



ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ 2021

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1.Εισαγωγή

Η πόλη της Ελευσίνας βρίσκεται στον πυρήνα του Θριασίου Πεδίου. Κυρίαρχο ρόλο στην διαμόρφωση των πολιτισμικών χαρακτηριστικών του Θριασίου Πεδίου διαδραματίζει το ιστορικό – πολιτιστικό απόθεμα της Ελευσίνας. Η Ελευσίνα σήμερα αποτελεί τη μία από τις δύο Δημοτικές Ενότητες του Καλλικρατικού Δήμου Ελευσίνας – Μαγούλας, με χαρακτηριστικά που της προσδίδουν οι μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, η λειτουργία του εμπορικού λιμένα, το στρατιωτικό αεροδρόμιο, το Θριάσιο νοσοκομείο, οι εγκαταστάσεις του ομίλου TITAN στο παραθαλάσσιο μέτωπο, σε αναγκαστική συνύπαρξη με την οικιστική της περιοχή. Είναι μια πόλη σύγχρονη, που αλλάζει καθημερινά λόγω των πολύ μεγάλων επενδύσεων, που πραγματοποιούνται σε αυτήν. Με την ολοκλήρωση της Αττικής οδού και του νέου σιδηροδρομικού δικτύου η χρονική απόσταση, που την συνδέει με την Αθήνα έχει μειωθεί αισθητά. Παράλληλα διαθέτει μια πολύ μεγάλη τράπεζα γης, που αποτελείται από τις μεγάλες βιομηχανικές εκτάσεις και το αεροδρόμιο, οι οποίες σταδιακά θα παραδίδονται στην πόλη και θα συμβάλουν στην βελτίωση των υποδομών της. **Τέλος με την μεταφορά του εμπορικού – βιομηχανικού λιμανιού στο δυτικό τμήμα της και τη δημιουργία μαρίνας για μικρά σκάφη, το θαλάσσιο μέτωπο απελευθερώνεται και παρουσιάζονται μεγάλες ευκαιρίες για την συνολική αναβάθμιση της περιοχής που εγγράφεται στον κόλπο της Ελευσίνας.**

Το 2016 η Ελευσίνα κηρύχτηκε «Πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης 2021». Ο θεσμός της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, ο οποίος δημιουργήθηκε με στόχο να συμβάλει στην προσέγγιση των λαών της Ευρώπης, είναι μια κοινοτική δράση για την ανάδειξη του πλούτου, της ποικιλομορφίας και των κοινών πτυχών των ευρωπαϊκών πολιτισμών αλλά και για τη βελτίωση της αλληλοκατανόησης μεταξύ των ευρωπαίων πολιτών.



2. Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη της Ελευσίνας σήμερα

Η Ελευσίνα είναι μια σύγχρονη βιομηχανική πόλη με πλούσια ιστορική κληρονομιά. Παρόλα αυτά η σημερινή κατάσταση δεν επιτρέπει την ιστορική συνέχεια και τη διατήρηση της ταυτότητας της πόλης, λόγω των ποικίλων προβλημάτων που παρουσιάζονται. Ένα από τα καθημερινά προβλήματα είναι το λεγόμενο «κυκλοφοριακό» στο διοικητικό κέντρο της πόλης κατά της ώρες αιχμής. Βασική αιτία αποτελεί η συνεχής χρήση του αυτοκινήτου τόσο από τους κατοίκους της Ελευσίνας λόγω επαγγελματικών και κοινωνικών μετακινήσεων, όσο και από τους κατοίκους των γύρω δήμων, λόγω των συσσωρευμένων επαγγελματικών χρήσεων εντός των διοικητικών ορίων του δήμου (βιομηχανίες και άλλες επιχειρήσεις) καθώς και από τους εποχούμενους περιηγητές που επισκέπτονται την πόλη, για λόγους αναψυχής και τουρισμού (αρχαιολογικός χώρος).

Οι διαμπερείς ροές των οχημάτων παρουσιάζονται στο σύνολο των βασικών δρόμων της πόλης, παρ' όλο που έχουν κατασκευαστεί σημαντικά οδικά έργα, όπως η ΝΕΟΑΚ. Διαμπερείς ροές καταγράφονται στην ΠΕΟΑΚ από/ προς Θήβα και Κόρινθο, στην οδό Ελ. Βενιζέλου λόγω του Θριάσιου Νοσοκομείου και της εισόδου/εξόδου στην Αττική οδό, στην οδό Παγκάλου που συνδέει το θαλάσσιο μέτωπο με το κέντρο της πόλης, επίσης στην οδό Δήμητρος, και συνδέονται με την ανάπτυξη εμπορικών καταστημάτων και χώρων ψυχαγωγίας. Ταυτόχρονα, η οδός Ωκεανίδων που χρησιμοποιείται ως βασικός άξονας σύνδεσης του εμπορικού λιμένα της Ελευσίνας, με την υπόλοιπη Αττική δέχεται επιβάρυνση από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων.

