



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΕΡΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

ΕΡΓΟ / PROJECT :

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

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ 13/10/2021

GEORGIOS
BISPIRO
ULAS

Digitally signed
by GEORGIOS
BISPIROULAS
Date:
2021.10.14
09:17:44 +03'00'

Ο ΑΝ/ΤΗΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ
ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ Δ. ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΙΣΜΠΙΡΟΥΛΑΣ
Τ.Ε. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ

Το παρόν σχεδιάγραμμα μελετήθηκε από
το ΚΕ.Σ.Α. την 12-10-2021
και εγκρίθηκε σύμφωνα με την υπ' αριθμ.
95/2021 γνωμοδότηση της
Ε.Μ.Π.Ε.Σ.Α.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ε. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ



ΜΕΛΕΤΗ / STUDY :

ΣΤΑΔΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ / STAGE OF STUDY :

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ / DATE :

ΜΑΡΤΙΟΣ 2021

ΟΜΑΔΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,
Θάνος Βλαστός,
Άννα Μαυρογεώργη,
Νεφέλη Ευαγγελία Αλεξοπούλου,
Μεταξία Σμαίλη,
Όλγα Ρετζοπούλου,

Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)
Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος
Πολιτικός Μηχανικός City Uni. of London, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng)
Αρχιτέκτων Μηχανικός
Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng)
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος

ΓΙΑ ΤΗ ΔΜΕΑΑ :

Ο ΑΝ.ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ Α' ΤΜΗΜΑΤΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΑΛΛΗΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΘΕΩΡΗΣΗ :

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΜΕΑΑ



Η ΑΝ.ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ Γ' ΤΜΗΜΑΤΟΣ

ΟΛΥΜΠΙΑ ΛΙΛΙΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ, MSc

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΥΡΗΣ
Δρ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	Γενικά Στοιχεία	3
1.1	Συμβατικά	3
1.2	Τεκμηρίωση της Πρότασης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα	3
1.2.1	Εισαγωγή	3
1.2.2	Συνοπτική Περιγραφή Ερευνητικών Προγραμμάτων και Μελετών στα οποία βασίστηκε η Πρόταση	3
ο	Ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο: «Διερεύνηση της μεθοδολογίας συνδυασμένων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών - Η περίπτωση της Ελευσίνας», Σ.Α.Τ.Μ. - Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού/ Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών/ ΕΜΠ (2005)	4
ο	Μελέτη με τίτλο «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και έργα Δημοτικής Ενότητας Μαγούλας», Φεβρουάριος 2015 (στο πλαίσιο της «Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικών Συμβούλων για τη βιώσιμη Κινητικότητα»)	4
ο	«Προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ελευσίνας» (Δεκέμβριος 2015)	4
2.	Οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα	5
2.1	Εισαγωγή	5
2.2	Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη της Ελευσίνας σήμερα	6
2.3	Βασικοί άξονες παρέμβασης	9
2.4	Περιγραφή παρεμβάσεων	12
2.4.1	Οδός Εθνικής Αντιστάσεως	12
2.4.2	Οδός Αρκαδίου	13
2.4.3	Οδός Αλκιβιάδου	15
2.4.4	Οδός Δήμητρος	15
2.4.5	Οδός Πίνδου	17
2.4.6	Οδός Ικονίου	18
2.4.7	Οδός Γρ. Λαμπράκη	20
2.4.8	Οδός Ελ. Βενιζέλου	21
2.4.9	Οδός Πλάτωνος	22
2.4.10	Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου	22

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΘΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.4.11	Οδός Φουτρή	23
2.4.12	Οδός Μουρίκη	23
2.4.13	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	24
2.4.14	Οδός Κανελλοπούλου	24
2.4.15	Οδός Ωκεανίδων	25
2.4.16	Ιερά Οδός	26
2.4.17	Οδός Παγκάλου	27
3.	ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	28
3.1	Parklet	28
3.2	Σύστημα αστικής φύτευσης	29
3.3	Υλικά- χαράξεις	30
3.4	Κάδοι απορριμμάτων	31
3.5	Φωτιστικά	31



