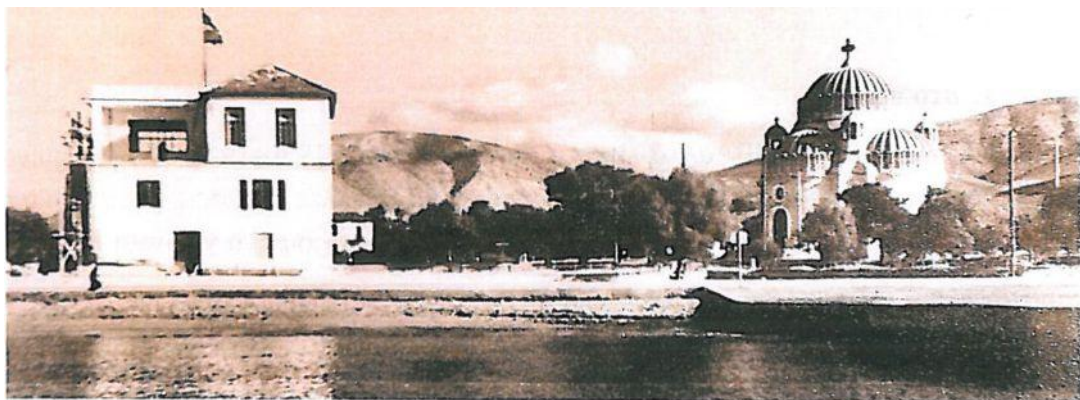
1.2.2 Νεώτερα Χρόνια

Ως οικισμός ή ως πόλη η αρχή της Γλυφάδας πρέπει να τοποθετείται γύρω στο 1920. Στις αρχές του 20ου αιώνα εμφανίζονται στην περιοχή τα πρώτα πρόχειρα ξύλινα εξοχικά κέντρα. Αμέσως μετά αναφέρονται και οι πρώτες προσωρινές εγκαταστάσεις για παραθερισμό των Αθηναίων. Τότε ανοίγονται τα πρώτα πηγάδια προς αναζήτηση πόσιμου νερού. Λέγεται ότι το πρώτο που ανοίχτηκε είχε υφάλμυρο (γλυφό) νερό και έτσι δόθηκε στην περιοχή η ονομασία Γλυφάδα. Οι πρώτοι μόνιμοι κάτοικοι το 1920 δεν ξεπερνούσαν τους 170, ενώ 8 χρόνια αργότερα άγγιζαν τους 1.700. Η Γλυφάδα αναπτύσσεται σε σύγχρονη λουτρόπολη.



Εικόνα 1.3: Γενική άποψη των λουτρών, www.glyfada.gr

Στην ακτογραμμή, ήδη από το 1925 κτίσθηκε το περίφημο κοσμικό κέντρο «Τρουβίλ», το καύχημα της ακτής της Γλυφάδας το οποίο τριάντα χρόνια μετά, το 1955, φιλοξένησε το Δημαρχείο της Γλυφάδας. Σημαντικό ιστορικό μνημείο και σημείο αναφοράς της πόλης αποτελεί επίσης ο Ιερός καθεδρικός Ναός Αγίων Κωνσταντίνου και Ελένης που βρίσκεται στην πλατεία του παλιού Δημαρχείου. Η κατασκευή του Ναού άρχισε το 1938 και τελείωσε το 1940, λίγο πριν ξεσπάσει ο πόλεμος.



Εικόνα 1.4: Το κτίριο Τρουβίλ και ο Ιερός Ναός Κωνσταντίνου και Ελένης, www.glyfada.gr

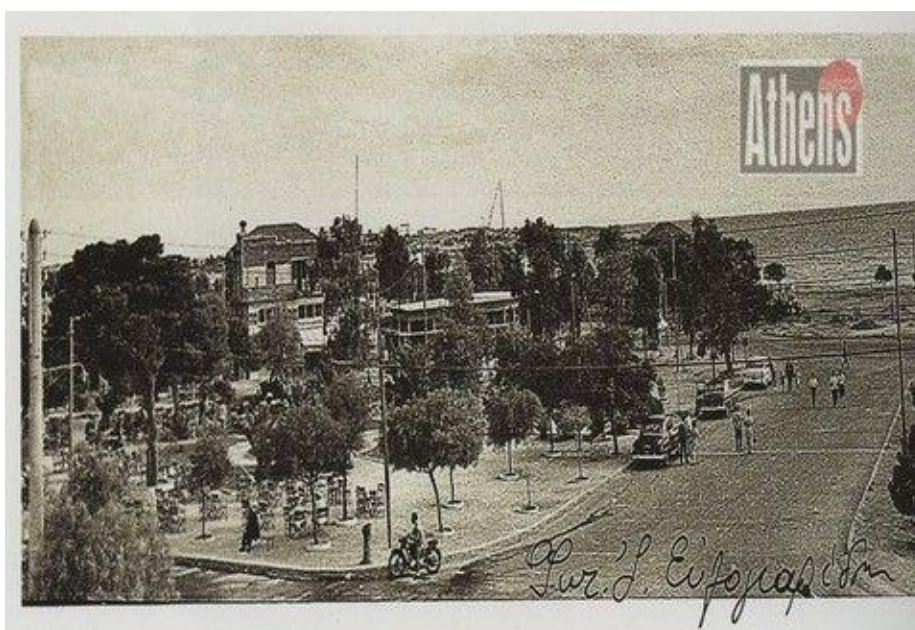
Το 1926, η Γλυφάδα αποσπάται από την κοινότητα Μπραχαμίου στην οποία άνηκε ως τότε, και αποτελεί ανεξάρτητη κοινότητα. Το 1943 επέρχεται διοικητική μεταβολή με το Νόμο 239/1943 και οι κοινότητες Γλυφάδας και Ελληνικού καταργούνται. Στη θέση τους

δημιουργείται ο Δήμος Ευρυάλης με έδρα το συνοικισμό Γλυφάδας. Δύο χρόνια αργότερα, με αναγκαστικό νόμο, ο Δήμος Ευρυάλης μετονομάζεται σε Δήμο Γλυφάδας.

Ο Δήμος Γλυφάδας, με επικεφαλής τον Άγγελο Μεταξά, πρόσωπο που κυριάρχησε στα κοινά της Γλυφάδας για μια εικοσαετία συνεχώς, προσπάθησε να συστηματοποιήσει την εκμετάλλευση των λουτρών. Ο πληθυσμός της μεγάλωσε πολύ σε αυτά τα χρόνια, αλλά μεγάλη αύξηση παρατηρήθηκε μετά την δημιουργία των νέων εγκαταστάσεων των λουτρών Γλυφάδας, τα περίφημα «Αστέρια», το 1955. Ο πληθυσμός της πόλης στη δεκαετία 50 έως 60 αυξήθηκε κατά 50% και στην επόμενη κατά 90%.

Η Γλυφάδα υπέστη πολλές απώλειες από τον πόλεμο και την κατοχή: πολλά σπίτια καταστράφηκαν, όπως και τα περίφημα λουτρά της, ο Υμηττός αποψιλώθηκε, ενώ βομβαρδίστηκε πολλές φορές, όντας κοντά στο μικρό αεροδρόμιο, στην περιοχή του Χασανίου (Ελληνικού), που τότε λειτουργούσε από τους Γερμανούς ως στρατιωτικό. Την εποχή εκείνη, οι κάτοικοι της Γλυφάδας δούλευαν ως μικροεπαγγελματίες, έμποροι, εργάτες και κτηνοτρόφοι. Ενώ παλιότερα οι περισσότεροι κάτοικοι βρίσκονταν σε διαμάχες με τους κτηνοτρόφους, που υποβάθμιζαν την περιοχή, με την αρχή του πολέμου του 1940, άλλαξαν στάση και τους έδωσαν άδεια να βόσκουν εντός σχεδίου πόλεως, ακόμη και στους κήπους τους. Η Γλυφάδα είχε πολλούς κήπους και για αυτό οι κάτοικοί της πέρασαν την κατοχή χωρίς πείνα.

Όταν μιλάμε για Γλυφάδα, μιλάμε συνήθως για την Κάτω Γλυφάδα, μια που η Άνω Γλυφάδα, η περιοχή δηλαδή της Τερψιθέας, άρχισε να αναπτύσσεται πολύ αργότερα από το 1960. Οι πρώτοι αγοραστές γης εγκαταστάθηκαν στην Τερψιθέα το 1933, η οποία εντάχθηκε στο σχέδιο το 1934, κλείνοντας ουσιαστικά το ζήτημα των εντάξεων εκτάσεων γης στο σχέδιο στη Γλυφάδα.



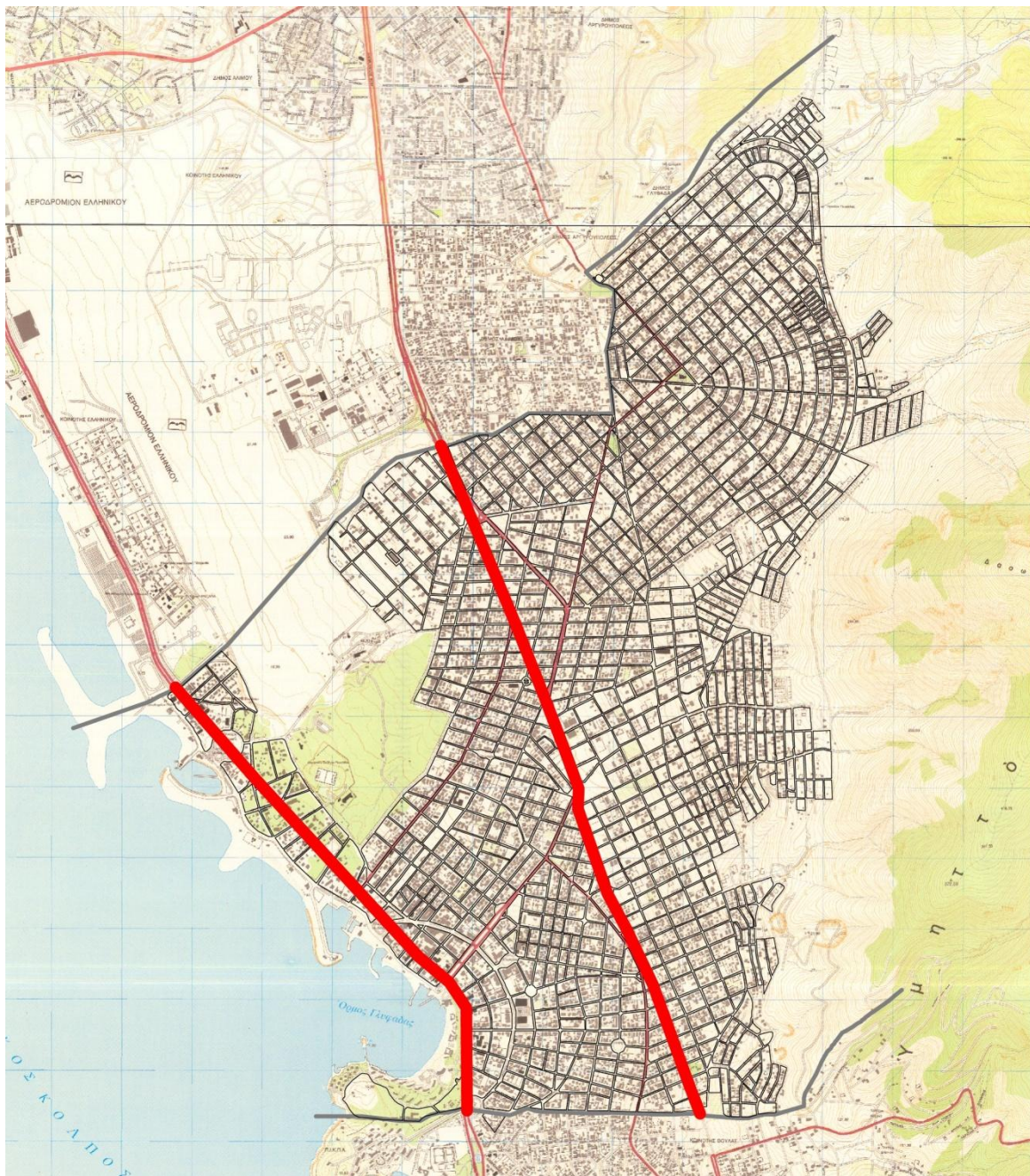
Εικόνα 1.5: Η όψη της πλατείας το 1950, Athens Voice

1.3 Η Γλυφάδα σήμερα

Σήμερα, η Γλυφάδα είναι ο μεγαλύτερος Δήμος της Νοτιανατολικής Αττικής και συνορεύει βόρεια με τους Δήμους Ελληνικού και Αργυρούπολης και νότια με το Δήμο Βούλας, ενώ αναπτύσσεται ανάμεσα στον Υμηττό και την παραλία του Σαρωνικού. Γεωγραφικά χωρίζεται σε επτά περιοχές: την Άνω Γλυφάδα, την Τερψιθέα, την Ευρυάλη, τα Αστυνομικά, την Αιξωνή, τους Καφεπώλες και την “Κάτω Γλυφάδα” (κέντρο).

Είναι ένας από τους πλουσιότερους οικονομικά δήμους της Αττικής με πολλές δημόσιες διοικητικές υπηρεσίες. Η Κάτω Γλυφάδα έχει δημόσιες υπηρεσίες, εμπορικά κέντρα, χώρους διασκέδασης και αναψυχής. Διαθέτει τέσσερις μαρίνες και γήπεδα αθλητικών εγκαταστάσεων. Η Άνω Γλυφάδα έχει γειτονιές και είναι λιγότερο πυκνοκατοικημένη ενώ τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται έντονη εμπορική δραστηριότητα. Χαρακτηριστικά σημεία της πόλης είναι το Γλυπτό Θέατρο «Αιξωνή», το Γήπεδο Γκολφ «Κωνσταντίνος Καραμανλής» και η Μαρίνα Γλυφάδας.

Τη Γλυφάδα διασχίζουν κατά μήκος 2 σημαντικές οδικές αρτηρίες, η παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος που τη συνδέει με τα παράκτια κέντρα της ευρύτερης περιοχής (Ελληνικό, Παλαιό Φάληρο, Μοσχάτο, Πειραιά προς βορρά και Βούλα προς νότο) και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης που τη συνδέει με την Αθήνα και τη χωρίζει σε Άνω και Κάτω Γλυφάδα (Εικόνα 1.6). Η Κάτω Γλυφάδα χαρακτηρίζεται από το υπερτοπικής εμβέλειας εμπορικό κέντρο καθώς και σημαντικές δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού, ενώ η Άνω Γλυφάδα είναι επί το πλείστον περιοχή κατοικίας με ήσυχες γειτονιές και τοπικά κέντρα. Η θέση του Δήμου Γλυφάδας ως προς τις γειτονικές περιοχές προς το νότο (Βούλα, Βουλιαγμένη, Βάρκιζα) είναι προνομακή γιατί, έχοντας τη μικρότερη σχετικά απόσταση από το κέντρο της Αθήνας, μπορεί και διαθέτει τα ίδια περίπου προσόντα με αυτές (υψηλής στάθμης κατοικία, άμεση προσπέλαση στην παραλία) αλλά υπερέχει ως προς αυτές (μεγάλο υπερτοπικό κέντρο που τις εξυπηρετεί). Η Γλυφάδα απέχει 15 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας, 26,4 χλμ. από το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών ΕΛ. Βενιζέλου, 18 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά και 7,5 χλμ. από το Φάληρο.

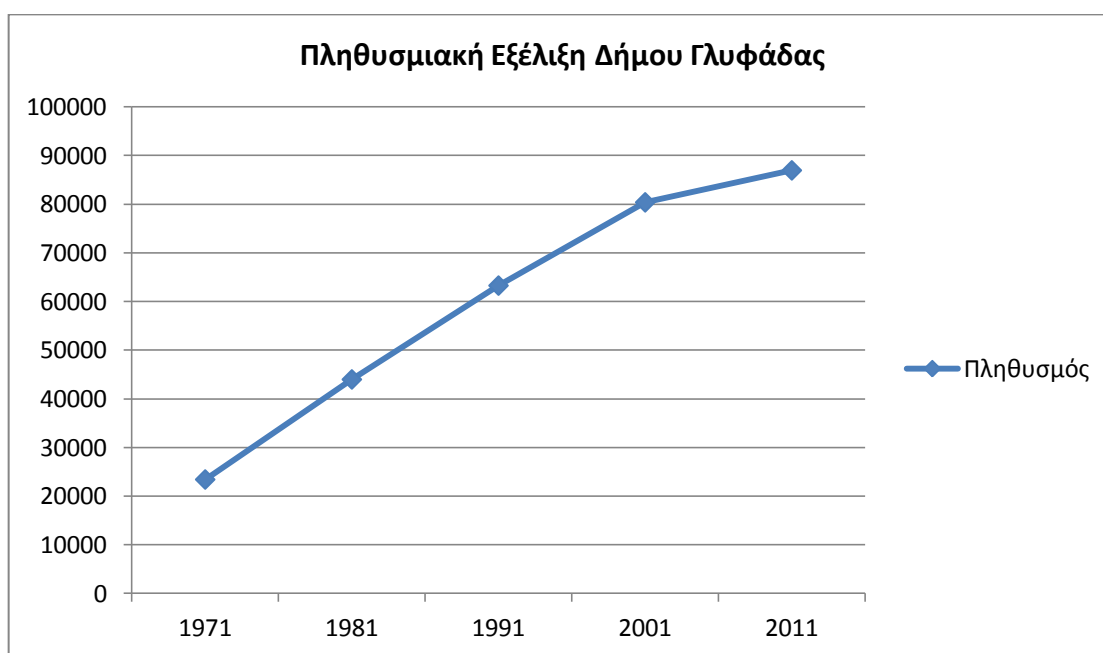


Εικόνα 1.6: Βασικοί οδικόί άξονες

1.3.1 Πληθυσμός

Ο Δήμος Γλυφάδας έχει μόνιμο πληθυσμό 86.980 κατοίκους κατά την ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011) και πυκνότητα 3.429 κατ/τ.χλμ, το οποίο αντιστοιχεί στο 16,52% του πληθυσμού της Π.Ε Νοτίου τομέα Αθηνών.

Μεταξύ 1971 και 2001 ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Γλυφάδας παρουσιάζει πολύ μεγάλη αύξηση (242,9 %) από 23.449 κατοίκους το 1971 σε 80.409 κατοίκους το 2001. Αναλυτικότερα, κατά την περίοδο 1971-1981 σημειώνεται δραματική αύξηση (87,72%), ενώ τη δεκαετία 1981-1991 ο πληθυσμός του Δήμου σημειώνει μικρότερη ποσοστιαία αύξηση (43,82%). Αργότερα, στα χρόνια 1991-2001 ο πληθυσμός του Δήμου αυξάνεται κατά 27,02%. Η μικρότερη όμως αύξηση παρατηρείται κατά την περίοδο 2001-2011 όπου ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου με βάση τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011 αυξάνεται κατά 3,96 % φτάνοντας τους 86.980 κατοίκους. Η εξέλιξη αυτή υποδηλώνει τον σχετικό κορεσμό του Δήμου Γλυφάδας σε ότι αφορά την χωρητικότητα της περιοχής σε μόνιμους κατοίκους.



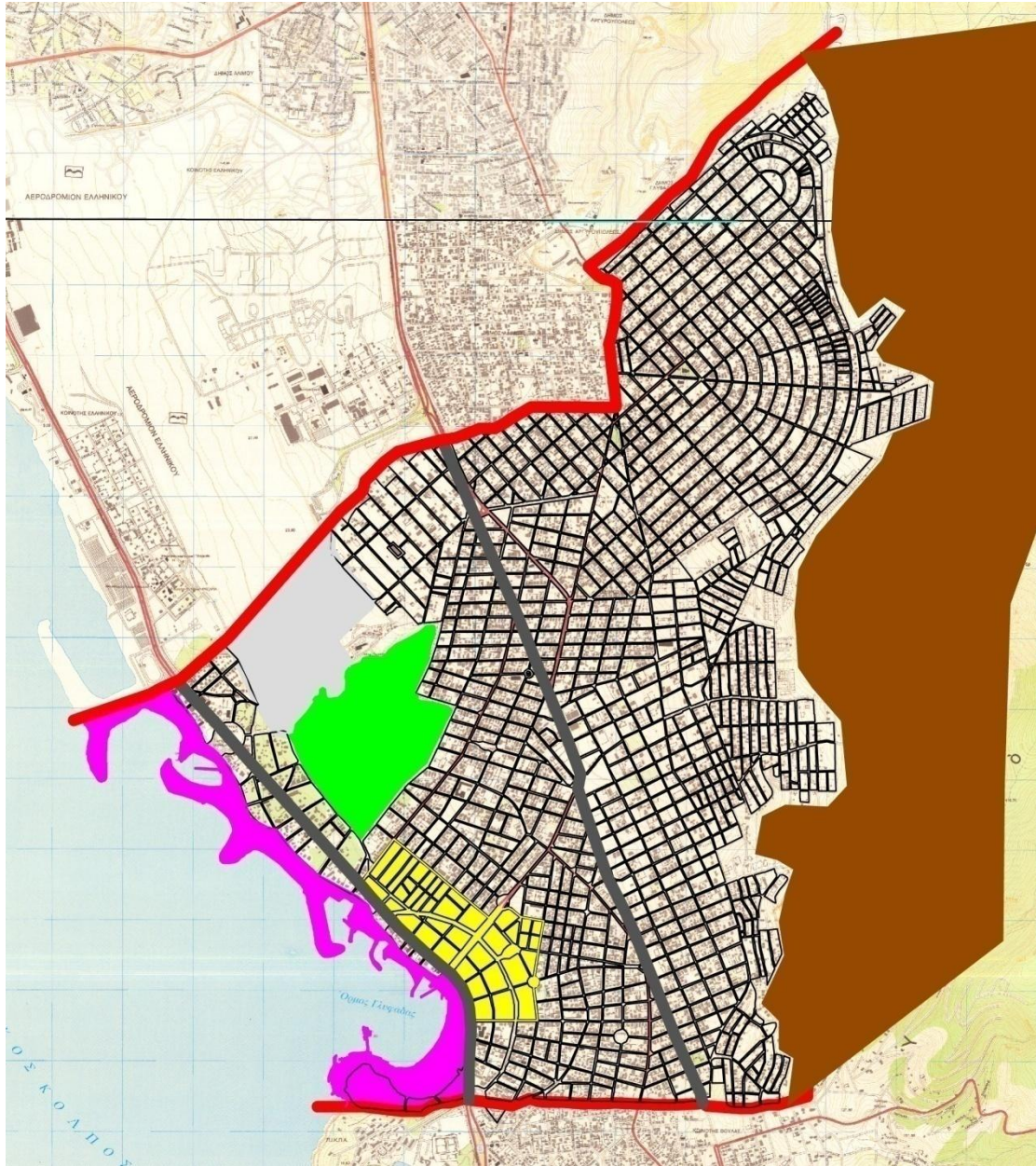
Εικόνα 1.7: Διάγραμμα πληθυσμιακής εξέλιξης Δήμου Γλυφάδας, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου

1.4 Πλεονεκτήματα Δήμου Γλυφάδας

Η Γλυφάδα αποτελεί ένα δήμο με σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που μπορούν να της προσδώσουν μια παραπέρα αναπτυξιακή δυναμική.

Αρχικά, η παραθαλάσσια θέση της πόλης σε συνδυασμό με το σημαντικό υπερτοπικό εμπορικό κέντρο της, της δίνει κοσμοπολίτικο χαρακτήρα και την εικόνα μιας παράκτιας μεσογειακής πόλης με υψηλές προδιαγραφές ποιότητας ζωής και αισθητικής. Ακόμη, συγκεντρώνει αξιόλογο αριθμό δραστηριοτήτων αναψυχής λόγω λειτουργίας πολλών κέντρων διασκέδασης στην περιοχή του εμπορικού κέντρου και ευρύτερα. Παρέχει υπηρεσίες ευρέος φάσματος και αστικού χαρακτήρα που πληρούν τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Σημαντικό επίσης, πλεονέκτημα αποτελεί η ύπαρξη του ορεινού όγκου του Υμηττού, που είναι μια ζωτική πηγή πρασίνου και που μαζί με την παραλία καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τον χαρακτήρα της περιοχής. Ο Δήμος Γλυφάδας χαρακτηρίζεται από τον μεγάλο αριθμό τουριστικών και αθλητικών υποδομών υπερτοπικής εμβέλειας. Διαθέτει μαρίνες τουριστικών σκαφών, οργανωμένες παραλίες, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, κέντρα αναψυχής, εγκαταστάσεις Γκολφ σημαντικής έκτασης, γήπεδα ποδοσφαίρου-μπάσκετ-τέννις, κλειστά γυμναστήρια και κολυμβητήριο. Αξιοσημείωτος είναι και ο ιστορικός και πολιτιστικός πλούτος του Δήμου, όπως μνημεία, ναοί και πολιτιστικοί σύλλογοι (Εικόνα 1.8).

Τέλος, η ευέλικτη υποδομή προσπελασιμότητας στο Δήμο είναι ένα από τα πλεονεκτήματά του. Η περιοχή έχει εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό (σύνδεση με τα βόρεια και τα βορειοανατολικά προάστια) και στην Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας και Αθηνών-Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Έτσι, η μετακίνηση προς και από όλες τις περιοχές της Ελλάδας γίνεται εύκολα. Συνδέεται γρήγορα μέσω της λεωφόρου Ποσειδώνος με τον λιμένα Πειραιά, ενώ σε συνδυασμό με την εύκολη πρόσβαση στο διεθνή αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος, καθιστά εύκολη τη μετάβαση σε όλους τους προορισμούς εσωτερικού- εξωτερικού. Επίσης η σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, τα υπόλοιπα προάστια και τις περιοχές της Αττικής γίνεται μέσω κεντρικών οδικών αρτηριών και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, η Γλυφάδα εξυπηρετείται από 25 γραμμές αστικών λεωφορείων, 2 γραμμές τραμ που περνάνε μέσα από το κέντρο της και από τον τερματικό σταθμό Ελληνικό του μετρό, το οποίο αναμένεται μακροπρόθεσμα να επεκταθεί μέχρι και τη Γλυφάδα.