Οι συνέπειες της διαμπερούς κυκλοφορίας καταγράφονται ως ακολούθως:

- Συσσώρευση οχημάτων κυρίως στην κεντρική περιοχή, λόγω της ύπαρξης πολλών εμπορικών καταστημάτων και της συγκέντρωσης των υπηρεσιών διοίκησης.
- Υποβάθμιση του αρχαιολογικού χώρου.
- Ανασφαλής κίνηση των πεζών, λόγω του μικρού πλάτους των πεζοδρομίων και της αμφίδρομης κίνησης των οχημάτων.
- Υποβάθμιση της αστικής ποιότητας στις γειτονιές.
- Οξυμένα περιβαλλοντικά και αστικά προβλήματα που δυσχεραίνουν την καθημερινή ζωή των κατοίκων (ηχορύπανση, ρύπανση του αέρα, αισθητική υποβάθμιση κ.λ.π.)

Σημαντικό ρόλο στα παραπάνω αποτελεί η μη επικαιροποίηση/τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα να γειτνιάζουν πολλές ασύμβατες



χρήσεις. Στην κεντρική περιοχή συνυπάρχουν άναρχα εμπορικά καταστήματα, δημόσιες – διοικητικές υπηρεσίες, διάσπαρτα συνεργεία αυτοκινήτων και κατοικία. Οι ώρες λειτουργίας των χρήσεων αυτών είναι κοινές, με αποτέλεσμα οι κυκλοφοριακές πιέσεις να ενισχύονται.

Στην περιοχή του αρχαιολογικού χώρου παρατηρείται ανάμιξη χρήσεων γης, κυρίως βιομηχανίας και χώρων ψυχαγωγίας. Όλα αυτά επηρεάζουν αρνητικά τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή και αποδομούν την σημαντική πολιτιστική φυσιογνωμία του χώρου.

Ταυτόχρονα παρατηρείται υποβάθμιση του λιμανιού και του θαλάσσιου μετώπου γενικότερα, παρ' όλο που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πόλους έλξης της πόλης. Η υποβάθμισή του οφείλεται στην ύπαρξη πληθώρας λιμενικών εγκαταστάσεων με κακής ποιότητας υποδομή που εμποδίζουν την λειτουργική και οπτική επαφή των κατοίκων και επισκεπτών με το θαλάσσιο μέτωπο.

Τέλος η σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ, αποκόπτει τον πολεοδομικό ιστό σε δύο μέρη λόγω της κατασκευής της σε ανάχωμα, στο μεγαλύτερο μέρος του εσωτερικού της πόλης. Οι (έξι) 6 ισόπεδες διαβάσεις είναι κατά κύριο λόγο πρόχειρα διαμορφωμένες και ενισχύουν τη γενικότερη κακή εικόνα που παρουσιάζει η ένταξη του τρένου στην πόλη. Δημιουργούνται προϋποθέσεις για την ένταξη του εναπομείναντος χώρου των γραμμών στο αστικό περιβάλλον, με προσαρμογή στο επίπεδο των παράπλευρων δρόμων. Ο χώρος αυτός θα μπορούσε να αξιοποιηθεί με πολλούς τρόπους για την γενικότερη αναβάθμιση της πόλης. Μπορεί να συνοδευτεί από τη λειτουργία μιας γραμμής σταθερής τροχιάς που θα συνδέει την Ελευσίνα με την Αθήνα σε συνδυασμό με ανάπτυξη διαδρομών περιπάτου και ποδηλάτου. Τέλος, ο σιδηροδρομικός σταθμός και ο περιβάλλοντας χώρος του, μπορεί να αναπλαστεί και να αποτελέσει σημείο συνάντησης της πόλης.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση είναι σαφές πόσο μεγάλη είναι η ανάγκη αναδιοργάνωσης του αστικού χώρου της Ελευσίνας, μέσω συνδυασμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, που θα αναδείξει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πόλης.

Με βάση τις αρχές του κυκλοφοριακού σχεδιασμού θα πρέπει να αναζητηθούν πολιτικές που συγχρόνως θα αναδεικνύουν, θα προστατεύουν και θα αποκαθιστούν την παραδοσιακή δομή της πόλης και την φυσιογνωμία της. Θα εξασφαλίζουν ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες στις περιοχές κατοικίας και στους δρόμους με χρήσεις περιορισμένης περιβαλλοντικής αντοχής. Οι μεγάλες ροές θα πρέπει να συγκεντρώνονται αποκλειστικά στις αρτηρίες, που θα διαθέτουν τα κατάλληλα



γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Μέσω ενός δικτύου δακτυλίων η διαμπερής κίνηση θα απομακρυνθεί από το εσωτερικό των γειτονιών. Επίσης, με τη δημιουργία δικτύων για τον πεζό και τον ποδηλάτη θα αποκατασταθεί η χαμένη ενότητα. Με τα δίκτυα αυτά ο πεζός και ο ποδηλάτης θα προσεγγίζει τις εν λόγω χρήσεις, που λόγω τις ελκυστικότητάς τους συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων.