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

1. Γενικά Στοιχεία

1.1 Συμβατικά

Η μελέτη του έργου με τίτλο «Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021» εκπονήθηκε από τη ΔΜΕΑΑ του ΥΠΕΝ και υποστηρίχθηκε από την εταιρεία ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. ΜΣΜ Consulting, μέσω της από 27/11/2020 υπογεγραμμένης σύμβασης (ΚΗΜΔΗΣ: 20SYMV007731604 2020-11-27) παροχής υπηρεσίας με τίτλο «Υποστήριξη της ΔΜΕΑΑ για την αναβάθμιση της προσβασιμότητας του Δήμου Ελευσίνας στο πλαίσιο της πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021».

1.2 Τεκμηρίωση της Πρότασης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα

1.2.1 Εισαγωγή

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις της παρούσας οριστικής μελέτης βασίστηκαν στην προμελέτη που εκπονήθηκε από τη ΔΜΕΑΑ/ ΥΠΕΝ, και εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 126/20 πράξη του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ελευσίνας, με αριθμό 12 (03.06.2020) συνεδρίασής του (ΑΔΑ: Ω54ΜΩΠΒ-ΙΟΟ).

1.2.2 Συνοπτική Περιγραφή Ερευνητικών Προγραμμάτων και Μελετών στα οποία βασίστηκε η Πρόταση

Η Πρόταση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα, βασίστηκε στα ακόλουθα Ερευνητικά Προγράμματα και Μελέτες:

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΘΟΓΡΑΦΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

- ο Ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο: «Διερεύνηση της μεθοδολογίας συνδυασμένων
πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών - Η περίπτωση της Ελευσίνας», Σ.Α.Τ.Μ.
- Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού/ Σχολή Αγρονόμων και
Τοπογράφων Μηχανικών/ ΕΜΠ (2005)
- ο Μελέτη με τίτλο «Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και έργα Δημοτικής Ενότητας
Μαγούλας», Φεβρουάριος 2015 (στο πλαίσιο της «Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικών
Συμβούλων για τη βιώσιμη Κινητικότητα»)
- ο «Προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ελευσίνας» (Δεκέμβριος 2015)



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2. Οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα

2.1 Εισαγωγή

Η πόλη της Ελευσίνας βρίσκεται στον πυρήνα του Θριασίου Πεδίου. Κυρίαρχο ρόλο στη 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 τη 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 στη βελτίωση των υποδομών της. Τέλος με τη 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 τη 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.

2.2 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, καθώς και στην οδό Δήμητρος, όπου 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 κλπ.)

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 τη σημαντική πολιτιστική φυσιογνωμία του χώρου. Ταυτόχρονα παρατηρείται υποβάθμιση του λιμανιού και του θαλάσσιου μέτωπου 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 τη 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 τη 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 περπατού 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 τη 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 της 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 την καλύτερη λειτουργία του.
- ✓ η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε περιοχές ειδικών χρήσεων, καθώς και στις εισόδους της πόλης.
- ✓ η απαλλαγή της πόλης από οχλούσες εγκαταστάσεις και δραστηριότητες, που εμποδίζουν ή αναστέλλουν την ανάπτυξή της, είτε γιατί δημιουργούν κυκλοφοριακή επιβάρυνση, είτε γιατί υποβαθμίζουν το περιβάλλον (π.χ. απομάκρυνση συνεργείων αυτοκινήτων και λιμενικών εγκαταστάσεων).

