



ΑΣΚΗΣΗ ΕΞΑΜΗΝΟΥ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Γεώργιος Λυχούδης - 18/6/2026

Θέματα

Εκφώνηση Άσκησης	3
Προσωπικά Στοιχεία Φοιτητή	5
Κεφάλαιο 1 - Εισαγωγή	5
1.1 Αστικοποίηση και κοινόχρηστοι χώροι	5
1.2 Νομικό πλαίσιο κοινόχρηστων χώρων	6
1.3 Τα προβλήματα υποβάθμισης	6
1.4 Τα πρότυπα και η ελληνική πραγματικότητα	7
1.5 Η Γλυφάδα ως περιοχή μελέτης	8
Κεφάλαιο 2 - Αντικείμενο της Μελέτης - Μεθοδολογία Έρευνας	8
Κεφάλαιο 3 - Γενικά Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά της Ευρύτερης Περιοχής	9
3.1 Γενικά Χαρακτηριστικά του Δήμου Γλυφάδας	9
3.1.1 Γενική καταγραφή Δήμου και πληθυσμού	9
3.1.2 Πυκνότητα Πληθυσμού - Οικιστική Δομή	10
3.2 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης - Πολεοδομική πληροφόρηση - Υποδομές	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Ανάλυση και καταγραφή των ειδικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών της υπό μελέτη πολεοδομικής ενότητας	13
4.1 Υφιστάμενη κατάσταση	13
4.2 Ειδικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά οδού	14
4.3 Εντοπισμένα προβλήματα	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - Συμπεράσματα	36
Πηγές	37
Επίλογος	37

Εκφώνηση Άσκησης

Ζητείται, μέσω έρευνας πεδίου, να καταγράψετε τις παρατηρήσεις σας για τους κοινόχρηστους χώρους (παρ. Α) ή τα «αστικά κενά» (παρ. Β) σε μια πολεοδομική ενότητα της επιλογής σας.

Πιο αναλυτικά ζητούνται τα ακόλουθα:

A. Αναλυτική καταγραφή και παρατηρήσεις πάνω στα ζητήματα των κάθε είδους επεμβάσεων (νόμιμων ή παράνομων) των ιδιωτών στον κοινόχρηστο αστικό χώρο (π.χ. κατάληψη χώρων κίνησης του πεζού με τραπεζοκαθίσματα, εμπορεύματα ή σταθμευμένα οχήματα, ιδιωτικές πινακίδες, αυθαίρετη δόμηση, πώληση εμπορευμάτων από πλανόδιους μικροπωλητές, περίπτερα, ράμπες πρόσβασης σε γκαράζ, λαϊκές αγορές, απορρίμματα, άστεγοι κ.λπ.).

Αντίστοιχη καταγραφή - παρατηρήσεις για τις **επεμβάσεις δημόσιων φορέων** (κατακόρυφη σήμανση οδικού δικτύου, δημοτικές πινακίδες, κατακόρυφοι στύλοι φωτισμού, ΔΕΗ ή τρόλεϋ, καρτοτηλέφωνα, κάγκελα, ταχυδρομικά κουτιά, εγκαταστάσεις τηλεφωνικές, κάδοι απορριμμάτων, πυροσβεστικοί κρουνοί, φύτευση, έργα υποδομών κ.λπ.).

Αποτιμήστε τις επιπτώσεις της υπάρχουσας κατάστασης που καταγράψατε στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Ποια τα προβλήματα που δημιουργούνται στην ποιότητα κίνησης του πεζού και στην ευρύτερη χρήση του κοινόχρηστου χώρου; Ποιες οι αισθητικές επιπτώσεις της υπάρχουσας κατάστασης; Ποιες οι επιπτώσεις στην ασφάλεια κίνησης των πεζών και των οχημάτων; Ποιες είναι οι συνθήκες κίνησης και χρήσης του δημόσιου χώρου για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας (Α.Μ.Κ.), λόγω των προαναφερθέντων;

B. Καταγραφή «αστικών κενών» (μεγάλοι αδόμητοι χώροι, είτε ιδιωτικοί ανεκμετάλλετοι είτε δημόσιοι χωρίς επαρκή δημόσια χρήση) και παρατηρήσεις για το τρέχον ιδιοκτησιακό τους καθεστώς, τη σημερινή χρήση τους, τη γύρω περιοχή και την ένταξή τους σε αυτή (χρήσεις γης και σύντομη πολεοδομική ανάλυση ευρύτερης περιοχής), τη χωροθέτησή τους και τις δυνατότητες απόδοσής τους στο κοινωνικό σύνολο (ως κοινόχρηστοι χώροι, ως κοινωφελείς δραστηριότητες και χρήσεις ή σε συνδυασμό δημόσιας χρήσης με ιδιωτική εκμετάλλευση). Ενδεχόμενες απόψεις - προτάσεις φορέων για αυτούς τους χώρους (Δήμοι, επιχειρήσεις δημοσίου συμφέροντος, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, συλλογικοί συνδικαλιστικοί φορείς ή σύλλογοι - κινήσεις πολιτών κ.λπ.).

Σημειώνεται, ότι στα «αστικά κενά» συμπεριλαμβάνονται εν προκειμένω και οι αστικοί αρχαιολογικοί χώροι (π.χ. λόφος Φιλοπάππου, στήλες Ολυμπίου Διός κ.ά.).

Η καταγραφή θα είναι αναλυτική ανά δρόμο ή ανά οικοδομικό τετράγωνο, θα παρουσιαστεί με όποιο τρόπο προτιμάτε (πίνακα, ιστόγραμμα, αναλυτική περιγραφή ανά κατηγορία παρέμβασης, συνδυασμός των προηγούμενων) θα τεκμηριώνεται από επιλεγμένες χαρακτηριστικές φωτογραφίες (με σχολιασμό της κάθε φωτογραφίας) και θα συνοδεύεται από κριτικό σχολιασμό, σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν. Η εργασία θα έχει περιεχόμενα (με τα ενδεικτικά κεφάλαια που περιγράφονται στη συνέχεια), βιβλιογραφία (εφόσον χρησιμοποιούνται άλλες πηγές, πέρα από την έρευνα πεδίου) και θα συνοδεύεται από χάρτη της μελετώμενης περιοχής σε κλίμακα 1:1000 (προτιμότερο) ή 1:2000, ο οποίος θα αναζητηθεί στο διαδίκτυο ή στην αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία του Δήμου.

Γιώργος Κ. Βαρελίδης

Δομή - Περιεχόμενο της άσκησης

στο μάθημα «Πολεοδομία και Στοιχεία Πολεοδομικού Δικαίου»

1^η Ενότητα

Εισαγωγή - Αντικείμενο της Μελέτης - Μεθοδολογία Έρευνας

- Ποια είναι τα όρια της μελετώμενης πολεοδομικής ενότητας και με τι κριτήρια επιλέχθηκε;
- Σε ποια στοιχεία επικεντρώνεται η έρευνά σας;
- Ποια τα γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής σας; (πολύ συνοπτικά, γιατί θα ακολουθήσει λεπτομερής ανάλυση).
- Με ποιο τρόπο έγινε η έρευνα και συλλογή των στοιχείων; Π.χ., επιτόπια έρευνα (έρευνα πεδίου), έρευνα πηγών (διαδίκτυο, βιβλιογραφία, ημερήσιος και περιοδικός τύπος, πολεοδομικές μελέτες, καταγραφή και ανάλυση ισχύουσας νομοθεσίας, συνεντεύξεις, στοιχεία από πολεοδομικές υπηρεσίες κ.λπ.).
- Προβλήματα που αντιμετωπίσατε κατά τη διεξαγωγή της έρευνάς σας (συλλογή στοιχείων, επαφή με υπηρεσίες, ανεπίκαιρα στοιχεία κ.λπ.).

2^η Ενότητα

- **Γενική Πολεοδομική Διάρθρωση της ευρύτερης περιοχής και της περιοχής που επιλέξατε.** (δηλ. της περιοχής που επιλέξατε και οριοθετήσατε σε πολεοδομικό χάρτη - υπόβαθρο). **Θέση και ένταξη της πολεοδομικής ενότητας στην ευρύτερη περιοχή.** Σημεία ιδιαίτερου πολεοδομικού ενδιαφέροντος, τοπικά κέντρα, τοπόσημα της περιοχής (π.χ. πλατείες, αγορές, λόφοι, θάλασσα, παρόχθιες περιοχές, «πιάτσες» εμπορίου ή αναψυχής, αρχαιότητες, στοιχεία αστικού εξοπλισμού κ.λπ.).
- **Γενική εικόνα, θεσμικό καθεστώς και καταγραφή χρήσεων γης** («γενική κατοικία», «πολεοδομικό κέντρο» «αμιγής κατοικία», ειδικές ρυθμίσεις κ.λπ.). Κατοικία, υπηρεσίες (δημόσιες και ιδιωτικές), αναψυχή, εμπόριο, βιομηχανίες - βιοτεχνίες, τράπεζες, υγεία - πρόνοια, εκπαίδευση, αθλητισμός, εκκλησίες κ.λπ. Αλληλεπίδραση και (πιθανές) ασυμβατότητες μεταξύ των χρήσεων. Μεταβολές στις χρήσεις κατά τα τελευταία έτη (για όσα έχουμε συγκριτικά στοιχεία).
- **Όροι Δόμησης** (Σ.Δ., Ποσοστό Κάλυψης, πρασιά, αρτιότητα, ύψος, ειδικές ρυθμίσεις κ.λπ.). Πυκνότητα Δόμησης. Κατάσταση και ηλικία κτιριακού αποθέματος.
- **Συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης** (Ι.Χ., επαγγελματικά οχήματα, οχήματα έκτακτης ανάγκης, Μ.Μ.Μ.). Επάρκεια και καταλληλότητα οδικού δικτύου.
- **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.).** Επάρκεια, επίπεδο εξυπηρέτησης (αφετηρίες, προορισμοί, ταχύτητα, συχνότητα, ακρίβεια).
- **Δίκτυα κίνησης πεζών και συνθήκες κίνησης πεζών (άνεση, ασφάλεια, επάρκεια, επίπεδο εξυπηρέτησης, πρόνοια για ΑμεΑ ή Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας).**
- **Επάρκεια και κατάσταση ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων.**
- Κοινωνικός εξοπλισμός (κτιριακές και άλλες υποδομές που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής του κατοίκου, όπως Κ.Ε.Π., σχολεία, νηπιαγωγεία, παιδικοί σταθμοί, υποδομές υγείας και πρόνοιας, αστυνομία, Κ.Α.Π.Η., δημόσιες αθλητικές υποδομές κ.λπ.).
- Σύνθεση του πληθυσμού (δημογραφικά στοιχεία, απασχόληση, εισόδημα, μορφωτικό επίπεδο).
- Αξίες γης (αύξηση ή μείωση κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, παράγοντες που τις επηρεάζουν).
- Αέρια ρύπανση και ηχορύπανση (προέλευση, επίπεδα θορύβου, εστίες ηχητικής όχλησης).
- Διαχείριση απορριμμάτων (αποκομιδή, μεταφορά, εναπόθεση).
- Ρέματα και υπόγειοι υδροφορείς.
- Υποδομές βασικών κοινωφελών δικτύων (ύδρευση, αποχέτευση, δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, δίκτυα τηλεφωνίας, οπτικές ίνες, κ.λπ.).

Σημείωση: Δίνετε έμφαση, καταγράφετε και αναλύετε κυρίως τα ζητήματα που σας τίθενται από την εκφώνηση (1^η σελ. παρ. Α ή Β) του θέματος (π.χ. κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι, χρήσεις γης, αξίες γης, συνθήκες εξυπηρέτησης πεζών και οχημάτων, Μ.Μ.Μ. κ.λπ.).

Σημείωση (προς φοιτητές/τριες): Δεν είναι απαραίτητο να συμπεριλαμβάνονται όλα όσα περιγράφονται στα περιεχόμενα αλλά χρειάζεται κατ' αρχήν μια δομή εργασίας (περιεχόμενα, εισαγωγή, γενική ανάλυση της ευρύτερης περιοχής) και εν συνεχεία κάποια βασικά στοιχεία καταγραφής που σχετίζονται ιδιαίτερα με το θέμα του δημόσιου - κοινόχρηστου χώρου στη συγκεκριμένη περιοχή που επιλέχθηκε (π.χ. χρήσεις γης, κυκλοφορία - στάθμευση, ΜΜΜ, καταγραφή της κατάστασης των κοινόχρηστων χώρων και άλλα που φαίνονται στα παραπάνω ενδεικτικά περιεχόμενα).