Ως κυριότεροι πολεοδομικοί στόχοι για την Ελευσίνα προσδιορίζονται οι παρακάτω:

- η σύνδεση των επιμέρους ζωνών της πόλης μεταξύ τους καθώς και με τους ελεύθερους χώρους πρασίνου, ψυχαγωγίας κλπ
- η ανάδειξη της «ταυτότητας» της πόλης με αξιοποίηση της βιομηχανικής της κληρονομιάς και του σημερινού βιομηχανικού της προφίλ
- η υλοποίηση έργων ανάπλασης στο παραλιακό μέτωπο με στόχο την αισθητική αναβάθμισή και τη καλύτερη λειτουργία του.
- η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε περιοχές ειδικών χρήσεων, καθώς και στις εισόδους της πόλης.
- η απαλλοτρίωση της πόλης από οχλούσες εγκαταστάσεις και δραστηριότητες, που εμποδίζουν ή αναστέλλουν την ανάπτυξη της, είτε γιατί δημιουργούν κυκλοφοριακή επιβάρυνση, είτε γιατί υποβαθμίζουν το περιβάλλον (π.χ. απομάκρυνση συνεργείων αυτοκινήτων και λιμενικών εγκαταστάσεων).

3. Βασικοί άξονες παρέμβασης

Οι βασικοί άξονες παρέμβασης προς αλλαγή του αστικού τοπίου της Ελευσίνας εντοπίζονται στους παρακάτω:

Α. Δημιουργία ασφαλούς οδικού περιβάλλοντος: Ασφαλές οδικό περιβάλλον είναι αυτό που εξασφαλίζει μια αρμονική συνύπαρξη ανάμεσα στους διάφορους χρήστες του δρόμου και όχι αυτό που την καταργεί, επιτρέποντας την απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου. **Στόχος των παρεμβάσεων είναι να εξασφαλισθεί ένας οδικός χώρος ήπιος, συνεχής, συνεκτικός για τον πεζό, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τον ποδηλάτη και το αυτοκίνητο.** Για τον σκοπό αυτό, στην Ελευσίνα προτείνονται μονοδρομήσεις της κεντρικής περιοχής της πόλης, δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε στρατηγικά σημεία του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με την εφαρμογή ελεγχόμενης δωρεάν στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, μεμονωμένες επεμβάσεις ή ενέργειες που θεωρούνται εξίσου σημαντικές και εφαρμόζονται συμπληρωματικά στις γενικότερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (πχ. κυκλοφοριακές μελέτες κρίσιμων κόμβων του οδικού δικτύου, επαρκής αστυνόμευση, εγκατάσταση



της απαραίτητης ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης, θωράκιση των πεζοδρομίων κ.λπ.). Η υλοποίηση αυτών των μέτρων θα οδηγήσει σταδιακά στην αποθάρρυνση της χρήσης του αυτοκινήτου και του μηχανοκίνητου δίκυκλου για μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης, και θα προωθήσει παράλληλα τη χρήση των ήπιων μέσων (περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο).

Β. Δημιουργία ολοκληρωμένου, συνεκτικού και συνεχούς δικτύου κίνησης πεζών:

Οι πεζοί είναι οι κύριοι παράγοντες της ζωντανίας μιας πόλης. Ο σχεδιασμός κατά τρόπο ώστε ένα μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων να γίνεται με τα πόδια είναι ένας από τους μεγάλους στόχους για τη βιωσιμότητα της πόλης. Η δημιουργία ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περπάτημα στους δρόμους γειτονιάς, αλλά και στους κεντρικούς δρόμους, είναι αναγκαία συνθήκη για να είναι η πόλη φιλική απέναντι στους κατοίκους της, στους ξένους επισκέπτες, στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους και με ίσους όρους. Για τον σκοπό αυτό προτείνεται δίκτυο πεζή μετακίνησης που περιλαμβάνει διαδρομές μικρών αποστάσεων μεταξύ των κυρίων πόλων έλξης μετακινήσεων, προσπελάσιμες και προσβάσιμες από όλους, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία. Η επιφάνεια κίνησης των διαδρομών θα είναι ομαλή, επαρκούς πλάτους, με πρόβλεψη για όδευση τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ, θα διέρχεται από περιοχές με ενδιαφέρον, θα εφοδιαστεί με τα κατάλληλα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (π.χ. παγκάκια κ.λ.π.) και θα παρέχει υψηλό επίπεδο ασφάλειας (ιδίως στις διασταυρώσεις με το δίκτυο κίνησης των οχημάτων).