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.3 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 αναπηρίες, 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

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσαρμοστικότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

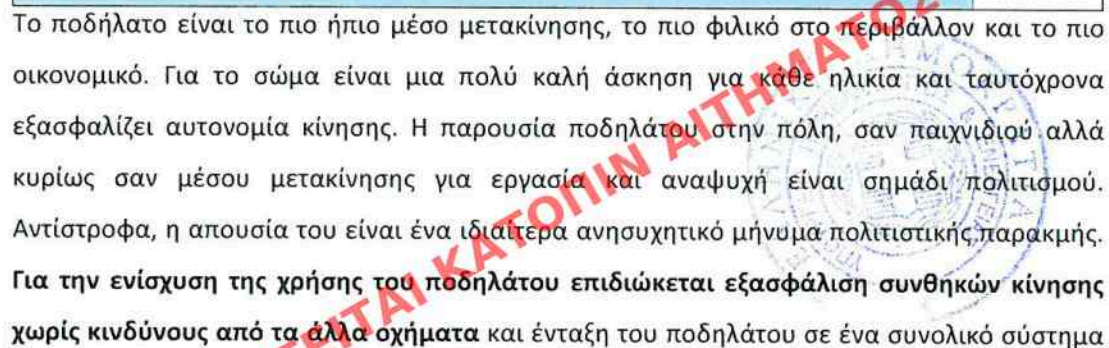
ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

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 ζωντάνιας 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 αναπηρίες. 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 οδήγηση τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ, θα διέρχεται από περιοχές με ενδιαφέρον, θα εφοδιαστεί με τα κατάλληλα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (π.χ. παγκάκια κ.λπ.) 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 διαπλάτυνσεις 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

Δ. Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης ποδηλάτου:



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.

2.4 Περιγραφή παρεμβάσεων

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

2.4.1 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 αδιεξοδές. 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 αραή 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. και

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

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.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Στο τμήμα από την Πλάτωνος μέχρι την οδό Σόλωνος, το πεζοδρόμιο έχει μικρότερο του 1,5μ. πλάτος καθώς το πλάτος της οδού δεν επαρκεί λόγω της ύπαρξης της νησίδας η οποία διατηρείται. Η παρόδια στάθμευση διατηρείται έπειτα από οδηγίες του Δήμου Ελευσίνας.

2.4.2 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.

[illegible]

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 δημιουργία πεζοδρομίων που κυμαίνονται από 1,5μ. έως 2μ. Στο τμήμα από την Ικονίου έως την Αριστοτέλους χωροθετούνται 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.



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.4.3 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.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Στο τμήμα από την Πλάτωνος μέχρι την οδό Αρκαδίου, αφαιρείται η παρόδια στάθμευση καθώς το πλάτος της οδού δεν επαρκεί. Από την Πλάτωνος μέχρι την Αρκαδίου ως την Ελ. Βενιζέλου, δεν υπάρχει ο πλευρικός χώρος ασφάλειας των 0,70μ. του ποδηλατοδρόμου (με την αποδοχή της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών).

2.4.4 Οδός Δήμητρος

Χαρακτηριστικά

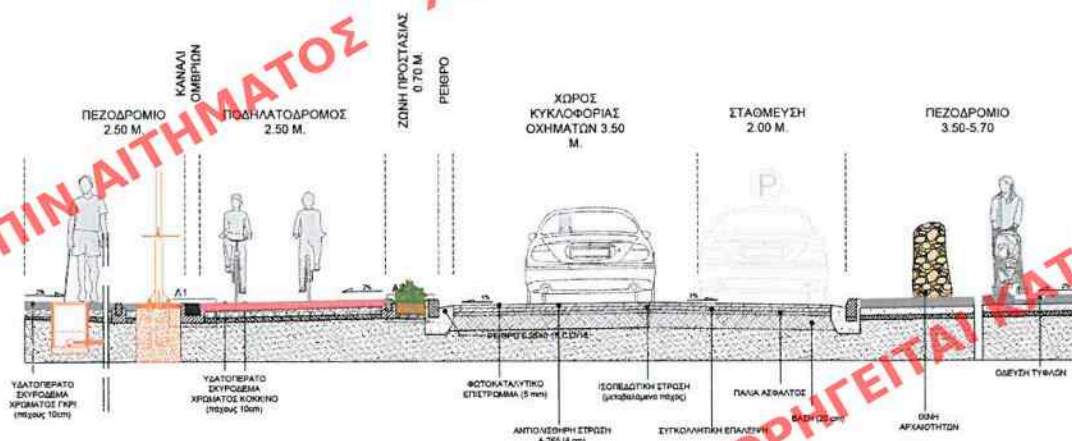
Πρόκειται για το δρόμο, ο οποίος συνδέει τον αρχαιολογικό χώρο με το βόρειο τμήμα της Ελευσίνας και περνάει κάτω από την Εθνική Οδό. Σήμερα είναι αμφίδρομος, πλάτους 9μ., ενώ μέρος του οδοστρώματος καταλαμβάνεται για την πυκνή στάθμευση των οχημάτων και την