Γιώργος Κ. Βαρελίδης

Προσωπικά Στοιχεία Φοιτητή

Ονοματεπώνυμο: Γεώργιος Λυχούδης

Αριθμός Μητρώου: 23394050

Κινητό Τηλέφωνο: 6985679256

Ακαδημαϊκό Mail: civ23394050@uniwa.gr

Προσωπικό Mail: gelych.bu@gmail.com

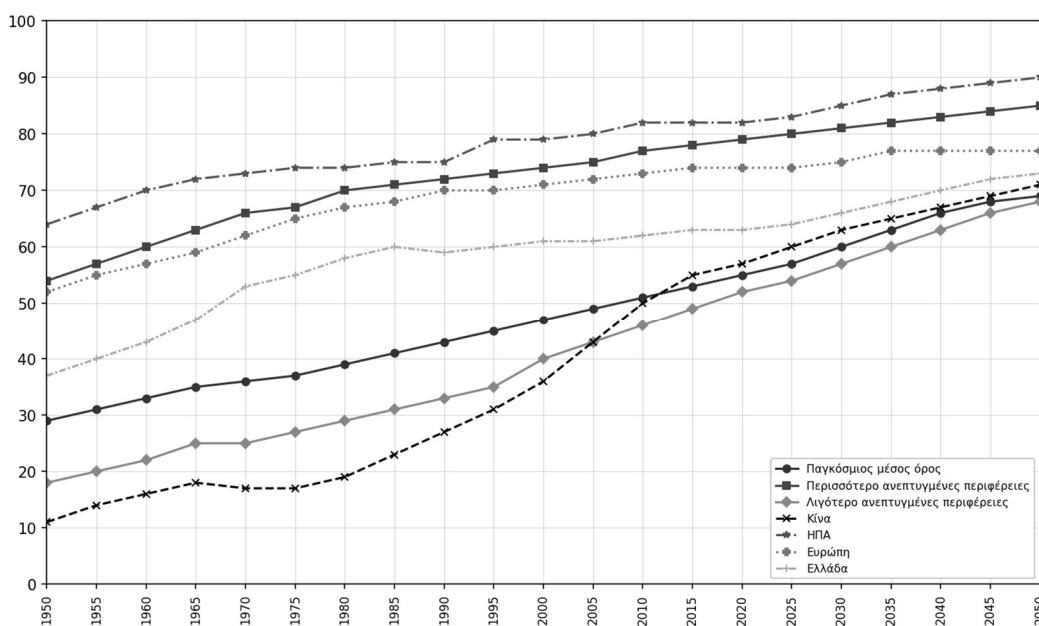
Σχολή: Πολιτικών Μηχανικών



Κεφάλαιο 1 - Εισαγωγή

1.1 Αστικοποίηση και κοινόχρηστοι χώροι

Η ραγδαία αύξηση του αστικού πληθυσμού σε παγκόσμιο επίπεδο αποτελεί ένα από τα πιο εντυπωσιακά φαινόμενα του 20ού και 21^{ου} αιώνα. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΗΕ, το 2010 περισσότεροι από τους μισούς ανθρώπους στον πλανήτη ζούσαν ήδη σε πόλεις - ποσοστό που φτάνει το 50% - ενώ οι προβλέψεις για το 2050 μιλούν για αύξηση ως και 70% του παγκόσμιου πληθυσμού σε αστικές περιοχές. [1] Αυτά τα νούμερα δεν είναι απλά στατιστικά· αντικατοπτρίζουν μια βαθύτατη αλλαγή στον τρόπο που ζούμε και στο πώς οργανώνουμε τον χώρο γύρω μας.



Εικόνα 1.1: Η εξέλιξη του ποσοστού αστικοποίησης 1950-2050 [1]

Στην Ευρώπη, σύμφωνα με έκθεση της Eurostat του Μαρτίου 2012, σχεδόν 4 στους 10 Ευρωπαίους ζουν σε μεγάλα αστικά κέντρα (πόλεις). Η Ελλάδα παρουσιάζει μια ιδιαίτερη εικόνα βάσει του βαθμού αστικοποίησης: σχεδόν οι μισοί κάτοικοι (47%) συγκεντρώνονται στα αστικά κέντρα, αλλά ταυτόχρονα ένα αξιόλογο 43% διαμένει στην ύπαιθρο (αγροτικές περιοχές), με το υπόλοιπο 11% να βρίσκεται σε ενδιάμεσες ζώνες (κωμοπόλεις και προάστια). [2]

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο έντονης αστικοποίησης, τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί μεγαλύτερη σημασία στην ποιότητα των κοινόχρηστων χώρων μέσα στις πόλεις. Και δεν είναι τυχαίο - οι κοινόχρηστοι χώροι θεωρούνται «η πεμπτούσια του πολεοδομικού σχεδιασμού», καθώς εξυπηρετούν άμεσα τις ανάγκες των πολιτών και συνδέονται με τους στόχους του άρθρου 24 του Συντάγματος, που αφορά τη λειτουργικότητα και την ποιότητα ζωής στις πόλεις. [2] Με άλλα λόγια, ένα σωστά σχεδιασμένο δίκτυο πράσινων και ελεύθερων χώρων δεν είναι πολυτέλεια, αλλά βασική προϋπόθεση για μια υγιή πόλη.

1.2 Νομικό πλαίσιο κοινόχρηστων χώρων

Στην ελληνική νομοθεσία, ο ορισμός των κοινόχρηστων πραγμάτων βασίζεται στο άρθρο 967 του Αστικού Κώδικα, το οποίο τα ορίζει ως «τα νερά με ελεύθερη και αέναη ροή, οι δρόμοι, οι πλατείες, οι γιαλοί, τα λιμάνια και οι όρμοι, οι όχθες πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους». [2] Πρόκειται δηλαδή για χώρους που ανήκουν σε όλους και προορίζονται για κοινή χρήση.

Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (άρθρο 2, παρ. 39) συμπληρώνει τον ορισμό αυτό, εντάσσοντας στους κοινόχρηστους χώρους «τους κοινής χρήσης ελεύθερους χώρους που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο». Η νομική αυτή διάσταση είναι σημαντική, γιατί εξασφαλίζει ότι οι χώροι αυτοί δεν μπορούν εύκολα να ιδιωτικοποιηθούν ή να αλλάξουν χρήση. Ωστόσο, η εφαρμογή στην πράξη είναι συχνά άλλη ιστορία. [2]

Χαρακτηριστικό είναι και το άρθρο 28 του Ν. 1337/1983, που ορίζει ότι ιδιωτικοί δρόμοι, πλατείες και λοιποί χώροι που σχηματίστηκαν μέσα σε εγκεκριμένα σχέδια πόλεων, αν αφέθηκαν σε κοινή χρήση, θεωρούνται κοινόχρηστοι και περιέρχονται στον οικείο ΟΤΑ χωρίς αποζημίωση. Στην ουσία, η διάταξη αυτή είχε ως στόχο να αποδώσει κοινόχρηστο χαρακτήρα σε πολλές από τις μικρές πλατείες και τα αδιέξοδα που συναντάμε σε ελληνικές πόλεις, αν και στην πράξη η οριστική μετάβαση της κυριότητας συχνά απαιτεί δικαστική επιβεβαίωση της βούλησης του αρχικού ιδιοκτήτη. [2]

1.3 Τα προβλήματα υποβάθμισης

Το αναγκαίο, βέβαια, δεν σημαίνει πάντα και το εφικτό. Η πραγματικότητα που βιώνουμε στις ελληνικές πόλεις είναι συχνά απογοητευτική - πολλοί από τους υφιστάμενους κοινόχρηστους χώρους είναι εγκαταλελειμμένοι, υποβαθμισμένοι ή και καταπατημένοι. Οι αιτίες είναι πολλές και αλληλένδετες:

- Η εμπορευματοποίηση του αστικού χώρου, με αποτέλεσμα ιδιωτικά συμφέροντα να υπερισχύουν του δημόσιου καλού
- Η απουσία ολοκληρωμένου σχεδιασμού και η διαχείριση «βήμα-βήμα», χωρίς μακροπρόθεσμη στρατηγική
- Η έλλειψη μητροπολιτικής διοίκησης που να συντονίζει το σύνολο των παρεμβάσεων
- Ανεπαρκής αστυνόμευση και απουσία προστίμων για παράνομες χρήσεις
- Χρόνια έλλειψη οικονομικών πόρων για συντήρηση και ανάπτυξη

- Ελλιπής καθαρισμός, άρδευση και φωτισμός - ζητήματα που φαίνονται μικρά αλλά κάνουν μεγάλη διαφορά
- Απουσία εξειδικευμένου προσωπικού σε θέματα πρασίνου, με αποτέλεσμα ακατάλληλες φυτεύσεις ή πλήρη παραμέληση
- Η κοινωνική συμπεριφορά των ίδιων των χρηστών - δεν φτάνει μόνο οι αρχές [2]

Μεγάλο μερίδιο ευθύνης φέρουν οι ΟΤΑ, οι οποίοι έχουν κατά κύριο λόγο την αρμοδιότητα διαχείρισης αυτών των χώρων. Η αδράνειά τους, για οποιονδήποτε λόγο, έχει άμεσες συνέπειες στην καθημερινότητα των πολιτών. Σε αυτό το σύστημα εμπλέκονται επίσης η ΥΔΟΜ, η Αστυνομία και η Τροχαία, κάτι που κάνει τον συντονισμό ακόμα πιο δύσκολο. [2]

1.4 Τα πρότυπα και η ελληνική πραγματικότητα

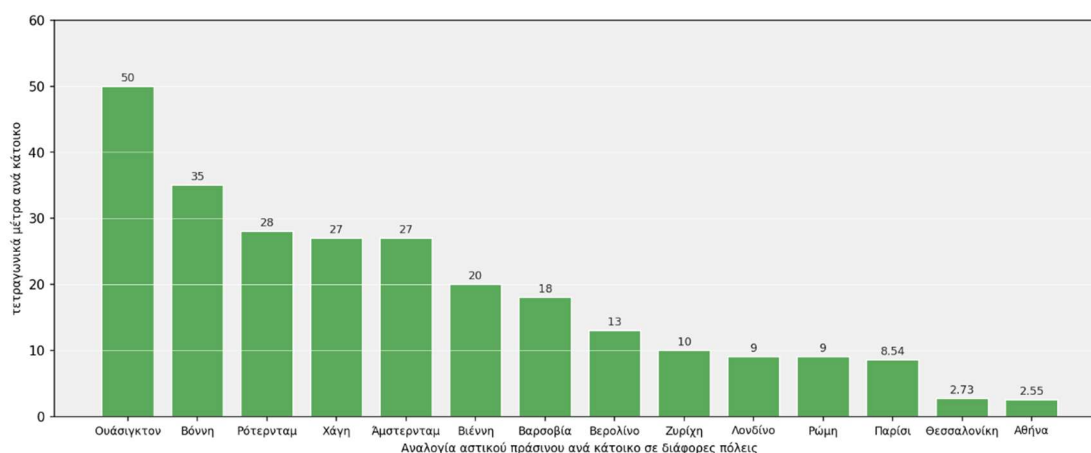
Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 10788/05.03.2004 Απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 285Δ), το ελάχιστο επιθυμητό μέγεθος ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο ορίζεται στα 8 τ.μ. Το νούμερο αυτό περιλαμβάνει νησίδες πρασίνου, πλατείες, παιδικές χαρές, πάρκα γειτονιάς και πάρκα πόλης, τα οποία ιδανικά θα πρέπει να είναι κατανομημένα έτσι ώστε να είναι άμεσα προσβάσιμα για όλους τους κατοίκους.