- Πολεοδομικό κέντρο Δήμου Γλυφάδας
- Παραλιακό Μέτωπο
- Περιοχή Γκολφ Γλυφάδας
- Περιοχή πρώην αεροδρομίου Ελληνικού
- Ορεινός όγκος Υμηττού
- Όρια Δήμου Γλυφάδας
- Βασικοί οδικοί άξονες
- Οικοδομικά τετράγωνα

Εικόνα 1.8: Χωροταξική διάρθρωση του Δήμου Γλυφάδας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

2.1 Πολεοδομικές Ενότητες

Η Γλυφάδα χωρίζεται στην Άνω και Κάτω Γλυφάδα και αναλυτικότερα, σύμφωνα με το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο 1989, διαρθρώνεται σε 13 πολεοδομικές ενότητες. Η Άνω Γλυφάδα, στην οποία ανήκουν οι πολεοδομικές ενότητες Π1, Π2, Π3, Π4, Π5, Π6, Π7, Π8 και Π13 (Εικόνα 2.2), είναι ως επί το πλείστον περιοχή κατοικίας με ήσυχες γειτονιές και τοπικά κέντρα. Η Κάτω Γλυφάδα περιλαμβάνει τις πολεοδομικές ενότητες Π9, Π10, Π11 και Π12 (Εικόνα 2.1) και χαρακτηρίζεται από το υπερτοπικής εμβέλειας εμπορικό κέντρο καθώς και από σημαντικές δραστηριότητες αναψυχής και αθλητισμού.

Ο διαχωρισμός σε αυτές τις 13 πολεοδομικές ενότητες, σύμφωνα με το ΠΔ23-2-87/ΦΕΚ 166Δ, είχε ως κριτήριο οριοθέτησης κυρίως το πληθυσμιακό μέγεθος. Σύμφωνα με το άρθρο 37 της πολεοδομικής νομοθεσίας, ο όρος πολεοδομική ενότητα είναι συνώνυμος της ‘γειτονιάς’ στην καθομιλουμένη. Εκτός από το πολεοδομικό ορισμό της, έχει σημαντικό κοινωνικό-οικονομικό χαρακτήρα και βασίζεται στις σχέσεις είτε των γειτόνων μεταξύ τους, είτε των κατοίκων με τους τοπικούς χώρους εμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτισμού.

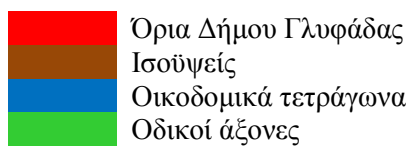
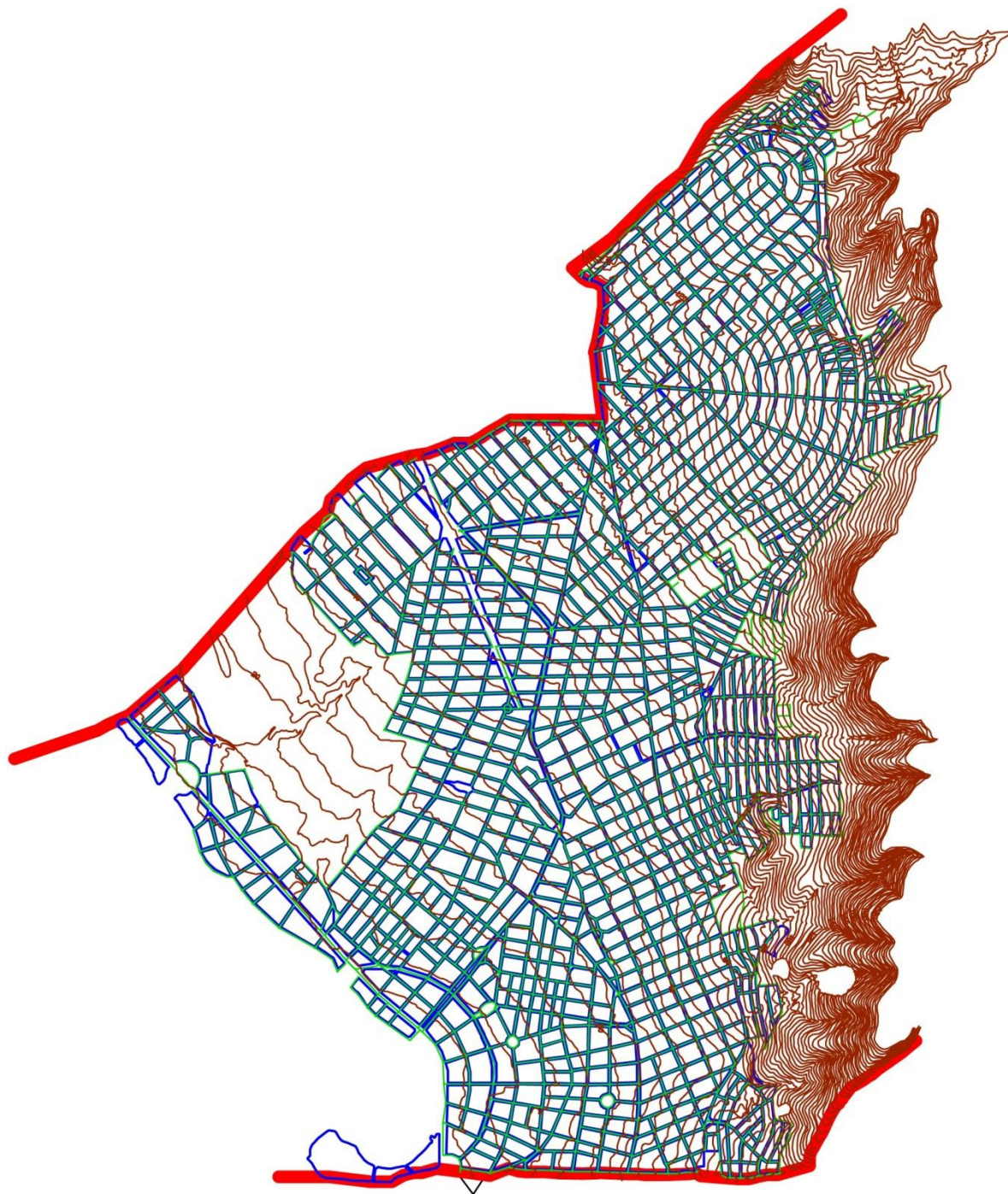
2.2 Πεδίο Μελέτης

Αρχικά, χρησιμοποιώντας την εικόνα του χάρτη της Γλυφάδας, δημιουργήσαμε στο λογισμικό Autocad έναν ψηφιακό χάρτη, ο οποίος απεικονίζει τα οικοδομικά τετράγωνα, τους δρόμους, τους κόμβους και τις ισοϋψείς ολόκληρου του Δήμου της Γλυφάδας (Εικόνα 2.1). Με βάση το χάρτη αυτόν, δημιουργήσαμε όλους τους υπόλοιπους χάρτες για καλύτερη απεικόνιση των δεδομένων.

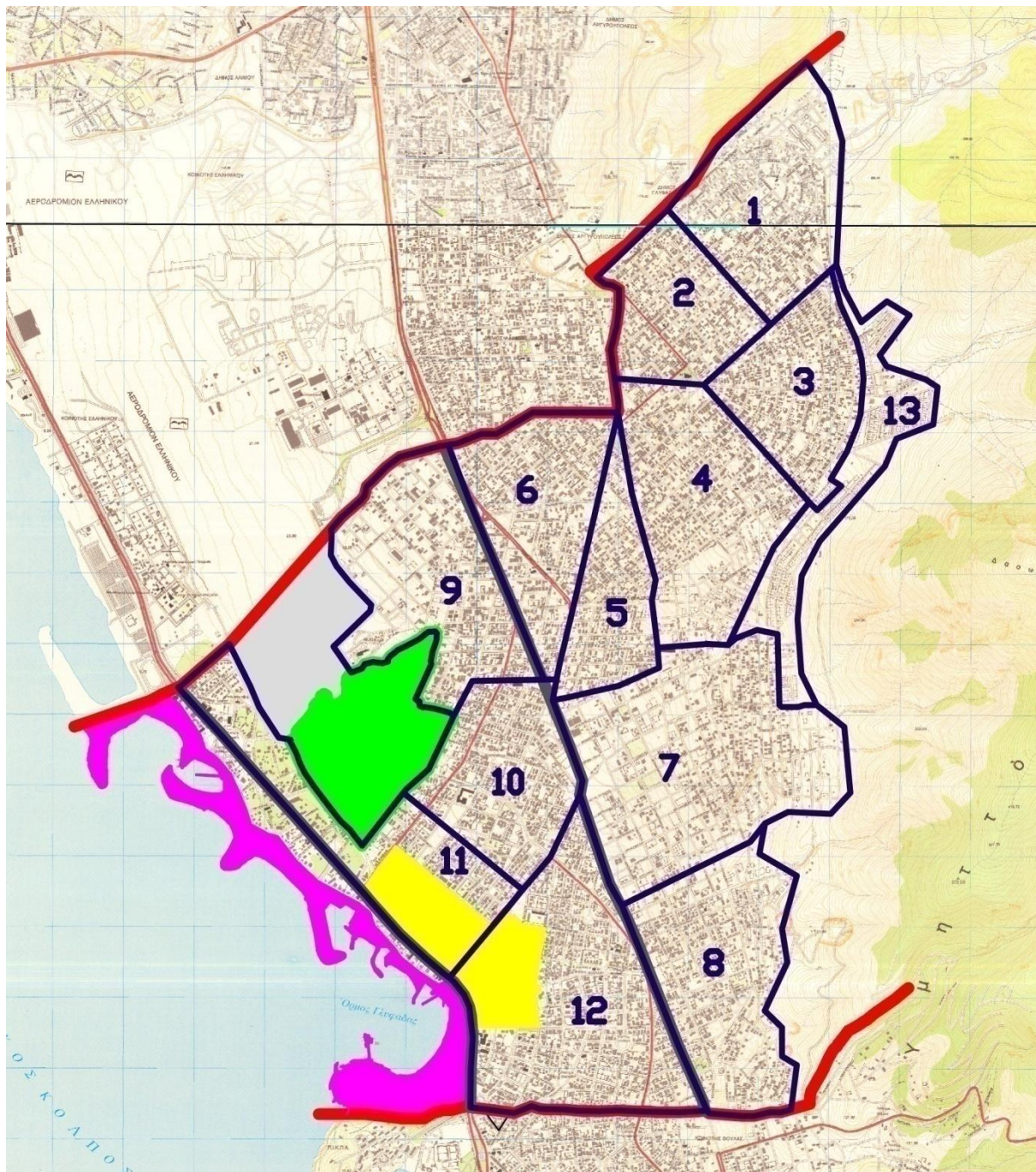
Επιλέξαμε ως αντικείμενο μελέτης το υπερτοπικό πολεοδομικό κέντρο του δήμου Γλυφάδας, το οποίο ανήκει στις πολεοδομικές ενότητες Π10, Π11 και Π12, οι οποίες διαμορφώνουν την περιοχή Ευρυάλη (Κάτω Γλυφάδα) και τα Δικηγορικά.

Ως πολεοδομικό κέντρο της περιοχής αυτής, ορίζεται ο χώρος που περικλείεται από τις οδούς Σάκη Καράγιωργα - Λαζαράκη Α. - Λεωφ. Ποσειδώνος - Πανδώρας - Μεταξά Ι. - Φοίβης - Οινόης - Λαοδίκης - Φιλικής Εταιρίας - Κλεμανσώ - Κύπρου, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1.8.

Η συγκεκριμένη περιοχή φάνηκε ενδιαφέρουσα για περαιτέρω μελέτη, καθώς εκεί βρίσκεται το συμπαγές εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας, που από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας επισημαίνεται ο υπερτοπικός του χαρακτήρας για την ευρύτερη περιοχή του νοτιοανατολικού τομέα της Αττικής. Εμφανίζει υψηλές συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου, τουρισμού και αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ενώ σημαντικός εμφανίζεται να είναι και ο αριθμός των διοικητικών και άλλων κεντρικών λειτουργιών του Δήμου στη συγκεκριμένη περιοχή. Έτσι, καθημερινά προσελκύει ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού των γύρω περιοχών αλλά και του ίδιου του Δήμου.



Εικόνα 2.1: Ψηφιακή αποτύπωση Δήμου Γλυφάδας



- Όρια πολεοδομικών ενοτήτων
- Όρια Δήμου Γλυφάδας
- Πολεοδομικό κέντρο Δήμου Γλυφάδας
- Παραλιακό Μέτωπο
- Περιοχή Γκολφ Γλυφάδας
- Περιοχή πρώην αεροδρομίου Ελληνικού

Εικόνα 2.2: Πολεοδομική διάρθρωση Δήμου Γλυφάδας

2.3 Χρήσεις Γης

Η κύρια θεσμοθετημένη χρήση της αστικής οργάνωσης στον Δήμο Γλυφάδας είναι η Αμιγής Κατοικία. Έτσι, στη μεγαλύτερη έκταση των πολεοδομικών ενοτήτων κυριαρχεί σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα η χρήση της κατοικίας. Σε μία μικρότερη έκταση, παρατηρείται μια τάση απομάκρυνσης της κατοικίας προς όφελος άλλων δραστηριοτήτων, ανήκοντας έτσι στην κατηγορία της Γενικής Κατοικίας.

Σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ/τος 23-2- 1987 ΦΕΚ 166 Δ:

Στις περιοχές Αμιγούς Κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
3. Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία, κλπ)
4. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
5. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
6. Αθλητικές εγκαταστάσεις
7. Θρησκευτικοί χώροι
8. Πολιτιστικά κέντρα (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

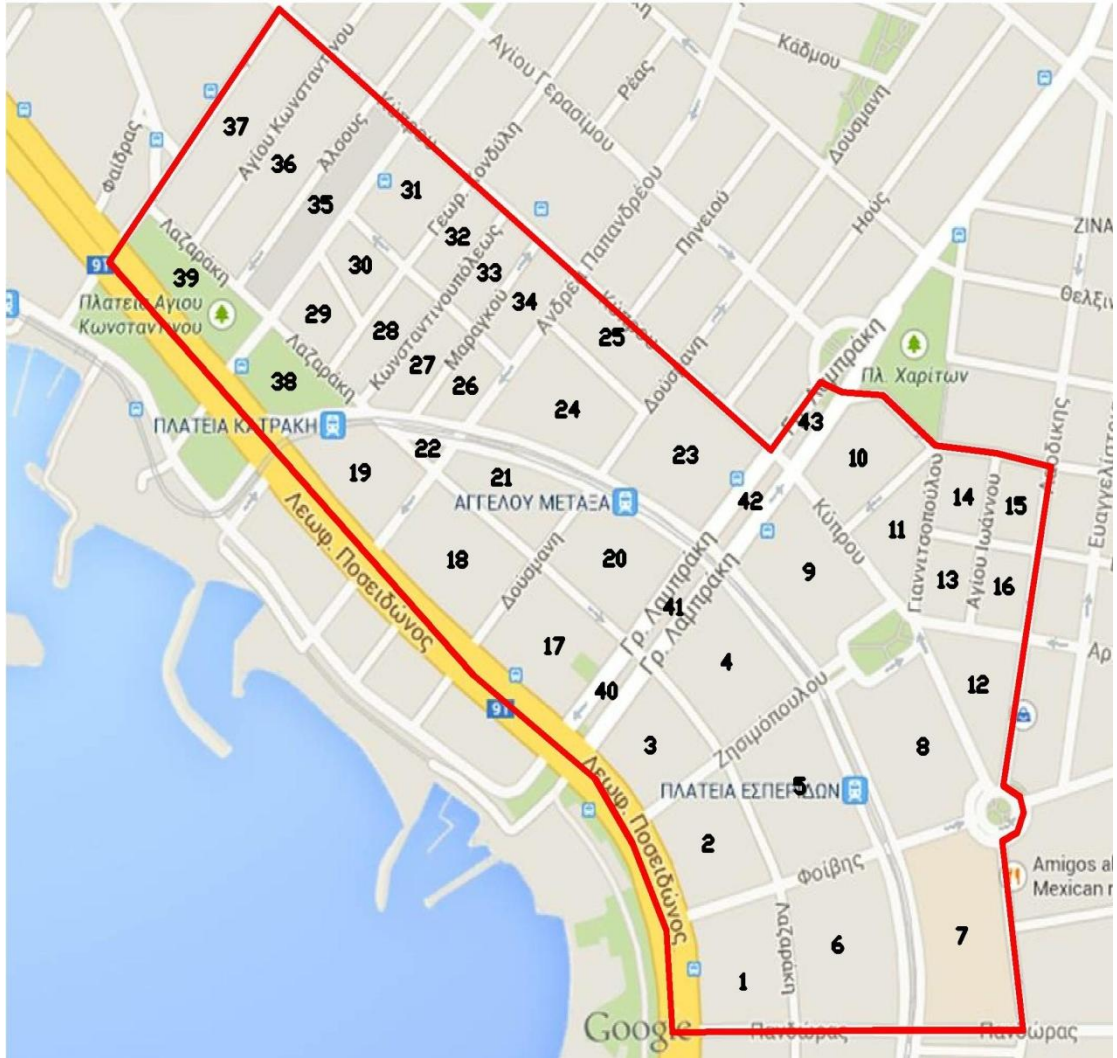
Στις περιοχές Γενικής Κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
5. Κτίρια εκπαίδευσης
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Θρησκευτικοί χώροι
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
10. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
11. Πρατήρια βενζίνης
12. Αθλητικές εγκαταστάσεις
13. Κτίρια και γήπεδα στάθμευσης
14. Πολιτιστικά κέντρα (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Η περιοχή μελέτης μας αποτελεί το υπερτοπικό Πολεοδομικό Κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, στο οποίο επιτρέπονται:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις
3. Εμπορικά καταστήματα
4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
5. Διοίκηση
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
9. Χώροι συνάθροισης κοινού
10. Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
11. Κτίρια εκπαίδευσης
12. Θρησκευτικοί χώροι
13. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
15. Κτίρια και γήπεδα στάθμευσης
16. Αθλητικές εγκαταστάσεις
17. Πρατήρια βενζίνης
18. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων- εκθεσιακά κέντρα
19. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Αρχικά, η περιοχή μελέτης αριθμήθηκε σε 43 οικοδομικά τετράγωνα, κατά προσωπική βούληση (Εικόνα 2.3). Πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα κατά τη διάρκεια της μελέτης, σε ολόκληρη την έκταση του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου Γλυφάδας. Συγχρόνως, καταγράφηκαν σε ειδικά διαμορφωμένα χαρτιά, ο αριθμός των κτιρίων σε κάθε οδό, το πλάτος του πεζοδρομίου, η χρονολογία στην οποία χτίστηκε κάθε ένα, καθώς και η υφιστάμενη κατάστασή του. Επίσης απογράφηκε ο αριθμός των ορόφων σε όλα τα κτίρια, ο αριθμός των κουδουνιών στην είσοδό τους και τέλος οι υφιστάμενες χρήσεις γης, αναλυτικά, σε επίπεδο κτιρίου και ανά όροφο.



Εικόνα 2.3: Οικοδομικά τετράγωνα πολεοδομικού κέντρου Γλυφάδας

Πιο συγκεκριμένα, παρατηρήθηκαν οι εξής χρήσεις γης, για κάθε μία εκ των οποίων αντιστοιχεί ειδική αρίθμηση (κωδικός), όπως ορίστηκε αυθαίρετα κατά τη διάρκεια της καταγραφής:

- **Κατοικία (1)**

Στο μεγαλύτερο μέρος του πολεοδομικού κέντρου παρατηρήθηκε ότι απουσιάζει ως επί το πλείστον η κατοικία από τα ισόγεια, ενώ και στους ορόφους έχει περιοριστεί σημαντικά. Ελάχιστη διαφοροποίηση εντοπίζεται στους λιγότερο εμπορικούς δρόμους του κέντρου.

- **Βιοτεχνία (2)**

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει πολύ μικρές επιχειρήσεις κυρίως ατομικές που βρίσκονται διάσπαρτες μέσα στο Δήμο. Στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου, καταγράφηκε ένα μόνο εργαστήριο μεταποίησης ενδυμάτων και υποδημάτων, στην Οδό Αγίου Κωνσταντίνου.

- **Εργαστήρια (3), Βιομηχανία (5), Χονδρεμπόριο (6), Μεταφορές (7)**

Στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, δεν παρατηρήθηκε ως χρήση γης καμία από τις παραπάνω κατηγορίες.

- **Συνεργείο (4)**

Τα συνεργεία που επιτρέπονται εντός των περιοχών γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου είναι αυτά που θεωρούνται ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης. Αυτά που εντοπίστηκαν στο πολεοδομικό κέντρο είναι κυρίως συνεργεία αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρολογεία, φανοποιεία και βαφεία.

- **Αποθήκη (8)**

Οι χώροι που χρησιμοποιούνται ως αποθήκες, παρατηρήθηκαν κυρίως στα υπόγεια των αντίστοιχων εμπορικών καταστημάτων και χώρων εστίασης και αναψυχής.

- **Εμπορικές Δραστηριότητες (9, 10)**

Είναι η κύρια χρήση γης που εμφανίζεται στην περιοχή μελέτης. Περιλαμβάνει, στο μεγαλύτερο ποσοστό, λιανικό εμπόριο με εξειδίκευση στους κλάδους τροφίμων και ποτών, ένδυσης και υπόδησης, οικιακών ειδών και ειδών ατομικής χρήσης, αυτοκινήτων, κτλ. Καταγράφηκαν επίσης, τα φαρμακεία, οι υπεραγορές (Super-Market), τα πολυκαταστήματα (ως κριτήριο διαχωρισμού της γενικής κατοικίας από το πολεοδομικό κέντρο κατά τα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ/τος 23-2- 1987 ΦΕΚ 166 Δ), καθώς και τα εμπορικά κέντρα ως μικτά εμπορικά κτίρια που συνδυάζουν εμπορικές δραστηριότητες, εστίαση - αναψυχή και παροχή προσωπικών υπηρεσιών.

Πιο αναλυτικά οι εμπορικές δραστηριότητες ταξινομήθηκαν σε:

- I. Υπερτοπικής εμβέλειας : Θεωρούνται οι εμπορικές δραστηριότητες που η περιοχή εξυπηρέτησής τους υπερβαίνει τα όρια του Δήμου Γλυφάδας και περιλαμβάνουν το εμπόριο ειδών οικιακής χρήσης (π.χ. έπιπλα, φωτιστικά, ηλεκτρικές συσκευές, κτλ.),

ένδυσης, ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ναυτιλιακών ειδών, εξοπλισμού σκαφών, κουφωμάτων, αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, κτλ.

- II. Τοπικής εμβέλειας: Θεωρούνται όλες οι εμπορικές δραστηριότητες που δεν κατατάχθηκαν στις κατηγορίες της υπερτοπικής εμβέλειας, όπως φαρμακεία, παντοπωλεία, κρεοπωλεία, βιβλιοπωλεία, πρατήρια άρτου κτλ. Πρόκειται για δραστηριότητες εμβέλειας επιπέδου γειτονιάς ή συνοικίας και σε κάθε περίπτωση η εμβέλεια εξυπηρέτησης δεν υπερβαίνει τα όρια του Δήμου Γλυφάδας.

- **Εστίαση – Αναψυχή (11, 12)**

Οι δραστηριότητες εστίασης και αναψυχής καταλαμβάνουν ένα σημαντικό ποσοστό στο σύνολο των χρήσεων γης στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου. Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται εστιατόρια, ταχυφαγεία, ψητοπωλεία, αναψυκτήρια, καφεενεία - καφετέριες, μπαρ και άλλα συναφή. Σε αρκετές περιπτώσεις, και κυρίως κατά μήκος των εμπορικών οδών και εντός των εμπορικών κέντρων, οι δραστηριότητες αναψυχής αναμιγνύονται με τις εμπορικές δραστηριότητες.

- **Αθλητικές εγκαταστάσεις (13)**

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας είναι το κλειστό Γυμναστήριο και το Κολυμβητήριο που βρίσκονται μεταξύ των οδών Κύπρου - Φοίβης - Μεταξά – Πανδώρας.

- **Προσωπικές Υπηρεσίες (14)**

Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται τα καταστήματα παροχής προσωπικών και λοιπών υπηρεσιών, όπως τα κομμωτήρια, τα πρακτορεία ΟΠΑΠ, τα κέντρα αισθητικής, οι σχολές οδηγών, οι σχολές χορού, κτλ. Επίσης, περιλαμβάνονται τα γραφεία όλων των ειδικοτήτων, όπως μηχανικοί, γιατροί, δικηγόροι, εργολάβοι, τουριστικά γραφεία, γραφεία εταιριών, κτλ.

Οι δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών καταλαμβάνουν το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό χρήσεων γης. Δεν παρουσιάζουν κάποια χωρική συγκέντρωση, αλλά είναι διασκορπισμένες σε όλη σχεδόν την έκταση του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου.

- **Διοίκηση - Υπηρεσίες (15)**

Οι καταγεγραμμένες υπηρεσίες Διοίκησης περιλαμβάνουν: το Δημαρχείο Γλυφάδας επί της οδού Άλσους, το Αστυνομικό Τμήμα Γλυφάδας επί της Οδού Δούσμανη και το υποκατάστημα του ΟΤΕ Α.Ε. επί της Οδού Αγίου Κωνσταντίνου. Ως καταστήματα παροχής υπηρεσιών καταγράφηκαν και οι τράπεζες.

- **Εκπαίδευση (16)**

Οι δραστηριότητες εκπαίδευσης που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου περιλαμβάνουν μόνο την ιδιωτική εκπαίδευση. Τα κτίρια δημόσιας εκπαίδευσης βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Γλυφάδας και όχι στο πολεοδομικό της κέντρο. Η ιδιωτική

εκπαίδευση περιλαμβάνει τα φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης, τα φροντιστήρια ξένων γλωσσών και τα ιδιωτικά ωδεία. Οι δραστηριότητες αυτές εγκαθίστανται κυρίως στους ορόφους.

- **Περίθαλψη – Υγεία (17)**

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα ιδιωτικά και δημόσια νοσοκομεία. Στο υπερτοπικό πολεοδομικό κέντρο του δήμου απουσιάζουν, ενώ υπάρχει πληθώρα ιδιωτικών ιατρείων, τα οποία ανήκουν στην κατηγορία των προσωπικών υπηρεσιών.

