



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Πρότυπος Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην περιοχή
«Αεροδρόμιο» του Δήμου Ελευσίνας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

Επιβλέπων : Σιόλας Άγγελος
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα
Οκτώβριος 2012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Πρότυπος Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην περιοχή
«Αεροδρόμιο» του Δήμου Ελευσίνας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΖΑΦΕΙΡΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

Επιβλέπων : Σιόλας Άγγελος
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Εγκρίθηκε από την τριμελή εξεταστική επιτροπή

Σιόλας Άγγελος
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Βλαστός Θάνος
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Σαγιάς Ιωάννης
Επίκουρος Καθηγητής
Ε.Μ.Π.

Αθήνα
Οκτώβριος 2012

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία ανατέθηκε από τον καθηγητή κ. Άγγελο Σιόλα τον Οκτώβριο του 2011. Πραγματοποιήθηκε κατά κύριο λόγο στους χώρους του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, καθώς και στο Κέντρο Γεωπληροφορικής. Για την πραγματοποίηση της διπλωματικής εργασίας χρειάστηκαν ορισμένες επισκέψεις στο Δήμο Ελευσίνας και στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Άγγελο Σιόλα, τόσο για την ανάθεση της παρούσας διπλωματικής, όσο και για την πλήρη επιστημονική υποστήριξη.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη που ακούραστα συντέλεσε τα μέγιστα, ώστε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία.

Φυσικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την υποστήριξή της σε όλες μου τις προσπάθειες και τις αποφάσεις.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους μου για τις αμέτρητες ώρες που περάσαμε μαζί, στα αμφιθέατρα της σχολής αλλά και εκτός, αυτά τα επτά (7) χρόνια.

Ζαφείρης Βασίλης
Αθήνα 2012

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η πρόταση πολεοδομικού σχεδιασμού στην πολεοδομική ενότητα 7 (περιοχή «Αεροδρόμιο») του Δήμου Ελευσίνας. Αρχικά, πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα στοιχεία της απασχόλησης και της εκπαίδευσης, τους πόλους έλξης, τα δίκτυα υποδομής και την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα αναλύονται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία του δήμου, αναγνωρίζοντας και τα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή. Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός της νέας πολεοδομικής ενότητας, καθώς και πολιτικές παρεμβάσεων για την επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων. Στο τέλος παρατίθενται χάρτες που παρουσιάζουν τόσο την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και τις προτάσεις πολεοδόμησης.

ABSTRACT

The aim of this thesis is to suggest an urban planning for the sector 7 (area "Aerodromio") of municipality of Elefsina. Firstly, the current municipality situation is analyzed, regarding the elements of the natural environment, the demographic characteristics, the employment information and education, the attractions, the infrastructure networks and the wider region. The urban and traffic characteristics are extensively analyzed; meanwhile current problems are referred. An improved urban design is suggested, as well as guidelines for the solution of the traffic problems. In the last pages, detailed maps are quoted, that demonstrate the current situation and the suggested interventions.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	3
1.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ.....	3
1.2 ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ.....	5
2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	9
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	9
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	10
2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	21
2.3.1 <i>Ανάγλυφο</i>	21
2.3.2 <i>Τεκτονική</i>	21
2.3.3 <i>Στοιχεία Σεισμικότητας – Εδαφικής Σεισμικής Επικινδυνότητας</i>	22
2.3.4 <i>Κλιματικές – Μετεωρολογικές Συνθήκες</i>	23
2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	26
2.4.1 <i>Πληθυσμός</i>	26
2.4.2 <i>Επίπεδο Εκπαίδευσης</i>	27
2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	29
2.5.1 <i>Πρωτογενής Τομέας Παραγωγής</i>	29
2.5.2 <i>Δευτερογενής Τομέας Παραγωγής</i>	29
2.5.3 <i>Τριτογενής Τομέας Παραγωγής</i>	30
2.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	31
2.6.1 <i>Πολιτισμός</i>	31
2.6.2 <i>Εκπαίδευση</i>	31
2.6.3 <i>Αθλητισμός</i>	31
2.6.4 <i>Δημόσιες Υπηρεσίες</i>	32
2.7 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	32
2.7.1 <i>Οδικό Δίκτυο</i>	32
2.7.2 <i>Σιδηροδρομικό Δίκτυο</i>	33
2.7.3 <i>Θαλάσσια Συγκοινωνία</i>	34
2.7.4 <i>Αεροπορική Συγκοινωνία</i>	34
2.8 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	34
2.9 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	36
2.9.1 <i>Χλωρίδα και Πανίδα</i>	36
2.9.2 <i>Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού Ενδιαφέροντος</i>	37
2.10 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	39
2.10.1 <i>Δήμος Ασπρόπυργου</i>	39
2.10.2 <i>Δήμος Μάνδρας - Ειδυλλίας</i>	41
2.10.3 <i>Δήμος Μεγαρέων</i>	43
2.12.4 <i>Δήμος Φυλής</i>	44
3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	45
3.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	45