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

εξυπηρέτηση των παρόδων χρήσεων γης (εμπορικές χρήσεις, δημόσιες υπηρεσίες). Το
πεζοδρόμιο προς βορρά έχει πλάτος 2μ. έως 4μ., ενώ το νότιο από 0μ. έως 2,8μ.

Πρόταση



ΔΙΑΤΟΜΗ ΔΗΜΗΤΡΟΣ 02

Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού με κατεύθυνση από την Εθν. 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 3,5μ. Δημιουργείται χώρος στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. στην πλευρά των αρχαιοτήτων αλλά και διαπλάτυνση αυτού του πεζοδρομίου στο σημείο που υπάρχουν οι αρχαιοτήτες, χωρίς χώρους στάθμευσης, για την προστασία των μνημείων και την καλύτερη κίνηση των πεζών.



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης



Στην ανατολική πλευρά έχει αφαιρεθεί η παρόδια στάθμευση κυρίως λόγω της ύπαρξης
αρχαιοτήτων.

2.4.5 Οδός Πίνδου

Χαρακτηριστικά

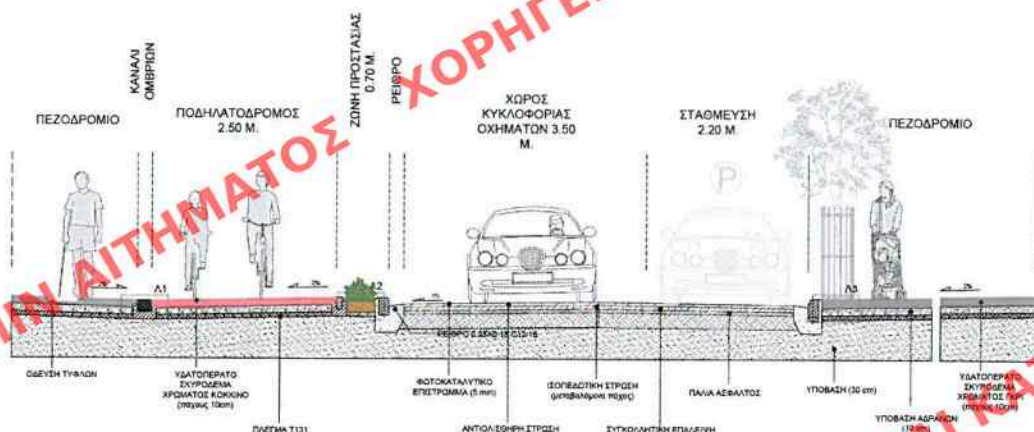
Πρόκειται για αμφίδρομη οδό με μονόπλευρη στάθμευση παρά το κράσπεδο στη νότια
πλευρά της και ποδηλατόδρομο πλάτους 2μ. επί του οδοστρώματος στη βόρεια.



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Πρόταση



ΔΙΑΤΟΜΗ ΠΙΝΔΟΥ

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.