Προδιαγραφές για τους ελεύθερους χώρους των ελληνικών πόλεων				
	τ.μ./κάτοικο	Ακτίνα αναφοράς (μ)		Μέγεθος (τ.μ.)
	Πολεοδ. Ενότητα	Πόλη		
Νησίδες πρασίνου	0,25	-	800	100-1.000
Πλατείες	0,50	-	800	1.000-5.000
Παιδικές χαρές	0,25	-	-	100-1.000
Πάρκο	-	1,5	1.500	5.000-15.000
Πάρκο πόλης	-	5,5	Πόλης	>15.000
Σύνολο		8,0		

Πίνακας 1.1: Προδιαγραφές για τους ελεύθερους χώρους των ελληνικών πόλεων [3]

Πηγή: ΦΕΚ 285Δ/05.03.2004

Η σύγκριση με διεθνείς πόλεις είναι αποκαλυπτική. Η Αθήνα εμφανίζεται με μόλις 2,55 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο - η χαμηλότερη αναλογία από όλες τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες που έχουν συγκριθεί. Η Θεσσαλονίκη δεν απέχει πολύ, με 2,73 τ.μ./κάτοικο. Για σύγκριση, η Βόννη έχει 35 τ.μ., το Άμστερνταμ 27 τ.μ. και ακόμα και το Παρίσι - που συχνά θεωρείται πολύ «τσιμεντένιο» - φτάνει τα 8,54 τ.μ. [2]



Εικόνα 1.2: «Αναλογία αστικού πρασίνου ανά κάτοικο σε διάφορες πόλεις» [2]

Σε επίπεδο Λεκανοπεδίου τα πράγματα δεν είναι πολύ καλύτερα: σύμφωνα με στοιχεία του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ, σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν περίπου 2,5 τ.μ. αστικού πρασίνου, ενώ ακόμα και αν συνυπολογιστούν πεζοδρόμια και ελεύθεροι χώροι, το νούμερο δεν ξεπερνά τα 2,95 τ.μ. [4] Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας ορίζει ως κατώτατο αποδεκτό όριο τα 9 τ.μ./κάτοικο - είναι σαφές ότι απέχουμε πολύ.

1.5 Η Γλυφάδα ως περιοχή μελέτης

Ο Δήμος Γλυφάδας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους δήμους των νοτίων προαστίων της Αθήνας και εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών. Βρίσκεται στην Αθηναϊκή Ριβιέρα, περίπου 14 χιλιόμετρα νότια του κέντρου της Αθήνας, με πρόσοψη στον Σαρωνικό κόλπο. Η έκτασή του φτάνει τα 25 τ.χλμ. και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2021, ανέρχεται σε 89.597 μόνιμους κατοίκους - αύξηση κατά περίπου 2.300 άτομα σε σχέση με το 2011 (87.305 κάτοικοι). [5] Αυτό κατατάσσει τη Γλυφάδα στη δεύτερη θέση πληθυσμιακά στον Νότιο Τομέα Αθηνών, μετά την Καλλιθέα.

Η ανάπτυξη της πόλης στη σύγχρονη εποχή έγινε κατά κύριο λόγο μετά τη δεκαετία του 1950, με έντονη οικοδομική δραστηριότητα που ακολούθησε το μοντέλο της αντιπαροχής - όπως εξάλλου συνέβη σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο. Αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης ήταν ένας πυκνοδομημένος αστικός ιστός με ελάχιστη πρόβλεψη για χώρους πρασίνου και ελεύθερους χώρους γενικότερα.

Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, παρατηρείται μια πιο οργανωμένη προσπάθεια από τον Δήμο Γλυφάδας να δημιουργήσει νέους χώρους πρασίνου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το Πάρκο Αιξωνής (άνω των 10 στρεμμάτων, με παιδική χαρά, γήπεδα και διαδρομές περιπάτου μέσα σε άλσος), [6] το Παραλιακό Αθλητικό Πάρκο (30 στρέμματα, με γήπεδα, στίβο και υπαίθρια γυμναστήρια) [7] και το νέο Πάρκο Άθλησης στο κέντρο της πόλης, που ολοκληρώθηκε το 2023 και καλύπτει ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο. [8] Οι επενδύσεις αυτές χρηματοδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο, ευρωπαϊκά προγράμματα και εθνικούς πόρους.

Κεφάλαιο 2 - Αντικείμενο της Μελέτης - Μεθοδολογία

Έρευνας

Η εργασία αυτή ασχολείται με την οδό Μαραγκού, που βρίσκεται στο κέντρο της Γλυφάδας, στον ομώνυμο Δήμο του Ν. Αττικής. Η οδός ξεκινά από τη Λεωφόρο Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά και διασχίζει διαδοχικά τις οδούς Κύπρου, Γεωργίου Κονδύλη, Αγίου Γεράσιμου, Γρηγορίου Λαμπράκη και Γιαννιτσοπούλου Γ., φτάνοντας έτσι στα εσωτερικά οικοδομικά τετράγωνα της κεντρικής Γλυφάδας.

Ο λόγος που επιλέχθηκε συγκεκριμένα η οδός Μαραγκού είναι ότι αποτελεί κομβικό σημείο για την πόλη. Τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα από τη Λεωφόρο Μεταξά εφάπτονται με αυτά της κεντρικής πλατείας της Γλυφάδας, κάτι που την κάνει ουσιαστικά την πρώτη παράλληλη οδό σε σχέση με αυτήν. Παράλληλα, η οδός συνδέει την κύρια κυκλοφοριακή αρτηρία - τη Λεωφόρο Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά - με το εσωτερικό του πολεοδομικού σχεδίου, περνώντας από τις οδούς Κύπρου, Γεωργίου Κονδύλη, Αγίου Γεράσιμου, Γρηγορίου Λαμπράκη και Γιαννιτσοπούλου Γ.

Το ενδιαφέρον της έρευνας εστιάζεται στο πώς είναι διαμορφωμένη σήμερα η οδός - δηλαδή τα πεζοδρόμια, το οδόστρωμα, η σήμανση, η συλλογή απορριμμάτων, αλλά και οι πολεοδομικές

αυθαιρεσίες που εντοπίζονται πάνω στον κοινόχρηστο χώρο. Είναι ζητήματα που στην καθημερινότητα περνούν συχνά απαρατήρητα, αλλά επηρεάζουν σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Για να γίνει αυτό σωστά, χρειάστηκε να πάμε επανειλημμένα επί τόπου για αυτοψίες, ώστε να καταγραφεί η πραγματική εικόνα της οδού. Επίσης, υπήρξε συνεργασία με τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και την Υπηρεσία Δόμησης του Δήμου Γλυφάδας, από τις οποίες πάρθηκαν τα απαραίτητα στοιχεία για την οδό αυτή και το πολεοδομικό της πλαίσιο.

Κεφάλαιο 3 - Γενικά Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά της Ευρύτερης Περιοχής

3.1 Γενικά Χαρακτηριστικά του Δήμου Γλυφάδας

3.1.1 Γενική καταγραφή Δήμου και πληθυσμού

Η Γλυφάδα αποτελεί αυτόνομο Δήμο από το 1943 - αρχικά με την ονομασία «Δήμος Ευρυάλης» και από το 1945 με την τελική της ονομασία «Δήμος Γλυφάδας». Υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής και συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών. Πριν από αυτό, είχε ήδη λειτουργήσει ως κοινότητα από το 1929, γεγονός που φανερώνει τη σχετικά πρώιμη διοικητική οργάνωσή της σε σχέση με άλλες περιοχές των νοτίων προαστίων.

Ο Δήμος έχει έκταση 25,366 τ.χλμ. και εκτείνεται από τις ακτές του Σαρωνικού κόλπου έως τους πρόποδες του όρους Υμηττού. Γειτνιάζει βόρεια με την Αργυρούπολη, δυτικά με το Ελληνικό, νότια με τη Βούλα και τη Βάρη, ενώ ανατολικά φτάνει έως τα όρια της Κρωπίας. Αυτή η γεωγραφική ποικιλομορφία - θάλασσα, αστικός ιστός και βουνό στα νώτα - είναι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά στοιχεία της πόλης. Τα όρια του Δήμου Γλυφάδας απεικονίζονται στην Εικόνα 3.1.



Εικόνα 3.1: «Όρια Δήμου Γλυφάδας»

Στον ακόλουθο Πίνακα 3.1 παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη στο σύνολο της Ελλάδας, της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Γλυφάδας, όπως αποτυπώθηκε στις τέσσερις τελευταίες απογραφές πληθυσμού στην Ελλάδα.

	1981	1991	2001	2011	2021	1981-1991	1991-2001	2001-2011	1991-2011	2011-2021
Ελλάδα	9.738.243	10.223.392	10.934.097	10.815.197	10.482.487	5%	7%	-1%	6%	-3%
Περιφέρεια Αττικής	3.369.443	3.594.817	3.894.573	3.827.624	3.814.064	7%	8%	-2%	6%	0%
Δήμος Γλυφάδας	44.018	63.306	80.409	87.305	89.597	44%	27%	9%	38%	3%

Πίνακας 3.1: «Πληθυσμιακή εξέλιξη της Ελλάδος, της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Γλυφάδας τα έτη 1981, 1991, 2001, 2011 και 2021»

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφές πληθυσμού 1981-2021

Από τον Πίνακα 3.1 παρατηρείται ότι ο Δήμος Γλυφάδας παρουσιάζει πληθυσμιακή αύξηση της τάξης του 38% μεταξύ των ετών 1991 και 2011, σημαντικά υψηλότερη από την αύξηση που παρατηρήθηκε στο σύνολο της Ελλάδας και στην Περιφέρεια Αττικής, που ανήλθε στο 6% για την ίδια χρονική περίοδο. Ιδιαίτερα αξιόλογη είναι η δεκαετία 1981-1991, κατά την οποία ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 44% - ο ταχύτερος ρυθμός ανάπτυξης που κατέγραψε ποτέ η πόλη. Αυτή η δυναμική συνδέεται άμεσα με τη μεγάλη οικοδομική έκρηξη της δεκαετίας του '80 και την παρουσία της αμερικανικής βάσης στο γειτονικό Ελληνικό, που έδωσαν ιδιαίτερη ώθηση στην τοπική οικονομία και αύξησαν την ελκτικότητα της περιοχής. Κατά την πρόσφατη δεκαετία 2011-2021, η αυξητική αυτή πορεία συνεχίστηκε με πιο ήπιους και ώριμους ρυθμούς, με τον μόνιμο πληθυσμό να σημειώνει περαιτέρω άνοδο 3% και να διαμορφώνεται στους 89.597 κατοίκους. Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνει τη διαχρονική οικιστική και οικονομική δυναμική της Γλυφάδας ως ισχυρού πόλου έλξης, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς ότι κατά την ίδια περίοδο το σύνολο της επικράτειας κατέγραψε δημογραφική συρρίκνωση κατά 3%, ενώ η Περιφέρεια Αττικής παρέμεινε ουσιαστικά στάσιμη (0%).

Μόνιμος Πληθυσμός και Χαρακτηριστικά - Δήμος Γλυφάδας 2011	
ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	87.305
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	42-43
ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ	33.570
ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ	2,60 άτομα/νοικοκυριό

Πίνακας 3.2: «Μόνιμος πληθυσμός και χαρακτηριστικά μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Γλυφάδας σύμφωνα με την απογραφή του 2011»

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011

3.1.2 Πυκνότητα Πληθυσμού - Οικιστική Δομή

Με βάση τα στοιχεία της απογραφής 2011, η πυκνότητα πληθυσμού της Γλυφάδας ανέρχεται σε 3.442 κατοίκους ανά τ.χλμ. Το νούμερο αυτό υπολείπεται του μέσου όρου της Περιφερειακής Ενότητας Νοτίου Τομέα Αθηνών (~7.528 κατ./τ.χλμ.), γεγονός που εξηγείται από την αξιόλογη έκταση του δήμου (25,366 τ.χλμ.) και από τα μεγάλα τμήματά του που βρίσκονται στις πλαγιές του Υμηττού ή αποτελούν παραλιακή ζώνη χαμηλότερης δόμησης. Παρ' όλα αυτά, η πυκνότητα της Γλυφάδας παραμένει πολύ υψηλότερη από τον αντίστοιχο μέσο όρο της Περιφέρειας Αττικής (1.001 κατ./τ.χλμ.) και πολλαπλάσια του εθνικού μέσου όρου (81,75 κατ./τ.χλμ.).