- **Πρόνοια (18)**

Στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας δεν παρατηρήθηκε κανένα κτίριο που να στεγάζει υπηρεσίες Πρόνοιας. Οι λειτουργίες Πρόνοιας βρίσκονται διάσπαρτες, κυρίως μέσα στις ζώνες αμιγούς κατοικίας, μακριά από τα εμπορικά κέντρα και τους μεγάλης κυκλοφορίας οδικούς άξονες.

- **Πολιτισμός (19)**

Στην περιοχή μελέτης, δεν σημειώθηκαν πολιτιστικοί σύλλογοι και πνευματικά ή πολιτιστικά κέντρα.

- **Σύλλογοι (20)**

Ο μόνος σύλλογος που καταγράφηκε είναι ο Εμπορικός Σύλλογος Γλυφάδας που βρίσκεται στην Οδό Μπότσαρη.

- **Στάθμευση Οχημάτων (21)**

Στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας παρατηρούνται Δημοτικοί, μικρής δυναμικότητας, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, που όμως δεν λειτουργούν οργανωμένα. Όλοι οι υπόλοιποι χώροι στάθμευσης που καταγράφηκαν είναι ιδιωτικοί και βρίσκονται ή στα υπόγεια των κτιρίων ή στα ισόγεια (πιλωτές).

- **Υπό Ανέγερση (40)**

Σε αυτήν την κατηγορία εντάχθηκαν τα κτίρια ή οι όροφοι των κτιρίων που βρίσκονται υπό ανέγερση.

- **Χωρίς Χρήση (50)**

Κατά την επιτόπια έρευνα, σημειώθηκαν σε αυτήν την κατηγορία, όλοι οι χώροι που είτε είναι χωρίς χρήση, είτε είναι διαθέσιμοι προς πώληση ή ενοικίαση. Αξιοσημείωτος είναι ο μεγάλος αριθμός των χώρων αυτών.

- **Λοιπές Χρήσεις (60)**

Στην κατηγορία των λοιπών χρήσεων, κατατάχθηκαν καταγραφές χρήσεων γης κτιρίων, που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες. Σε αυτές περιλαμβάνονται τα ξενοδοχεία, τα οποία βρίσκονται κυρίως επί της Λ. Ποσειδώνος, και τα ιδιωτικά γυμναστήρια.

Μετά το τέλος της καταγραφής, όλα τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν σε ένα αρχείο Η/Υ (excel), το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα.

2.4 Χαρακτηριστικά κτιρίων

Πρόσθετα δεδομένα που καταγράφηκαν πέραν από τις χρήσεις γης, περιλαμβάνουν την περίοδο κατασκευής κάθε κτιρίου, την υφιστάμενη κατάστασή του, τον αριθμό των ορόφων του, τον αριθμό των διαμερισμάτων σε κάθε κτίριο, καθώς και τον αριθμό των υπογείων σε όλη την περιοχή μελέτης. Προέκυψαν τα εξής αποτελέσματα:

2.4.1 Περίοδος κατασκευής

Η κατανομή, σε σχέση με την χρονική περίοδο κατασκευής τους, των 369 κτιρίων που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, έχει ως εξής:

Περίοδος κατασκευής	Αριθμός κτιρίων	Ποσοστό
Πριν από το 1920	0	0%
1920-1950	1	0,27%
1950-1985	191	51,76%
Μετά το 1985	158	42,82%
Υπό ανέγερση	3	0,81%
Εγκαταλελειμμένα	16	4,34%
Σύνολο	369	100,00%

Εικόνα 2.4: Ηλικίες κτιρίων

Η χρονολογική αποτύπωση της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή μελέτης, εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων (51,76%) να έχει κτιστεί κυρίως κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, περί το 1950-1985. Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό (42,82%), αντιστοιχεί σε σχετικά νέες σε ηλικία κατασκευές, κτίρια δηλαδή που έχουν κτιστεί μετά το 1985. Πολύ μικρό είναι το ποσοστό (0,27%) των κτιρίων που φαίνεται να έχει κτιστεί κατά την περίοδο 1920-1950. Συνεπώς, παρατηρούμε ότι όλα σχεδόν τα κτίρια, εκτός από κάποιες εξαιρέσεις, κτίστηκαν κατά τα τελευταία 50 χρόνια με το κτιριακό απόθεμα να είναι σχετικά νέο, ενώ δεν υπάρχει ιδιαίτερο απόθεμα παραδοσιακών ή διατηρητέων κτιρίων.

Τα αποτελέσματα της κατηγορίας αυτής εμφανίζονται και στην εικόνα 2.13.

2.4.2 Κατάσταση Κτιρίου

Η κατανομή, σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση τους, των 369 κτιρίων που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, έχει ως εξής:

Κατάσταση κατασκευής	Αριθμός κτιρίων	Ποσοστό
Καλή	225	60,98%
Μέτρια	122	33,06%
Κακή	16	4,34%
Ερείπιο	3	0,81%
Υπό ανέγερση	3	0,81%
Σύνολο	369	100,00%

Εικόνα 2.5: Κατάσταση κτιρίων

Η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης των κτιρίων στην περιοχή μελέτης, εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό των κατασκευών (60,98%), να βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση. Το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων (33,06%), βρίσκεται σε μέτρια κατάσταση, ενώ ένα πολύ μικρό σχετικά ποσοστό (4,34%) σε σχέση με το σύνολο των κτιρίων, εμφανίζεται να έχει κακή κατάσταση.

Τα αποτελέσματα της κατηγορίας αυτής εμφανίζονται και στην εικόνα 2.12.

2.4.3 Αριθμός ορόφων

Η κατανομή, σε σχέση με τον αριθμό των ορόφων τους, των 369 κτιρίων που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, έχει ως εξής:

Αριθμός ορόφων	Αριθμός κτιρίων	Ποσοστό
Ισόγεια	24	6,5%
Ισόγειο+1 ή +2 ορόφους	128	34,7%
Ισόγειο+3-5 ορόφους	206	55,82%
Πολυώροφο (Ισόγειο με πάνω από 5 ορόφους)	11	2,98%
Σύνολο	369	100,00%

Εικόνα 2.6: Αριθμός ορόφων κτιρίων

Ο αριθμός ορόφων, που κυριαρχεί στο σύνολο των 369 κτιρίων στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου, με το μεγαλύτερο ποσοστό (55,82%), είναι οι 3-5 όροφοι, δηλαδή τα σχετικά ψηλά κτίρια. Τα μονώροφα και διώροφα κτίρια, είναι αυτά που εμφανίζουν το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό (34,7%). Τα ισόγεια κτίρια και τα κτίρια με πάνω από 5 ορόφους, καταλαμβάνουν τα χαμηλότερα ποσοστά στο σύνολο των κτιρίων (6,5% και 2,98% αντίστοιχα). Συμπερασματικά, παρατηρούμε ότι τα περισσότερα κτίρια του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου Γλυφάδας είναι αρκετά ψηλά, με 3-5 ορόφους, καθώς στην πλειοψηφία τους είναι είτε πολυκατοικίες είτε εμπορικά κέντρα.

Τα αποτελέσματα της κατηγορίας αυτής εμφανίζονται και στην εικόνα 2.11.

2.4.4 Αριθμός διαμερισμάτων

Η κατανομή, σε σχέση με τον αριθμό των διαμερισμάτων που εκτιμούνται από τον αριθμό των κουδουνιών στην είσοδο των 369 κτιρίων που καταγράφηκαν στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, έχει ως εξής:

Αριθμός κουδουνιών	Αριθμός κτιρίων	Ποσοστό
0	125	33,88%
1	30	8,13%
2	23	6,23%
3-5	65	17,62%
6-10	74	20,05%
11-20	41	11,11%
21-50	11	2,98%
Σύνολο	369	100,00%

Εικόνα 2.7: Αριθμός διαμερισμάτων

Το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων (33,88%), φαίνεται ότι δεν έχει κανένα κουδούνι στην είσοδό του. Αυτό επιβεβαιώνεται από την ύπαρξη πολλών εμπορικών κέντρων και πολυκαταστημάτων στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας καθώς και από τον αριθμό των κτιρίων που βρίσκονται χωρίς χρήση, είναι εγκαταλελειμμένα ή υπό ανέγερση. Τα κτίρια που έχουν 6-10, 3-5 και 11-20 κουδούνια, φαίνεται ότι καταλαμβάνουν τα αμέσως μεγαλύτερα ποσοστά (20,05%, 17,62% και 11,11% αντίστοιχα) , πράγμα που υποδηλώνει την ύπαρξη πολυκατοικιών με αρκετά διαμερίσματα, στην περιοχή της μελέτης. Μικρό ποσοστό (8,13% και 6,23%) στο σύνολο των κτιρίων της περιοχής, εμφανίζουν οι κατοικίες με 1 ή 2 κουδούνια αντίστοιχα. Το μικρότερο ποσοστό (2,98%), εμφανίζεται για τα κτίρια που έχουν 21-50 κουδούνια στην είσοδο τους.

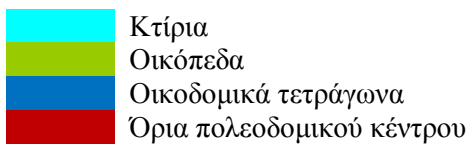
Τα αποτελέσματα της κατηγορίας αυτής εμφανίζονται και στην εικόνα 2.15.

2.4.5 Υπόγεια

Στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, καταγράφηκαν 75 υπόγεια στο σύνολο των 369 κτιρίων. Αυτό δηλώνει ότι μόνο το 20,33% των κτιρίων διαθέτουν υπόγεια, τα οποία χρησιμοποιούνται ως γκαράζ, αποθηκευτικοί χώροι ή ακόμα και ως κατοικίες και καταστήματα.

Τα αποτελέσματα της κατηγορίας αυτής διαφαίνονται και στην εικόνα 2.14.

Στη συνέχεια, χρησιμοποιώντας αεροφωτογραφίες του κέντρου της Γλυφάδας, απεικονίσαμε σε χάρτη στο λογισμικό Autocad, τη μορφολογία των κτιρίων και τα οικοπέδα τους (εικόνα 2.8). Έχοντας ως βάση αυτόν τον χάρτη, δημιουργήσαμε νέους χάρτες στους οποίους περιέχονται πρόσθετα στοιχεία της καταγραφής μας. Οι χάρτες αυτοί δείχνουν: τις χρήσεις γης των ισογείων (εικόνα 2.9) και του 1^{ου} ορόφου (εικόνα 2.10) για όλα τα κτίρια, τον αριθμό των ορόφων τους (εικόνα 2.11), την υφιστάμενη κατάστασή τους (εικόνα 2.12), την περίοδο κατασκευής των κτιρίων (εικόνα 2.13), τα κτίρια που διαθέτουν υπόγειο (εικόνα 2.14) και τέλος, τον αριθμό των κουδουνιών στην είσοδο κάθε κτιρίου (εικόνα 2.15).



Εικόνα 2.8: Κτίρια και όρια Οικοπέδων



- Εμπόριο λιανικό, χονδρικό
- Κατοικία
- Υπηρεσίες
- Εστίαση-Αναψυχή
- Εκπαίδευση
- Ξενοδοχείο
- Διοίκηση
- Στάθμευση οχημάτων
- Πράσινο
- Λοιπές χρήσεις
- Χωρίς χρήση
- Οικοδομικά τετράγωνα
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

Εικόνα 2.9: Χρήσεις γης ισογείου



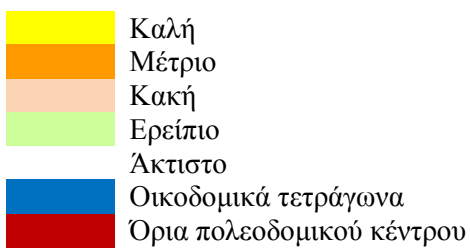
- Εμπόριο λιανικό, χονδρικό
- Κατοικία
- Υπηρεσίες
- Εστίαση-Αναψυχή
- Εκπαίδευση
- Ξενοδοχείο
- Διοίκηση
- Στάθμευση οχημάτων
- Πράσινο
- Λοιπές χρήσεις
- Χωρίς χρήση
- Οικοδομικά τετράγωνα
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

Εικόνα 2.10: Χρήσεις γης 1^{ου} ορόφου



- Ισόγειο
- Ισόγειο +1 ή 2 ορόφους
- Ισόγειο+3-5 ορόφους
- Πολυώροφο (Ισόγειο με πάνω από 5 ορόφους)
- Άκτιστο
- Οικοδομικά τετράγωνα
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

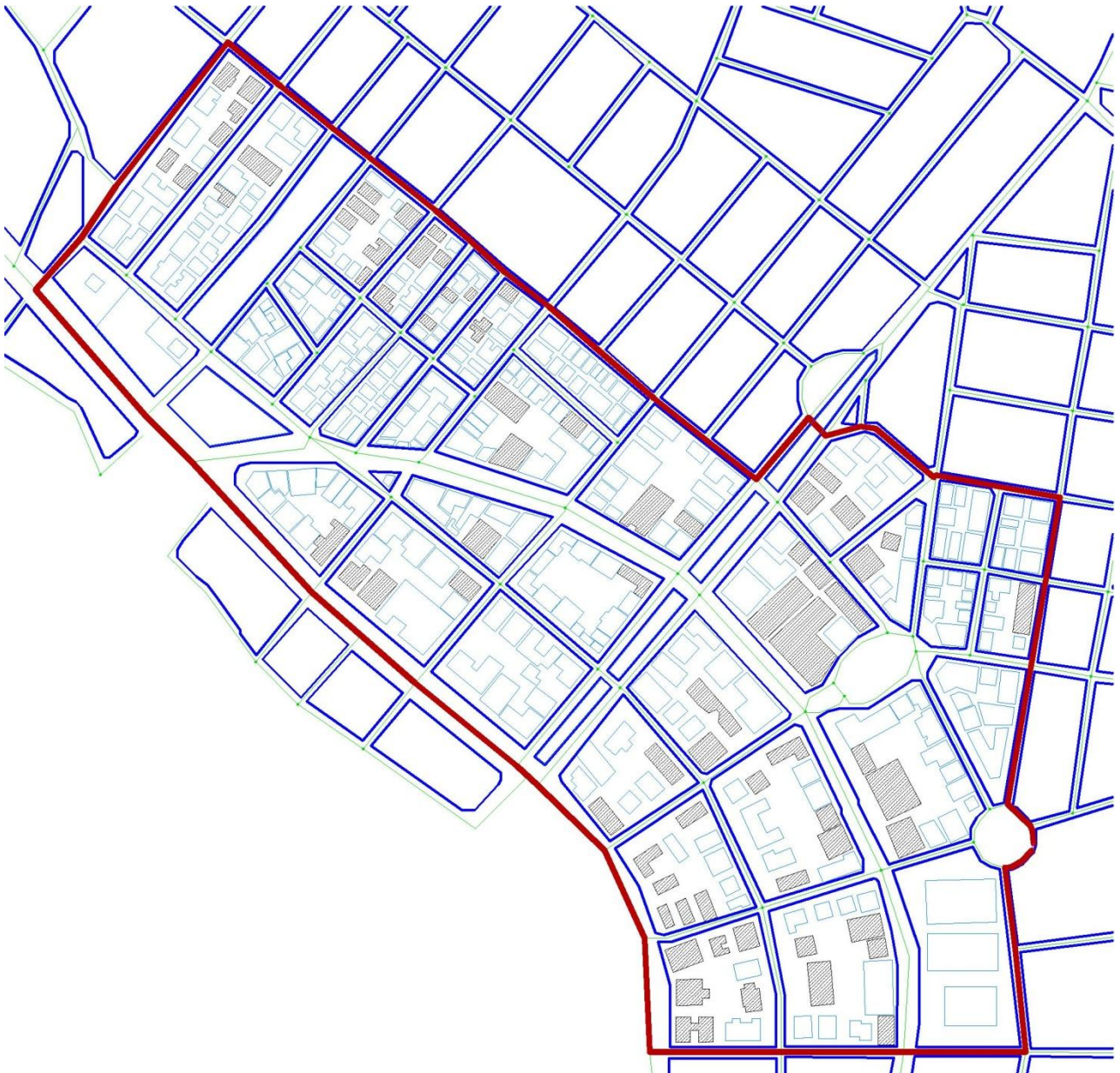
Εικόνα 2.11: Αριθμός ορόφων κτιρίου



Εικόνα 2.12: Κατάσταση Κτιρίου

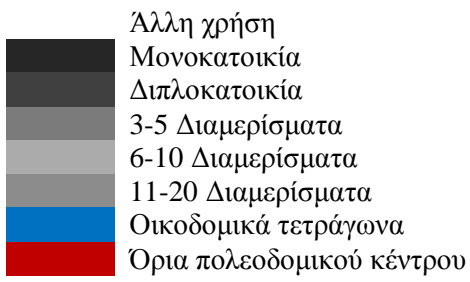


Εικόνα 2.13: Περίοδος Κατασκευής Κτιρίου



- Κτίρια με υπόγειο
- Κτίρια χωρίς υπόγειο
- Οικοδομικά τετράγωνα
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

Εικόνα 2.14: Υπόγεια κτιρίων



Εικόνα 2.15: Αριθμός διαμερισμάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το επόμενο βήμα της έρευνας αφορά στον εντοπισμό των προβλημάτων που σχετίζονται με το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας. Προβλήματα που αντιμετωπίζουν κυρίως οι κάτοικοι, οι καταστηματάρχες καθώς και γενικά οι άνθρωποι που κινούνται στο κέντρο της Γλυφάδας. Ο εντοπισμός αυτός έγινε με έρευνα στον τοπικό τύπο της περιοχής της Γλυφάδας, από έρευνα σε διαδικτυακές ιστοσελίδες για θέματα που απασχολούν τόσο τους πολίτες όσο και τους διάφορους δημόσιους φορείς και την αντιπολίτευση και ύστερα από επικοινωνία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και τη Δημοτική Αρχή. Τα κυριότερα προβλήματα είναι τα εξής:

3.1 Κυκλοφοριακά Προβλήματα

Έντονη δυσαρέσκεια φαίνεται να προκαλεί η συνεχής αναζήτηση για στάθμευση καθώς και το μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιουργείται στο κέντρο της Γλυφάδας, κυρίως τις ώρες αιχμής. Δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις στάθμευσης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί να διπλοπαρκάρουν ή να σταθμεύουν σε μη κατάλληλες θέσεις, δημιουργώντας έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα και καθυστερήσεις. Συνεπώς, η περιοχή υποβαθμίζεται από τη συνεχή κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ορατή παρουσία εκατοντάδων σταθμευμένων αυτοκινήτων. Ταυτόχρονα, η κατάσταση αυτή έχει σοβαρές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων της περιοχής αλλά και των επισκεπτών της, οι οποίοι δικαιολογημένα διαμαρτύρονται: αμέτρητες χαμένες ανθρωπώρες, ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, ανυπολόγιστο οικονομικό και κοινωνικό κόστος και συνολική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, είναι κάποιες από τις συνέπειες.

Ακόμα, στο πρόβλημα αυτό συμβάλλουν και κάποιοι προβληματικοί οδικοί κόμβοι στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου, στους οποίους παρατηρούνται καθυστερήσεις και κυκλοφοριακές συμφορήσεις κυρίως τις ώρες αιχμής. Αυτό οφείλεται στη λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτήσεων, στη σήμανση, στο τραμ που διασχίζει τους κόμβους και σε κάποιο βαθμό και στην άναρχη συμπεριφορά των οδηγών. Οι κόμβοι στους οποίους παρατηρούνται τα συγκεκριμένα προβλήματα είναι:

- I. Α. Μεταξά - Γρ. Λαμπράκη,
- II. Φοίβης - Α. Μεταξά
- III. Λ. Ποσειδώνος - Σ. Καράγιωργα
- IV. Λ. Ποσειδώνος - Α. Μεταξά
- V. Κύπρου – Α. Παπανδρέου
- VI. Ζησιμοπούλου – Α. Μεταξά
- VII. Ποσειδώνος – Γρ. Λαμπράκη

3.2 Τραμ

Ένα θέμα που προβληματίζει αρκετά είναι αυτό του τραμ. Το τραμ που κατασκευάστηκε το 2004, περνά μέσα από το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας και δεν έχει προσδιοριστεί ακόμα αν αυτό έχει θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στην αγορά της, καθώς είναι ένα ζήτημα αμφιλεγόμενο. Η αγορά της Γλυφάδας αποτελεί εμπορικό κέντρο για τις γύρω περιοχές όπως η Βούλα, η Άνω Γλυφάδα κλπ., οι οποίες όμως δεν εξυπηρετούνται από το τραμ. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών χρησιμοποιούν, σε μεγάλο ποσοστό, ΙΧ για τη μετακίνησή τους προς και μέσα στη Γλυφάδα. Η γραμμή του τραμ μείωσε τις θέσεις στάθμευσης σημαντικά, γεγονός που δυσχεραίνει τη συνηθισμένη κίνησή τους και ελαττώνει τις μετακινήσεις τους προς την αγορά. Αυτό έχει επιφέρει μεγάλη δυσαρέσκεια και στους καταστηματάρχες, οι οποίοι σε μεγάλο ποσοστό, παρατήρησαν μείωση της πελατείας τους, μετά από την κατασκευή του. Βέβαια, υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό κατοίκων και ιδιοκτητών επιχειρήσεων, οι οποίοι δεν έδειξαν αρνητική στάση ως προς την λειτουργία του και συμφωνούν με την ύπαρξη του.

Επίσης, η διχοτόμηση της Αγγέλου Μεταξά από τη γραμμή του τραμ και ο περιορισμός της κίνησης των τροχοφόρων σε μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση και δυσκολεύει την κίνηση του κοινού από τη μία πλευρά της οδού στην άλλη. Οι πεζοδιαβάσεις είναι χωροθετημένες σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και δεν επαρκούν σε αριθμό, ενώ αρκετοί ήταν αυτοί που τις θεωρούν επικίνδυνες.

3.3 Απορρίμματα

Ένα άλλο θέμα, βασικό για τη λειτουργία της πόλης, είναι αυτό των απορριμμάτων και της καθαριότητας. Πολλά άρθρα εφημερίδων αναφέρονται σε έλλειψη καθαριότητας των δρόμων, των πεζοδρομίων και κυρίως των χώρων παιδικής χαράς. Παρατηρείται έντονη δυσαρέσκεια των κατοίκων καθώς και η ανησυχία για την υγεία τους. Αν και το σύστημα συλλογής καλύπτει σε μεγάλο ποσοστό το σύνολο της έκτασης του Δήμου, υπάρχουν αναφορές για περιοχές με ανεπάρκεια κάλυψης. Συγκεκριμένα, στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, η ανάγκη για σωστή διεύθυνση των απορριμμάτων είναι αυξημένη λόγω των ιδιαίτερων χρήσεων γης της (μεγάλος αριθμός κέντρων διασκέδασης και εστίασης), και της αυξημένης κίνησής της ως υπερτοπικό κέντρο. Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει έλλειψη και στο στόλο των απορριμματοφόρων οχημάτων, αλλά ο Δήμος έχει δρομολογήσει την προμήθεια σημαντικού αριθμού νέων οχημάτων για την Υπηρεσία Καθαριότητας. Υπάρχει βέβαια και η ανάγκη ευαισθητοποίησης των πολιτών σχετικά με τα θέματα της καθαριότητας ώστε να αποκτήσουν περιβαλλοντική συνείδηση, καθώς και οι ίδιοι φέρουν μεγάλη ευθύνη για την εικόνα της περιοχής τους.

Επίσης, ο Δήμος Γλυφάδας συμμετέχει ενεργά σε πρόγραμμα ανακύκλωσης από το 2007, με τοποθέτηση μπλε κάδων για αλουμίνιο, χαρτί, πλαστικό κλπ. Για τους σκοπούς αυτούς ο Δήμος διαθέτει τέσσερα ειδικά απορριμματοφόρα ανακύκλωσης, που όμως δεν επαρκούν για να καλυφθούν οι ανάγκες. Το πρόγραμμα αυτό έχει ανταπόκριση από μέρους των πολιτών, αλλά σίγουρα χρήζει περαιτέρω ενίσχυσης και αναβάθμισης.

3.4 Δημοτική Συγκοινωνία

Ο Δήμος Γλυφάδας είναι από τους λίγους Δήμους που δεν διαθέτει δημοτική συγκοινωνία. Έτσι, δημιουργούνται παράπονα λόγω της δυσκολίας πρόσβασης στο εμπορικό κέντρο, καθώς οι αστικές γραμμές που διέρχονται από τη Γλυφάδα φαίνεται να μην επαρκούν για τη μεταφορά των κατοίκων, οι οποίοι αναζητούν τη βελτίωση και την ένταξη περισσότερων και συχνότερων δρομολογίων. Εξαιτίας της έλλειψης αυτής, είναι αρκετά δύσκολη η σύνδεση της Άνω και Κάτω Γλυφάδας με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αναγκάζοντας τους κατοίκους να χρησιμοποιούν ΙΧ. Αυτό συμβάλλει στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου και οξύνει το πρόβλημα στάθμευσης που δημιουργείται.

3.5 Δίκτυα πεζών-ποδηλάτων

Έντονη δυσαρέσκεια από την πλευρά των κατοίκων, προκαλεί η έλλειψη ολοκληρωμένης διαδρομής ποδηλατοδρόμου στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας. Στην οδό Λαζαράκη, πρόσφατα δημιουργήθηκε ποδηλατόδρομος, ο οποίος όμως, εκτείνεται σε ένα πολύ μικρό κομμάτι και δεν διασχίζει όλο το κέντρο του Δήμου. Το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας διαθέτει όλες της απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, καθώς οι κεντρικοί δρόμοι του δεν παρουσιάζουν μεγάλες κλίσεις και οι περισσότεροι έχουν επαρκές πλάτος οδοστρώματος ή πεζοδρομίου που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία του. Δυστυχώς όμως, αυτό το έργο δεν έχει τεθεί ακόμα σε κατασκευή, ώστε το ποδήλατο να μπορεί να συνιστά μια εναλλακτική λύση μετακίνησης εντός του Δήμου.