2.4.6 Οδός Ικονίου

Χαρακτηριστικά

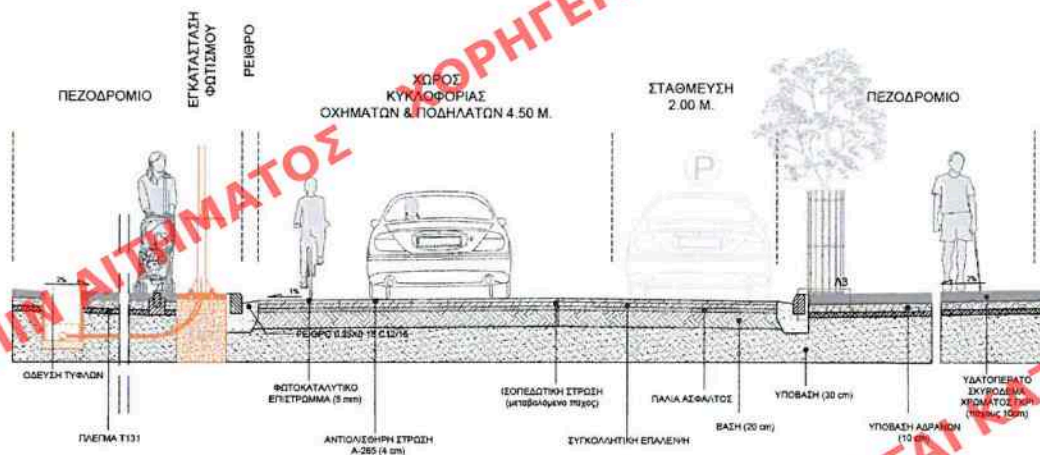
Πρόκειται για μονόδρομο με αμφίπλευρη στάθμευση παρά το κράσπεδο και πλάτος πεζοδρομίου που κυμαίνεται από 1,20μ. έως 2,50μ.



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Πρόταση



ΔΙΑΤΟΜΗ ΙΚΟΝΙΟΥ

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 30km/h (ήπιας κυκλοφορίας).

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης



Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΘΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Στο τμήμα μεταξύ Πλάτωνος και Σωκράτους, αντί για ασφαλτο στο οδόστρωμα προτείνεται
πλακόστρωση και τοποθετούνται πινακίδες σήμανσης P-8 ώστε να γίνει πεζόδρομος χωρίς να
χρειαστεί να αλλάξει το σχέδιο πόλης.



2.4.7 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).

2.4.8 Οδός Ελ. Βενιζέλου

Χαρακτηριστικά

προαστιακό σιδηρόδρομο, το Θριάσιο Νοσοκομείο και την περιοχή της Μαγούλας. Σήμερα είναι διπλής κατεύθυνσης 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.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Από την Παπαγιάννη ως την Ιωάννη Αγαθου, δεν υπάρχει ο πλευρικός χώρος ασφάλειας των 0,70μ. του ποδηλατοδρόμου (με την αποδοχή της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών).

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.4.9 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.

2.4.10 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 υπάρχει 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.

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Από την Τριπτολέμου ως τη Σόλωνος, δεν υπάρχει ο πλευρικός χώρος ασφάλειας των 0,70μ.
του ποδηλατοδρόμου (με την αποδοχή της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου
Υποδομών & Μεταφορών).

2.4.11 Οδός 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.

2.4.12 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 ποδηλατόδρομος πλάτους 1,5μ. και διαπλάτυνση του
πεζοδρομίου.

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσαρμοστικότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

**2.4.13 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. στη μία πλευρά της οδού. Η κίνηση πραγματοποιείται σε λωρίδα πλάτους 3,50μ. και προτείνεται η πλήρης πλακόστρωση των οδών αυτών.

2.4.14 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 αμφίδρομη 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 τη 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 έως την Παγκάλου μονοδρομείται με κατεύθυνση προς την Παγκάλου και δημιουργείται μία λωρίδα κυκλοφορίας πλάτους 3,5μ. Στη 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.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Ο ποδηλατόδρομος μετά την Μπουμπουλίνας συνεχίζει νότια έπειτα από υπόδειξη του Δήμου Ελευσίνας. Μεταξύ Κόλλια και Μορφοπουλου λόγω απουσίας επαρκούς οδοστρώματος, ο ποδηλατόδρομος χωρίζεται.