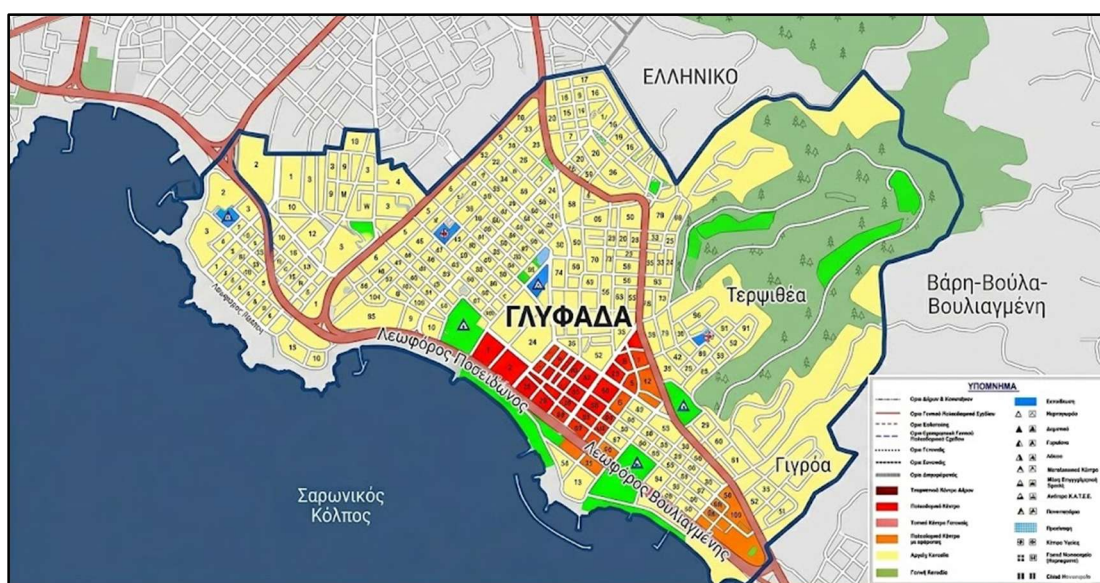
Η Γλυφάδα διατηρεί σημαντικές υπερτοπικής σημασίας λειτουργίες - εμπορικές, υπηρεσιακές και αναψυχής - που την καθιστούν ουσιαστικά κόμβο των νοτίων προαστίων. Βασικοί άξονες όπως η Λεωφόρος Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης έχουν εξελιχθεί σε γραμμικά εμπορικά κέντρα υπερτοπικής εμβέλειας, συγκεντρώνοντας καταστήματα, εστιατόρια και υπηρεσίες που εξυπηρετούν όλα τα νότια προάστια. Παράλληλα, η Γλυφάδα αποτελεί μία από τις πλέον αναζητητέες περιοχές μόνιμης κατοικίας του Νοτίου Τομέα, καθώς γειτνιάζει με σημαντικές οδικές αρτηρίες όπως η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος, ενώ βρίσκεται σε απόσταση περίπου 20 λεπτών από το κέντρο της Αθήνας και από τον Πειραιά.

Ο κεντρικός οικισμός αναπτύσσεται στην περιοχή γύρω από την Κεντρική Πλατεία και τη Λεωφόρο Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά, αποτελώντας την «καρδιά» της πόλης με υψηλή πολεοδομική πυκνότητα και έντονη εμπορική κίνηση. Ανατολικότερα και σε υψόμετρο, στους πρόποδες του Υμηττού, αναπτύσσεται η Τερψιθέα - η Άνω Γλυφάδα που ξεκίνησε να κατοικείται μετά το 1960 και έχει ιδιαίτερο ήσυχο χαρακτήρα γειτονιάς. Νότια και κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος εκτείνεται η παραλιακή ζώνη με τις διάσπες παραλίες της πόλης. Στον υπόλοιπο αστικό ιστό εντοπίζονται οι συνοικίες του Πυρνάρη, της Αιξωνής, της Αίγλης και της Ευρυάλης, με διαφορετικά χαρακτηριστικά δόμησης και πυκνότητας.

Η Τερψιθέα και οι βορειότερες περιοχές της Άνω Γλυφάδας αναπτύχθηκαν οικιστικά κυρίως κατά τις δεκαετίες 1970, 1980 και 1990 μέσω του συστήματος της αντιπαροχής, που δημιούργησε πολυκατοικίες σε μέχρι τότε ελεύθερα οικοπέδα ή στη θέση παλαιών μονοκατοικιών, αλλάζοντας άρδην την εικόνα της περιοχής. Η κάτω Γλυφάδα είχε ήδη αναπτυχθεί εντονότερα σε προγενέστερες δεκαετίες, με αποτέλεσμα σήμερα να παρουσιάζει υψηλότερη πολεοδομική πυκνότητα και εντονότερη εμπορική ταυτότητα σε σχέση με τις ανατολικές και ορεινές γειτονιές της.

3.2 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης - Πολεοδομική πληροφόρηση - Υποδομές

Η Γλυφάδα αποτελεί ανεπτυγμένο προάστιο στο νότιο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης του Δήμου Γλυφάδας απεικονίζονται στην Εικόνα 3.2.



Εικόνα 3.2: «Χάρτης χρήσεων γης του Δήμου Γλυφάδας»

Στο παρόν υποκεφάλαιο περιγράφεται η σημερινή πολεοδομική κατάσταση του Δήμου Γλυφάδας και εξετάζονται οι βασικές υποδομές, οι οποίες καθορίζουν τη λειτουργία της περιοχής. Ο Δήμος αποτελεί ένα σημαντικό συγκοινωνιακό και εμπορικό κέντρο στα νότια προάστια της Αθήνας. Η σύνδεση με το κέντρο της πόλης γίνεται κυρίως μέσω της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, ενώ η Λεωφόρος Ποσειδώνος εξυπηρετεί την κίνηση στο παραλιακό μέτωπο.

Η Λεωφόρος Βουλιαγμένης είναι ο κεντρικός οδικός άξονας που χωρίζει τον Δήμο στα δύο. Νοτιοδυτικά του άξονα αυτού (προς τη θάλασσα) βρίσκονται οι περιοχές της Κάτω Γλυφάδας και του Γκολφ, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Βορειοανατολικά (προς τον Υμηττό) βρίσκονται οι συνοικίες κατοικίας, δηλαδή η Άνω Γλυφάδα, η Τερψιθέα, το Πυρνάρη και η Αιξωνή. Από την πλευρά των έργων πολιτικού μηχανικού και του πολεοδομικού σχεδιασμού, οι βασικές υποδομές του Δήμου συνοψίζονται στα εξής:

- **Οδικό δίκτυο και κυκλοφορία:** Το δίκτυο των δρόμων είναι μεγάλο και το 98% έχει ασφαλτοστρωθεί. Οι ποδηλατόδρομοι και τα φαρδιά πεζοδρόμια βρίσκονται κυρίως στην παραλία, ενώ χρειάζονται βελτιώσεις στις γειτονιές. Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της στάθμευσης στο εμπορικό κέντρο, εφαρμόζεται Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).
- **Υδραυλικά έργα και δίκτυα κοινής ωφέλειας:** Το δίκτυο αποχέτευσης (ακάθαρτα) έχει κατασκευαστεί πλήρως στις περιοχές εντός σχεδίου. Το δίκτυο ομβρίων υδάτων είναι επαρκές στο κέντρο, αλλά στην Άνω Γλυφάδα απαιτούνται συνεχή έργα, λόγω της μεγάλης κλίσης του εδάφους. Η ύδρευση (ΕΥΔΑΠ), το ρεύμα και το δίκτυο οπτικών ινών καλύπτουν το 100% των κτιρίων της περιοχής.
- **Διαχείριση απορριμμάτων:** Η συλλογή γίνεται από τις υπηρεσίες του Δήμου. Εφαρμόζεται ανακύκλωση με τέσσερις διαφορετικούς κάδους: πράσινους (κοινά σκουπίδια), μπλε (ανακύκλωση), καφέ (βιοαπόβλητα) και ειδικούς κάδους για ρούχα.
- **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:** Οι μετακινήσεις γίνονται με λεωφορεία του ΟΑΣΑ και με το Τραμ στην παραλία. Ο σταθμός Μετρό «Ελληνικό» βρίσκεται στα όρια του Δήμου, επομένως χρειάζονται περισσότερα τοπικά λεωφορεία για να εξυπηρετούνται εύκολα οι κάτοικοι στις πιο απομακρυσμένες ανατολικές συνοικίες.
- **Κτίρια:** Η περιοχή έχει κυρίως πολυκατοικίες 3 έως 5 ορόφων. Βασικό χαρακτηριστικό τους είναι η κατασκευή πιλοτής στο ισόγειο και η διατήρηση μεγάλων κήπων (πρασινές), στοιχεία που βοηθούν στον καλύτερο αερισμό και φωτισμό των οικοδομικών τετραγώνων.
- **Ελεύθεροι χώροι και δημόσια κτίρια:** Το πράσινο της περιοχής ενισχύεται από μεγάλες εκτάσεις, όπως το Γήπεδο Γκολφ (περίπου 530 στρέμματα) και το παραλιακό μέτωπο. Ο Δήμος διαθέτει αρκετά σχολεία (Βρεφονηπιακοί σταθμοί, 16 Δημοτικά, 8 Γυμνάσια, 6 Λύκεια, ΕΠΑΛ), δομές πρόνοιας (ΚΑΠΗ, Κοινωνικό Φαρμακείο), καθώς και αθλητικά κέντρα και πιστοποιημένες παιδικές χαρές.
- **Ασφάλεια:** Στην περιοχή λειτουργεί Αστυνομικό Τμήμα και Τμήμα Τροχαίας.

Στον Πίνακα 3.3 που ακολουθεί, παρουσιάζεται το ποσοστό (%) των χρήσεων γης, διαχωρίζοντας την έκταση σε οικοδομήσιμους χώρους (για κατοικίες/καταστήματα), κοινόχρηστους (π.χ. δρόμοι, πλατείες) και κοινωφελείς χώρους (π.χ. σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις), σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Γλυφάδας.

A. Ανάλυση εντός σχεδίου εκτάσεων		
	στρ.	% κάλυψης
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων [στρ.]	11.500	100,0
Οικοδομήσιμοι χώροι	6.900	60,0
Κοινόχρηστοι χώροι	3.450	30,0
Κοινωφελείς χώροι	1.150	10,0
B. Ανάλυση κοινόχρηστων χώρων		
	στρ.	% κάλυψης
Χώροι κυκλοφορίας	2.300	20,0
Οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι	450	3,9
Χώροι αστικού πρασίνου	700	6,1

Πίνακας 2.3: «Πολεοδομική Πληροφορία Δήμου Γλυφάδας» [1]

Ακολουθεί ο Πίνακας 3.4 με τις υφιστάμενες αντικειμενικές αξίες. Συγκεκριμένα, οι τιμές ζωνών στον Δήμο Γλυφάδας παρουσιάζουν σημαντική διακύμανση ανάλογα με την εγγύτητα στο παραλιακό μέτωπο και διαμορφώνονται ως εξής [2]:

ΖΩΝΗ	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z	H
ΤΙΜΗ €	4.600	3.800	3.200	2.800	2.500	2.350	2.200	2.150

Πίνακας 3.4: «Αντικειμενικές αξίες στο Δήμο Γλυφάδας ανά ζώνη» [2]

Στο Παράρτημα Α παρουσιάζονται αναλυτικά οι τιμές ζωνών, με την περιγραφή των οδών που περιλαμβάνουν, καθώς και οι συντελεστές εμπορικότητας των κύριων οδών, των λεωφόρων και των πλατειών του Δήμου.