Πρόβλημα, ακόμα, αποτελεί η κακή κατάσταση και συντήρηση των πεζοδρομίων, στους περισσότερους δρόμους του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας. Αυτό καθιστά δύσκολη και επικίνδυνη πολλές φορές την μετακίνηση των πεζών καθώς υπάρχουν ασυνέχειες και τρύπες στις πλάκες, με αποτέλεσμα να υπάρχουν κάποιες φορές ατυχήματα. Επίσης, σε κάποια πεζοδρόμια, κυρίως στις μικρές τοπικές οδούς, το πλάτος είναι ανεπαρκές, αναγκάζοντας έτσι τους πολίτες να περπατούν στο δρόμο, θέτοντας την ζωή τους σε κίνδυνο. Τέλος, εξαιτίας της υφιστάμενης κατάστασης, η ΑΜΕΑ καθίσταται δύσκολη.

Τέλος, προβληματική είναι και η πρόσβαση των πεζών και των ποδηλατών από το κέντρο του Δήμου, στο παραλιακό του μέτωπο. Αυτή εξυπηρετείται αποκλειστικά από ισόπεδες πεζοδιαβάσεις (σηματοδοτούμενες ή και όχι) που διασχίζουν την Λ. Ποσειδώνος, όπου εμφανίζονται υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και μεγάλες ταχύτητες κυκλοφορίας. Λόγω της δεδομένης κατάστασης, πολλές φορές σημειώνονται ατυχήματα, κάποια από τα οποία είναι και θανατηφόρα.

3.6 Αποχέτευση ομβρίων υδάτων

Πρόβλημα πολλές φορές, στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, δημιουργεί η βροχοπτώση, καθώς σε περιπτώσεις μεγάλης έντασης και διάρκειας βροχής, σημειώνονται επεισόδια πλημμύρας και προβλήματα στις αποχετεύσεις των ομβρίων υδάτων. Σε αυτό συμβάλλει το γεγονός

ότι δεν κατασκευάστηκαν παράλληλα με τη γραμμή του τραμ τα απαραίτητα αποχετευτικά έργα με αποτέλεσμα η περιοχή να πλημμυρίζει πολύ συχνά και οι ζημιές για τα καταστήματα να είναι τεράστιες. Επίσης, ο καθαρισμός των φρεατίων, όπως μας ανέφεραν οι αρμόδιοι φορείς, γίνεται την περίοδο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου αντί την περίοδο Σεπτεμβρίου – Οκτωβρίου που συνίσταται, πριν αρχίσουν δηλαδή οι βροχές. Έτσι, όταν έχουμε έντονες βροχοπτώσεις, τα βρόχινα νερά συγκεντρώνονται σε μεγάλες ποσότητες και τα υπάρχοντα φρεάτια δεν επαρκούν για να παραλάβουν τον απορρέοντα όγκο επειδή δεν λειτουργούν όπως θα έπρεπε.

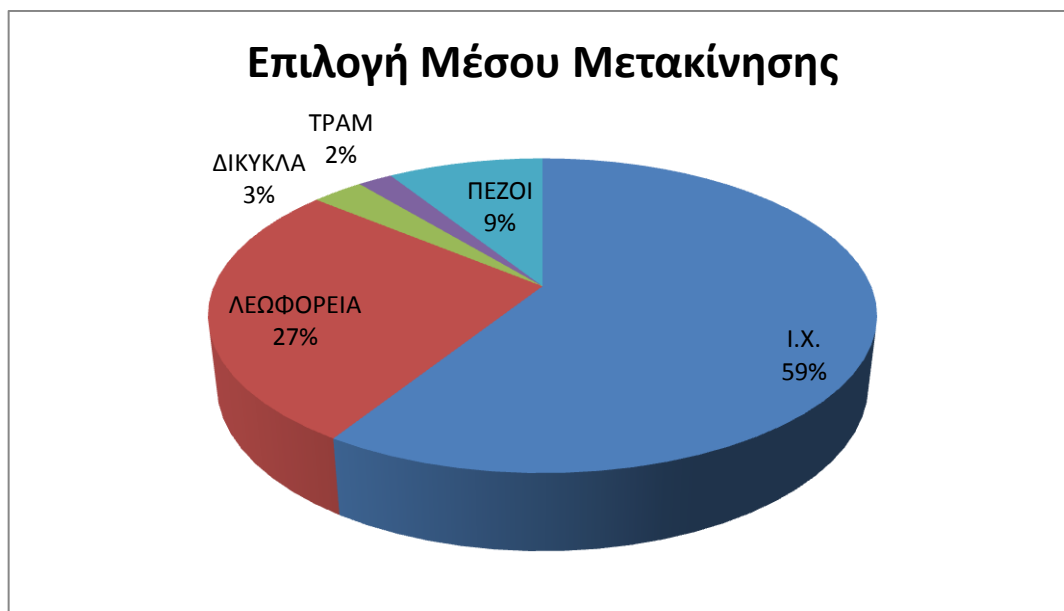
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Έπειτα από τη γενική καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης και την σύντομη παρουσίαση των προβλημάτων στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, παρατηρήθηκε ότι τα περισσότερα από αυτά αφορούν κυρίως την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων. Έτσι πραγματοποιήθηκε λεπτομερέστερη ανάλυσή τους, με στόχο την εύρεση και πρόταση λύσεων.

4.1 Κυκλοφοριακή Συμφόρηση

Η Γλυφάδα είναι σήμερα ένας από τους βασικούς πόλους παραγωγής κι έλξης μετακινήσεων υπερτοπικής εμβέλειας, ο οποίος αναπτύσσεται συνεχώς κατά την τελευταία εικοσαετία. Το πολεοδομικό κέντρο της, ειδικότερα, αποτελεί δυναμικό κέντρο εμπορίου και αναψυχής υπερτοπικής σημασίας, με εύκολη πρόσβαση από και προς τα πολεοδομικά κέντρα της Αθήνας. Όπως φαίνεται και από τη μελέτη των χρήσεων γης που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας, συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό εμπορικών καταστημάτων, επιχειρήσεων και προσωπικών υπηρεσιών, καθώς και κέντρων διασκέδασης και αναψυχής. Καταλαμβάνει έτσι το μεγαλύτερο ποσοστό της οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου. Χιλιάδες πολίτες φτάνουν καθημερινά για να πραγματοποιήσουν, τόσο τις ανάγκες τους για αγορές και επαγγελματικές υποχρεώσεις, όσο και τις ανάγκες τους για διασκέδαση και αναψυχή.

Όπως φαίνεται από τα παρακάτω στοιχεία, το μεγαλύτερο ποσοστό (59,0 %) των πολιτών που κινούνται στο κέντρο της Γλυφάδας, χρησιμοποιεί Ι.Χ. για τη μετακίνησή του. Αρκετά μικρότερο είναι το ποσοστό (29,0 %) που χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία για την εξυπηρέτησή του, ενώ αρκετοί είναι και οι πολίτες που μετακινούνται με τα πόδια (9,0%). Έτσι, λόγω της υπάρχουσας κατάστασης, έχει δημιουργηθεί υψηλή ζήτηση για θέσεις στάθμευσης.



Εικόνα 4.1: Επιλογή μέσου μετακίνησης, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Γλυφάδας

Πιο συγκεκριμένα, η υψηλότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και συνεπώς η υψηλότερη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, παρουσιάζεται τις πρωινές ώρες, όπου λειτουργούν τα καταστήματα και οι λοιπές υπηρεσίες, καθώς και τις βραδινές και μεταμεσονύκτιες ώρες, όπου οι δραστηριότητες αναψυχής και εστίασης κορυφώνουν τη λειτουργία τους και η επισκεψιμότητα της περιοχής φτάνει στο μέγιστο. Αυτό το φαινόμενο αναμένεται να αυξηθεί στα επόμενα χρόνια, καθώς ο υπερτοπικός χαρακτήρας του κέντρου, όχι μόνο διατηρείται, αλλά ενισχύεται συνεχώς. Υπάρχει συνεχόμενη αύξηση των κέντρων εστίασης και αναψυχής, ενώ η μελετούμενη ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου καθώς και η μελλοντική επέκταση του Μετρό μέχρι τη Γλυφάδα, αναμένεται να προσελκύσει ακόμα περισσότερους πολίτες.

Οι δρόμοι με τη μεγαλύτερη ένταση του προβλήματος είναι οι:

- Γρηγορίου Λαμπράκη
- Αγγέλου Μεταξά
- Λαζαράκη
- Δούσμανη
- Α. Παπανδρέου
- Κύπρου

Έτσι, λόγω του μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων που ελκύει το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας και της ανυπαρξίας οργανωμένων χώρων στάθμευσης, το πρόβλημα στάθμευσης κρίνεται επιτακτικό. Οι χώροι στάθμευσης δεν επαρκούν και συχνά παρατηρείται παράνομη και άναρχη στάθμευση είτε παρόδια (διπλοπαρκάρισμα, παράνομη στάθμευση) είτε σε δημόσιους ελεύθερους χώρους με επιβλαβείς συνέπειες στο περιβάλλον και επιδείνωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

4.2 Χώροι Στάθμευσης

Οι υφιστάμενοι διαθέσιμοι χώροι δημόσιας στάθμευσης είναι οι εξής (εικόνα 4.7) :

Θέση	Υφιστάμενη Χρήση
Α. Λαζαράκη – Ζέρβα – Κύπρου - Άλσους	Χώρος μπροστά από το νέο Δημαρχείο. Χρησιμοποιείται ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης.
Ποσειδώνος - Γρ. Λαμπράκη - Λαζαράκη (ευκάλυπτοι)	Χρησιμοποιείται ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης.
Λαζαράκη - Γρ. Λαμπράκη -Μεταξά (ευκάλυπτοι)	Χρησιμοποιείται ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης
Μεταξά – Γρ. Λαμπράκη - Κύπρου (ευκάλυπτοι)	Χρησιμοποιείται ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης
Κύπρου – Γρ. Λαμπράκη – Αγ. Γερασίμου (ευκάλυπτοι)	Χρησιμοποιείται ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης

Δεν υπάρχει ελεγχόμενη ζώνη στάθμευσης και έτσι τα οχήματα μπορούν να σταθμεύουν κατά μήκος όλων σχεδόν των οδών του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας, εκτός από τις θέσεις στις

οποίες υπάρχει απαγορευτική σήμανση. Επίσης, επί της οδού Α. Μεταξά έχουν τοποθετηθεί κολωνάκια που απαγορεύουν τη στάθμευση.

Δυστυχώς όμως, οι θέσεις και οι χώροι στάθμευσης αυτοί δεν επαρκούν για τον μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων που κινείται στην περιοχή, το οποίο διαφαίνεται από την άναρχη στάθμευση των οδηγών. Οι οδηγοί στην κυριολεξία παρκάρουν όπου βρουν. Πάνω σε διαβάσεις πεζών, σε ράμπες πεζοδρομίων, πάνω σε πεζοδρόμια, δίπλα σε άλλα παρκαρισμένα αυτοκίνητα και γενικότερα όπου υπάρχει "ελεύθερος χώρος". Οι παρακάτω φωτογραφίες μαρτυρούν το φαινόμενο αυτό.



Εικόνα 4.2: Διπλοπαρκάρισμα στην οδό Λαζαράκη



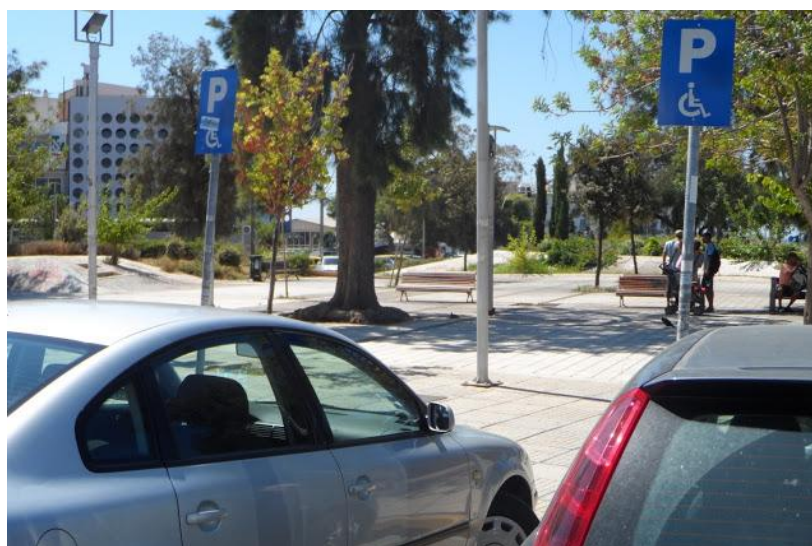
Εικόνα 4.3: Παρκάρισμα πάνω στο πεζοδρόμιο στην οδό Μεταξά



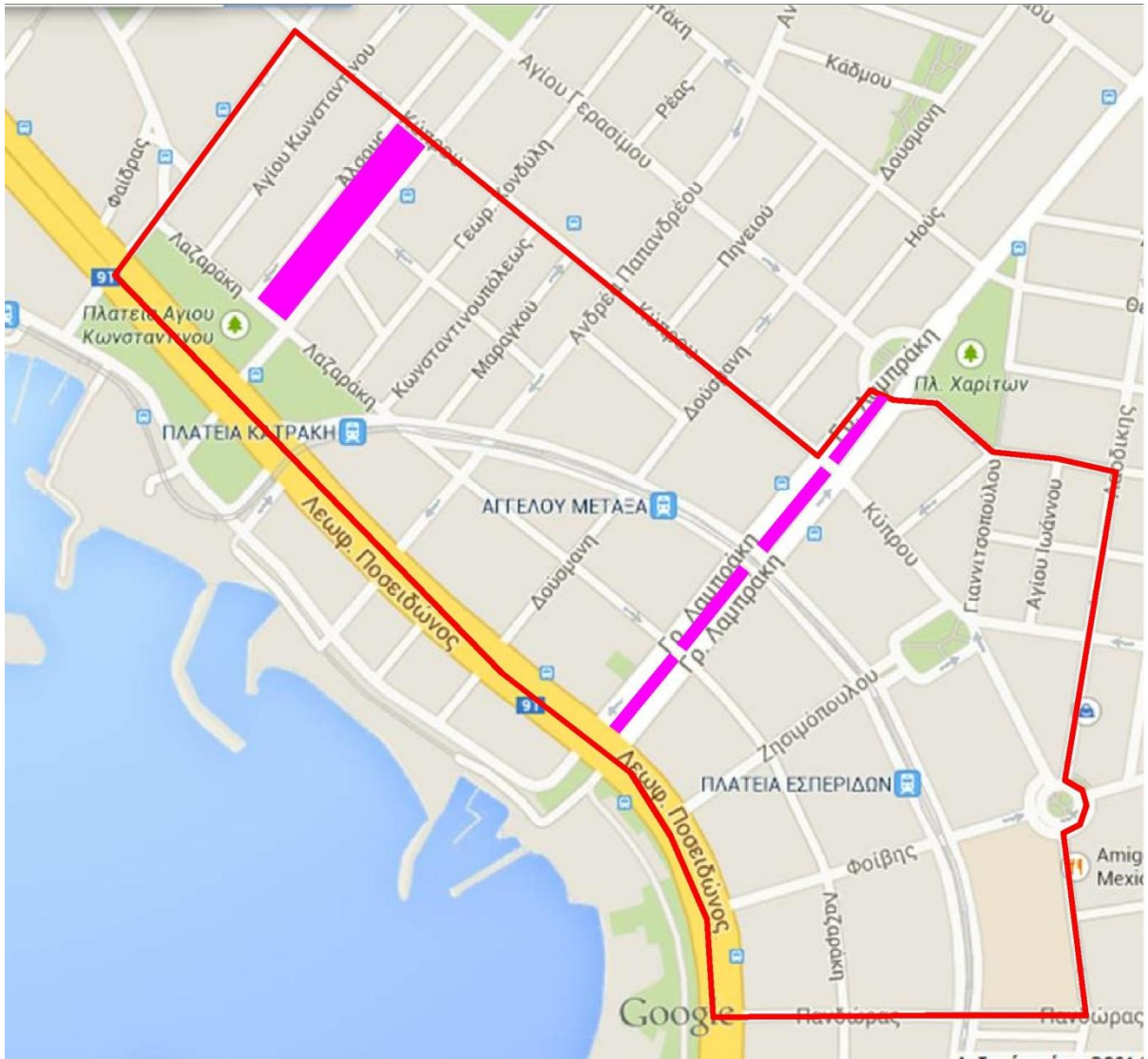
Εικόνα 4.4: Παράνομο παρκάρισμα στην οδό Ζέρβα



Εικόνα 4.5: Παρκάρισμα πάνω στον διάδρομο για τυφλούς



Εικόνα 4.6: Παράνομη στάθμευση σε θέσεις ΑΜΕΑ

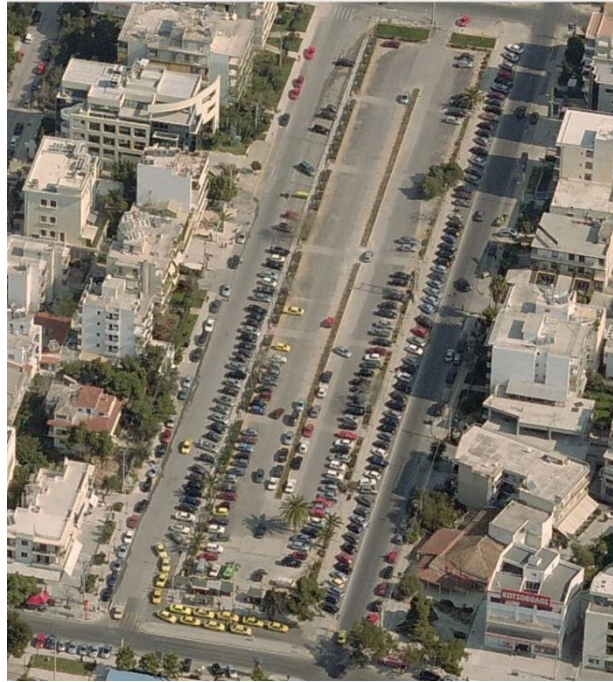


Εικόνα 4.7: Διαθέσιμοι χώροι δημόσιας στάθμευσης

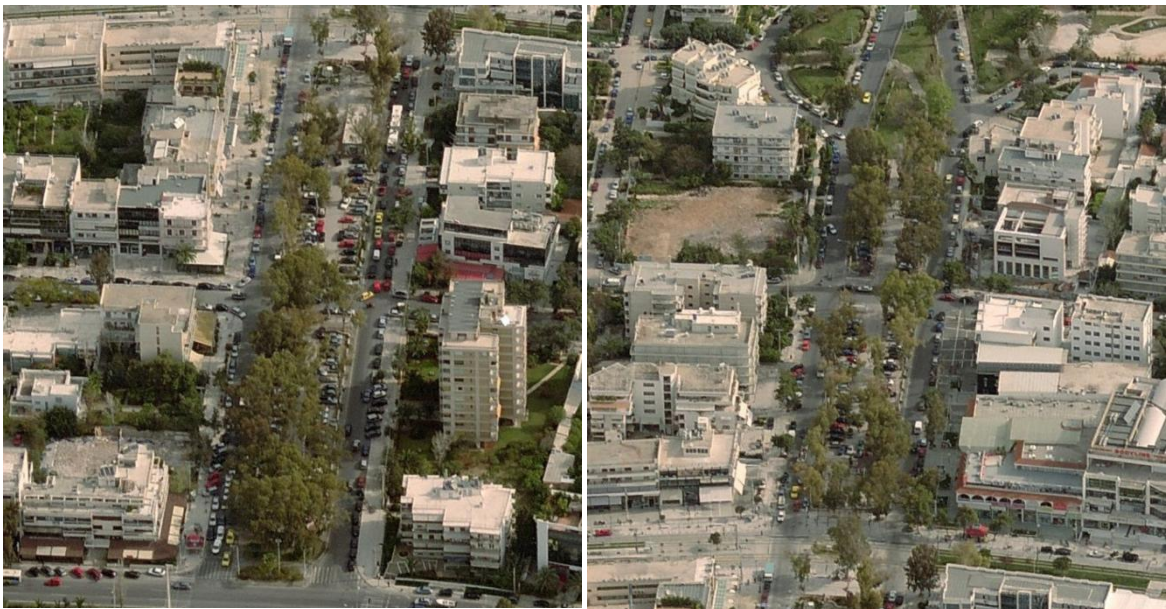
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, εντείνονται σε μεγάλο βαθμό από την έλλειψη εναλλακτικών τρόπων μετακινήσεως εντός του κέντρου, όπως επίσης και από και προς αυτό. Πιο συγκεκριμένα, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες επιλέγουν στην πλειοψηφία τους το ΙΧ σαν τρόπο μετακίνησης για τις καθημερινές τους ανάγκες, καθώς δεν υπάρχει δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας το οποίο θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τη μετάβαση από την Άνω στην Κάτω Γλυφάδα ενώ και η αστική συγκοινωνία χαρακτηρίζεται ανεπαρκής. Ακόμη, στο κέντρο δεν υπάρχει κάποιος οργανωμένος ποδηλατόδρομος που θα μπορούσε να καλύψει τη μετακίνηση μέσα σε αυτό.

Από τη μελέτη που έγινε στο κέντρο του Δήμου της Γλυφάδας, εντοπίστηκε ως κυρίαρχο πρόβλημα η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Μέσω της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, φαίνεται ότι υπάρχει κάποια μελέτη για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, η οποία όμως είναι σε αρκετά πρώιμο στάδιο. Η μελέτη προτείνει για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος, την κατασκευή υπογείων χώρων στάθμευσης σε διάφορες θέσεις, όπως την περιοχή μπροστά από το Δημαρχείο και τους 'ευκαλύπτους'. Η περιοχή μπροστά από το Δημαρχείο, είναι ένα κενό ασφαλτοστρωμένο οικόπεδο, το οποίο χρησιμοποιείται όλες τις μέρες για ελεύθερη δημόσια στάθμευση, εκτός από τις Πέμπτες, όπου πραγματοποιείται η λαϊκή αγορά (εικόνα10). Οι 'ευκαλύπτοι', που βρίσκονται ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της οδού Γρ. Λαμπράκη, είναι μη ασφαλτοστρωμένα οικόπεδα με μεγάλους ευκαλύπτους (πάνω από 20 μέτρα ύψος) εντός της περιμέτρου τους και χρησιμοποιούνται και αυτοί για ελεύθερη δημόσια στάθμευση (εικόνα 11). Η κατασκευή, λοιπόν, υπογείων χώρων στάθμευσης σε αυτές τις θέσεις, ενώ θα δημιουργήσει μεγάλο αριθμό νέων θέσεων, δεν κρίθηκε από τη μελέτη μας, κατάλληλη για την επίλυση του συγκεκριμένου προβλήματος. Επιπλέον, από την πλευρά των αρχών, υπάρχει έντονη δυσαρέσκεια για την κατασκευή αυτών των χώρων για πολλούς λόγους. Αρχικά, το ποσό που απαιτείται (11.000.000€) θεωρείται μεγάλη δαπάνη για το Δήμο και η ανάγκη για σύμπραξη του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) για την κάλυψή του, τους βρίσκει αντίθετους, καθώς θα αναγκαστούν να πληρώνουν για τη στάθμευση σε αυτούς τους χώρους, που μέχρι τώρα ήταν ελεύθεροι. Επίσης, λόγω των ευκαλύπτων και του μεγέθους τους, οι χώροι αυτοί αποτελούν τοπόσημο για την πόλη της Γλυφάδας. Οποιαδήποτε εργασία κατασκευής υπόγειων σταθμών στάθμευσης, θα αποτελούσε καταστροφή για το φυσικό κάλλος της περιοχής, καθώς η ανάπτυξη των συγκεκριμένων δέντρων στη σημερινή τους μορφή, απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα.



Εικόνα 5.1: Ελεύθερος χώρος μπροστά από το Δημαρχείο



Εικόνα 5.2: Χώροι ευκαλύπτων στην οδό Λαμπράκη

Οι απόψεις αυτές καθώς και η στρατηγική του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας, για αποτροπή κυκλοφορίας του ΙΧ αυτοκινήτου στις κεντρικές περιοχές της πόλης, αντιτίθενται στη κατασκευή των υπογείων αυτών χώρων. Έτσι, η επιθυμία για αποσυμφόρηση του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας και οι αρχές για περιβαλλοντικό σχεδιασμό, μας οδήγησαν στην πρόταση και προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακινήσεων (ποδηλατόδρομος, δημοτική συγκοινωνία). Με αυτόν τον τρόπο αποδίδεται κύρια προτεραιότητα στην προσβασιμότητα των πεζών και των ποδηλάτων έναντι των ΙΧ, ακολουθώντας το πρότυπο βιώσιμης και περιβαλλοντικά φιλικής αστικής κινητικότητας.

Για την επίλυση, λοιπόν, του κυκλοφοριακού προβλήματος στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, προτείνουμε τα εξής:

5.1 Ποδηλατόδρομος

Η Γλυφάδα, και κυρίως η Κάτω Γλυφάδα, όπου βρίσκεται και το πολεοδομικό της κέντρο, ενδείκνυται για ποδηλατοδρόμους λόγω της μικρής κλίσης των δρόμων της. Εντός του κέντρου δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο για ποδήλατα, παρά μόνο σε ένα κομμάτι της οδού Λαζαράκη που κατασκευάστηκε πρόσφατα. Καθίσταται έτσι, δύσκολη και επικίνδυνη και η πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο, όπου υπάρχουν διαδρομές ποδηλάτου, αποτρέποντας τους κατοίκους να χρησιμοποιούν αυτό το μέσο μετακίνησης. Πρέπει, λοιπόν, να γίνει ο απαραίτητος σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων που να διαπερνά το πολεοδομικό κέντρο και να το συνδέει με το παράκτιο μέτωπο.