2.4.15 Οδός Ωκεανίδων

Χαρακτηριστικά

Χρησιμοποιείται κυρίως για τις μετακινήσεις βαρέων οχημάτων με σκοπό τη 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 στη δυτική ζώνη στάθμευσης πλάτους 2μ. έως 2,2μ. Για το τμήμα μεταξύ Χαριλάου Τρικούπη

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσαρμογής και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

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
στη 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. στη 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.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Ο ποδηλατόδρομος μεταφέρθηκε στη δυτική πλευρά έπειτα από υπόδειξη του Δήμου
Ελευσίνας.

2.4.16 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 στη συμβολή με την Ωκεανιδών.

Τροποποίηση Οριστικής Πρότασης

Μετά τον κόμβο της Μουρίκη, στη βόρεια πλευρά αφαιρείται η ζώνη παρόδιας στάθμευσης
σε μεγάλο βαθμό με ταυτόχρονη διαπλάτυνση του πεζοδρομίου καθώς εντοπίζονται πολλές
είσοδοι σε ιδιωτικά parking.

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

2.4.17 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.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, στην οριστική Πρόταση, στα οδικά τμήματα που προβλέπονται παρεμβάσεις, προτείνεται καθολική εφαρμογή όδευσης τυφλών, διαβάσεις και ράμπες ΑΜΕΑ, καθώς και θέσεις στάθμευσης αποκλειστικά για ΑΜΕΑ, σύμφωνα με το προβλεπόμενο από τις προδιαγραφές ποσοστό (5% επί των συνολικών διαθέσιμων θέσεων), οι οποίες έχουν χωροθετηθεί –κατά προτεραιότητα– σε θέσεις ειδικού ενδιαφέροντος (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι). Όσον αφορά σε επιμέρους τροποποιήσεις σε σχέση με την αρχικά εγκεκριμένη πρόταση, σημειώνεται ότι, όπου δεν υπήρχε η δυνατότητα εφαρμογής κατάλληλης κλίσης (βάσει προδιαγραφών) ράμπας ΑΜΕΑ, λόγω περιορισμένου διαθέσιμου πλάτους, τότε υποβιβάζεται το πεζοδρόμιο στο επίπεδο του οδοστρώματος.

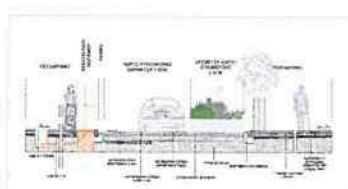
Η οριστική Πρόταση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Ελευσίνα αποτυπώνεται σχηματικά στα σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα μελέτη.



3. ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Βασικός στόχος της μελέτης είναι η επανάκτηση του δημόσιου χώρου, η δημιουργία πράσινων χώρων για την αποφυγή της δημιουργίας θερμικής νησίδας αλλά και η εξασφάλιση προσβάσιμων χώρων σε όλη την έκταση της περιοχής επέμβασης. Όλα τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού στην περιοχή άμεσης επιρροής του Έργου αντικαθίστανται με νέα τα οποία σχεδιάζονται ακολουθώντας μία κοινή παλέτα υλικών (μέταλλο, ξύλο, σκυρόδεμα) και κοινές συνθετικές αρχές (καθαρές φόρμες, σκοτίες στην έδραση των οριζόντιων στοιχείων και στις βάσεις των κατασκευών). Το σύνολο εμφανίζει μία ανάλαφρη και ρέουσα αισθητική που συμβάλει στην παραγωγή ενός ποιοτικού και ευανάγνωστου δημόσιου χώρου με διακριτή ταυτότητα.