Γ. Μονοδρομήσεις: Η μονοδρομηση είναι μια αποτελεσματική λύση για κάθε δρόμο μιας πόλης. Χωρίς να εμποδίζει την προσπέλαση της οποιασδήποτε θέσης, στερεί κάποιους βαθμούς ελευθερίας από το αυτοκίνητο, όμως τα κέρδη είναι πολλά: μειώνεται ο αριθμός των κινήσεων στις διασταυρώσεις και έτσι διευκολύνεται η ροή, περιορίζονται τα ατυχήματα και κυρίως αποκλείονται οι μετωπικές συγκρούσεις, απελευθερώνεται χώρος από τη διατομή του δρόμου που δίνεται για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, για δημιουργία υποδομών ποδηλάτου και θέσεων στάθμευσης, ο σχεδιασμός αποκτά ένα αποτελεσματικό εργαλείο για να καθοδηγεί τις ροές και να τις απομακρύνει από ανεπιθύμητα σημεία. **Με τις προτεινόμενες επεμβάσεις στην πόλη της Ελευσίνας θα επιτευχθεί καλύτερη ροή των οχημάτων στο κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας, χωρίς να μειωθεί η προσπελασιμότητα του κέντρου.** Παράλληλα εσωτερικές ή εξωτερικές μετακινήσεις θα εξυπηρετούνται από το δακτύλιο, ελευθερώνοντας τις γειτονιές



από τον σχετικό κυκλοφοριακό φόρτο. Οι παρεμβάσεις αφορούν τόσο στις υφιστάμενες όσο και στις μελλοντικές χρήσεις γης.

Δ. Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης ποδηλάτου: Το ποδήλατο είναι το πιο ήπιο μέσο μετακίνησης, το πιο φιλικό στο περιβάλλον και το πιο οικονομικό. Για το σώμα είναι μια πολύ καλή άσκηση, για κάθε ηλικία και ταυτόχρονα εξασφαλίζει αυτονομία κίνησης. Η παρουσία ποδηλάτου στην πόλη, σαν παιχνιδιού αλλά κυρίως σαν μέσου μετακίνησης για εργασία και αναψυχή είναι σημάδι πολιτισμού. Αντίστροφα, η απουσία του είναι ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό μήνυμα πολιτιστικής παρακμής. **Για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου επιδιώκεται εξασφάλιση συνθηκών κίνησης χωρίς κινδύνους από τα άλλα οχήματα και ένταξη του ποδηλάτου σε ένα συνολικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων στην πόλη.** Τα παραπάνω μπορούν να επιτευχθούν εφόσον εξασφαλιστούν (α) συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας, σε δρόμους όπου οι ταχύτητες είναι χαμηλές, (β) ειδική λωρίδα κίνησης ποδηλάτου για δρόμους με αυξημένους φόρτους και υψηλότερες ταχύτητες. Το δυναμικό περιτύπωμα του ποδηλάτη (περίπου 1,00μ) καθώς και η θέση της λωρίδας στο δρόμο, καθορίζουν το τελικό πλάτος της υποδομής. Οι διάδρομοι του ποδηλάτου μπορεί να είναι αμφίδρομοι ή μονόδρομοι, με την ίδια ή αντίθετη φορά της φοράς κίνησης των οχημάτων. Επιπλέον, απαιτείται η ασφαλής κυκλοφορία του ποδηλάτου στις διασταυρώσεις με κατάλληλη σήμανση, σηματοδότηση αλλά και διαγράμμιση πάνω στο οδόστρωμα.

4. Περιγραφή παρεμβάσεων

Αναλυτικότερα οι δρόμοι, στους οποίους προτείνονται παρεμβάσεις είναι οι εξής:

➤ Οδός Εθνικής Αντιστάσεως

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για το δρόμο που διατρέχει την πόλη από ανατολή στη δύση. Είναι οδός διπλής κατεύθυνσης και βρίσκεται μεταξύ των οδών Ζαΐμη και Πλάτωνος. Εξυπηρετεί κυρίως την τοπική κυκλοφορία, παρόλο που τα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά προσφέρονται για μεγαλύτερες ροές. Αυτό οφείλεται στο ότι οι καταλήξεις της Εθν. Αντιστάσεως είναι περίπου αδιέξοδες. Ουσιαστικά η Εθν. Αντιστάσεως λόγω της γεωμετρίας που έχει είναι ο δρόμος της Ελευσίνας με την υψηλότερη αστική ποιότητα και αυτός ο χαρακτήρας δεν πρέπει να χαθεί. Το πλάτος της είναι αρκετά μεγάλο και κυμαίνεται μεταξύ 8,5μ. και 15μ. με κεντρική νησίδα πλάτους 1,5μ., ενώ το πεζοδρόμιο είναι 2μ. Παρατηρείται αμφίδρομη αραιή στάθμευση.



Πρόταση

Α. Στο τμήμα **από την οδό Πλάτωνος έως την οδό Σόλωνος**, στη λωρίδα με κατεύθυνση προς τη Σόλωνος δίνεται πλάτος 3,5μ. για την κίνηση των αυτοκινήτων και ορίζεται παρόδια στάθμευση πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Στην αντίθετη λωρίδα κυκλοφορίας το πλάτος οδοστρώματος είναι επίσης 3,5μ., κατασκευάζεται εκ δεξιών της κίνησης, αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. και ορίζεται παρόδια στάθμευση πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στην πλευρά της νησίδας.