Η χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς παρουσιάζει τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

- Είναι φθηνό στην απόκτησή του και ανέξοδο στη χρήση του.
- Δεν μολύνει την ατμόσφαιρα. Δεν εκπέμπει ατμοσφαιρικούς ρύπους, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που μολύνουν και ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα και είναι υπεύθυνα για την όξινη βροχή, την τρύπα του όζοντος, τα προβλήματα υγείας κλπ.
- Είναι αθόρυβο και κάνει τις πόλεις πιο ήσυχες και ανθρώπινες, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που προκαλούν θόρυβο, ηχορύπανση, ενοχλούν τον άνθρωπο και το περιβάλλον και προκαλούν ψυχικές διαταραχές.
- Καταλαμβάνει ελάχιστο χώρο για κυκλοφορία και στάθμευση οπότε μπορεί να ενισχύσει σημαντικά την προσπάθεια για αποσυμφόρηση και εκτόνωση του κυκλοφοριακού φόρτου στις ευαίσθητες περιοχές.
- Δεν προκαλεί σοβαρά ατυχήματα λόγω της περιορισμένης ταχύτητας που μπορεί να αναπτύξει.
- Ο συνολικός μέσος χρόνος μετακίνησης είναι συγκρίσιμος με τον αντίστοιχο των άλλων μέσων για μικρές και μέσες αποστάσεις (ειδικά στους κεντρικούς τομείς των πόλεων είναι μικρότερος).
- Η χρήση του μπορεί να επιβάλλει έναν υγιεινό τρόπο ζωής αφού εξασφαλίζεται ολοκληρωμένη σωματική άσκηση.
- Τα εξαρτήματά του είναι φιλικά προς το περιβάλλον και ανακυκλώσιμα.
- Είναι το πιο φιλικό μέσο μεταφοράς για το περιβάλλον και τον άνθρωπο.

Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει είναι ελάχιστα:

- Η χρήση του μπορεί να περιοριστεί από τις καιρικές συνθήκες. Αυτό σημαίνει ότι δεν μπορεί να αποτελέσει μόνιμο συγκοινωνιακό μέσο για όσους το χρησιμοποιούν.
- Ο αναβάτης είναι εκτεθειμένος και ευάλωτος στα ατυχήματα.
- Η δεδομένη μορφολογία του εδάφους βάζει όρια στην χρησιμοποίησή του και μπορεί να αποκλείσει ορισμένες περιοχές με έντονη κλίση.

Πιο συγκεκριμένα, για το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας, τα μειονεκτήματα είναι ακόμα λιγότερα, καθώς δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός λόγω της κλίσης του εδάφους. Έτσι, είναι εμφανές ότι ένας ολοκληρωμένος ποδηλατόδρομος έχει πολλά να προσφέρει στους πολίτες και στο ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής.

Όσον αφορά την ασφάλεια που παρέχεται στον ποδηλάτη κατά την κίνησή του, μπορεί να προληφθεί σε κάποιο βαθμό τυχόν ατύχημα, με τον κατάλληλο σχεδιασμό, σήμανση και σηματοδότηση. Ακόμα, ο Δήμος μπορεί να ενημερώσει κατάλληλα τους κατοίκους για τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας σχετικά με τα ποδήλατα.

Μετά από μελέτη στην περιοχή του κέντρου, ως κατάλληλος τύπος ποδηλατοδρόμου, επιλέχθηκε αυτός που είναι παράλληλος στον δρόμο. Ο τύπος αυτός, ακολουθεί την χάραξη του δρόμου αλλά διαχωρίζεται από το οδόστρωμα. Βρίσκεται στο επίπεδο του πεζοδρομίου ή στο ενδιάμεσο μεταξύ του πεζοδρομίου και του οδοστρώματος, με διαχωριστική λωρίδα μεταξύ ποδηλατοδρόμου και δρόμου. Βέβαια, μεγάλη προσοχή πρέπει να υπάρχει στις διασταυρώσεις, όπου εμφανίζεται ένας σχετικός κίνδυνος για τους ποδηλάτες, αφού ο οδηγός των μηχανοκίνητων μέσων δεν μπορεί εύκολα να αντιληφθεί την ύπαρξή τους.

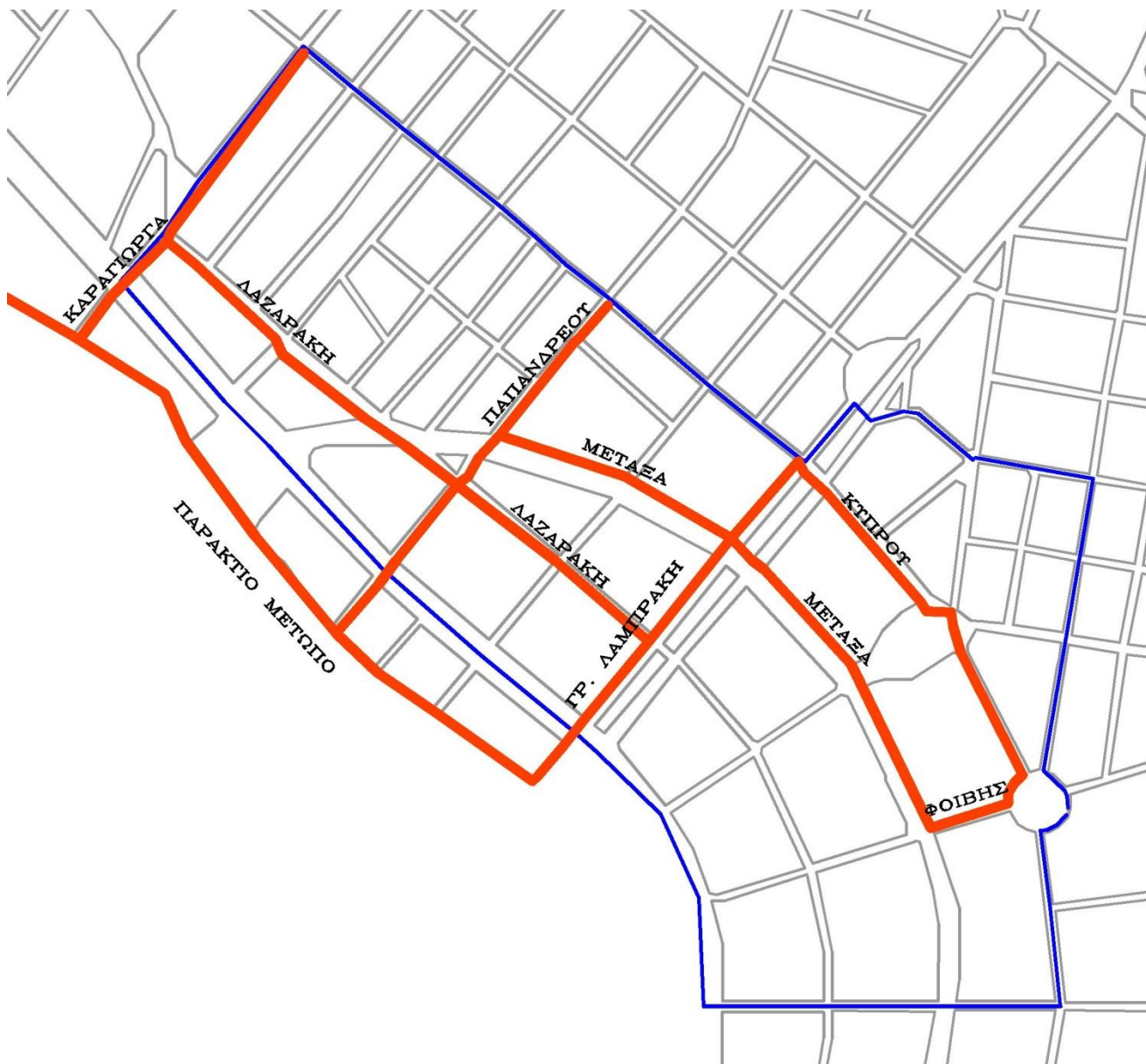
Το ελάχιστο και επιθυμητό πλάτος του ποδηλατοδρόμου μιας κατεύθυνσης, για το συγκεκριμένο τύπο, είναι 1,60-2,00 μέτρα, ενώ για δύο κατευθύνσεις είναι 2,00 - 2,50 μέτρα. Οι ποδηλατόδρομοι πρέπει να αποτελούν δίκτυο, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει και εγκαταστάσεις στάθμευσης ποδηλάτων.

Έπειτα από τη μελέτη της περιοχής, διαπιστώθηκε ότι τα πεζοδρόμια που έχουν κλίση μικρότερη από 5% και πλάτος μεγαλύτερο από 2 μέτρα, αφήνοντας περιθώριο και για την κίνηση των πεζών και τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων είναι κατά μήκος των εξής δρόμων:

- Λαζαράκη
- Γρηγορίου Λαμπράκη
- Αγγέλου Μεταξιά
- Φοίβης
- Κύπρου
- Ανδρέα Παπανδρέου
- Σάκη Καραγιωργα

Το προτεινόμενο δίκτυο, το οποίο θα συνδέει το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας με το παράκτιο μέτωπο, διασχίζοντας τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με κατάλληλη σηματοδότηση, φαίνεται στο χάρτη 16. Επιλέχθηκε το συγκεκριμένο δίκτυο, έτσι ώστε να διασφαλιστεί, τόσο η ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στην κυκλοφορία όσο και ο περιορισμός των αναγκαίων παρεμβάσεων στην υφιστάμενη υποδομή. Ακόμη, το δίκτυο αυτό διασχίζει και συνδέει τους πιο κεντρικούς δρόμους του κέντρου, έχοντας έτσι τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και να καλύψει σε ένα ευρύ φάσμα την περιοχή. Επίσης, έχει και δυνατότητα σύνδεσης με την Άνω Γλυφάδα, μέσω των δρόμων Γρ. Λαμπράκη, Ανδρέα Παπανδρέου και Σάκη Καραγιωργα. Τέλος, εκτιμάται ότι θα είναι σε θέση να παραλάβει πλήθος καθημερινών μικρών μετακινήσεων, που σήμερα

εκτελούνται με μηχανοκίνητα μέσα και να αποτελέσει τη βάση για μελλοντική εξυπηρέτηση ακόμα μεγαλύτερων μετακινήσεων σε συνδυασμό με το μετρό, το τραμ και τα υπόλοιπα ΜΜΜ.



- Δίκτυο ποδηλατοδρόμου
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

Εικόνα 5.3: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμου

Το προτεινόμενο δίκτυο, σχεδιάστηκε με τις εξής αρχές, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τηρούνται κατά το σχεδιασμό ενός ποδηλατοδρόμου για την καλύτερη λειτουργία του αλλά και για να μην αλλοιώνεται η εικόνα και η λειτουργικότητα της πόλης:

- Να υπάρχει απλότητα στο σχεδιασμό του δικτύου, το οποίο διατίθεται για καθημερινή χρήση, ως εναλλακτική λύση μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων διαδρομών αναψυχής.
- Η διέλευση να γίνεται από οδούς με ικανά πλάτη και ήπιες κατά μήκος κλίσεις, με όσο το δυνατόν διαχωρισμένο κατάστρωμα από την υπόλοιπη κυκλοφορία.
- Να βελτιωθεί η αισθητική ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος.
- Να γίνεται συνεχώς αισθητή στον οδηγό η παρουσία του ποδηλάτη και αντίστροφα.
- Να προσαρμόζεται στα πολεοδομικά, γεωγραφικά, και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής.
- Να ενταχθεί το ποδήλατο προοδευτικά στην πόλη αλλά και στη ζωή των πολιτών.
- Να φτάνουν οι ποδηλάτες με ασφάλεια παντού με σχεδιασμό κατάλληλων αρθρώσεων μεταξύ των επιμέρους δικτύων.
- Να δημιουργηθούν οι απαραίτητοι χώροι στάθμευσης για την ασφαλή πρόσδεση των ποδηλάτων.
- Να είναι αναγνωρίσιμη και σαφής η σήμανση για τα ποδήλατα, να έχει μεγάλη συχνότητα εμφάνισης και να χρησιμοποιείται με συνέπεια.

Σε κάθε ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων είναι απαραίτητη η ύπαρξη χώρων στάθμευσης και πρόσδεσης, ώστε οι πολίτες να μπορούν με ασφάλεια να αφήνουν τα ποδήλατά τους. Η πρότασή μας αφορά κάποιες συγκεκριμένες θέσεις, που βρίσκονται στις δύο άκρες, αντιδιαμετρικά, και στο κέντρο της περιοχής μελέτης, δηλαδή σε κομβικά σημεία του πολεοδομικού κέντρου. Με αυτόν το σχεδιασμό μπορούν να καλυφθούν οι ανάγκες για στάση και στάθμευση των κατοίκων που θα χρησιμοποιούν το ποδήλατο είτε για αναψυχή είτε για την πραγματοποίηση των καθημερινών τους αναγκών.

Στις θέσεις αυτές, προτείνεται να υπάρχει και ένα σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων. Οι πολίτες θα μπορούν να χρησιμοποιούν με την καταβολή ενός ελάχιστου αντιτίμου για ημερήσια χρήση, ποδήλατα που θα έχει προμηθευθεί ο Δήμος και τα οποία θα είναι σταθμευμένα στις συγκεκριμένες θέσεις. Το αντίτιμο θα καταβάλλεται μέσω πιστωτικής κάρτας, ώστε να υπάρχει και η απαραίτητη ασφάλεια για την επιστροφή τους και τη σωστή χρήση τους. Μετά το τέλος της χρήσης και με ευθύνη του ίδιου του πολίτη, τα ποδήλατα θα πρέπει να επιστρέφονται και να επανατοποθετούνται στους προκαθορισμένους σταθμούς. Με αυτόν τον τρόπο, οι πολίτες θα παροτρυνθούν να χρησιμοποιήσουν περισσότερο αυτό το μέσο μεταφοράς, έναντι του ΙΧ. Σήμερα, περισσότερες από 350 πόλεις παγκοσμίως προσφέρουν με επιτυχία συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων. Στην περιφέρεια Αττικής, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου χρησιμοποιεί ήδη το σύστημα αυτό, ενώ είναι δρομολογημένο να λειτουργήσει και στο Δήμο της Αθήνας.



Εικόνα 5.4: Κοινόχρηστα ποδήλατα στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου



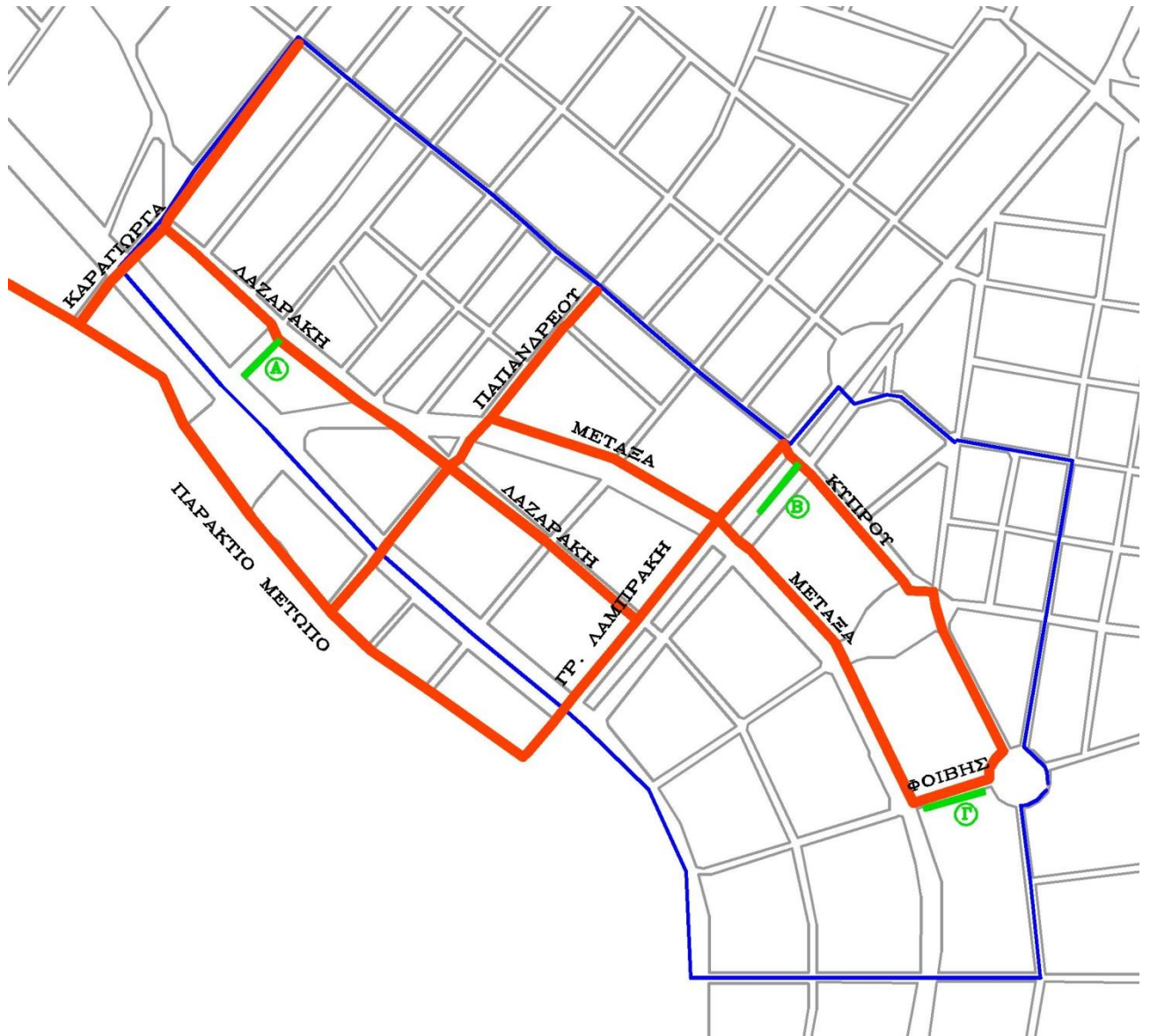
Εικόνα 5.5: Προτεινόμενος τύπος θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων

Οι θέσεις στάθμευσης που επιλέχθηκαν στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, είναι στους εξής δρόμους:

- A. Λαζαράκη και Ναπολέοντος Ζέρβα
- B. Γρηγορίου Λαμπράκη
- Γ. Φοίβης

Οι θέσεις αυτές φαίνονται στην εικόνα 5.6.

Ο προτεινόμενος ποδηλατόδρομος, έχει συνολικό μήκος 2,9 χλμ.. Με μέσο κόστος κατασκευής, ανά χλμ., 110.000€, προκύπτει συνολικό κόστος κατασκευής 319.000€.



- Θέσεις στάθμευσης και πρόσδεσης ποδηλάτων
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμου
- Όρια πολεοδομικού κέντρου

Εικόνα 5.6: Προτεινόμενες θέσεις στάθμευσης και πρόσδεσης ποδηλάτων

5.2 Δημοτική Συγκοινωνία

Η Γλυφάδα είναι πλέον ένας από τους λίγους Δήμους της Αττικής που δεν διαθέτει δημοτική συγκοινωνία. Η πρόσβαση στο πολεοδομικό κέντρο από τις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου καθώς και η μετακίνηση μέσα σε αυτό, αν επιλεγθούν τα λεωφορεία ως μέσα μεταφοράς, μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από το δίκτυο της αστικής συγκοινωνίας. Το δίκτυο αυτό όμως δυστυχώς είναι ανεπαρκές από ό,τι μαρτυρούν οι απόψεις των κατοίκων, οι οποίοι θεωρούν ότι ενώ οι διαδρομές του ΟΑΣΑ καλύπτουν μεγάλες περιοχές του Δήμου, οι χρόνοι διαδρομής επιμηκύνονται πολύ με αποτέλεσμα να χάνουν την ελκυστικότητά τους. Αυτό συμβαίνει διότι οι γραμμές αυτές είναι υπερτοπικής σημασίας και πραγματοποιούν πολλές στάσεις, κοντινής απόστασης. Έτσι, εξυπηρετούνται οι κάτοικοι των γύρω Δήμων, οι οποίοι επιθυμούν να φτάσουν σε συγκεκριμένα σημεία της Γλυφάδας. Οι κάτοικοι όμως του Δήμου Γλυφάδας, αποφεύγουν συνήθως αυτό το μέσο μεταφοράς για τη μετακίνησή τους προς το πολεοδομικό κέντρο γιατί το θεωρούν χρονοβόρο, αφού η διαδρομή δεν είναι η βέλτιστη δυνατή και ο χρόνος μετάβασης μπορεί να γίνει έως και τριπλάσιος σε σχέση με τον αντίστοιχο με ΙΧ. Επίσης, ενώ το τραμ διαπερνά όλο σχεδόν το κέντρο της Γλυφάδας και το συνδέει με τους υπόλοιπους Δήμους, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους του υπόλοιπου Δήμου Γλυφάδας, καθώς δεν υπάρχει επέκταση των γραμμών στις περιοχές εκεί. Κρίθηκε, λοιπόν, απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας που να συνδέει το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας με τις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου.

Ένα καλά σχεδιασμένο και ολοκληρωμένο δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας:

- Καλύπτει καθημερινές μεταφορικές ανάγκες που δεν ικανοποιούνται από τις προσφερόμενες λειτουργίες του υπάρχοντος συγκοινωνιακού συστήματος.
- Βοηθάει στην ανάπτυξη των περιοχών τόσο οικονομικά, όσο και κοινωνικά, αφού διευκολύνει τη μεταφορά ατόμων και υπηρεσιών και δίνει ώθηση στην εξάπλωση της αγοράς.
- Βοηθάει στην αποφόρτιση του όγκου επιβατών που εσωμίζονται τα ΜΜΜ, συμβάλλοντας στην καλύτερη λειτουργία τους αλλά και στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβάτη.
- Λειτουργεί με μικρά σε όγκο οχήματα, που έχουν τη δυνατότητα να κινούνται κατά μήκος των δημοτικών διαμερισμάτων και ιδιαίτερα όσων εμφανίζουν πρόβλημα συνδεσιμότητας ή είναι απομακρυσμένα από τα μέσα σταθερής τροχιάς, ενοποιώντας έτσι όλη την πόλη.
- Προσφέρει μικρές, σύντομες και συχνές σε διάρκεια διαδρομές, δίνοντας έμφαση στη σύνδεση με τα 'ισχυρά' μέσα μεταφοράς.
- Προσφέρει επιπρόσθετες υπηρεσίες εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, αφού παρέχει συγκοινωνίες ανάλογα με τη ζήτηση.
- Μπορεί να καλύψει συγκεκριμένες ανάγκες ευπαθών ομάδων (όπως είναι οι ηλικιωμένοι) για τοπική μετακίνηση.
- Είναι προσβάσιμο από όλους, αφού διατίθεται δωρεάν.
- Οφείλει να είναι διαρκώς μεταβαλλόμενο και εξελισσόμενο και να προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω ενός συστήματος αξιολόγησής του σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να αποτυπώνονται εγκαίρως τυχόν ελλείψεις και αδυναμίες.

Το μοναδικό μειονέκτημα (αν μπορεί να θεωρηθεί ως μειονέκτημα) είναι ότι αποτελεί δαπάνη για το Δήμο, αφού διατίθεται δωρεάν και δεν προσφέρει έσοδα. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για το δίκτυο αυτό είναι δημοτικά και τα έξοδα για την αγορά τους, τη συντήρηση, τη χρήση και τα καύσιμα είναι κατά αποκλειστικότητα ευθύνη του Δήμου.

Πιο συγκεκριμένα για τη Γλυφάδα, το μειονέκτημα αυτό δεν θα αποτελέσει μεγάλο πρόβλημα στην υλοποίηση και εφαρμογή ενός δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας, καθώς έχει ήδη εφαρμοστεί και λειτουργεί καλά σε Δήμους με λιγότερους πόρους και χαμηλότερα δημοτικά τέλη από ό,τι η Γλυφάδα (όπως π.χ. ο Δήμος Ηλιούπολης και Πεύκης). Εξάλλου, είναι μία προσφορά προς τους πολίτες που εντάσσεται στο πρόγραμμα κοινωνικής πρόνοιας, που κάθε Δήμος θα έπρεπε να διαθέτει, αναβαθμίζοντας έτσι την ποιότητα ζωής της πόλης.

Μετά από μελέτη των παραπάνω προδιαγραφών, προτείνεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας δύο γραμμών, στο Δήμο Γλυφάδας, με τις οποίες επιχειρείται να συνδεθούν οι διάφορες περιοχές του Δήμου με το πολεοδομικό και εμπορικό κέντρο στην Κάτω Γλυφάδα καθώς και με το παραλιακό μέτωπο της πόλης.

Οι προτεινόμενες γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας είναι οι εξής:

1. Γραμμή Α: Τερψιθέα - Κέντρο Γλυφάδας κυκλική

Στόχος της γραμμής αυτής είναι η σύνδεση της Τερψιθέας με το διοικητικό, εμπορικό και κέντρο υπηρεσιών της πόλης. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

Ναπολέοντος Ζέρβα – Ζέππου – Ανδρέα Παπανδρέου – Γούναρη – Μυκάλης – Βορείου Ηπείρου – Γεννηματά – Μυστρά – Γούναρη – Ανθέων – Γρ. Λαμπράκη – Κύπρου – Σάκη Καράγιωργα – Παραλιακό Μέτωπο – Αύρας – Λεωφ. Ποσειδώνος - Ναπολέοντος Ζέρβα

Η διαδρομή αυτή φαίνεται στην εικόνα 5.8.

Επειδή ολόκληρη η περιοχή αυτή δεν μπορεί να καλυφθεί από ένα μόνο δρομολόγιο, απαιτούνται δύο λεωφορεία. Το ένα θα ξεκινάει, έχοντας ως αφετηρία τη Ναπολέοντος Ζέρβα, με διαφορά 20 λεπτών από το άλλο, έτσι ώστε να υπάρχει συχνή διέλευση από τις διάφορες στάσεις.

Το μήκος της διαδρομής είναι 9,8 χλμ. και με μέση ταχύτητα οχήματος 18 χλμ./ώρα , η διάρκεια διαδρομής είναι 33 λεπτά.

2. Γραμμή Β: Πρίγκηπος Πέτρου - Άνω Γλυφάδα κυκλική

Στόχος της γραμμής αυτής είναι η σύνδεση της Άνω Γλυφάδας με το νότιο τμήμα και το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας στα ανατολικά. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

Πρίγκηπος Πέτρου – Γούναρη – Ιλίου – Μέγα Αλεξάνδρου – Ρήγα Φεραίου – Αρτέμιδος – Κύπρου – Γρ. Λαμπράκη – Λαζαράκη – Ξάνθου – Αγγέλου Μεταξά – Πρίγκηπος Πέτρου

Η διαδρομή αυτή φαίνεται επίσης στην εικόνα 5.8.

Η κάλυψη της περιοχής αυτής μπορεί να πραγματοποιηθεί από ένα λεωφορείο. Για να υπάρχει όμως συνέπεια στη συχνότητα δρομολογίων, θα απαιτηθούν δύο λεωφορεία, για συχνότητα δρομολογίων 15 λεπτών.