3.1 Parklets



Ο αστικός εξοπλισμός, παίζει σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση της ποιότητας του δημόσιου χώρου. Προτείνεται η προσθήκη parklets σε όλους τους δρόμους όπου υπάρχει παρόδια στάθμευση. Το parklet, είναι μια μονάδα η οποία τοποθετείται στο επίπεδο του οδοστρώματος και καταλαμβάνει το ελάχιστο μια θέση στάθμευσης (5μ.). Το στοιχείο στην ουσία περιλαμβάνει ένα βάθρο το οποίο φτάνει στο ύψος του πεζοδρομίου ώστε να δημιουργείται ένας ενιαίος δημόσιος χώρος κίνησης πεζών. Παράλληλα, περιλαμβάνει αστικά καθίσματα και χώρους αστικού πρασίνου. Φέρει στοιχεία φωτισμού καθώς και αστικό εξοπλισμό, όπως κάδους απορριμμάτων.

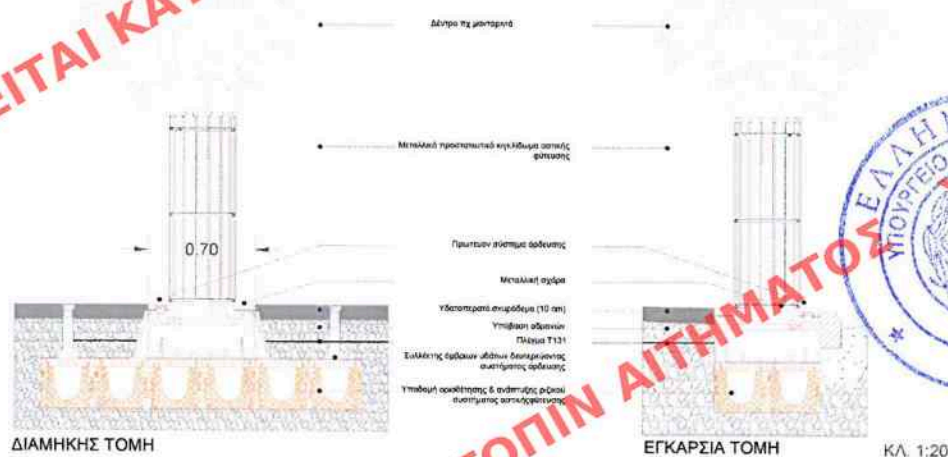


Σχέδιο ολοκληρωμένης προσβασιμότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαδισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ



3.2 Σύστημα αστικής φύτευσης



Μια από τις βασικότερες σχεδιαστικές αρχές αποτελεί αυτή της βιωσιμότητας του έργου. Παρατηρείται ότι νέες αναπλάσεις μετά από καιρό τείνουν να υποβαθμίζουν την ποιότητα του χώρου κυρίως λόγω του αυξημένου κόστους συντήρησης των υποδομών. Αναφορικά με

την αστική φύτευση, στόχος της μελέτης είναι να υλοποιηθεί ένα σχεδόν αυτόνομο σύστημα ποτίσματος με χρήση των βρόχινων νερών. Το σύστημα που προτείνεται έχει δύο συστήματα άρδευσης, ενώ η κύρια καινοτομία του είναι η κατευθυνόμενη ανάπτυξη του ριζικού συστήματος των φυτών. Με αυτόν τον τρόπο, οι ρίζες των φυτών, αναπτύσσονται στο έδαφος και δεν ανυψώνονται προς την επιφάνεια βάδισης με επικείμενες καταστροφικές συνέπειες στην τελική επιφάνεια των πεζοδρομίων. Συνεπώς, με το σύστημα αυτό, εξασφαλίζεται οικονομία στο νερό ποτίσματος, στο χρόνο εργασίας και περιποίησης της αστικής φύτευσης ενώ συγχρόνως εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση και προσβασιμότητα των πολιτών.