Β. Το τμήμα της οδού Εθνικής Αντιστάσεως **από την οδό Σόλωνος έως την Πλατεία Αντιστάσεως** εξακολουθεί να είναι αμφίδρομος, χωρίς όμως νησίδα και δεν ορίζεται παρόδια στάθμευση. Το πλάτος του οδοστρώματος για την κίνηση των αυτοκινήτων είναι 6μ., ενώ συνεχίζεται ο ποδηλατόδρομος, όπως στο προηγούμενο τμήμα της οδού.

Γ. Το τμήμα **από την Πλατεία Αντιστάσεως έως την οδό Ελ. Βενιζέλου** έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το τμήμα από την οδό Πλάτωνος έως την οδό Σόλωνος.

Δ. Τέλος, το τμήμα **από την οδό Ελ. Βενιζέλου έως την οδό Φρ. Φουτρή** μονοδρομείται με κατεύθυνση προς τη Φρ. Φουτρή. Το νότιο τμήμα της οδού από τη νησίδα και μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή χρησιμοποιείται για μονόδρομη κίνηση πλάτους 3,5μ. και οριοθετείται αμφίπλευρη στάθμευση πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Το βόρειο τμήμα της οδού από τη νησίδα και μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή πλακοστρώνεται και δημιουργείται ενιαίο πεζοδρόμιο στο οποίο ενσωματώνεται λωρίδα αμφίδρομης κίνησης ποδηλάτου πλάτους 2,5μ στο όριο με τη νησίδα.

➤ **Οδός Αρκαδίου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για το δρόμο ο οποίος συνδέει την Ι. Αγάθου με τη Διγενή Ακρίτα και περνάει μπροστά από το νεκροταφείο. Σήμερα είναι δύο κατευθύνσεων πλάτους 10μ. Το πεζοδρόμιο και από τις δύο πλευρές είναι από 1,5μ. έως 2,3μ.

Πρόταση

Η πρόταση αφορά το τμήμα του δρόμου από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως έως την οδό Αλκιβιάδου. Η οδός παραμένει αμφίδρομη με πλάτος κυκλοφορίας 6,5μ. σε όλο το μήκος της. Στα τμήματα από την Αλκιβιάδου έως την Ικονίου και από την Αριστοτέλους έως την Εθν. Αντιστάσεως χωροθετούνται δύο ζώνες στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για τη δημιουργίας



πεζοδρομίων που κυμαίνονται από 1,5μ. έως 2μ. Στο τμήμα από την Ικονίου έως την Αριστοτέλους χωροθέτουνται δύο ζώνες στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίου στην ανατολική πλευρά της οδού, ενώ στη δυτική πλευρά διατηρείται η διαμόρφωση των υφιστάμενων πράσινων νησίδων.

➤ **Οδός Αλκιβιάδου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για το δρόμο, ο οποίος συνδέει την οδό Δήμητρος με την οδό Πλάτωνος σχεδόν παράλληλα με την Εθνική Οδό. Σήμερα είναι αμφίδρομος με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 9μ., από τις οποίες η μία καταλαμβάνεται κυρίως για τη στάθμευση των οχημάτων και την εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων γης. Το πεζοδρόμιο προς βορρά έχει πλάτος 2μ. έως 4μ., ενώ το νότιο από 0μ. έως 2,8μ.

Πρόταση

Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος της οδού μεταξύ της Δήμητρος και της Ελ. Βενιζέλου, με κατεύθυνση προς την Ελ.Βενιζέλου και λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ., ενώ οριοθετείται αμφίπλευρη στάθμευση πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και στη νότια πλευρά δημιουργείται ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

Το τμήμα μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Πλάτωνος εξακολουθεί να είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με το πλάτος του οδοστρώματος για την κίνηση των αυτοκινήτων να είναι 7μ., ενώ στη νότια πλευρά δημιουργείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

➤ **Οδός Δήμητρος**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για το δρόμο, ο οποίος συνδέει τον αρχαιολογικό χώρο με το βόρειο τμήμα της Ελευσίνας και περνάει κάτω από την Εθνική Οδό. Σήμερα είναι αμφίδρομος, πλάτους 9μ., ενώ μέρος του οδοστρώματος καταλαμβάνεται για τη πυκνή στάθμευση των οχημάτων και την εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων γης (εμπορικές χρήσεις, δημόσιες υπηρεσίες). Το πεζοδρόμιο προς βορρά έχει πλάτος 2μ. έως 4μ., ενώ το νότιο από 0μ. έως 2,8μ.