Παρά την καλή γενική εικόνα της πόλης, ένα σημαντικό πρόβλημα που καταγράφεται είναι η τοπική υποβάθμιση του δημόσιου χώρου. Παρατηρούνται ελλείψεις και φθορές σε βασικές υποδομές, όπως στα πεζοδρόμια, στο τοπικό οδικό δίκτυο και στο δίκτυο ομβρίων υδάτων (ειδικά στις περιοχές με κλίση). Στην επιβάρυνση του δημόσιου χώρου και, κατ' επέκταση, της ποιότητας ζωής των κατοίκων, έχουν συντελέσει οι εξής παράγοντες:

- Η μεγάλη συγκέντρωση καταστημάτων (εμπορικών και εστίασης) στους κεντρικούς δρόμους του εμπορικού κέντρου (π.χ. οδός Μεταξά), αλλά και κατά μήκος των μεγάλων αξόνων, όπως η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος.
- Η αυθαίρετη κατάληψη των πρασιών (μπροστινών κήπων) και των πεζοδρομίων, η οποία μειώνει δραστικά το αστικό πράσινο και στερεί από την πόλη πολύτιμους χώρους που προορίζονται αποκλειστικά για τη φύτευση, καθώς και για την ελεύθερη και ασφαλή κίνηση των πεζών.
- Ο κυκλοφοριακός κορεσμός και η μεγάλη δυσκολία στην εύρεση θέσης στάθμευσης, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής και τα Σαββατοκύριακα, καθώς η Γλυφάδα αποτελεί πόλο έλξης για επισκέπτες από όλη την Αττική.
- Η έλλειψη εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης μέσα στην ίδια την πόλη (π.χ. ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή πιο πυκνή τοπική δημοτική συγκοινωνία), που θα ένωνε εύκολα τις απομακρυσμένες γειτονιές της Άνω Γλυφάδας με το εμπορικό κέντρο και την παραλία, μειώνοντας τη χρήση του αυτοκινήτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - Ανάλυση και καταγραφή των ειδικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών της υπό μελέτη πολεοδομικής ενότητας

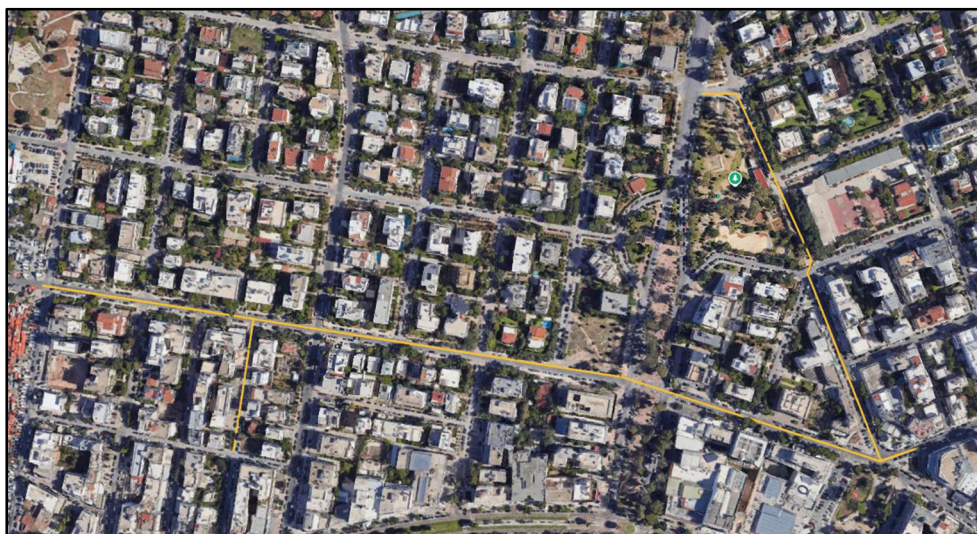
4.1 Υφιστάμενη κατάσταση

Στην εξεταζόμενη περιοχή μελέτης, και ειδικότερα στο κεντρικό πολεοδομικό τμήμα του Δήμου Γλυφάδας του Νομού Αττικής, το ερευνητικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στον άξονα της οδού Μαραγκού. Η εν λόγω οδός συνιστά μια νευραλγική εγκάρσια αρτηρία, η οποία εκκινεί από την πρωτεύουσα εμπορική Λεωφόρο Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά και διεισδύει στον εσωτερικό

αστικό ιστό. Κατά την ανάπτυξή της, διασταυρώνεται διαδοχικά με τις οδούς Κύπρου, Γεωργίου Κονδύλη, Αγίου Γερασίμου, τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη και την οδό Γ. Γιαννιτσοπούλου, καταλήγοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στα εσωτερικά οικοδομικά τετράγωνα της κεντρικής Γλυφάδας.

Η ευρύτερη ζώνη επιρροής της οδού Μαραγκού λειτουργεί ως υπερτοπικό εμπορικό και οικιστικό κέντρο. Παράλληλα, στην άμεση περιοχή μελέτης εντοπίζονται και καταγράφονται τα ακόλουθα χωρικά στοιχεία:

- Ο κεντρικός πυρήνας που διαμορφώνεται στις συμβολές της οδού Μαραγκού με τη Λεωφόρο Αγγέλου Μεταξά και τη Λεωφόρο Κύπρου, καθώς και οι γειτνιάζοντες ελεύθεροι δημόσιοι χώροι (όπως η Πλατεία Εσπερίδων). Η ευρύτερη αυτή χωρική ενότητα λειτουργεί ως αστικό τοπόσημο (landmark) εμπορικής και ψυχαγωγικής δραστηριότητας, αποτελώντας έναν από τους πλέον ελκυστικούς πόλους συγκέντρωσης επισκεπτών τόσο για τον Δήμο Γλυφάδας όσο και για το σύνολο των νοτίων προαστίων του Λεκανοπεδίου.
- Η χωρική κατανομή των χρήσεων γης παρουσιάζει σταδιακή μεταβολή κατά μήκος της οδού. Ξεκινώντας από τη Λεωφόρο Αγγέλου Μεταξά, τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα πλησίον της Πλατείας Εσπερίδων έχουν χαρακτήρα Πολεοδομικού Κέντρου, με έντονη συγκέντρωση καταστημάτων λιανικής, χώρων εστίασης και γραφείων. Διασχίζοντας όμως τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη, ο χαρακτήρας της οδού μεταβάλλεται σε αμιγή κατοικία, όπου κυριαρχούν οι σύγχρονες πολυκατοικίες και οι υποδομές τοπικής εξυπηρέτησης.



Εικόνα 4.1 «Οδός Μαραγκού, από τη Λεωφόρο Κύπρου έως την οδό Γ. Γιαννιτσοπούλου»

4.2 Ειδικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά οδού

Η εξεταζόμενη οδός Μαραγκού εκτείνεται από τη Λεωφόρο Δημάρχου Αγγέλου Μεταξά προς και έως την οδό Γ. Γιαννιτσοπούλου, παρουσιάζοντας συνολικό μήκος περίπου 450 μέτρων. Ως προς τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά, στο πρώτο και πλέον εμπορικό τμήμα της (από τη Λ. Αγγέλου Μεταξά έως τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη) καταγράφεται πλάτος της τάξεως των 12 μέτρων. Στο υπολειπόμενο τμήμα (από τη Λ. Γρηγορίου Λαμπράκη προς και έως την οδό Γ. Γιαννιτσοπούλου), το πλάτος της διαμορφώνεται στα 10 μέτρα.

Αποτελεί θεσμοθετημένη οδό, εγκεκριμένη βάσει των διαδοχικών ΦΕΚ ένταξης και αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου της Γλυφάδας, και χωροθετείται στον κεντρικό πολεοδομικό πυρήνα του Δήμου.

Η κυκλοφοριακή της οργάνωση προβλέπει τη λειτουργία της αποκλειστικά ως μονόδρομου, εξυπηρετώντας την κίνηση των οχημάτων από την κεντρική εμπορική ζώνη προς τα εσωτερικά οικοδομικά τετράγωνα [1], ενώ από τον συγκεκριμένο οδικό άξονα δεν διέρχονται λεωφορειακές γραμμές αστικών συγκοινωνιών (ΟΑΣΑ) [4].

Στο Παράρτημα Β παρατίθεται η λεπτομερής τοπογραφική αποτύπωση της οδού Μαραγκού [1], συνοδευόμενη από εκτεταμένο φωτογραφικό υλικό που τεκμηριώνει την υφιστάμενη κυκλοφοριακή και πολεοδομική κατάσταση του άξονα.

Ιδιαίτερο ερευνητικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η χωρική κατανομή των χρήσεων γης κατά μήκος της εξεταζόμενης οδού. Συγκεκριμένα, ξεκινώντας από τη Λεωφόρο Αγγέλου Μεταξά, τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα -τα οποία εφάπτονται με την Πλατεία Εσπερίδων και διασταυρώνονται με την οδό Κύπρου- διέπονται από χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου. Στο τμήμα αυτό καταγράφεται έντονη δραστηριότητα, με τη συνύπαρξη εμπορικών καταστημάτων λιανικής, χώρων εστίασης (καφετέριες, εστιατόρια) και επαγγελματικών γραφείων. Προχωρώντας βαθύτερα στον αστικό ιστό και διασχίζοντας τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη, ο χαρακτήρας της οδού μεταβάλλεται σταδιακά σε αμιγή κατοικία, όπου κυριαρχεί η παρουσία σύγχρονων πολυκατοικιών, συνδυαστικά με επιμέρους υποδομές τοπικής εξυπηρέτησης.



Εικόνα 4.2 «Καφετέρια - Χρήση γης: Πολεοδομικό κέντρο»



Εικόνα 4.3 «Σούπερ Μάρκετ - Χρήση γης: Πολεοδομικό κέντρο»



Εικόνα 4.4 «Φαρμακείο - Χρήση γης: Πολεοδομικό κέντρο»



Εικόνα 4.5 «Μαγαζί - Χρήση γης: Πολεοδομικό κέντρο»



Εικόνα 4.6 «Πολυτελείς Κατοικίες - Χρήση γης: Αμιγής κατοικία»



Εικόνα 4.6 «Εργοτάξιο - Χρήση γης: Αμιγής κατοικία»



Εικόνα 4.7 «Μαγαζί Εστίασης - Χρήση γης: Πολεοδομικό κέντρο»



Εικόνα 4.8 «Δημοτικό Σχολείο - Χρήση γης: Αμυγής κατοικία»

Οι όροι δόμησης για την οδό Μαραγκού, βάσει του ισχύοντος Διατάγματος Ρυμοτομίας του Δήμου Γλυφάδας, διαμορφώνονται ως ακολούθως:

Αρτιότητα:

- Κανόνας: $E = 600$ τ.μ. και $\Pi = 15$ μ.
- Κατά Παρέκκλιση (για οικόπεδα προϋφιστάμενα ρυμοτομικών αναθεωρήσεων): $E = 250$ τ.μ. και $\Pi = 10$ μ.

Όροι Κάλυψης και Δόμησης:

- Κατά κανόνα: Πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα, Ποσοστό Κάλυψης: 40%
- Κατά παρέκκλιση (αποκλειστικά για εμπορικές χρήσεις κέντρου): Ποσοστό Κάλυψης: $\leq 60\%$
- Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.): 0,80 (έως 1,40 σε αυστηρά καθορισμένα οικοδομικά τετράγωνα του εμπορικού τριγώνου)
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: Κατά τις ισχύουσες διατάξεις του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ακίνητα (τόσο τα οικόπεδα όσο και τα κτίσματα) επί της οδού Μαραγκού διαθέτουν εξαιρετικά υψηλή αντικειμενική αξία, η οποία, μετά την τελευταία πανελλαδική αναπροσαρμογή του Υπουργείου Οικονομικών, διαμορφώνεται στα 4.600 € ανά τετραγωνικό μέτρο. Το μέγεθος αυτό δικαιολογείται πλήρως, καθώς η συγκεκριμένη οδός ανήκει στην Α΄ Ζώνη, η οποία αποτελεί μία από τις ακριβότερες ζώνες στο σύνολο του Δήμου Γλυφάδας. Η αναλυτική τεκμηρίωση και αποτύπωση των εν λόγω αξιών περιγράφεται εκτενώς στο Παράρτημα Α της παρούσας μελέτης.

4.3 Εντοπισμένα προβλήματα

Κατά τη διάρκεια επιτόπιων αυτοψιών και τεχνικών επιθεωρήσεων στον άξονα της οδού Μαραγκού στο κέντρο της Γλυφάδας, εντοπίστηκε μια σειρά από σημαντικά προβλήματα στις υφιστάμενες υποδομές, στην οδοστρωσία και στη γενικότερη λειτουργία του δημόσιου χώρου. Από τη σκοπιά του πολιτικού μηχανικού, τα προβλήματα αυτά επηρεάζουν άμεσα τόσο τη δομική κατάσταση της οδού όσο και την ασφάλεια των χρηστών.