Το μήκος της διαδρομής είναι 6,9 χλμ. και με μέση ταχύτητα οχήματος 18 χλμ./ώρα , η διάρκεια διαδρομής είναι 23 λεπτά.

Οι διαδρομές αυτές επιλέχθηκαν έτσι ώστε να γίνεται εύκολη η πρόσβαση από σχεδόν όλες τις περιοχές του Δήμου στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, με το μικρότερο δυνατό κόστος και με τον ελάχιστο χρόνο.

Συνολικά, για τις δύο γραμμές απαιτούνται τέσσερα λεωφορεία, κατά προτίμηση MIDI μικρού μήκους (μέχρι 8,5μ.), και επιπλέον ένα εφεδρικό για κάλυψη συντηρήσεων και βλαβών. Προτείνεται να λειτουργούν όλες τις ημέρες της εβδομάδας, από τις 06:00π.μ. έως τις 22:00μ.μ..

Με βάση τις παραπάνω συχνότητες ανά γραμμή και τις ώρες λειτουργίας, ο αριθμός δρομολογίων ανά ημέρα, θα είναι 95 στη Γραμμή Α, ενώ στη Γραμμή Β θα είναι 127. Το ετήσιο συνολικό (για τα 4 λεωφορεία) συγκοινωνιακό έργο, θα είναι της τάξεως των 1800 χλμ. ανά ημέρα και με μέσο λειτουργικό κόστος, ανά χλμ., 3€ (για λεωφορεία MIDI), προκύπτει ετήσιο κόστος λειτουργίας 1.970.000€.



Εικόνα 5.7: Λεωφορείο MIDI



- Διαδρομή Γραμμής Α
- Διαδρομή Γραμμής Β
- Όρια πολεοδομικού κέντρου
- Όρια Δήμου Γλυφάδας

Εικόνα 5.8: Προτεινόμενες διαδρομές δημοτικής συγκοινωνίας

5.3 Βιώσιμη Κινητικότητα

Ο ποδηλατόδρομος σε συνδυασμό με τη δημοτική συγκοινωνία ακολουθούν μια ανάπτυξη που έχει ως πρότυπο τη βιώσιμη κινητικότητα. Η βιώσιμη ανάπτυξη ή αλλιώς και αειφόρος ανάπτυξη, αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα. Γνώμονας της αειφορίας είναι η μέγιστη δυνατή απολαβή αγαθών από το περιβάλλον, χωρίς όμως να διακόπτεται η φυσική παραγωγή αυτών των προϊόντων σε ικανοποιητική ποσότητα και στο μέλλον. Όπως αναφέρει και η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, «βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που εξυπηρετεί τις ανάγκες των σημερινών γενεών, χωρίς να στερεί το δικαίωμα στις επόμενες γενεές να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες». Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει ανάπτυξη των παραγωγικών δομών της οικονομίας παράλληλα με τη δημιουργία υποδομών για μία ευαίσθητη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον και στα οικολογικά προβλήματα.

Με τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης διαδρομής ποδηλατόδρομου και ενός ολοκληρωμένου δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας, ενισχύεται η μετακίνηση με μέσα που καλύπτουν τους τρεις βασικούς πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης: περιβάλλον, κοινωνία και οικονομία. Όσον αφορά το περιβάλλον, είναι μέσα μετακίνησης φιλικά προς αυτό, αφού περιορίζουν σε σημαντικό βαθμό την κυκλοφορία του ΙΧ. Ακόμη, η ποδηλασία είναι ένας τρόπος μεταφοράς με μηδενικές εκπομπές αερίων, που αποτρέπει την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, καθιστώντας τον έτσι, τον φιλικότερο προς το περιβάλλον. Ως προς την κοινωνία, τα δύο αυτά μέσα μεταφοράς, βοηθούν στην κοινωνική ισότητα καθώς σε αντίθεση με το ΙΧ, μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλες τις κοινωνικές κατηγορίες, όπως παιδιά, ηλικιωμένους, πλούσιους και φτωχούς. Το ποδήλατο, επιπρόσθετα, συμβάλλει στην ανάπτυξη της ατομικής, και κατ' επέκταση της κοινωνικής υγείας, σωματικής και ψυχικής αφού με την καθημερινή σωματική δραστηριότητα, υιοθετείται ένας υγιής τρόπος ζωής. Με τη χρήση των δημοτικών λεωφορείων, υπάρχει συνεχής κοινωνική συναναστροφή, ενισχύοντας έτσι, τη διάθεση για γνωριμία και επικοινωνία αντίθετα στην αποξένωση που δημιουργεί η χρήση ΙΧ. Όσον αφορά την οικονομία, σε συλλογικό επίπεδο, οφέλη προκύπτουν από τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ατυχημάτων ενώ σε ατομικό, από τη μείωση του κόστους για την κίνηση των οχημάτων, στο οποίο περιλαμβάνονται τα κόστη για τα καύσιμα, για τη συντήρηση και την ασφάλειά τους.

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα, λοιπόν, συμβάλλει σε μια βελτιωμένη εικόνα της πόλης, σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής, και βελτιώνει την κινητικότητα και την προσβασιμότητά της. Επίσης, δημιουργεί πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία, ενώ προσφέρει και μια προοπτική προσέγγισης περισσότερων ατόμων, που ανήκουν σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες.

Το πρότυπο αυτό έχει υιοθετηθεί στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις τα τελευταία χρόνια και έτσι η δημιουργία ενός ποδηλατόδρομου και ενός δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο της Γλυφάδας, έχει το πλεονέκτημα της ταύτισης με τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ό,τι αφορά την πολιτική βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις αυτές, εγγράφονται στο πλαίσιο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility Plan) και αποτελούν

προαπαιτούμενο για τη χρηματοδότηση των παρεμβάσεων και έργων αστικών μεταφορών από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, ο Δήμος της Γλυφάδας έχει μεγάλες πιθανότητες να λάβει χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς φορείς για ολόκληρη την κατασκευή ή μέρος των έργων αυτών.

5.4 Διαχείριση απορριμμάτων

Στα πλαίσια αυτών των φιλικών προς το περιβάλλον παρεμβάσεων που προτείνονται, με στόχο ο Δήμος Γλυφάδας να γίνει μια πόλη που να ακολουθεί το πρότυπο μιας ‘πράσινης’ πόλης, κρίθηκε απαραίτητο να γίνει μια βέλτιστη διαχείριση των απορριμμάτων.

Η διαχείριση των απορριμμάτων αποτελεί ένα από τα πιο δύσκολα και επίκαιρα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο πλανήτης μας. Τα απορρίμματα ρυπαίνουν το περιβάλλον, καταλαμβάνουν πολύτιμο χώρο και επιβαρύνουν με μολυσματικά υπολείμματα το έδαφος και τους υδροφορείς. Έτσι, καταλήγουν να υποβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος, στο οποίο ζούμε και να υποθηκεύουν το μέλλον των επόμενων γενεών. Σε αυτό συμβάλλουν η ανύπαρκτη χωροταξική οργάνωση, η υπολειτουργία των περιβαλλοντικών υπηρεσιών, η έλλειψη ευαισθητοποίησης της κοινωνίας, αλλά και πολλές φορές η αναίτια αντίδραση στην κάθε είδους χωροθέτηση εγκαταστάσεων διαχείρισης απορριμμάτων.

Στο Δήμο της Γλυφάδας συγκεκριμένα, ενώ η διαχείριση των απορριμμάτων συνδέεται άμεσα με την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης, δυστυχώς βρίσκεται πολύ χαμηλά στην ιεράρχηση των προτεραιοτήτων της δημοτικής αρχής. Ειδικότερα, στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, πολλές φορές παρατηρείται καθυστέρηση στη συλλογή των κάδων απορριμμάτων από τα απορριμματοφόρα, με αποτέλεσμα αυτά να γεμίζουν και τα σκουπίδια να βρίσκονται στο δρόμο και στα πεζοδρόμια, υποβαθμίζοντας, έτσι, την εικόνα της πόλης. Η συγκεκριμένη περιοχή μελέτης χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, διότι σε αυτήν συγκεντρώνονται πολλά κέντρα εστίασης, διασκέδασης και αναψυχής, που καθημερινά συλλέγουν μεγάλο όγκο απορριμμάτων.



Εικόνα 5.9: Εικόνα απορριμμάτων στην πλατεία Εσπερίδων



Εικόνα 5.10: Εικόνα απορριμμάτων στην πλατεία Εσπερίδων

Κρίθηκε, λοιπόν, απαραίτητο για το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας να βρεθεί η βέλτιστη διαδρομή των απορριματοφόρων, έτσι ώστε να συλλέγονται τα απορρίμματα έγκαιρα, να διατηρείται η εικόνα της πόλης καθαρή και να προστατεύεται η υγεία των πολιτών. Βέβαια, μια 'πράσινη' πόλη δεν μπορεί ποτέ να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά από την καλή διαχείριση των απορριμμάτων, αλλά θα πρέπει να υπάρχει και ευαισθητοποίηση των πολιτών, τόσο με δική τους πρωτοβουλία, όσο και με κατάλληλη ενημέρωση.

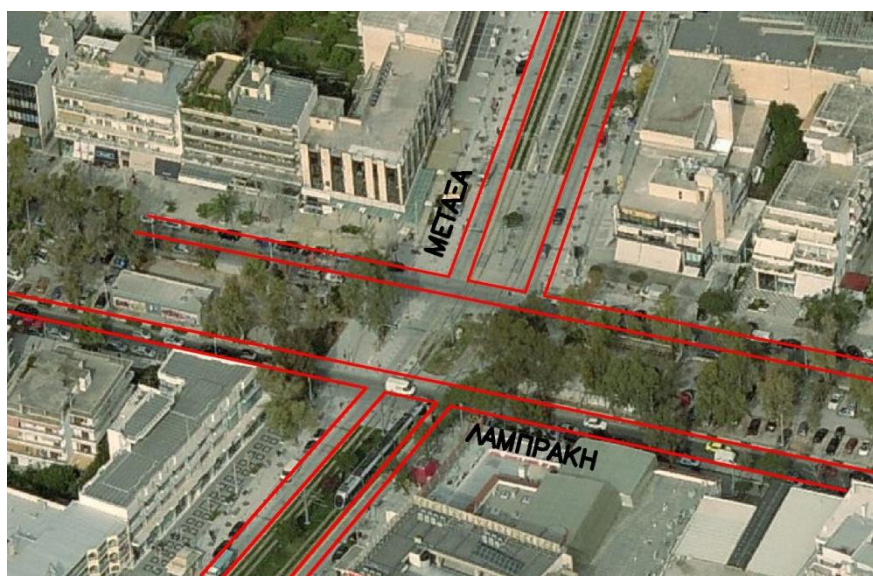
Αφού καταγράφηκαν όλοι οι κάδοι του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου Γλυφάδας και αποτυπώθηκαν σε ένα αρχείο λογισμικού autocad, βρέθηκαν δύο βέλτιστες διαδρομές, μία για τους πράσινους κάδους, που είναι για όλα τα είδη των απορριμμάτων και μία για τους μπλε, που είναι για απορρίμματα που ανακυκλώνονται. Οι βέλτιστες αυτές διαδρομές των απορριματοφόρων προέκυψαν από αντίστοιχο πρόγραμμα Η/Υ. Η διαδρομή των απορριματοφόρων για τη συλλογή των 129 πράσινων κάδων, είναι 12,4 χλμ.. Η διαδρομή των απορριματοφόρων για τη συλλογή των 116 μπλε κάδων, είναι 12,57 χλμ.. Προτείνεται η συλλογή των απορριμμάτων να γίνεται καθημερινά, κατά τις πολύ πρωινές ώρες, πριν ξεκινήσει η πρωινή κυκλοφορία των οχημάτων, έτσι ώστε να μην δημιουργούνται κυκλοφοριακές συμφορήσεις λόγω των συχνών στάσεων των απορριματοφόρων.

5.5 Λοιπές Παρεμβάσεις

Οι παραπάνω παρεμβάσεις στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου της Γλυφάδας, θεωρήθηκαν οι σημαντικότερες για τη βελτίωση της εικόνας και της ποιότητας ζωής της πόλης. Από τη μελέτη, όμως, προέκυψαν και κάποιες μικρές παρεμβάσεις, οι οποίες θα συνεισφέρουν και αυτές σε ένα βαθμό στη συνολική αναβάθμιση του κέντρου του Δήμου Γλυφάδας. Οι παρεμβάσεις που προτείνονται είναι οι εξής:

5.5.1 Κόμβος οδών Μεταξά – Λαμπράκη

Οι κόμβοι που προαναφέρθηκαν στα προβλήματα της περιοχής μελέτης, συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή συμφόρηση του πολεοδομικού κέντρου του Δήμου Γλυφάδας κατά της ώρες αιχμής. Ο κόμβος με το κυριότερο πρόβλημα όμως, το οποίο δημιουργεί τη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή αναστάτωση, βρίσκεται στη διασταύρωση της οδού Λαμπράκη με την οδό Μεταξά, την οποία διασχίζει και η γραμμή του τραμ. Παρόλο που έχουν απαγορευτεί με την κατάλληλη σήμανση, όλες οι αριστερόστροφες στροφές στο σημείο εκείνο, η παραβίαση τους από τους οδηγούς γίνεται πάντα, σαν να μην υπήρξε ποτέ αυτή η απαγόρευση. Έτσι, καθώς το μήκος της οδού Μεταξά ανάμεσα στην κάθοδο και την άνοδο της οδού Λαμπράκη είναι πολύ μικρό (33 μ.), (εικόνα 5.11) συσσωρεύεται μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων που προσπαθούν να στρίψουν αριστερά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να διακόπτεται πολλές φορές η κυκλοφορία στην οδό Μεταξά και ταυτόχρονα να εμποδίζεται η διέλευση της γραμμής του τραμ στον κόμβο αυτόν.



Εικόνα 5.11: Κόμβος Γρ. Λαμπράκη και Μεταξά

Προτείνεται, λοιπόν, η κατάργηση αυτού του κόμβου, δηλαδή η οριστική απαγόρευση των αριστερόστροφων στροφών, καθώς και της διέλευσης της οδού Μεταξά από το σημείο εκείνο. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με τοποθέτηση εμποδίων (κολωνάκια) και επέκταση των χώρων των ευκαλύπτων κατά μήκος του τμήματος της οδού Μεταξά στον κόμβο. Έτσι, η διέλευση των οχημάτων επί της οδού Λαμπράκη θα γίνεται χωρίς διακοπή, παρά μόνο για τη διέλευση του τραμ και των πεζών.

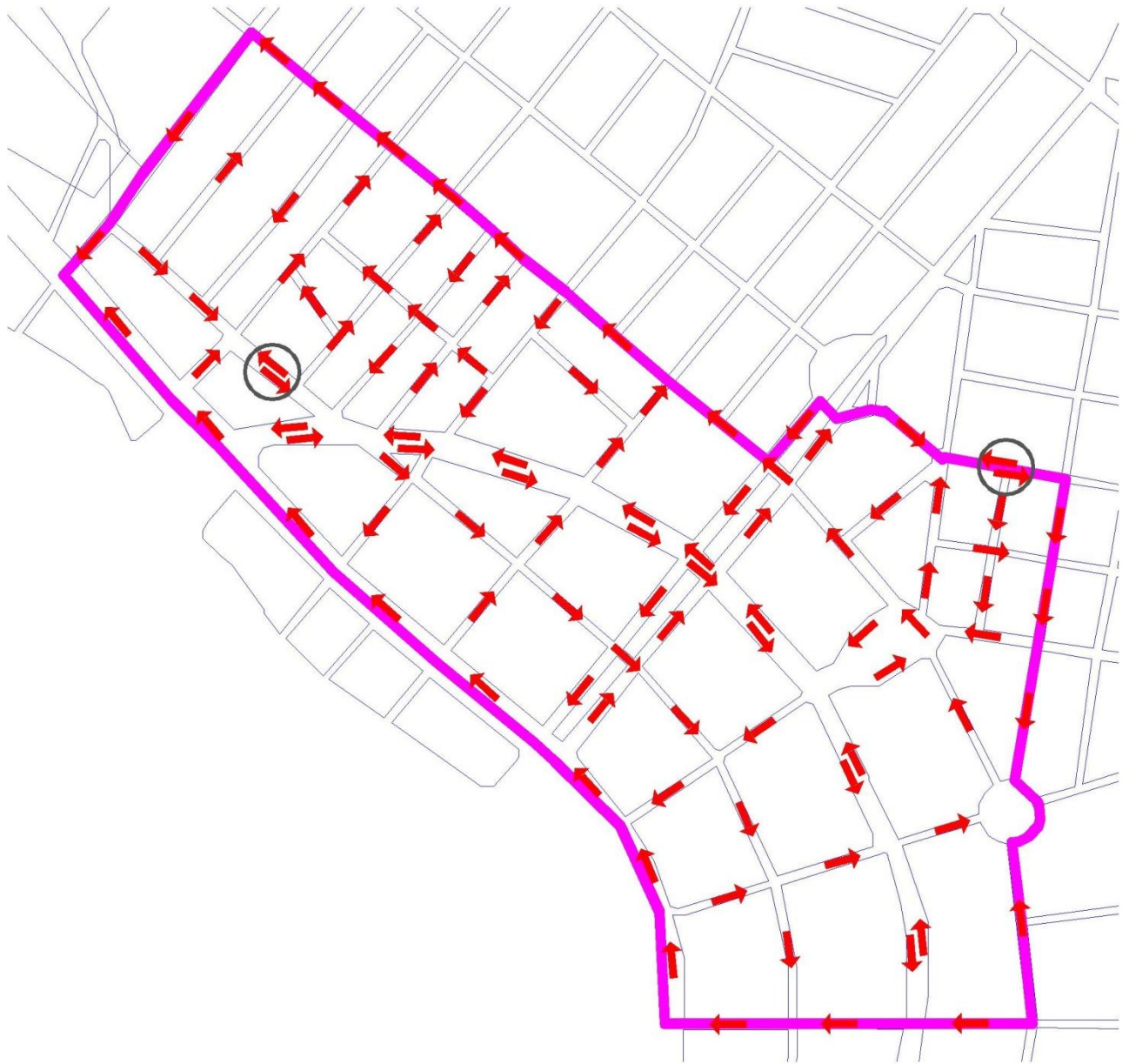
5.5.2 Μονοδρομήσεις οδών

Στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, όλοι σχεδόν οι δευτερεύοντες δρόμοι, τα τελευταία χρόνια, έχουν μονοδρομηθεί, όπως φαίνεται και στην εικόνα 5.12.

Η μονοδρόμηση βοηθά στη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας. Αυτό συμβαίνει γιατί η αμφίδρομη κίνηση σε τοπικές οδούς με πλάτος οδοστρώματος μικρότερο από περίπου 10 μέτρα, δεν επιτρέπει να συναντηθούν με ασφάλεια δύο αντίθετα κινούμενα οχήματα, όταν υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα στις δύο πλευρές της οδού. Οι οδηγοί αναζητούν κενά στάθμευσης, όπου αναμένει το ένα όχημα το άλλο να περάσει, με αποτέλεσμα να διακόπτεται η ροή της κυκλοφορίας. Με τη μονοδρόμηση ξεπερνιούνται τα προβλήματα αυτά. Ακόμη, συμβάλλει στην αύξηση των θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο, καθώς απαιτείται λιγότερος χώρος για κυκλοφορία.

Οι μοναδικοί τοπικοί δρόμοι στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Γλυφάδας που δεν έχουν μονοδρομηθεί, όπως παρατηρείται και στην εικόνα 5.12, είναι οι οδοί Λαζαράκη, από την οδό Ναπολέοντας Ζέρβα μέχρι την οδό Μεταξά και η οδός Φιλικής Εταιρείας, από τη οδό Γιαννιτοπούλου μέχρι την οδό Λαοδίκης. Έπειτα από τη μελέτη της περιοχής και από στοιχεία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, διαπιστώθηκε ότι οι δρόμοι αυτοί, εξαιτίας της αμφίδρομης κίνησής τους, προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση και σύγχυση στους οδηγούς.

Προτείνεται, λοιπόν, η μονοδρόμηση των συγκεκριμένων τμημάτων των οδών, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η κυκλοφορία στα σημεία εκείνα και να δημιουργηθούν νέες θέσεις στάθμευσης παράπλευρα των πεζοδρομίων. Αυτά τα τμήματα των οδών είναι σημειωμένα πάνω στον αντίστοιχο χάρτη.



Εικόνα 5.12: Διευθύνσεις οδών στο πολεοδομικό κέντρο

5.5.3 Πεζοδρόμια

Εύκολα κανείς παρατηρεί, έπειτα από μια βόλτα στο πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, ότι τα πεζοδρόμια δεν βρίσκονται και στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Σε αρκετά σημεία υπάρχουν ασυνέχειες στις πλάκες καθιστώντας έτσι επικίνδυνη τη διέλευση των πεζών. Επίσης, οι οδηγοί όδευσης τυφλών (οι ειδικοί διάδρομοι στα πεζοδρόμια για τους τυφλούς) παραβιάζονται πολύ συχνά από παρκαρισμένα οχήματα αλλά και από την ίδια την δημοτική αρχή μέσω της τοποθέτησης κάδων, πινακίδων και άλλων αντικειμένων πάνω σε αυτούς. Δύσκολη γίνεται έτσι και η μετακίνηση των γυναικών με τα παιδιά σε καρότσια. Το μεγάλο πρόβλημα παρατηρείται στα πεζοδρόμια κατά μήκος της οδού Μεταξά, ο οποίος είναι και ο κεντρικότερος δρόμος για περπάτημα. Το πρόβλημα αυτό είναι εμφανές και στις παρακάτω φωτογραφίες.



Εικόνα 5.13: Κατάσταση πεζοδρομίου στην οδό Μεταξά



Εικόνα 5.14: Η διέλευση των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι ακατόρθωτη



Εικόνα 5.15: Κατάσταση πεζοδρομίων στο κέντρο της Γλυφάδας



Εικόνα 5.16: Κατάσταση πεζοδρομίων επί της οδού Μεταξά

Καθίσταται αναγκαία, λοιπόν, η αποκατάσταση των πεζοδρομίων που βρίσκονται σε κακή κατάσταση, καθώς και η διαρκής συντήρησή τους με σκοπό την ανεμπόδιστη και ασφαλή χρήση τους από τους δημότες και κυρίως τις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού, δηλαδή τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ειδικά στην περιοχή μελέτης, που αποτελεί το κέντρο του Δήμου, μια τέτοια παρέμβαση είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς καθημερινά υπάρχει μεγάλη κίνηση πεζών. Με ένα καλό δίκτυο πεζοδρομίων, το περπάτημα ενθαρρύνεται σε αντίθεση με τη χρήση Ι.Χ. και έτσι ο στόχος για μια ‘πράσινη’ Γλυφάδα, που έχει ως πρότυπο τη βιώσιμη ανάπτυξη, οδεύει προς την πραγματοποίησή του.

5.5.4 Βελτίωση των προσβάσεων στο παραλιακό μέτωπο

Έπειτα από τη μελέτη, προβληματική κρίθηκε και η πρόσβαση των πεζών στο παραλιακό μέτωπο του Δήμου. Η παράλληλη διέλευση της λεωφόρου Ποσειδώνος με το παράκτιο μέτωπο, δημιουργεί ζητήματα ελλιπούς λειτουργικής σύνδεσης με το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας, η οποία πραγματοποιείται αποκλειστικά από ισόπεδες πεζοδιαβάσεις, σηματοδοτούμενες ή και όχι. Αυτές διασχίζουν τη λεωφόρο Ποσειδώνος, όπου εμφανίζονται υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι και μεγάλες ταχύτητες κυκλοφορίας. Έτσι, υπάρχει αυξητική τάση των ατυχημάτων στο Δήμο Γλυφάδας.

Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργία δύο υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών στην επέκταση της οδού Ζέρβα και Γρ. Λαμπράκη. Έτσι, θα επιτευχθεί η λειτουργική ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το πολεοδομικό κέντρο της Γλυφάδας και θα αποκατασταθεί η απρόσκοπτη πρόσβαση των κατοίκων σε αυτό.



Εικόνα 5.17: Θέσεις υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε, φαίνεται ότι ο Δήμος Γλυφάδας, λόγω των πολλών πλεονεκτημάτων του, προσελκύει ένα μεγάλο αριθμό πολιτών στο υπερτοπικής εμβέλειας πολεοδομικό της κέντρο, τόσο για την κάλυψη των καθημερινών τους αναγκών, όσο και για τη διασκέδαση και αναψυχή τους. Ο πληθυσμός αυτός, προβλέπεται σύμφωνα με στατιστικές μελέτες της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, να αυξηθεί στα επόμενα χρόνια. Επίσης, ο Δήμος Γλυφάδας αναμένεται να προσελκύσει ακόμα περισσότερους πολίτες, καθώς είναι δρομολογημένο να επεκταθεί άμεσα η γραμμή του Μετρό από το Ελληνικό μέχρι τη Γλυφάδα. Πρόσφατα, μπήκε ακόμα στα σχέδια και η ανάπλαση του παλαιού αερολιμένα Αττικής στο Ελληνικό, για τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού πάρκου, το οποίο θα αποτελέσει πόλο έλξης πολλών τουριστών και πολιτών από όλη την Αττική και όχι μόνο.

Κρίνεται, λοιπόν, απαραίτητο για τη βελτίωση της εικόνας της Γλυφάδας, το πολεοδομικό κέντρο να ακολουθήσει τις αρχές του προτύπου της βιώσιμης κινητικότητας και να γίνει μια πόλη πιο φιλική προς το περιβάλλον, όπως οι περισσότερες σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. Η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατόδρομου και ενός ολοκληρωμένου δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας, θα συντελέσουν στην επίτευξη του στόχου αυτού, ενθαρρύνοντας τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης και απομακρύνοντας το Ι.Χ. από το πολεοδομικό κέντρο. Η καλύτερη διαχείριση των απορριμμάτων θα συμβάλει και αυτή σε μια καλύτερη εικόνα του κέντρου και θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής. Ακόμα, η κατάργηση του κόμβου των οδών Μεταξά και Λαμπράκη, καθώς και οι μονοδρομήσεις των οδικών τμημάτων των οδών Λαζαράκη και Φιλικής Εταιρείας, θα βοηθήσουν στην ομαλότερη κυκλοφορία των οχημάτων. Η αποκατάσταση των πεζοδρομίων που βρίσκονται σε κακή κατάσταση θα αποτρέψει τυχόν ατυχήματα και θα διευκολύνει την κίνηση των πεζών, δίνοντας ένα επιπλέον κίνητρο για περπάτημα και αποφυγή της χρήσης του Ι.Χ.. Τέλος, η σύνδεση του πολεοδομικού κέντρου με το παράκτιο μέτωπο μέσω των υπερυψωμένων διαβάσεων, θα κάνει πιο προσιτή και σαφώς πιο ασφαλή τη μετακίνηση των πεζών προς την παραλία, που μέχρι τώρα είναι αποκομμένη λόγω της λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας.