Πρόταση

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού με κατεύθυνση από τη Εθνικής Αντιστάσεως προς την Αλκιβιάδου και η δημιουργία ποδηλατόδρομου πλάτους 2,50μ. με διαπλάτυνση του δυτικού πεζοδρομίου, προς την πλευρά της Αλκιβιάδου. Γίνεται οριοθέτηση της κίνησης των οχημάτων σε μια λωρίδα πλάτους 3,5 μέτρων. Δημιουργείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη πλευρά των αρχαιοτήτων αλλά και διαπλάτυνση αυτού του πεζοδρομίου στο σημείο που υπάρχουν οι αρχαιότητες, χωρίς χώρους στάθμευσης, για την προστασία των μνημείων και την καλύτερη κίνηση των πεζών.

➤ **Οδός Πίνδου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για αμφίδρομη οδό με μονόπλευρη στάθμευση παρά το κράσπεδο στη νότια πλευρά της και ποδηλατόδρομο πλάτους 2μ. επί του οδοστρώματος στη βόρεια.

Πρόταση

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού με κατεύθυνση από τη Διγενή Ακρίτα προς την Ελ. Βενιζέλου με λωρίδα πλάτους 3,5μ, η αύξηση του πλάτους του ποδηλατόδρομου στα 2,5μ. και η υπερύψωση του στο επίπεδο του πεζοδρομίου, ενώ δημιουργείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη νότια πλευρά.

➤ **Οδός Ικονίου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για μονόδρομο με αμφίπλευρη στάθμευση παρά το κράσπεδο και πλάτος πεζοδρομίου που κυμαίνεται από 1,20μ. έως 2,50μ.

Πρόταση

Προτείνεται η οριοθέτηση χώρου στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη νότια πλευρά της οδού, ενώ το υπόλοιπο οδόστρωμα χρησιμοποιείται για συνύπαρξη κίνησης ποδηλάτου και οχημάτων με κατεύθυνση προς την οδό Ελ. Βενιζέλου και με μέγιστη ταχύτητα 30χλμ/ώρα (ήπιας κυκλοφορίας).



➤ **Οδός Γρ. Λαμπράκη**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για μονόδρομο, με φορά κατεύθυνσης οχημάτων προς τα δυτικά για το τμήμα μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Δήμητρος και φορά κατεύθυνσης προς τα ανατολικά για το τμήμα μεταξύ των οδών Δήμητρος και Διγενή Ακρίτα. Παρουσιάζει αμφίπλευρη στάθμευση παρά το κράσπεδο και το πλάτος πεζοδρομίου κυμαίνεται από 0μ. έως 2μ.

Πρόταση

Η πρόταση αφορά το τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Δήμητρος. Προτείνεται η αντιδρόμηση με κατεύθυνση από την Ελ. Βενιζέλου προς τη Δήμητρος, η οριοθέτηση χώρου στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη νότια πλευρά της οδού, ενώ το υπόλοιπο οδόστρωμα χρησιμοποιείται για συνύπαρξη κίνησης ποδηλάτου και οχημάτων με μέγιστη ταχύτητα 30χλμ/ώρα (ήπιας κυκλοφορίας).

➤ **Οδός Ελ. Βενιζέλου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για το δρόμο που συνδέει την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου με τον προαστιακό σιδηρόδρομο, το Θριάσιο Νοσοκομείο και την περιοχή της Μαγούλας. Σήμερα είναι διπλής κατεύθυνσεως με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση συνολικού πλάτους 9μ., από τις οποίες η μια διατίθεται κυρίως για τη στάθμευση των οχημάτων και την εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων γης. Το πεζοδρόμιο της δυτικής πλευράς έχει πλάτος από 1μ. έως 3μ., ενώ της ανατολικής από 0,50μ. έως 3μ.

Πρόταση

Το τμήμα από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου έως την Ι. Αγάθου μονοδρομείται έχοντας κατεύθυνση προς την Εθνικής Αντιστάσεως με λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ, οριοθετείται αμφίπλευρη στάθμευση πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στην ανατολική πλευρά.

Το τμήμα από την Ι. Αγάθου (σιδ. γραμμές) έως την Εθν. Αντιστάσεως μονοδρομείται έχοντας κατεύθυνση προς την Εθνικής Αντιστάσεως με λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ. και δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος



πλάτους 2,5μ με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στο ανατολικό μέρος, ενώ ο εναπομείνας χώρος διατίθεται στο πεζοδρόμιο.

Το τμήμα από την Εθν. Αντιστάσεως έως την Αλκιβιάδου μονοδρομείται έχοντας κατεύθυνση προς την Εθνικής Αντιστάσεως με λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ., δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στο ανατολικό μέρος πλάτους 2,50μ., ενώ στο δυτικό τμήμα όπου επαρκεί το πλάτος χωροθετείται λωρίδα στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ.

➤ **Οδός Πλάτωνος**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για αδιαμόρφωτη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας, χωρίς πεζοδρόμια και χωρίς προσδιορισμένες θέσεις στάθμευσης. Παράλληλα, βρίσκεται σε εγγύτητα με ρέμα, του οποίου είναι αδιαμόρφωτη η παραρεμάτια περιοχή.