Τα κυριότερα εντοπισμένα προβλήματα συνοψίζονται στα ακόλουθα σημεία:

- **Φθορές στα Πεζοδρόμια:** Καταγράφονται σπασμένες και φθαρμένες πλάκες επίστρωσης, καθώς και κατεστραμμένα κράσπεδα και ρείθρα σε πολλά σημεία κατά μήκος της οδού.
- **Καταστροφές από το Ριζικό Σύστημα:** Οι ρίζες των δέντρων έχουν ανασηκώσει το επίπεδο των πλακοστρώσεων, προκαλώντας έντονες παραμορφώσεις, ρηγματώσεις και μερική ή ολική καταστροφή του πεζοδρομίου γύρω από τους κορμούς.
- **Εμπόδια και Ασυνέχεια:** Παρατηρείται σημαντική ασυνέχεια στη ροή των πεζών λόγω της ύπαρξης φυσικών εμποδίων (όπως άναρχα αναπτυγμένοι κορμοί δέντρων) πάνω στην κύρια ζώνη βάδισης.
- **Απόφραξη Ροής Ομβρίων:** Σε πολλές ιδιωτικές ράμπες εισόδου-εξόδου οχημάτων έχει τοποθετηθεί επιπλέον σκυρόδεμα (τσιμέντο) πάνω στο ρείθρο του δρόμου. Αυτή η αυθαίρετη παρέμβαση εμποδίζει την ομαλή ροή των ομβρίων υδάτων κατά μήκος του κρασπέδου προς τους δέκτες απορροής (φρεάτια).
- **Υπερύψωση Ασφαλοτάπητα:** Λόγω διαδοχικών ασφαλοστρώσεων κατά το παρελθόν χωρίς τη χρήση φρέζας (απόξεση παλαιού τάπητα), η στάθμη του οδοστρώματος έχει υπερυψωθεί σημαντικά, φτάνοντας σε ορισμένα σημεία σχεδόν στο ίδιο ύψος με το πεζοδρόμιο, ακυρώνοντας έτσι την προστατευτική υψομετρική διαφορά.
- **Παράνομη Στάθμευση:** Παρατηρείται συστηματική παράνομη στάθμευση οχημάτων πάνω στα πεζοδρόμια (κατάληψη δημόσιου χώρου), καθώς και στις συμβολές της οδού Μαραγκού με τους κάθετους άξονες, γεγονός που περιορίζει δραματικά την ορατότητα των οδηγών στις διασταυρώσεις και αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων.
- **Ελλείψεις στην Προσβασιμότητα:** Υπάρχει πλήρης ανυπαρξία ειδικής λωρίδας όδευσης τυφλών ή ατόμων με προβλήματα όρασης, καθώς και έλλειψη διαμορφωμένων ραμπών και διαβάσεων για άτομα με κινητικά προβλήματα ή αμαξίδια.
- **Αστικός Εξοπλισμός και Φωτισμός:** Ο υφιστάμενος αστικός εξοπλισμός (κάδοι, πινακίδες κ.λπ.) είναι τοποθετημένος χωρίς κεντρικό σχεδιασμό, ενώ ο δημόσιος φωτισμός κρίνεται ελλιπής ή μη κατάλληλος για τις ανάγκες της οδού κατά τις νυχτερινές ώρες.

Τα παραπάνω προβλήματα αποτυπώθηκαν φωτογραφικά κατά τη διαδικασία της επιτόπιας έρευνας και παρουσιάζονται αναλυτικά στις παρακάτω εικόνες:



Εικόνα 4.9 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.10 «Στόλος δημοτικού φωτισμού επί της ζώνης όδευσης, ο οποίος περιορίζει την κίνηση των πεζών»



Εικόνα 4.11 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.12 «Εικόνα 4.10 «Κατασκευή τοιχίου επί της ζώνης όδευσης, η οποία προκαλεί στένωση του πεζοδρομίου»



Εικόνα 4.13 «Στύλος δημοτικού φωτισμού επί της ζώνης όδευσης, ο οποίος περιορίζει την κίνηση των πεζών»



Εικόνα 4.14 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.15 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης ενώ βρίσκεται πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης»



Εικόνα 4.16 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης επί της ζώνης όδευσης, η οποία καταργεί την ελεύθερη κίνηση και την προσβασιμότητα των πεζών»



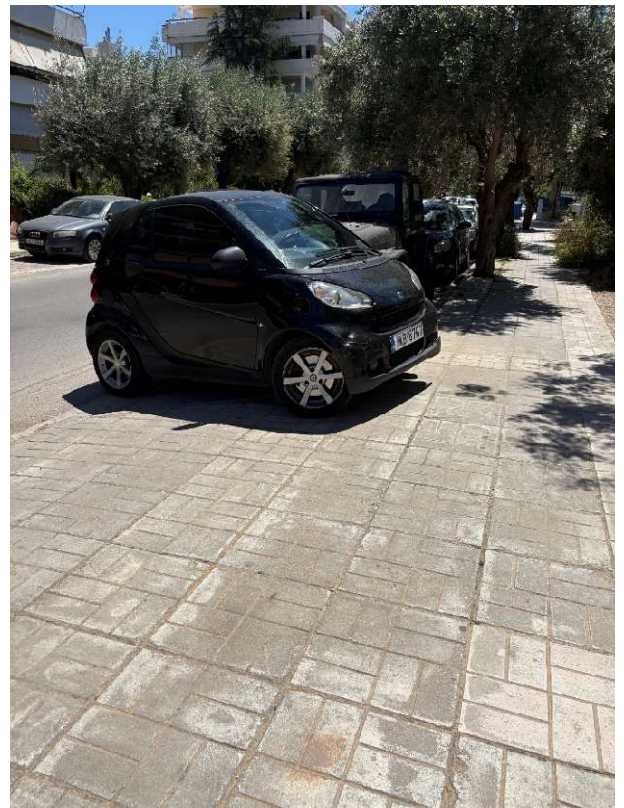
Εικόνα 4.17 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



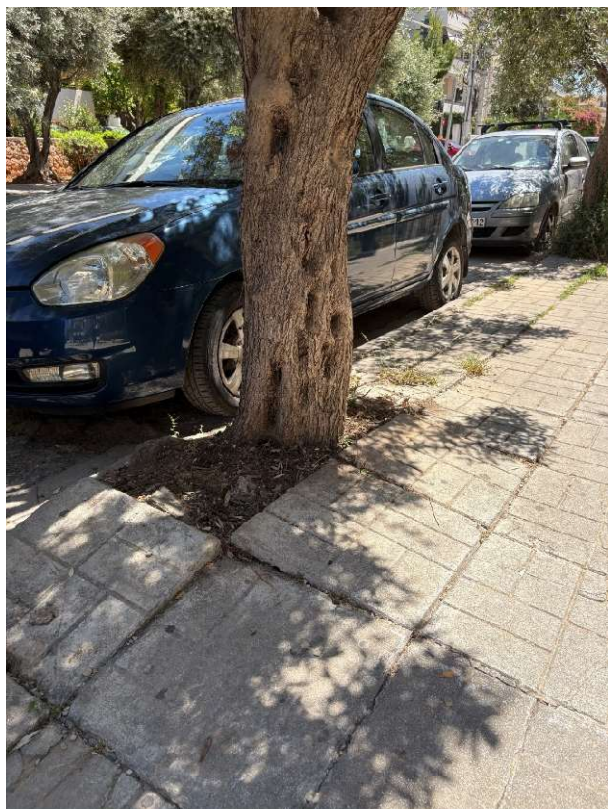
Εικόνα 4.18 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & επικαλυμμένα χαλαρά αδρανή υλικά επάνω στην ζώνη όδευσης, τα οποία προκαλούν αστάθεια και υποβαθμίζουν τη βατότητα του πεζοδρομίου»



Εικόνα 4.19 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.20 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης ενώ βρίσκεται πινακίδα απαγόρευσης στάθμευσης»



Εικόνα 4.21 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης με καταστραμμένες πλάκες από το ριζικό σύστημα του δέντρου που υποβαθμίζει τη βατότητα του πεζοδρομίου»



Εικόνα 4.22 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



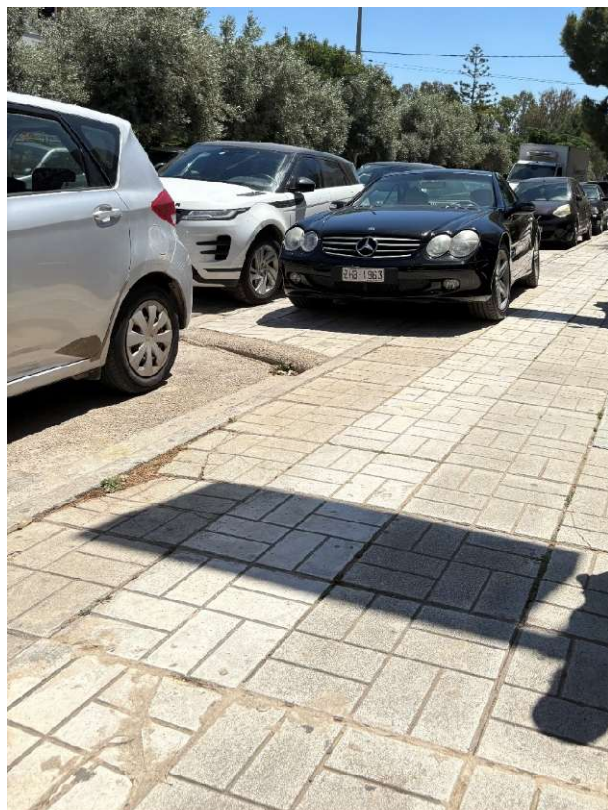
Εικόνα 4.23 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.24 «Παράνομη στάθμευση οχήματος & εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.25 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.26 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.27 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.28 «Απουσία πλακόστρωσης στην ζώνη όδευσης & προσωρινή κατάληψη του πεζοδρομίου από εργοταξιακές εγκαταστάσεις, που μειώνει την ασφαλή όδευση των πεζών»



Εικόνα 4.29 «Απουσία πλακόστρωσης στην ζώνη όδευσης & προσωρινή κατάληψη του πεζοδρομίου από εργοταξιακές εγκαταστάσεις, που μειώνει την ασφαλή όδευση των πεζών»



Εικόνα 4.30 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.31 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.32 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που καταργούν την ελεύθερη κίνηση και την προσβασιμότητα των πεζών»



Εικόνα 4.33 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & προσωρινή κατάληψη του πεζοδρομίου από εργοταξιακές εγκαταστάσεις, που μειώνει την ασφαλή όδευση των πεζών»



Εικόνα 4.34 «Στύλος δημοτικού φωτισμού επί της ζώνης όδευσης & ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης, ο οποίος περιορίζει την κίνηση των πεζών»



Εικόνα 4.35 «Εμπόδιο & παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.36 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης, που επηρεάζει την πορεία των πεζών»



Εικόνα 4.37 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & ράμπες ΑμεΑ & φοθρές κρασπέδων»



Εικόνα 4.38 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.39 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης που καταργούν την ελεύθερη κίνηση και την προσβασιμότητα των πεζών»



Εικόνα 4.40 «Ράμπες ΑμεΑ»



Εικόνα 4.41 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & Εμπόδιο
επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.42 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & Εμπόδιο
επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.43 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης
όδευσης»



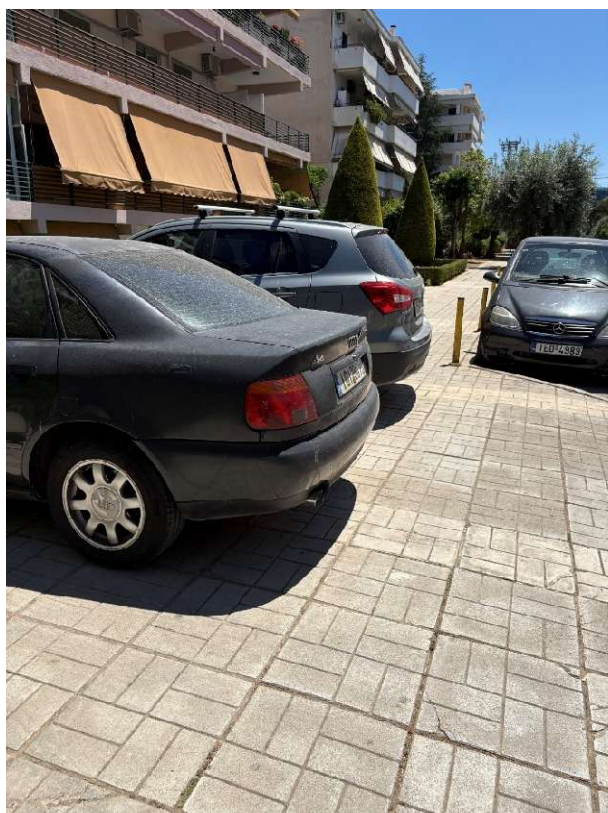
Εικόνα 4.44 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης & Εμπόδιο
επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.45 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & ράμπες ΑμεΑ»



Εικόνα 4.46 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.47 «Παράνομη στάθμευση οχήματος επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.48 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