Κλείνοντας, με την πραγματοποίηση των παραπάνω παρεμβάσεων, προβλέπεται ένα καλύτερο μέλλον για το Δήμο Γλυφάδας, αφού θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής και το πολεοδομικό της κέντρο θα γίνει ανταγωνιστικότερο σε σχέση με τα υπόλοιπα κέντρα του Δήμου Αττικής. Ο Δήμος θα εκσυγχρονιστεί, θα αναδειχθεί και ταυτόχρονα με την προνομιούχα τοποθεσία του, θα μπορεί να είναι συγκρίσιμος με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πόλεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αγγελίδης Μηνάς, «Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη» - Συμμετρία, 2000
2. Αραβαντινός Ι. Αθανάσιος, «Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου» - Συμμετρία, 2007
3. Βόσκογλου Νικόλαος - Μπέριος Νικόλαος, «Κυκλοφοριακός και περιβαλλοντικός σχεδιασμός Γλυφάδας» - Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Γλυφάδας, 2011
4. Γκόλιας Κ. Ιωάννης – Φραντζεσκάκης Μ. Ιωάννης, «Οδική Ασφάλεια» - Παπασωτηρίου, 1994
5. Ζαχαρίας Νικόλαος – Χρήστου Γεώργιος, «Επιπτώσεις από τη λειτουργία του Τραμ στις εμπορικές χρήσεις της περιοχής διέλευσης» - Διπλωματική Εργασία Ε.Μ.Π., 2006
6. Καρλαύτης Γ. Ματθαίος – Λυμπέρης Π. Κωνσταντίνος, «Συστήματα Αστικά Συγκοινωνιών. Σχεδιασμός, Κατασκευή, Λειτουργία» - Συμμετρία, 2009
7. Καρύδης Ν. Δημήτρης, «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας» - Παπασωτηρίου, 2006
8. Κουτσοσπύρου Κωνσταντίνα, «Δημοτική συγκοινωνία στο Δήμο Αθηναίων» - Μεταπτυχιακή Εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2012
9. Μέλισσας Κ. Δημήτρης, «Οι χρήσεις γης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο» - Σάκκουλας, 2010
10. Μπαρμπρόπουλος Νίκος, «Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη- Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών» - Διδακτορική Διατριβή Ε.Μ.Π., 2002
11. PRISMA – Δούκας Γεώργιος – Λιαλιάρης Γιάννης, «Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Γλυφάδας» - Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Γλυφάδας, 2012
12. Τουφεγγοπούλου Αναστασία, «Ποδηλατόδρομοι» - Μάθημα Πολεοδομία ΙΙ, Ε.Μ.Π., 2010
13. Εφημερίδα 'Τα νέα της δυνατής Γλυφάδας'
14. Εφημερίδα 'Φωνή του δημότη'
15. Εφημερίδα 'Glyfada free press'

16. Επίσημος Διαδικτυακός τόπος Γλυφάδας,
<http://www.glyfada.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=200>
17. Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια, Βικιπαίδεια, <https://el.wikipedia.org/wiki>
18. Καραπάνος Δημήτρης, «Θα ξανασκάψουν τη Μεταξά για να θάψουν το σκάνδαλο του ΤΡΑΜ;», Εφημερίδα 'Το Βήμα', 26 Ιουνίου 2013,
<http://www.vimaonline.gr/20/article/11374/tha-ksanaskapsoyn-thn-metaksa-gia-na-thapsoyn-to-skandalo-ths-tram>
19. «Εκστρατεία κατά του παράνομου παρκαρίσματος από το Α.Τ Γλυφάδας», Εφημερίδα 'Το Βήμα', 4 Οκτωβρίου 2013, <http://www.vimaonline.gr/20/article/12201/ekstrateia-kata-toy-paranomoy-parkarismatos-apo-to-at-glyfadas>
20. «Γλυφάδα και Βούλα στις περιοχές της Αττικής που κινδυνεύουν από πλημμύρες», 'Glyfada Action', 26 Δεκεμβρίου 2013, http://www.glyfadaaction.gr/2013/12/blog-post_26.html
21. Ομιλία υποψηφίου Δημάρχου Γ. Παπανικολάου, 'Glyfada Action', 20 Δεκεμβρίου 2013,
http://www.glyfadaaction.gr/2013/12/blog-post_20.html
22. «Η αντιπλημμυρική προστασία της πόλης», 'Η τσούχτρα', 1 Μαρτίου 2013,
<http://www.tsouextra.gr/?p=1897>
23. «Η απουσία της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Γλυφάδας», 'Glyfada web', 14 Δεκεμβρίου 2013, http://www.glyfadaweb.gr/2013/12/blog-post_1582.html
24. Πρόγραμμα της παράταξης 'Ανοιχτοί Ορίζοντες',
http://www.anoihtoihorizontes.gr/images/stories/programma_ao_2011-2014.pdf
25. Κυριάκος Μητσοτάκης, «Τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης στη Γλυφάδα», 31 Ιανουαρίου 2007, <http://www.kmitsotakis.gr>
26. Κασσίμη Αλεξάνδρα, «Δεν πάει άλλο λένε οι συγκοινωνιολόγοι», Εφημερίδα 'Η Καθημερινή', 1 Φεβρουαρίου 2009, <http://www.kathimerini.gr/348165/article/epikairothta/ellada/den-paei-allo-lene-oi-sygkoinwniologoi>
27. «Γιατί λέμε όχι στα γκαράζ», Γλυφάδα Α.Ρ.Π., 25 Οκτωβρίου 2012,
<http://glyfadarp.wordpress.com>
28. Ρέπρας Νίκος, «Προτάσεις σημειακών παρεμβάσεων στο Δήμο Γλυφάδας», 1 Ιουλίου 2007,
<http://nikosrerras.blogspot.gr/2007/07/blog-post.html>

29. Οδηγός Διαχείρισης Απορριμμάτων, WWF, 2009,
http://www.wwf.gr/images/pdfs/WWF_Odigos_Diaxeirisi_Aporrimaton_2009.pdf
30. Πρόταση για τη διαχείριση απορριμμάτων, Α.Π.Π., 19 Μαρτίου 2014,
<http://www.anatropistiglyfada.com/#!-----/c1f7s/B1661DD8-859A-459A-BCCB-B1B755C62A86>
31. «Το χάος επέστρεψε στους δρόμους της Γλυφάδας», ‘Glyfada Action’, 8 Αυγούστου 2013,
http://www.glyfadaaction.gr/2013/08/blog-post_8.html
32. «Ο σεβασμός στο συνάνθρωπό μας πάει περίπατο στη Γλυφάδα», ‘Glyfada Action’, 10 Μαΐου 2013,
http://www.glyfadaaction.gr/2013/05/blog-post_10.html
33. Ομιλία υποψηφίου Δημάρχου Σ. Διβάρη, ‘Omerta news’,
http://omertanewsgr.blogspot.gr/2014/01/blog-post_1028.html
34. «Οι πόλεις της Ελλάδας θα γεμίσουν ποδήλατα, η Γλυφάδα όχι», ‘Glyfada Action’, 7 Φεβρουαρίου 2014,
http://www.glyfadaaction.gr/2014/02/blog-post_1799.html

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Χρήσεις γης και χαρακτηριστικά κτιρίων

Ο.Τ.	Οδός	Πλάτος Πεζοδρομίου (m)	Αριθμός	Περίοδος Κατασκευής	Κατάσταση Κτιρίου	Αρ. Κουδουνιών	Αρ. Ορόφων	Υπόγειο	Ισόγειο	1ος	2ος	3ος	4ος	5ος	6ος	7ος	8ος	9ος	10ος	
1	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	1,2	1	εγκαταλελειμμένο κτίριο	καλή		I+6		ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο					
1	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	2	2	1950-1985	μέτρια	36	I+3	1	1,14	1,14	1,14	1								
1	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,4	1	1950-1985	μέτρια	36	I+3	1	1,14	1,14	1,14	1								
1	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,4	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	50	50	50									
1	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2	3	μετά το 1985	μέτρια	3	I+4	14	14	14	14	14	14							
1	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	1	μετά το 1985	μέτρια	3	I+4	14	14	14	14	14	14							
1	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	2	μετά το 1985	καλή	4	I+2	21	1	1	1									
1	ΦΟΙΒΗΣ	1,2	3	μετά το 1985	καλή		I+3	21	50	50	50	50								
1	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,2	1	μετά το 1985	καλή		I+3	21	50	50	50	50								
1	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	2	μετά το 1985	καλή	7	I+4		21	1	1	1	1							
1	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,2	3	1950-1985	καλή	21	I+4	1	1	1	1	1	1,14							
1	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,2	4	εγκαταλελειμμένο κτίριο	καλή		I+6		ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο					
2	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	1	εγκαταλελειμμένο κτίριο	μέτρια		I+4	21	40	40	40	40	40							
2	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	2	I+3		11	11	1	1								
2	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	3	1950-1985	καλή	10	I+4		21	1	1	1	1							
2	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	4	1950-1985	καλή	4	I+4		21	1	1	1	1							
2	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,2	5	1950-1985	καλή	6	I+4		1	1	14,1	1	14,1							
2	ΦΟΙΒΗΣ	1,2	1	1950-1985	καλή	6	I+4		1	1	14,1	1	14,1							
2	ΦΟΙΒΗΣ	1,2	2	μετά το 1985	καλή	5	I+5	21	1	1	1	1	1	1						
2	ΦΟΙΒΗΣ	1,2	3	μετά το 1985	καλή	5	I+5	21	50	1	1	1	1	1						
2	ΦΟΙΒΗΣ	6,4	4	μετά το 1985	καλή		I+3	21	16	16	16	16								
2	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	6,4	1	μετά το 1985	καλή		I+3	21	16	16	16	16								
2	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	3,2	2	μετά το 1985	καλή	10	I+5	21	50,21	14	14	14	14	14						
2	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	3	I+3	21	10	14	14	14								
2	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	3	I+3	21	10,50	14	14	14								
2	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	4	2	μετά το 1985	καλή	2	I+2		10	14	14									
2	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	3	εγκαταλελειμμένο κτίριο	μέτρια		I+4	21	40	40	40	40	40							

				μένο κτίριο															
3	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+3	21	50	50	50	50							
3	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	2	1950-1985	καλή	8	I+4		21	1	1	1	1						
3	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	3	1950-1985	μέτρια	22	I+4		1	14,1	14,1	1	14,1						
3	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	4	μετά το 1985	καλή	3	I+3	21	9	9,14	14	14							
3	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	3	I+3	21	9,50	9,14	14	14							
3	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2	2	1950-1985	καλή	10	I+3		1	1	14,1	14,1							
3	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	1	1950-1985	καλή	10	I+3		1	1	14,1	14,1							
3	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	2				οικόπεδο												
3	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	3	1950-1985	μέτρια	40	I+10		πλωτή	14,1	14,1	14,1	1	14,1	1	14,1	1	1	1
3	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	4	1	1950-1985	μέτρια	40	I+10		πλωτή	14,1	14,1	14,1	1	14,1	1	14,1	1	1	1
3	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	4	2	μετά το 1985	καλή		I+3	21	50	50	50	50							
4	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	7,6	1	1950-1985	καλή		I+2		10,9	14	14								
4	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	7,6	2	1950-1985	κακή		I+2		10,9,12	10,1 4	14								
4	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	7,6	3	1950-1985	καλή		I+3		9,10,12	9,10, 14	14	14							
4	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	1	1950-1985	καλή		I+3		40,12	9,10, 12,1 4	14	14							
4	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	12	12	12								
4	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή		I+1	21	50,12	50,1 2									
4	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+1	21	50	50									
4	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	2	1950-1985	καλή	8	I+4		πλωτή	14,1	14,1	1	1						
4	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	3	1950-1985	μέτρια	8	I+4		πλωτή	1	14,1	1	1						
4	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	4	μετά το 1985	καλή		I+2		14,11	14	14								
4	ΛΑΜΠΡΑΚΗ	5,6	1	μετά το 1985	καλή		I+2		11	14	14								
4	ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4,8	2	1950-1985	καλή	12	I+3		10,50,14	14,1	14	14							
4	ΛΑΜΠΡΑΚΗ	2,4	3	εγκαταλείμ μένο κτίριο	κακή		I+3		50	50	50	50							
4	ΛΑΜΠΡΑΚΗ	3,6	4	1950-1985	καλή		I+2		10	14	14								
5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2,8	1	1950-1985	μέτρια	18	I+3	8	12	14,1	14,1	14,1							
5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	2	1950-1985	μέτρια	9	I+3		10,14	14,1	1	1							

5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	3	1950-1985	μέτρια	20	I+3		10,9	14,1	14,1	1								
5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	4	1950-1985	μέτρια		I+2	50	10,9	14	10,1 4									
5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	5	μετά το 1985	καλή		I+1	8,9	9	9										
5	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	6	1950-1985	καλή	10	I+3		40,15	1	14,1	1								
5	ΦΟΙΒΗΣ	1,6	1	1950-1985	καλή	10	I+3		40,10,11, 14	1	14,1	1								
5	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	2	1950-1985	καλή	8	I+4	21	πλωτή	1	1	1	1							
5	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	1	1950-1985	καλή	8	I+4	21	πλωτή	1	1	1	1							
5	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	2	1950-1985	καλή	10	I+5		21	1	1	1	1	1						
5	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	3	1950-1985	καλή	16	I+5		21	1	1	14,1	1	1						
5	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	4	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	ερείπιο		I+4		50	50	50	50	50							
5	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	1	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	ερείπιο		I+4		50	50	50	50	50							
5	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	12	14	14									
5	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	3	1950-1985	μέτρια	18	I+3	8	12	14	14,1	14,1								
6	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+1	12	12	14										
6	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	1,2	2	1950-1985	καλή	10	I+5		1	1	1	1	1	1						
6	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	0,8	3	μετά το 1985	καλή	1	I+1		21,1	1										
6	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	0,8	4	μετά το 1985	καλή		I+1		8	11										
6	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,2	1	μετά το 1985	καλή		I+1		8	11										
6	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	4,8	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	21,9,γυμν αστήριο	9,γυ μνας τήριο	9,γυ μνας τήριο									
6	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	3	μετά το 1985	καλή	2	I+2	21	1	1	1									
6	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	0,8	4	1950-1985	μέτρια	8	I+4		21	1	1	1	1							
6	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	1	1950-1985	μέτρια	8	I+4		21	1	1	1	1							
6	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	2	1950-1985	μέτρια	5	I+4		21	1	14,1	1	1							
6	ΦΟΙΒΗΣ	0,8	3	μετά το 1985	καλή	3	I+3		21	50	1	1								
6	ΦΟΙΒΗΣ	4,8	4	μετά το 1985	μέτρια		I+1		9	16										
6	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	1	μετά το 1985	μέτρια		I+1		9	16										
6	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	2	μετά το 1985	καλή		I+2	11,10,21	11,9	50,9	14									
6	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	3	1950-1985	κακή		I+3	1	10	50,1	50	50								
6	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	3,2	4	μετά το 1985	καλή	18	I+3		10,50,14	1,14	1,14	1,14								

6	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2,4	5	μετά το 1985	καλή		I+1	12	11,12	14									
7	ΦΟΙΒΗΣ	1,6	1	μετά το 1985	μέτρια		I+2		13	13	13								
7	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	μέτρια		I+2		13	13	13								
7	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2				οικόπεδο		13										
7	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή		I+2		13	13	13								
7	ΠΑΝΔΩΡΑΣ	5,2	1	μετά το 1985	καλή		I+2		13	13	13								
7	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+2		13	13	13								
7	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	2				οικόπεδο		13										
7	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	3	μετά το 1985	μέτρια		I+2		13	13	13								
8	ΦΟΙΒΗΣ	3,2	1	μετά το 1985	καλή		I+2		12,11,15	14	14								
8	ΦΟΙΒΗΣ	2	2	μετά το 1985	καλή	14	I+3		11	14,1	1	1							
8	ΦΟΙΒΗΣ	8	3	μετά το 1985	μέτρια		I+3	21	15	γυμν αστή ριο	γυμν αστή ριο	γυμν αστή ριο							
8	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	1	μετά το 1985	μέτρια		I+3	21	15,10,50, 9	γυμν αστή ριο	γυμν αστή ριο	γυμν αστή ριο							
8	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	2	1950-1985	μέτρια		I+1	21	10,9	14									
8	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	3	1950-1985	μέτρια	12	I+3	10	10,9	14,1	14,1	1							
8	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	4	1950-1985	μέτρια	23	I+4		10,9	10,9	1,14	1,14	1						
8	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	10	1	1950-1985	μέτρια	23	I+4		10,9	10,9	1,14	1,14	1						
8	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	2,8	2	1950-1985	καλή	16	I+3		10,9	1	14,1	14,1							
8	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	3,2	3	1950-1985	καλή	13	I+3		11,9	1	14,1	14,1							
8	ΚΥΠΡΟΥ	2	1	1950-1985	καλή	13	I+3		10,9	1	14	14,1							
8	ΚΥΠΡΟΥ	2,2	2	1950-1985	μέτρια	12	I+3		50,12	14,1	1	1							
8	ΚΥΠΡΟΥ	2,6	3	1950-1985	μέτρια	16	I+3		10,14	14,1	1	14,1							
8	ΚΥΠΡΟΥ	2,6	4	μετά το 1985	καλή	6	I+3		11,9	14,1	1	1							
8	ΚΥΠΡΟΥ	2,6	5	μετά το 1985	μέτρια	2	I+1		10,14	1									
8	ΚΥΠΡΟΥ	2,6	6	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	μέτρια		I+2		50	50	50								
9	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	1	μετά το 1985	καλή		I+3	9,12,21	10,9	14	14	14							
9	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	10,9	14	14								
9	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	3	μετά το 1985	καλή		I+1		10,9	14									

9	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	1	μετά το 1985	καλή		I+1		10,9	14								
9	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	2	μετά το 1985	καλή		I+2		10,9	50,1 0	50,1 4							
9	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	3	μετά το 1985	μέτρια		I+3		50,10	14	16	50						
9	ΚΥΠΡΟΥ	10	1	μετά το 1985	μέτρια		I+3		10,9	14	16	50						
9	ΚΥΠΡΟΥ	10	2	μετά το 1985	καλή		I+4	21	9	9	9	14	14					
9	ΚΥΠΡΟΥ	4,8	3	μετά το 1985	καλή		I+3	21	50	50	50	50						
9	ΚΥΠΡΟΥ	4,8	4	μετά το 1985	καλή		I+3	21	9,10,11	14	14	14						
9	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	4,8	1	μετά το 1985	καλή		I+3	21	11	14	14	14						
9	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	4,8	2	μετά το 1985	καλή		I+2		9,15	14	50							
9	ΠΛ. ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ	4,8	3	μετά το 1985	καλή		I+3	21,9,12	10,9	14	14	14						
10	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	0,8	1	μετά το 1985	καλή	4	I+3		21	1	1	1						
10	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	1,6	2	1950-1985	μέτρια	1	I		1									
10	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	2,4	3	1950-1985	καλή	6	I+4		21	1	1	1	1					
10	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	8	I+5	21	πλωτή	1	1	1	1	1				
10	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	0,8	5	1950-1985	μέτρια	9	I+4		πλωτή	14,1	14,1	1	1					
10	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	9	I+4		πλωτή	14,1	14,1	1	1					
10	ΚΥΠΡΟΥ	4	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	10	10	14							
10	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	5,6	1	μετά το 1985	καλή		I+2	21	10	10	14							
10	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	5,6	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	15	15	15							
10	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	8	I+4		πλωτή	1	1	1	1					
10	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	8	4	μετά το 1985	καλή	6	I+2		10,50,21	1	1							
10	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	6	I+2		50,21	1	1							
10	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	4	I+3		21	1	1	1						
11	ΚΥΠΡΟΥ	2	1	1950-1985	μέτρια	9	I+2		12	14	14							
11	ΚΥΠΡΟΥ	2	2	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	ερείπιο		I		50									
11	ΚΥΠΡΟΥ	6,4	3	μετά το 1985	καλή	2	I+2	21	14,11,9	1	1							
11	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	3,2	1	μετά το 1985	καλή	2	I+2	21	9	1	1							
11	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	3,2	2	1950-1985	καλή	5	I+2	21	1	1	1							

11	ΚΛΕΜΑΝΣΩ	3,2	3	1950-1985	καλή		I+2		11	50	1								
11	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	1	1950-1985	καλή		I+2		11,10	50	1								
11	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	0,8	2	1950-1985	καλή		I+1		11	8									
11	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	0,8	3	1950-1985	μέτρια	9	I+2		11	14	14								
12	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	4,4	1	μετά το 1985	καλή		I+3		10,50	14	14	14							
12	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	4,4	2	μετά το 1985	καλή	4	I+3		50,10,21	1	1	1							
12	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	4,4	3	μετά το 1985	μέτρια		I+1		10,10	14									
12	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	3,2	1	μετά το 1985	μέτρια		I+1		10,50,14	14									
12	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	4,8	2	μετά το 1985	μέτρια		I+1		10,11	50									
12	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	1,2	3	μετά το 1985	καλή	15	I+3		50,10	1	1	1							
12	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	15	I+3		10,50	14,1	1	1							
12	ΚΥΠΡΟΥ	7,2	2	μετά το 1985	μέτρια		I+1		9	Γυμναστήριο									
12	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή		I+1		12	12									
12	ΚΥΠΡΟΥ	7,2	4	μετά το 1985	καλή		I+3		10	14	14	14							
13	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	4,8	1	1950-1985	μέτρια		I+2		50,10,11	14	12								
13	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	4,8	2	1950-1985	κακή	2	I+2		12,50	14	50								
13	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	4,8	1	1950-1985	κακή	2	I+2		50	14	50								
13	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	4,8	2	εγκαταλελειμμένο κτίριο	κακή		I+1		50	50									
13	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	4,8	3	εγκαταλελειμμένο κτίριο	κακή		I		50										
13	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	1	εγκαταλελειμμένο κτίριο	κακή		I		50										
13	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	2	1950-1985	μέτρια	6	I+2		10	1	1								
13	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	3	1950-1985	καλή	1	I+1		4	1									
13	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	1	1950-1985	καλή	1	I+1		4	1									
13	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	2	μετά το 1985	μέτρια	1	I+3		12	1	1	1							
13	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	3	1950-1985	μέτρια	7	I+3		10	1	1	1							
13	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	4	μετά το 1985	καλή	1	I+3		1	1	1	1							
13	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	5	1950-1985	μέτρια		I+2		50,10	14	50								
14	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	4	1	1950-1985	μέτρια	3	I+2		9,10	9,10	1								

14	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	4	2	1950-1985	καλή	12	I+3	10,11	1	1	14,1							
14	ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	4	I+3	11,10	1	14,1	1							
14	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	2,4	1	μετά το 1985	καλή	4	I+3	11	1	14,1	1							
14	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	4	2	μετά το 1985	καλή		I	21,14										
14	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	3,2	3	1950-1985	καλή	12	I+4	πλωτή	1	14,1	14,1	14						
14	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,6	1	1950-1985	καλή	12	I+4	10,11	1	14,1	14,1	14,1						
14	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	2	1950-1985	καλή	8	I+4	10	1	1	1	1						
14	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	1	1950-1985	καλή	8	I+4	10,9	1	1	1	1						
14	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	2	μετά το 1985	καλή		I	10										
14	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	3	1950-1985	μέτρια	3	I+2	9,10	9,1	1								
15	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	2	I+3	12	14	14	50							
15	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	4	I+4	50	50	50	50	50						
15	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	1	1950-1985	καλή	1	I+1	10,21	1									
15	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	2	1950-1985	καλή	12	I+3	10,14	1	1	1							
15	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	3	μετά το 1985	καλή		I+2	50	50	50								
15	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	2	I+3	10,12	14	14	50							
15	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	1,2	1	μετά το 1985	καλή	4	I+4	50,10	14	14	14							
15	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	1,6	2				οικόπεδο											
15	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	1,6	3	1950-1985	καλή	8	I+3	21,10	1	1	1							
15	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	0,8	1	1950-1985	καλή	8	I+3	10	1	1	1							
15	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	2	1950-1985	καλή	4	I+3	10,15	1	1	1							
15	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,4	3	1950-1985	καλή	1	I+1	10	1									
16	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	1	μετά το 1985	μέτρια	2	I+3	11,4	1	1	1							
16	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	2	1950-1985	μέτρια	1	I+2	1	1	1								
16	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	3	εγκαταλείμ μένο κτίριο	κακή		I+1	50	50									
16	ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ	1,2	4	1950-1985	μέτρια	1	I	1										
16	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	2,8	1	1950-1985	μέτρια	1	I	10										
16	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'	3,6	2	μετά το 1985	καλή		I+2	21	50,11	14	14							