Πρόταση

Η πρόταση αφορά το τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Αλκιβιάδου και Εθνικής Αντιστάσεως. Εξακολουθεί να είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, με το πλάτος του οδοστρώματος για την κίνηση των αυτοκινήτων να είναι 7μ., ενώ εκατέρωθεν δημιουργείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και ποδηλατόδρομος πλάτους 1,5μ. με διαπλάτυνση του προτεινόμενου προς κατασκευή πεζοδρομίου.

➤ **Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για αμφίδρομης κυκλοφορίας οδό μεταβαλλόμενου πλάτους από 8μ. έως 11μ. και πεζοδρόμια με κυμαινόμενο πλάτος. Αποτελεί την είσοδο της πόλης από δυτικά και παρουσιάζει αυξημένη κυκλοφορία και υψηλές ταχύτητες.

Πρόταση

Για το τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Πλάτωνος και Ελ. Βενιζέλου εξακολουθεί να είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας, με το πλάτος του οδοστρώματος για την κίνηση των αυτοκινήτων να είναι 7μ. Δημιουργούνται πεζοδρόμια πλάτους 2,10μ., οριοθετείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη βόρεια πλευρά, ενώ στη νότια δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου. Θα υπάρξει πρόβλεψη για την είσοδο των οχημάτων στις δραστηριότητες που απαιτείται η πρόσβαση επί των κτιρίων ή των προκηπίων. Το τμήμα μεταξύ των οδών Ελ. Βενιζέλου και Παγκάλου μονοδρομείται με



κατεύθυνση προς την Ελ. Βενιζέλου και στη νότια πλευρά δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

➤ **Οδός Φρ. Φουτρή**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για έναν αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο μεταβαλλόμενου πλάτους που καταλήγει στη σιδηροδρομική γραμμή, στον οποίο υπάρχει στάθμευση και διαμορφωμένος ποδηλατοδρόμος στο επίπεδο του οδοστρώματος.

Πρόταση

Η πρόταση αφορά το τμήμα της οδού μεταξύ Εθνικής Αντιστάσεως και σιδηροδρομικής γραμμής, το οποίο μονοδρομείται με κατεύθυνση προς την Ηρώων Πολυτεχνείου και οριοθετείται μία λωρίδα κίνησης πλάτους 3,5μ., ενώ δημιουργείται εκατέρωθεν χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. και ποδηλατόδρομος πλάτους 1,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

➤ **Οδός Μουρίκη**

Χαρακτηριστικά

Το τμήμα μεταξύ της σιδηροδρομικής γραμμής και της Ηρώων Πολυτεχνείου είναι αμφίδρομο και παρατηρείται περιοδική παρόδια στάθμευση. Τα πεζοδρόμια είναι περιορισμένου και μεταβαλλόμενου πλάτους. Το τμήμα από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Κανελλοπούλου είναι μονόδρομος με μία ζώνη στάθμευσης από τη δυτική πλευρά, ενώ στην ανατολική πλευρά υπάρχει αμφίδρομος ποδηλατόδρομος με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

Πρόταση

Η πρόταση αφορά το τμήμα μεταξύ της σιδηροδρομικής γραμμής και της Ηρώων Πολυτεχνείου, το οποίο μονοδρομείται με φορά προς την Ηρώων Πολυτεχνείου ενώ δημιουργείται εκατέρωθεν ποδηλατοδρόμος πλάτους 1,5μ. και διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

- **Οδοί εντός του δακτυλίου των οδών Ηρ. Πολυτεχνείου, Βενιζέλου, Εθν. Αντιστάσεως και Φρ. Φουτρή και εντός του τμήματος νοτίως της οδού Ηρ. Πολυτεχνείου μεταξύ της Παγκάλου και του αρχαιολογικού χώρου.**



Πρόταση

Όλοι οι ανωτέρω δρόμοι θα λειτουργούν με συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας, όπου θα επιτρέπεται η είσοδος και η στάθμευση μόνο στους μόνιμους κατοίκους, με μέγιστη ταχύτητα έως 30χλμ/ώρα. Προτείνεται σε πρώτη φάση η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η δημιουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης παράλληλης με τα πεζοδρόμια πλάτους 2μ. έως 2,20μ. στην μία πλευρά της οδού. Η κίνηση πραγματοποιείται σε λωρίδα πλάτους 3,50μ. και προτείνεται η πλήρης πλακόστρωση των οδών αυτών.

➤ **Οδός Κανελλοπούλου**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για την παραλιακή οδό της πόλης, η μοναδικότητά της οποίας ενισχύεται από το γεγονός ότι κατά μήκος της υπάρχουν χώροι αναψυχής και πολιτισμού. Ωστόσο, διασπώνται από λιμενικές και άλλες χρήσεις, με αποτέλεσμα ο συνολικός παραλιακός χώρος να παρουσιάζει έντονα ανομοιογενή εικόνα. Είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 8,1μ. και 12,3μ. Λόγω της άνετης γεωμετρίας της οδού, αναπτύσσονται κατά μήκος της σημαντικές ροές και υψηλές ταχύτητες. Το υπερβολικό πλάτος που καταλαμβάνει η ασφαλτος σε συνδυασμό με την στάθμευση προσδίδουν την εικόνα ενός δρόμου αφιερωμένου στο αυτοκίνητο και αισθητικά υποβαθμισμένου, ενώ θα έπρεπε να λειτουργεί σαν χώρος αναψυχής και περιπάτου, διέξοδος της πόλης προς τη θάλασσα.