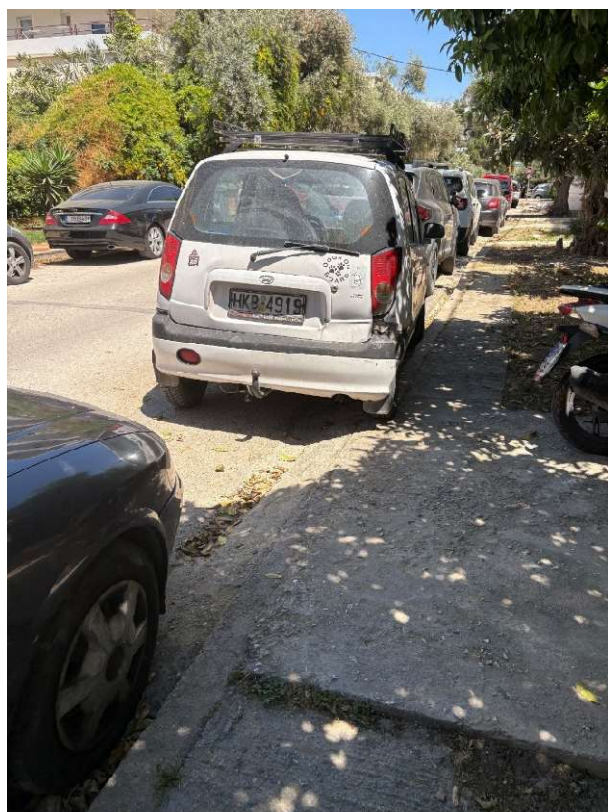
Εικόνα 4.49 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.50 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης με καταστραμμένες πλάκες από το ριζικό σύστημα του δέντρου που υποβαθμίζει τη βατότητα του πεζοδρομίου»



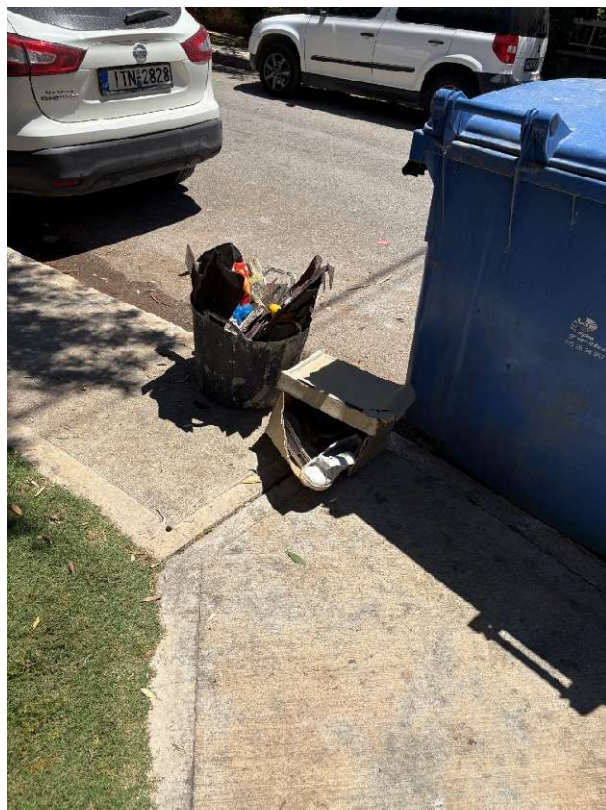
Εικόνα 4.51 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης»



Εικόνα 4.52 «Απουσία πλακόστρωσης στην ζώνη όδευσης»



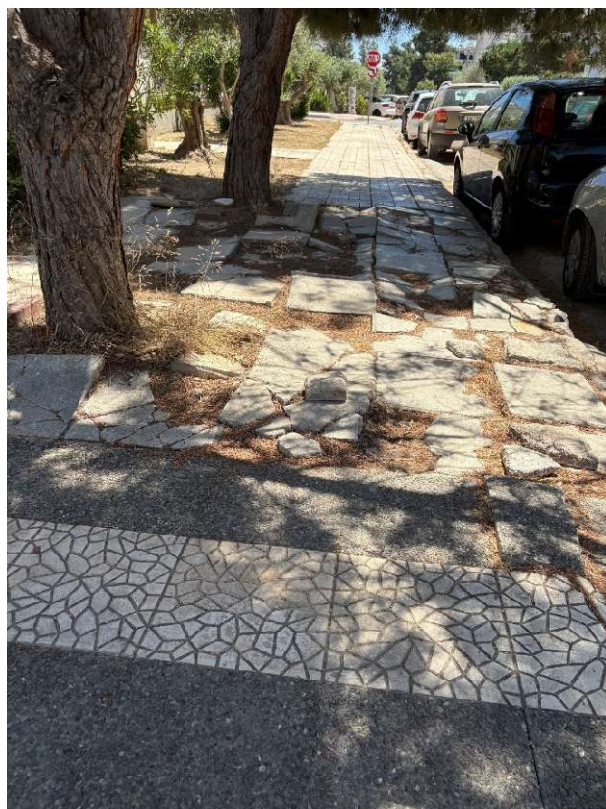
Εικόνα 4.53 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης»



Εικόνα 4.54 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης»



Εικόνα 4.55 «Ράμπες ΑμεΑ»



Εικόνα 4.56 «Ακατάλληλη χωροθέτηση φύτευσης με καταστραμμένες πλάκες από το ριζικό σύστημα του δέντρου που υποβαθμίζει τη βατότητα του πεζοδρομίου»



Εικόνα 4.57 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.58 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.59 «Ράμπες ΑμεΑ»



Εικόνα 4.60 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.61 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.62 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.63 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & φθορές κρασπέδων»



Εικόνα 4.64 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.65 «Καλωδιώσεις ΔΕΗ που περνάνε πάνω από το πεζοδρόμιο»



Εικόνα 4.66 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης»



Εικόνα 4.67 «Εμπόδιο επί της ζώνης όδευσης & ράμπες ΑμεΑ»



Εικόνα 4.68 «Προσωρινή κατάληψη του πεζοδρομίου από εργοταξιακές εγκαταστάσεις, που μειώνει την ασφαλή όδευση των πεζών»

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η οδός Μαραγκού αποτελεί μια οδό με ιδιαίτερη βαρύτητα για τον Δήμο Γλυφάδας, λόγω της κομβικής γεωγραφικής της θέσης στο κέντρο της πόλης και των ποικίλων υφιστάμενων χρήσεων γης. Ο Δήμος Γλυφάδας οφείλει να μεριμνήσει άμεσα, ώστε να δώσει λύση στα εντοπισμένα τεχνικά προβλήματα που υποβαθμίζουν την εν λόγω οδό και, πολλές φορές, την καθιστούν επικίνδυνη για τη δημόσια ασφάλεια των διερχόμενων πεζών, των μαθητών, των αθλητών και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - Συμπεράσματα

Η ποιότητα ζωής των πολιτών, όπως σε κάθε σύγχρονο αστικό κέντρο, έτσι και στον Δήμο Γλυφάδας, είναι άρρηκτα συνυφασμένη με την κατάσταση του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Κύριος στόχος της τοπικής αυτοδιοίκησης οφείλει να είναι η διατήρηση μιας βιώσιμης, λειτουργικής και περιβαλλοντικά αναβαθμισμένης πόλης. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, αναδεικνύεται ως στρατηγική αναγκαιότητα η συγκρότηση και άσκηση μιας ολοκληρωμένης αστικής και περιβαλλοντικής πολιτικής.

Όπως τεκμηριώθηκε από την παρούσα μελέτη, η οδός Μαραγκού χρήζει πλήρους και συστηματικής ανάπλασης. Απαιτείται η εφαρμογή σύγχρονων βιοκλιματικών προδιαγραφών που θα προωθούν την ήπια κινητικότητα (περπάτημα) για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του Δήμου. Βασικός σκοπός των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι η αντιμετώπιση της άναρχης χρήσης και κατάληψης των κοινόχρηστων χώρων, καθώς και η ριζική αναβάθμιση της ποιότητας του δημόσιου χώρου, με γνώμονα την ασφαλή και ανεμπόδιστη προσβασιμότητα των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων (ΑμεΑ).

Οι στοχευμένες παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές και τους κοινόχρηστους χώρους (πεζοδρόμια, διαβάσεις, ζώνες φύτευσης), μέσω της χρήσης ψυχρών ή φιλικών προς το περιβάλλον υλικών, διασφαλίζουν την απρόσκοπτη κυκλοφορία όλων των χρηστών. Παράλληλα, η ορθολογική ενσωμάτωση αστικού πρασίνου συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση του τοπικού μικροκλίματος, γεγονός που έχει άμεσο και θετικό αντίκτυπο στις συνθήκες θερμικής άνεσης των διερχομένων.

Μέσω αυτού του ολοκληρωμένου σχεδιασμού, επιτυγχάνεται η ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή. Προωθούνται έμπρακτα οι αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), εξασφαλίζεται η καθολική προσβασιμότητα για το σύνολο του πληθυσμού και, ταυτόχρονα, περιορίζεται η περιβαλλοντική και ηχητική όχληση που προκαλείται από την υπέρμετρη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων στον κεντρικό ιστό της πόλης.

Πηγές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

- [1] United Nations - World Urbanization Prospects (2011 Revision). <https://www.un.org/en/development/desa/population/>
- [2] Eurostat - Urban-rural typology (2012). Αναφορές νομοθεσίας: άρθρο 967 ΑΚ, Ν. 1337/1983 άρθρο 28, ΝΟΚ άρθρο 2 παρ. 39, ΣτΕ 3056/1991.
- [3] ΦΕΚ 285Δ/05.03.2004 - Υπ. Απόφ. ΠΕΧΩΔΕ αριθ. 10788/2004 (Πολοδομικά σταθερότυπα).
- [4] Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ (2012) - Από: Τράτσα Μ., «Ούτε 3 τ.μ. πράσινο για κάθε κάτοικο του Λεκανοπεδίου», Το Βήμα, 04.02.2017. <https://www.tovima.gr/2017/02/04/society/oyte-3-t-m-prasino-gia-kathe-katoiko-toy-lekanopedioy/>
- [5] ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή 2021 (Οριστικά αποτελέσματα). <https://glyfada.gr/afxithike-kata-2-300-katoikous-o-plithysmos-tis-glyfadas/>
- [6] ilovevouliagmeni.gr - Πάρκο Αιξωνής. <https://ilovevouliagmeni.gr/glyfada-afto-einai-to-neo-parko-ano-ton-deka-stremmaton-stin-aixonii/>
- [7] vimaonline.gr - Παραλιακό Αθλητικό Πάρκο. <https://www.vimaonline.gr/glyfada/glyfada-neo-parko-athlisis-paralia-nychterina-kentra/>
- [8] noupou.gr - Πάρκο Άθλησης 2023. <https://www.noupou.gr/wellness/episkefthikame-to-parko-athlisis-sti-glifada-pou-kaliptei-ena-olokliro-oikodomiko-tetragono/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- [1] Γλυφαδιώτης (2015) - Οι Δήμαρχοι της Γλυφάδας (Ιστορία ίδρυσης Δήμου). <https://glyfadiotis.wordpress.com/2015/06/01/>
- [2] Wikipedia - Glyfada (Πληθυσμός 1981-2021, έκταση, γεωγραφία). <https://en.wikipedia.org/wiki/Glyfada>
- [3] GTP - Greek Travel Pages (Πληθυσμός 1981 και 1991). <https://www.gtp.gr/LocPage.asp?id=6&lng=2>
- [4] ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2011 (Μόνιμος πληθυσμός 87.305). <https://www.statistics.gr/en/2011-census-pop-hous>
- [5] Δήμος Γλυφάδας - Αύξηση πληθυσμού 2021. <https://glyfada.gr/afxithike-kata-2-300-katoikous-o-plithysmos-tis-glyfadas/>
- [6] CityFacts / CIESIN - Glyfada median age (41.8 χρόνια). <https://www.city-facts.com/glifadha/population>
- [7] ΕΛΣΤΑΤ - Δημογραφικά χαρακτηριστικά 2011 (Εθνικά στοιχεία νοικοκυριών). https://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/A1602_SAM01_DT_DC_00_2011_03_F_GR.pdf
- [8] ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ - Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011 (Δεδομένα ανά δήμο). <https://panorama.statistics.gr>
- [9] Παλμός Γλυφάδας - Απογραφή 2021 (Πληθυσμός Νοτίου Τομέα). <https://www.palmos-glyfada.gr/27/07/2022/>
- [10] noupou.gr - Τερψιθέα: Ιστορία Άνω Γλυφάδας. <https://www.noupou.gr/noupou-history/terpsithea-istoria-glyfada/>
- [11] Δήμος Γλυφάδας - Ιστορική αναφορά. <http://www.glyfada-old.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=217>
- [12] Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας - e-Πολοδομία: Χωρικά Δεδομένα ΓΠΣ. <https://maps.gov.gr/gis/epe/>
- [13] Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών - Ψηφιακός Χάρτης Αντικειμενικών Αξιών (Valuemarks) 2021. <https://valuemarks.gov.gr/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