16	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	8	1	μετά το 1985	καλή		I+2	21	11,10,14	14	14								
16	ΛΑΟΔΙΚΗΣ	1,2	2	εγκαταλελειμμένο κτίριο	μέτρια		I+1		50	50									
16	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	1,2	1	εγκαταλελειμμένο κτίριο	μέτρια		I+1		50	50									
16	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	1,2	2	μετά το 1985	μέτρια	2	I+3		11	1	1	1							
17	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	7,2	1	1950-1985	καλή	13	I+3		9,1	1	1	1							
17	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	3,6	2	1950-1985	μέτρια	2	I		1										
17	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	3,6	3	υπό ανέγερση			I+2		40	40	40								
17	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	3,6	4	1950-1985	μέτρια	8	I+2		11	14	14								
17	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	1,2	1	1950-1985	μέτρια	8	I+2		11,50	14	14								
17	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	4,8	2	1950-1985	μέτρια	8	I+4		50,9	1,14	1	1	1						
17	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	4,8	3	μετά το 1985	καλή		I+6		ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο			
17	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+6		ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο			
17	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2	2	1950-1985	μέτρια	17	I+3		10,12	1,14	1	1							
17	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	17	I+3		12,11	14,1	1	1							
17	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	5,6	2	1950-1985	καλή	10	I+3		10,9	1	1	1							
17	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	5,6	3	μετά το 1985	μέτρια		I		9,12,10,50										
17	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	5,6	4	1950-1985	καλή	13	I+3		10,50,9	1	1	1							
18	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	1	μετά το 1985	καλή		I+1	21	50	50									
18	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	8	2	1950-1985	μέτρια	12	I+3		14,10,50	1	1	1							
18	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	4	3	1950-1985	καλή		I+1		50,12,10	14,2									
18	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,4	1	1950-1985	καλή		I+1		10,12	14,2									
18	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	3,2	2	μετά το 1985	καλή		I+5	21	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο	ξενοδοχείο					
18	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	3,6	3	1950-1985	καλή	6	I+3	21	50,11	14	14	14							
18	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	4,8	1	1950-1985	καλή	6	I+3	21	11,10,14	14	14	14							
18	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	6,4	2	1950-1985	καλή	3	I+3		9,10,14	14	14	14							
18	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	6,4	3	1950-1985	καλή	18	I+3		11,15	14,1	14,1	14,1							

18	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	7,2	1	1950-1985	καλή	18	I+3		11,15	14,1	14,1	14,1								
18	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	7,2	2	1950-1985	καλή	26	I+4		9,10,12	14,1	14,1	14,1	14,1							
18	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	7,2	3	1950-1985	μέτρια	16	I+3		9,10,50	14,1	14,1	14,1								
18	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	4	μετά το 1985	καλή		I+1		50	50										
19	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια		I+3		12,9,50	14	50	14								
19	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	2	1950-1985	καλή	8	I+3	21	15,11,50	14	14	14								
19	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,8	1	1950-1985	καλή	8	I+3	21	πλωτή	14	14	14								
19	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,8	2	1950-1985	μέτρια	6	I+2		1	50,1	50,1									
19	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,8	3	1950-1985	καλή	12	I+4		50,15	14,1	14,1	50,1	50,1							
19	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	4	4	1950-1985	μέτρια		I+3		50	50	50	50								
19	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	4	5	μετά το 1985	καλή		I+3		50	50	50	50								
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	1	μετά το 1985	καλή		I+3		50	50	50	50								
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	2	1950-1985	μέτρια		I+2		11	16	14,1 6									
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	3	1950-1985	μέτρια	8	I+3		50,11	50	14	14								
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	4	μετά το 1985	καλή	16	I+4		9,11	14	14	14	14							
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	5	1950-1985	μέτρια		I+2		10	14	14									
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6,4	6	μετά το 1985	καλή		I+1		9	9										
19	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	1,6	7	1950-1985	μέτρια		I+3		12	14	50	14								
20	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	11,6	1	μετά το 1985	καλή	22	I+3	10	9	14	14	14								
20	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	8,8	2	1950-1985	μέτρια	10	I+4		10,9,50	14,1	14,1	14								
20	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	8,8	3	1950-1985	καλή	14	I+3		10,9,50	1	14,1	1								
20	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	8,8	4	μετά το 1985	καλή	10	I+3		10,9	14	14	14								
20	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	5	1950-1985	μέτρια	4	I+4		12	50	50	50	50							
20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	1	1950-1985	μέτρια	4	I+4		12	50	50	50	50							
20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	8	2	μετά το 1985	καλή	10	I+3		10	14	14	14	14							
20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	8	3	1950-1985	μέτρια	3	I+3		10	1	1	1								
20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	8	4	1950-1985	καλή	10	I+4		10	1	1	1	1							
20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	8	5	1950-1985	καλή	17	I+4		10,9	14,1	14,1	1	1							

20	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	8	6	1950-1985	καλή	10	I+3		50,10	1	1	1							
20	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	8	1	1950-1985	καλή	10	I+3		10,9	14,1	14,1	14,1							
20	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	8	2	1950-1985	μέτρια	14	I+3		9,50	1	14,1	14,1							
20	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	8	3	1950-1985	κακή	12	I+3		10,50	50,1 4	14	14							
20	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6	1	1950-1985	κακή	12	I+3		50,9	14	14	14							
20	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6	2	1950-1985	καλή	14	I+3		10,9	14	14	14							
20	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6	3	1950-1985	μέτρια	12	I+3		9	1	1	50,1							
20	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	6	4	μετά το 1985	καλή	22	I+3		9	14	14	14							
21	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	1	1950-1985	μέτρια		I+4		9	14	14	14	14						
21	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	2	1950-1985	μέτρια	15	I+3		50,10,9	14	14	14							
21	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	3	1950-1985	μέτρια	9	I+3		50,11	14	14	14							
21	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	4	1950-1985	καλή	6	I+2		50,10,9	14	14								
21	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	5	1950-1985	μέτρια	20	I+3		9	14,1	14,1	14,1							
21	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	4,8	1	1950-1985	μέτρια	20	I+3		9,15,11	14	14,1	14,1							
21	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	4,8	2	1950-1985	μέτρια	20	I+4		14,1	14,1	14,1	14,1	14,1						
21	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	1	1950-1985	μέτρια	20	I+4		14	1	1	1	1						
21	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	2	1950-1985	μέτρια	6	I+3	10	10,9	10,1 4	14	16							
21	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	3	1950-1985	καλή	40	I+4		50	14,1	14,1	14,1	14,1						
21	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	4	1950-1985	μέτρια	25	I+4		10,9	14	14,1	14,1	14,1						
21	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	4,8	1	1950-1985	μέτρια	25	I+4		9	14,1	14,1	14,1	14,1						
22	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	3,6	1	1950-1985	μέτρια		I		12										
22	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια		I		12										
22	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	1	1950-1985	μέτρια		I		12										
23	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	1	υπό ανέγερση			I+4		40	40	40	40	40						
23	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	2	1950-1985	μέτρια		I+5		18	18	18	18	50	50					
23	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	4	3	1950-1985	μέτρια	10	I+4		10	14	14	1	1						
23	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	2	4	μετά το 1985	καλή		I	21	14										
23	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ	2	5	1950-1985	μέτρια	6	I+2		10,9	14	14								

23	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	4	I+4		21	1	1	1	1						
23	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	1950-1985	μέτρια		I		50										
23	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	3	υπό ανέγερση			I+4		40	40	40	40	40						
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	1	1950-1985	μέτρια	6	I+3		10	14,1	14,1	1							
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	2	1950-1985	καλή		I+2		15	15	15								
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	3	μετά το 1985	καλή	14	I+3		10,12	14	14	14							
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	4	1950-1985	μέτρια	3	I+2		50	16,1 4	16,1 4								
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	5	1950-1985	μέτρια	3	I+3		21	1	1	1							
23	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	2,4	6	1950-1985	μέτρια	4	I+4		21	1	1	1	1						
23	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	1	1950-1985	μέτρια	6	I+2		9,10,14	14	14								
23	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	2	1950-1985	καλή	8	I+3		10,9	14	14	14							
23	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	3	μετά το 1985	καλή	20	I+2	21	10,15	14	14								
23	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4	4	1950-1985	κακή	1	I+2		10,9	14	50								
23	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	4,8	5	1950-1985	μέτρια	6	I+3		10	14,1	14,1	1							
24	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	5,6	1	1950-1985	καλή	4	I+5		10,14	14	1	1	1	1					
24	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	5,6	2	1950-1985	μέτρια		I+2		10,50,9	14	10,1 4								
24	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	1	1950-1985	μέτρια		I+2		50,9	14	14								
24	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	2	1950-1985	μέτρια	18	I+4		10,50,15	1	14,1	50,1	14						
24	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	3	1950-1985	μέτρια		I+3	10	10,11	14	50	14							
24	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	4	μετά το 1985	καλή		I		10										
24	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	5,6	5	1950-1985	καλή		I+3		10,50,9		14	14							
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	1	1950-1985	καλή		I+3		10,9	10,1 4	14	14							
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	2	1950-1985	μέτρια	2	I+2		10,11	14	14								
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	3	1950-1985	μέτρια	2	I+2		50,9	1	1								
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	4	1950-1985	μέτρια	14	I+4		10,50	1,14	1	14	14						
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	5	1950-1985	μέτρια	10	I+3	21	9,11	1	1	14							
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	6	μετά το 1985	καλή	2	I+3		10	14	1	1							
24	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	2,4	7	μετά το 1985	καλή	2	I+3		50	14	1	1							

24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	4,8	1	μετά το 1985	καλή	2	I+3		50	14	1	1							
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	4,8	2	1950-1985	μέτρια	1	I+3		10	14	1	1							
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	3	1950-1985	καλή	3	I+2		1	1	1								
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	5	I+5		10,11	1	1	1	1	1					
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	5	μετά το 1985	καλή	3	I+4		11	1	1	1	1						
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	6	μετά το 1985	καλή	3	I+3		9	14	1	1							
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	7	μετά το 1985	μέτρια	6	I+3	21	50,14	1	1	1							
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	8	1950-1985	καλή	2	I+3		11	1	1	1							
24	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,2	9	1950-1985	καλή	4	I+5		10	14	1	1	1	1					
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,6	1	μετά το 1985	καλή		I+4		12	10	14	14	14						
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	3	I+3		11	1	1	1							
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	8	I+4		10,14	1,14	1	1	1						
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	2	4	μετά το 1985	μέτρια	6	I+4		10	14	1,14	1	1						
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	2,4	5	μετά το 1985	καλή	5	I+5		20,10	1	14	14	1	1					
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	2,4	6	μετά το 1985	καλή	5	I+5		10,12	14	14	1	1	1					
25	ΜΑΡΚΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ	4,8	7	μετά το 1985	καλή	5	I+5		10	14	14	1	1	1					
25	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	4,8	1	μετά το 1985	καλή	5	I+5		10	14	14	1	1	1					
25	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	4,8	2	μετά το 1985	καλή	4	I+4		10	14	14	1	1						
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,2	1	μετά το 1985	καλή	4	I+4		10	14	14	1	1						
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	4	I+4		50	1	1	1	1						
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	5	I+5		21	1	1	1	1	1					
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	4	1950-1985	μέτρια	3	I+2		14	14	1								
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	5	1950-1985	μέτρια	4	I+4		21	1	1	1	1						
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	6	1950-1985	μέτρια		I+1		50	50									
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	7	1950-1985	καλή	1	I+2		11	50	50								
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	8	μετά το 1985	καλή	4	I+4		10	14	14	14	14						
25	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	9	1950-1985	μέτρια	5	I+4		14	1	14	1	1						
25	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	1,2	1	1950-1985	μέτρια	5	I+4		1,14	1,14	1,14	1	1						
25	ΔΟΥΣΜΑΝΗ	1,2	2	μετά το 1985	καλή		I+4		10,12	10	14	14	14						
26	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	8	1	1950-1985	μέτρια	44	I+3		10,14,15	14	14	1							

26	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	2	1950-1985	κακή		I+2		50	50	50							
26	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή		I+2		11	11	11							
26	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	1	μετά το 1985	καλή		I+2		11	11	11							
26	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	2	μετά το 1985	καλή		I+1		11	11								
26	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	3	μετά το 1985	καλή		I+1		10,11,12	12								
26	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	1	μετά το 1985	καλή		I+1		11	11								
26	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	2	μετά το 1985	καλή	8	I+4		50	1	1	1	1					
26	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	3	1950-1985	καλή	8	I+4		50,10,11	1	1	1	1					
26	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	5,6	4	1950-1985	μέτρια	44	I+3		50,10,14	14,1	14,1	1						
26	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	1950-1985	μέτρια	44	I+3		10,14	14,1	1	1						
27	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	1	1950-1985	καλή	1	I+1		14	1								
27	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	2	1950-1985	καλή	1	I+1		11	1								
27	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	3	1950-1985	κακή	4	I+3		50	50	50	50						
27	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	4	I+4		15,10,14	14	14	14	1					
27	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	5	1950-1985	μέτρια	1	I+1		11	1								
27	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	1	1950-1985	μέτρια	1	I+1		11	1								
27	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	2	μετά το 1985	μέτρια		I+2		50	50	50							
27	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ	2	3	μετά το 1985	καλή		I+1		15	15								
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	1	μετά το 1985	καλή		I+1		15	15								
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	2	μετά το 1985	καλή		I+1		11	50								
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	2	I+4		50	1	14	14	14					
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	4	1950-1985	κακή		I+2		50	50	50							
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	5	1950-1985	καλή	2	I+2		11	1	1							
27	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	6	1950-1985	μέτρια	6	I+2		11	1	1							
27	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	1950-1985	μέτρια	6	I+2		50,11	1	1							
27	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	2	1950-1985	καλή	1	I+1		14	1								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	6	I+3		50	1	1	1						
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	2	μετά το 1985	καλή		I+1		11	11								

28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	3	μετά το 1985	μέτρια		I+1		11	11								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	4	μετά το 1985	καλή		I+1		50	50								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	5	μετά το 1985	καλή		I+1		11	11								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	6	μετά το 1985	καλή		I+1		12	12								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	7	μετά το 1985	καλή		I+1		12	12								
28	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	8	μετά το 1985	καλή		I+2		11	11	11							
28	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,2	1	μετά το 1985	καλή		I+2		11	11	11							
28	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,2	2	μετά το 1985	καλή		I		11									
28	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2	1	μετά το 1985	καλή		I		11									
28	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	2	μετά το 1985	καλή		I+2		9	9	50							
28	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	6,4	3	1950-1985	μέτρια	10	I+3		10,50	14,1	1	1						
28	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	4	1950-1985	κακή		I		50									
28	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	7,2	5	1950-1985	μέτρια	8	I+2		10,50,9	14,1	14,1							
28	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	1950-1985	μέτρια	8	I+2		9	14,1	14,1							
28	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	2	1950-1985	μέτρια	6	I+3		50	1	1	1						
29	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2	1	1950-1985	μέτρια		I+2		50,11	14	14							
29	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	2	μετά το 1985	καλή		I+1		50,12	14								
29	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	3	μετά το 1985	καλή		I+3		9	9	9	9						
29	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	9,2	1	μετά το 1985	καλή		I+3		9	9	9	9						
29	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	9,2	2	μετά το 1985	μέτρια		I+3		9	9	9	9						
29	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,6	3				οικόπεδο		50									
29	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	1				οικόπεδο		50									
29	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	2	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή		I		50									
29	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	3	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή		I		50									
29	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	8	4	1950-1985	καλή	2	I+2		10	1	1							
29	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	1	1950-1985	καλή	2	I+2		50,10	1	1							
29	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	2	1950-1985	μέτρια	7	I+2		11	1	1							
29	ΧΩΡΙΚΩΝ	3,2	3				οικόπεδο		πλατεία									

29	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	4	1950-1985	μέτρια		I+2		50	14	14								
30	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	1	1950-1985	καλή	6	I+4		10,14	1	1	1	1						
30	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,8	2	1950-1985	μέτρια	6	I+3		10,15	1	1	1							
30	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	3	1950-1985	καλή		I+2		10	1	1								
30	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	4	1950-1985	μέτρια	1	I+2		11	1	1								
30	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	1	1950-1985	μέτρια	1	I+2		11	1	1								
30	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	2	1950-1985	καλή	12	I+3		10,50,12	14,1	1	1							
30	ΧΩΡΙΚΩΝ	0,8	3	υπό ανέγερση			I+1		40	40									
30	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	1	υπό ανέγερση			I+1		40	40									
30	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	2	1950-1985	καλή	10	I+5		50	1	1	1	1	1					
30	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	3	1950-1985	μέτρια	10	I+3		50,1	1	1	1							
30	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	10	I+3		50,11,10	1	1	1							
30	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,6	2	1950-1985	καλή	1	I+1		1	1									
30	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	6,4	3	μετά το 1985	καλή	4	I+4		50	14	1	1	1						
30	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,6	4	1950-1985	καλή	6	I+4		10	1	1	1	1						
31	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	1	I+2	21	14	1	1								
31	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	4	I+6		21,1	50	50	1	1	1	1				
31	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	3	1950-1985	καλή	14	I+6	21	21	1	1	1	1	1	1				
31	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	4	μετά το 1985	καλή	5	I+3	21	10,14	20	14	14							
31	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	2,4	1	μετά το 1985	καλή	5	I+3	21	10,14	20	14	14							
31	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,6	2	1950-1985	μέτρια	4	I+1		1	1									
31	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,6	3	εγκαταλελειμμένο κτίριο	ερείπιο		I		50										
31	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	2	I+2		9	20	20								
31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	1	μετά το 1985	καλή	2	I+2		9	20	20								
31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	2	1950-1985	μέτρια		I+1		50	50									
31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	3	1950-1985	μέτρια	3	I+4	14	14	14	14	50	50						
31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	4	4	μετά το 1985	καλή	4	I+4	21	10	14	14	14	14						
31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	5	μετά το 1985	καλή	4	I+6	21	21	14	14	14	14	50	50				

31	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	6	μετά το 1985	καλή	8	I+5		21	14	1	1	1	1					
31	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	8	I+5		21	14	1	1	1	1					
31	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	1950-1985	καλή		I		1										
31	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	3	μετά το 1985	καλή	1	I+2	21	14	1	1								
32	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	1	1950-1985	καλή	3	I+4		10	1	1	1	1						
32	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,6	2	μετά το 1985	καλή	1	I+3	21	50	14	14	50							
32	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	3	1950-1985	καλή	6	I+4		21	14,1	14,1	1	1						
32	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	1	I+1		1,21	1									
32	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	5	μετά το 1985	καλή	1	I+2		11	50	14								
32	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	μετά το 1985	καλή	1	I+2		11	50	14								
32	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	2	μετά το 1985	καλή	5	I+3	21	10	14,1	14,1	1							
32	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	1	μετά το 1985	καλή	5	I+3	21	10,14	14,1	14,1	1							
32	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	1,6	2	1950-1985	καλή	1	I		1										
32	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	1,6	3	1950-1985	καλή	1	I		1,21										
32	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2	4	μετά το 1985	καλή		I+3	21	21	14	14	14							
32	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΟΝΔΥΛΗ	2,4	5	μετά το 1985	καλή	4	I+4	21	21	1	1	1	1						
32	ΚΥΠΡΟΥ	1,2	1	μετά το 1985	καλή	4	I+4		21	1	1	1	1						
32	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	1950-1985	καλή	3	I+4		10	1	1	1	1						
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	1	1950-1985	καλή	4	I+2		10,5	14,1	14,1								
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	4	2	μετά το 1985	καλή	2	I+2		10,14	1	1								
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	4	3	1950-1985	μέτρια	3	I+2	21	50	14,1	1								
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	4	4	μετά το 1985	καλή	8	I+4		50	14	14,1	14,1	1						
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	4	5	μετά το 1985	καλή	3	I+3		50,21	1	1	1							
33	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	6	1950-1985	καλή	2	I+2		21	1	1								
33	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	1950-1985	καλή	2	I+2		10,21	1	1								
33	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	2	1950-1985	καλή	1	I+3		11,21	1	40	40							
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	1	1950-1985	καλή	1	I+3		11,21	1	40	40							
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	2	1950-1985	μέτρια		I+1	21	40	40									

33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	3,2	3	μετά το 1985	καλή	4	I+5		50	14	1	50	50	1				
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	4	μετά το 1985	καλή	3	I+4	21	20,11	1	1	1	50					
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	5	1950-1985	καλή	1	I+2		1,21	1	1							
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	6	μετά το 1985	μέτρια	3	I+3		11,21	14	14	14						
33	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛ ΕΩΣ	1,2	7	1950-1985	καλή	4	I+2		21	14,1	14,1							
33	ΚΥΠΡΟΥ	1,2	1	1950-1985	καλή	4	I+2		21,10,50	14,1	14,1							
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	0,8	1															
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	0,8	2	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή	1	I+1		50	50								
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	3	μετά το 1985	καλή	6	I+4		50	50	50	50	50					
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	4,8	4	1950-1985	καλή	4	I+2	21	10	1	1							
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	6,8	5	μετά το 1985	καλή	4	I+5	50	10	14	50	1	1	1				
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	6	μετά το 1985	καλή		I		40									
34	ΜΑΡΑΓΚΟΥ	1,2	7	μετά το 1985	καλή	4	I+4	21	21	1	1	1	1					
34	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	μετά το 1985	καλή	4	I+4	21	21	1	1	1	1					
34	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή	1	I+1		50	50								
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	1	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή	1	I+1		50	50								
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	2	εγκαταλελειμ μένο κτίριο	κακή	1	I		50									
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	3	1950-1985	καλή	4	I+3		10,21	1	1	1						
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	4	1950-1985	μέτρια	4	I+3		10,14	1	1	1						
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	5	1950-1985	μέτρια	4	I+4		50,40	14	14	14	1					
34	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1,6	6	μετά το 1985	καλή	4	I+3		10	14	14	1						
34	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	1	μετά το 1985	καλή	4	I+3		10	14	14	1						
34	ΣΑΒΒΑ ΛΑΖΑΡΙΔΗ	1,2	2															
35	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	1,6	1						21									
35	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	1,6	1						21									
35	ΑΛΣΟΥΣ	1,2	1						21									
35	ΚΥΠΡΟΥ	2	1						21									

36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	1	1950-1985	καλή		I+5		21	1	1	1	1	1					
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	2	1950-1985	μέτρια	18	I+5		21	1	1	1	1	1					
36	ΑΛΣΟΥΣ	3,6	3	μετά το 1985	καλή		I+3		15	15	15	15							
36	ΑΛΣΟΥΣ	2,8	4	μετά το 1985	καλή		I+5		21,14	14	1	1	1	1					
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	5	1950-1985	καλή	1	I+1		14	1									
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	6	1950-1985	κακή		I+5		21	1	1	1	1	50					
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	7	1950-1985	μέτρια	4	I+4		11	1	14	1	14						
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	8	1950-1985	μέτρια	2	I+2		21	1	1								
36	ΑΛΣΟΥΣ	1,6	9	μετά το 1985	καλή		I+4		9	9	9	9	9						
36	ΑΛΣΟΥΣ	2	10	1950-1985	μέτρια	1	I+2		10,2	50	1								
36	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	4	1	1950-1985	μέτρια	1	I+2		10	50	1								
36	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,2	2	1950-1985	καλή		I+3		9	9	9	9							
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2,4	1	1950-1985	καλή		I+3		9	9	9	9							
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	4	2	1950-1985	μέτρια		I+1		9	50									
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	3	1950-1985	καλή	2	I+2		4	1	1								
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	4	1950-1985	μέτρια	1	I+1		1	1									
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	5	1950-1985	καλή	3	I+3		2,14	14	1	1							
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	6	μετά το 1985	καλή	3	I+4	21	11	14	14	50	14						
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	7	1950-1985	καλή		I+2		15	15	50								
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	8	μετά το 1985	καλή		I+3	21	15	15	15	15							
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	9	1950-1985	μέτρια	18	I+5		21	1	1	1	1	1					
36	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	2	10	1950-1985	μέτρια	1	I+4		50	50	50	1	50						
36	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	1	I+4		12	50	50	1	50						
36	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	2	1950-1985	καλή		I+5		21	1	1	1	1	1					
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	1	1950-1985	μέτρια	10	I+5	21	21	1	1	1	1	1					
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	2	μετά το 1985	καλή	6	I+6	21	21	1	1	1	1	1	1				
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	3	μετά το 1985	καλή	2	I+5	21	21	1	1	1	1	1					

37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	4	μετά το 1985	καλή	7	I+6		21	1	1	1	1	1	1				
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	6,8	5	1950-1985	καλή	8	I+4	21	50,14	14,1	1	1	1						
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	0,8	6	1950-1985	μέτρια	20	I+5		21	1	1	1	1	1					
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	6,8	7	1950-1985	μέτρια	10	I+3		8,15	1	1	1							
37	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	6,8	8	1950-1985	μέτρια	24	I+3		10,12	1	1	1							
37	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,2	1	1950-1985	μέτρια	24	I+3		10,12	1	1	1							
37	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	3,2	2	μετά το 1985	καλή		I+3		9	9	9	9							
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	3,2	1	μετά το 1985	καλή		I+3		9	9	9	9							
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	6,4	2	1950-1985	μέτρια	14	I+3		10	1	1	1							
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	2	3	1950-1985	μέτρια	20	I+5		21	1	1	1	1	1					
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	2	4	μετά το 1985	καλή	6	I+6	21	50	1	1	1	1	1	1				
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	2	5	μετά το 1985	μέτρια	9	I+6		21	1	1	1	1	1	1				
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	2	6	μετά το 1985	μέτρια	9	I+6		21	1	1	1	1	1	1				
37	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	1,2	7	1950-1985	μέτρια	10	I+2	14	1	1	1								
37	ΚΥΠΡΟΥ	1,6	1	1950-1985	μέτρια	10	I+2	14	1	1	1								
37	ΚΥΠΡΟΥ	0,8	2	1950-1985	μέτρια	10	I+5	21	21	1	1	1	1	1					
38	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ		1				οικόπεδο		πάρκο										
38	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ		1				οικόπεδο		πάρκο										
38	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ		1				οικόπεδο		πάρκο										
38	ΛΑΖΑΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		πάρκο										
39	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	1	μετά το 1985	καλή		I		12										
39	ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΟΣ ΖΕΡΒΑ	2,4	2				οικόπεδο		πάρκο										
39	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ	2,4	1				οικόπεδο		πάρκο										
39	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	0,4	1				οικόπεδο												
39	ΣΑΚΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑ	0,4	2	1920-1950	καλή		I		εκκλησία										
39	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	1	1920-1950	καλή		I		εκκλησία										
39	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	2				οικόπεδο		πάρκο										
39	ΛΑΖΑΡΑΚΗ	2,4	3	μετά το 1985	καλή		I		12										

40	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
40	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ		1				οικόπεδο		21										
40	ΛΑΖΑΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
40	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
41	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
41	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
41	ΑΓΓΕΛΟΥ ΜΕΤΑΞΑ		1				οικόπεδο		21										
41	ΚΥΠΡΟΥ		1				οικόπεδο		21										
42	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
42	ΚΥΠΡΟΥ		1				οικόπεδο		21										
42	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ		1				οικόπεδο		21										
42	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
43	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
43	ΛΑΖΑΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										
43	ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ		1				οικόπεδο		21										
43	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ		1				οικόπεδο		21										