3.3 Υλικά- χαράξεις

Σημαντικό στοιχείο αισθητικής συνοχής αλλά και βιοκλιματικής άνεσης, αποτελούν τα υλικά δαπεδόστρωσης στην περιοχή άμεσης επιρροής του Έργου. Επιλέγονται πλάκες που αντέχουν στη βαριά χρήση και δεν καταστρέφονται εύκολα, σε ήπιους ανοικτούς χρωματισμούς για να μην αυξάνεται η θερμοχωρητικότητά τους και ταυτόχρονα να μην αντανακλούν έντονα το ηλιακό φως, συμβάλλοντας έτσι στην παραγωγή ενός ελκυστικού δημόσιου χώρου. Στο Έργο χρησιμοποιούνται διαφορετικά υλικά δαπεδόστρωσης τα οποία όμως αντλούνται από μία κοινή παλέτα με συγκεκριμένες ιδιότητες, ενώ και το μέγεθος των πλακών διαφοροποιείται. Ειδικά για τα υλικά επίστρωσης των πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, έχουν επιλεγεί νέες τεχνολογίας υλικά τα οποία βοηθούν στην διαχείριση των υδάτων της βροχής. Επίσης, προτείνεται χρήση υδατοπερατού σκυροδέματος το οποίο απορροφά το βρόχινο νερό και το οδηγεί στην υπόβαση, συντελώντας στη διαδικασία αποστράγγισης των υδάτων. Ο χρωματισμός τους διαχωρίζεται σε δυο αποχρώσεις. Σε ανοιχτό γκρι για την πεζή μετακίνηση και σε ανοιχτό κόκκινο για την κίνηση των ποδηλάτων, ώστε να γίνεται αντιληπτός ο διαχωρισμός των κινήσεων και των λειτουργιών. Το χρώμα και η αντανάκλαση των υλικών είναι σημαντικά σε σχέση με τις προσδοκίες για το βιοκλίμα. Πολύ σκούρα υλικά απορροφούν τη θερμότητα κατά τη διάρκεια της ημέρας, ενώ απελευθερώνουν θερμότητα αργότερα το απόγευμα ή κατά τη διάρκεια της νύχτας. Υλικά με υψηλή ανακλαστικότητα μειώνουν την οπτική άνεση στην περιοχή και η θερμότητα γίνεται πολύ αισθητή. Ως εκ τούτου, η ιδέα είναι να χρησιμοποιηθούν χρώματα ήπια και επιφάνειες με μέτρια ανακλαστικότητα, κυρίως σε περιοχές που δεν σκιάζονται άμεσα από βλάστηση. Παράγεται έτσι ένας ενδιαφέρον δημόσιος χώρος με αισθητική συνοχή αλλά χωρίς οπτική μονοτονία ενώ οι διαφορετικές λειτουργικές ζώνες καθίστανται ευανάγνωστες. Η σχεδίαση του Έργου διευκολύνει την πρόσβαση όλων των κοινωνικών ομάδων, ακόμα και των πλέον ευάλωτων και ενσωματώνεται σε όλο το μήκος της δαπεδόστρωσης ένα σύστημα καθοδήγησης ατόμων με προβλήματα όρασης σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Σχέδιο ολοκληρωμένης προσαρμοστικότητας και παρεμβάσεων για την ενίσχυση της
βαθισιμότητας και του ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της
πολιτιστικής πρωτεύουσας Ευρώπης 2021

ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

3.4 Κάδοι απορριμμάτων

Οι κάδοι απορριμμάτων θα αποξηλωθούν (εφ' όσον άλλωστε αποξηλώνονται οι
δαπεδοστρώσεις) και θα τοποθετηθούν σε νέες θέσεις, πάνω σε βάσεις ιδίου περιγράμματος
από σκυρόδεμα ελαχίστου ύψους 5 εκατοστών από την τελική στάθμη της δαπεδόστρωσης.

3.5 Φωτιστικά

Στις περιοχές που αναδιαμορφώνονται προτείνονται επιστύλια φωτιστικά, λιτής αισθητικής,
που συνδυάζονται αρμονικά με τα υφιστάμενα, αλλά και με την «γραφή» των προτεινόμενων
διαμορφώσεων.

Όλα τα χαρακτηριστικά του αστικού εξοπλισμού καθώς και των υλικών επίστρωσης, θα
εξειδικευτούν στο στάδιο της μελέτης εφαρμογής.