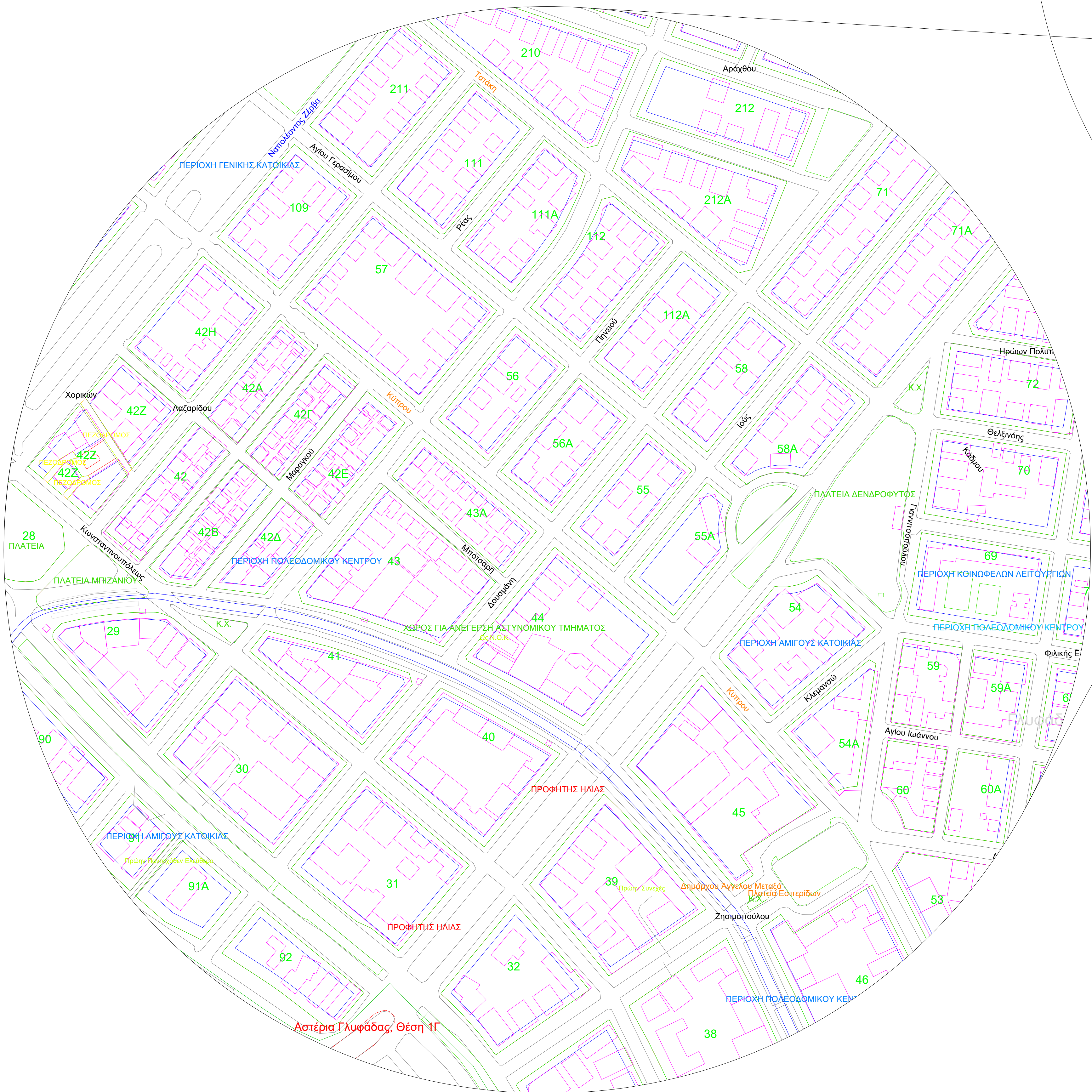
- [1] Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο, Χρήσεις Γης και Όροι Δόμησης Δήμου Γλυφάδας (Διαδοχικά ΦΕΚ ένταξης και αναθεωρήσεων). <https://maps.gov.gr/gis/epe/>
- [2] Νομοθεσία Δόμησης: Νόμος 4067/2012 (ΦΕΚ 79/Α/09-04-2012) - Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (ΝΟΚ), συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων και των διατάξεων περί αρτιότητας, ποσοστών κάλυψης και συντελεστών δόμησης. <https://www.et.gr/>
- [3] Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών / ΓΓΠΣ: Ψηφιακός Χάρτης Αντικειμενικών Αξιών (Valuemarks) - Στοιχεία Πανελλαδικής Αναπροσαρμογής 2021 - Ζώνες Αντικειμενικού Προσδιορισμού Αξίας Ακινήτων Δήμου Γλυφάδας (Ζώνη Α). <https://valuemarks.gov.gr/>
- [4] Χάρτες Δικτύου, Δρομολόγια και Στάσεις Αστικών Συγκοινωνιών (Λεωφορειακές Γραμμές) - Νότιος Τομέας Αθηνών / Δήμος Γλυφάδας. <https://www.oasa.gr/>

Σημείωση: Για τη δημιουργία των διαγραμμάτων και των γραφικών της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν τα προγράμματα MATLAB και Microsoft Excel.

Επίλογος

Η ολοκλήρωση αυτής της εργασίας ήταν για μένα μια πολύ σημαντική εμπειρία, καθώς μου έδωσε την ευκαιρία να ανακαλύψω και να μάθω πολλά νέα πράγματα που ξεφεύγουν από την απλή θεωρία των βιβλίων. Μέσα από αυτήν, κατάλαβα στην πράξη πώς συνδέονται οι πολεοδομικοί κανόνες και οι τεχνικές προδιαγραφές με την καθημερινότητα των πολιτών και την ασφάλεια μιας πόλης. Η διαδικασία αυτή με βοήθησε να αναπτύξω νέες δεξιότητες και να δω τον αστικό σχεδιασμό με μια πολύ πιο καθαρή και ώριμη ματιά, κάτι που σίγουρα θα μου φανεί χρήσιμο στη συνέχεια των σπουδών μου.

Ευχαριστώ πολύ,
Γεώργιος Λυχούδης



Υπόμνημα Σχεδίου	
*54	Αριθμηση Οικοδομικού τετραγώνου
	Οικοδομική Γραμμή
	Ίχνος κτίριου από OpenStreetMap
	Οικοδομικό Τετράγωνο
	ELSTAT των Οικοδομικών Τετραγώνων
*Μαραγκού	Ονοματοθεσία Οδών



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Πολεοδομίας και Στοιχείων Πολεοδομικού Δικαίου

Θέμα Σχεδίου: Τοπογραφική Αποτύπωση
και Φωτογραφική Απεικόνιση Προβλημάτων

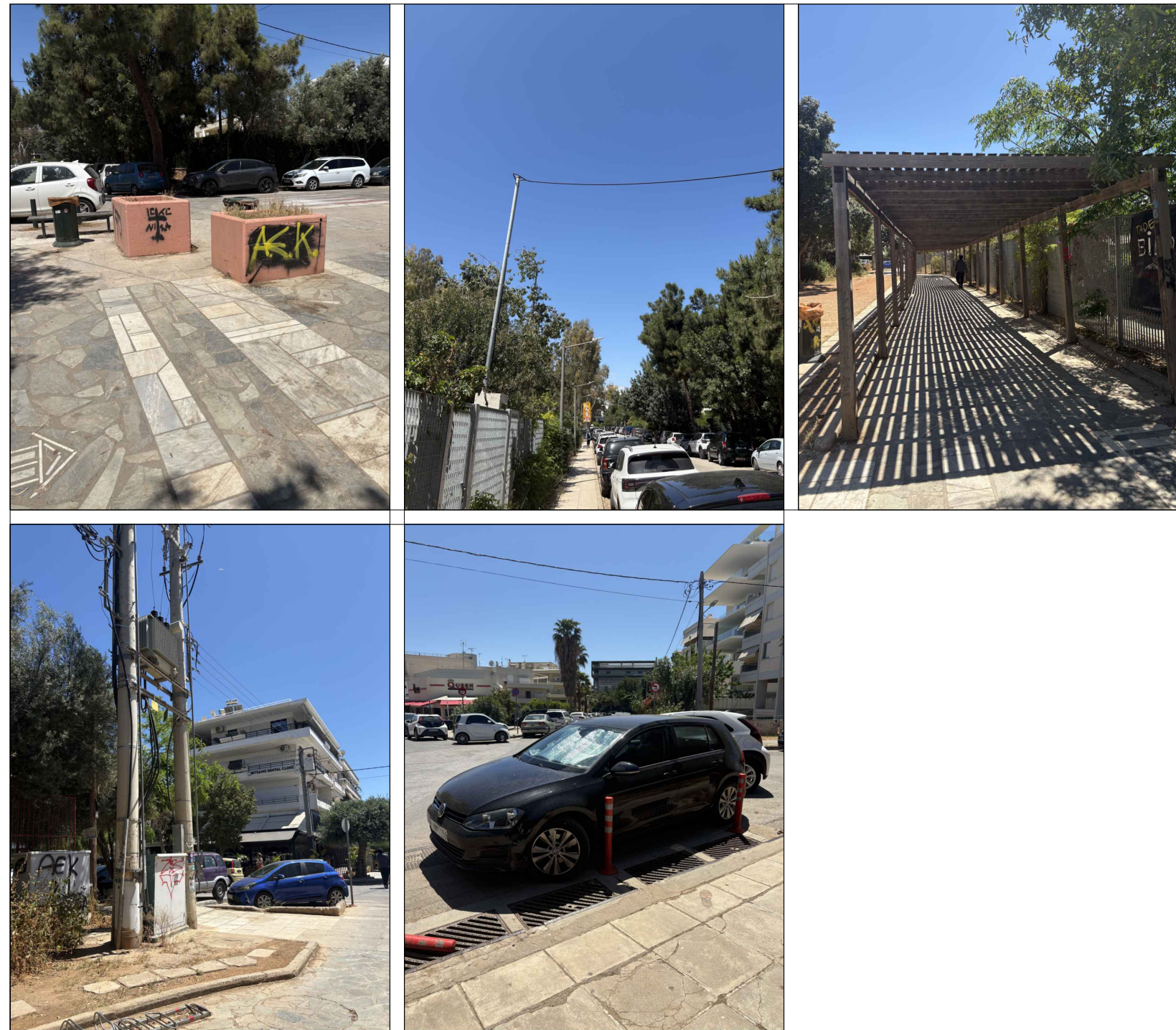
Θέση Έργου: Δήμος Γλυφάδας, Α. Αττική

ΚΛΙΜΑΚΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
1:1	Σ2

Διδάσκων:
Γεώργιος Βαρελίδης

Φοιτητής:
Γεώργιος Λυχούδης Α.Μ. 23394050

Αθήνα Μάιος 2026



Υπόμνημα Σχεδίου	
*54	Αρίθμηση Οικοδομικού τετραγώνου
	Οικοδομική Γραμμή
	Ίχνος κτιρίου από OpenStreetMap
	Οικοδομικό Τετράγωνο
	ELSTAT των Οικοδομικών Τετραγώνων
*Μαραγκού	Ονομασθεσία Οδών
	Βλάστηση & Δέντρα
	Σύμβολο Δικτύου ΔΕΗ με Φωτισμό
	Δημοτικός Φωτισμός



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Πολοδομίας και Στοιχείων Πολεοδομικού Δικαίου

Θέμα Σχεδίου: Τοπογραφική Αποτύπωση
και Φωτογραφική Απεικόνιση Προβλημάτων

Θέση Έργου: Δήμος Γλυφάδας, Α. Αττική

ΚΑΙΜΑΚΑ

1:1

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

Σ2

Διδάσκων:
Γεώργιος Βαρελίδης

Φοιτητής:
Γεώργιος Λυχούδης Α.Μ. 23394050

Αθήνα Μάιος 2026