Πρόταση

Το τμήμα της οδού από τη Μπουμπουλίνας έως την Παγκάλου μονοδρομείται με κατεύθυνση προς την Παγκάλου και δημιουργείται μία λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ.. Στην νότια πλευρά χωροθετείται ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ., ενώ στη βόρεια χώρος στάθμευσης πλάτους 2 έως 2,2 μέτρα. Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 2μ. έως 6μ.

Το τμήμα της οδού από Παγκάλου έως Τιτάνα παραμένει αμφίδρομο.

➤ **Οδός Ωκεανίδων**

Χαρακτηριστικά

Χρησιμοποιείται κυρίως για τις μετακινήσεις βαρέων οχημάτων με σκοπό την φορτοεκφόρτωση στο λιμάνι. Είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμος, αρκετά φορτισμένος, διότι εκτός από τα βαρέα οχήματα χρησιμοποιείται και από Ι.Χ., που έχουν προορισμό το λιμάνι και γενικά το νότιο τμήμα της Ελευσίνας. Παρουσιάζει



αυξομείωση το πλάτος της διατομής γεγονός που προκαλεί σοβαρότατα προβλήματα οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, το πλάτος του οδοστρώματος μεταξύ των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Χαριλάου Τρικούπη είναι 12μ., μεταξύ Χαριλάου Τρικούπη και Μουρίκη είναι 20μ. με κεντρική νησίδα 2μ., ενώ μεταξύ των οδών Μουρίκη και Κανελλοπούλου το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 10μ. και 12μ.

Πρόταση

Για το τμήμα της οδού μεταξύ της Ιεράς Οδού και της Χαριλάου Τρικούπη δημιουργείται μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5μ. και πεζοδρόμια εκατέρωθεν πλάτους 2μ. έως 2,5μ. Επιπλέον, στην ανατολική πλευρά χωροθετείται ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. και στην δυτική ζώνη στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Για το τμήμα μεταξύ Χαριλάου Τρικούπη και Μουρίκη δημιουργείται μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5μ. με κεντρική νησίδα 3μ. Συνεχίζει στην ανατολική πλευρά ο ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ., ενώ στην δυτική χωροθετείται ζώνη στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 2,5μ. έως 3μ. Τέλος, για το τμήμα μεταξύ των οδών Μουρίκη και Κανελλοπούλου δημιουργείται μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5μ., ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. στην νότια πλευρά, ζώνη στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη βόρεια. Τα πεζοδρόμια κυμαίνονται από 3μ. έως 6μ, ενώ υπάρχει δυνατότητα χωροθέτησης και μίας ακόμα ζώνης στάθμευσης.

➤ **Ιερά Οδός**

Χαρακτηριστικά

Πρόκειται για αμφίδρομη οδό, η οποία αποτελεί την είσοδο στην πόλη. Το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται από 12μ. έως 15μ. και το πλάτος του πεζοδρομίου από 1μ. έως 3μ., ενώ υφίσταται κυκλικός κόμβος στη συμβολή με τις οδούς Μουρίκη και Ηρώων Πολυτεχνείου.

Πρόταση

Η οδός εξακολουθεί να είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας με το πλάτος του οδοστρώματος για την κίνηση των αυτοκινήτων να είναι 7μ. Στη νότια πλευρά δημιουργείται αμφίδρομος ποδηλατόδρομος πλάτους 2,5μ. με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, ενώ στη βόρεια οριοθετείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Τέλος, προβλέπεται η κατασκευή κυκλικού κόμβου στην συμβολή με την Ωκεανιδών.



➤ **Οδός Παγκάλου**

Χαρακτηριστικά

Η οδός Παγκάλου είναι μονόδρομος, διαθέτει μια λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση και από τις 2 πλευρές, ενώ το πλάτος των πεζοδρομίων κυμαίνεται από 0.80μ. έως 1.00 μ.

Πρόταση

Διατηρείται η μονόδρομη κίνηση με την ίδια κατεύθυνση, με λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ, και οριοθετείται μία ζώνη στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στη δυτική πλευρά. Το εναπομείναν πλάτος χρησιμοποιείται για τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.

Για τη ΔΜΕΑΑ:

Θεωρήθηκε:

Ολυμπία Λιλιπούλου
Πολιτικός Μηχανικός

Κωνσταντίνος Ράλλης
Αρχιτέκτων Μηχανικός



Βασίλης Τσοκανάς
Πολιτικός Μηχανικός