3.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	59
3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	60
3.3.1 Κύριες Οδοί.....	60
3.3.2 Τοπικές Οδοί.....	67
3.3.3 Δημόσια Συγκοινωνία.....	67
3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	68
3.4.1 Κυκλοφοριακά Προβλήματα.....	68
3.4.2 Περιβαλλοντικά Προβλήματα	69
3.4.3 Η Υποβάθμιση του Θαλάσσιου Μετώπου	70
3.4.4 Πολεοδομικά Προβλήματα	71
4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ.....	73
4.1 ΧΡΗΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ	73
4.1.1 Πληθυσμός Χωρητικότητα Πολεοδομικών Μελετών	73
4.1.2 Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή.....	74
4.1.3 Δίκτυα Κυκλοφορίας	78
4.2 ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΗ	80
4.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ	86
4.3.1 Γενικές Χρήσεις Γης	86
4.3.2 Συντελεστής Δόμησης.....	88
4.3.3 Ποσοστό Κάλυψης.....	91
4.3.4 Αρτιότητα.....	93
4.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΓΕΘΗ	96
5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	99
5.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	99
5.1.1 Οι Δρόμοι Γειτονιάς	99
5.1.2 Μέθοδοι Προστασίας του Δρόμου από τη Διαμπερή Ροή.....	99
5.1.3 Ο Έλεγχος της Στάθμευσης	100
5.1.4 Ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.....	101
5.1.5 Η Χρήση του Ποδηλάτου	102
5.1.6 Η Κίνηση των Πεζών.....	102
5.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	104
5.2.1 Οδικό Δίκτυο	104
5.2.2 Δημιουργία Δακτυλίων.....	104
5.2.3 Παρεμβάσεις εντός δακτυλίων.....	105
5.2.4 Πρόταση Δημιουργίας Λεωφορειακής Γραμμής.....	106
5.1.5 Δίκτυο Κίνησης Πεζών και Ποδηλάτων	106
6 ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΕ ΜΟΡΦΗ ΚΜΛ	109
6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	109
6.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΜΛ	110
6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	114
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	115

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

- Εικόνα 2-1: Δήμος Ελευσίνας – Ευρύτερη Περιοχή
- Εικόνα 6-1: Εξαγωγή Αρχείου dwg σε shapfile
- Εικόνα 6-2: Διαγραφή επιπλέον στηλών του *Attribute Table*
- Εικόνα 6-3: Γραμμικό Διανυσματικό Επίπεδο του Ρυμοτομικού Σχεδίου
- Εικόνα 6-4: Μετασχηματισμός από ΕΓΣΑ '87 σε WGS 1984
- Εικόνα 6-5: Μετατροπή επιπέδου σε αρχείο KML
- Εικόνα 6-6: Στιγμιότυπο εφαρμογής *Google Earth*

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

- Πίνακας 2-1: Μετεωρολογικά - Κλιματικά Στοιχεία (1951-2001)
- Πίνακας 2-2: Πληθυσμιακά Στοιχεία 2011
- Πίνακας 2-3: Πραγματικός Πληθυσμός 1981-2011
- Πίνακας 2-4: Επίπεδο Εκπαίδευσης – Μόρφωσης (1991-2001)
- Πίνακας 2-5: Στοιχεία έτους 2003

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- Διάγραμμα 2-1: Μέσες Μηνιαίες Βροχοπτώσεις (1951-1977)
- Διάγραμμα 2-2: Μέση Σχετική Υγρασία (1951-2001)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

	ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ	Κλίμακα
Π1	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	1:5000
Π2	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	1:7500
Π3	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	1:5000
Π4	ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	1:7500
Π5	ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ	1:5000
Π6	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	1:5000
Π7	ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ	1:5000
Π8	ΑΡΤΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ	1:5000
Π9	ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	1:5000
Π10	ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	1:5000
Π11	ΠΛΑΤΗ ΔΡΟΜΩΝ – ΣΗΜΕΙΑ ΛΗΨΗΣ ΔΙΑΤΟΜΩΝ	1:5000
Π12	ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ	1:5000
Π13	ΠΡΟΤΑΣΗ ΝΕΑΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	1:5000
Δ1	ΔΙΑΤΟΜΕΣ	1:100

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά τον πρότυπο πολεοδομικό σχεδιασμό στην περιοχή «Αεροδρόμιο» του Δήμου Ελευσίνας.

Σκοπός του πολεοδομικού σχεδιασμού όπως άλλωστε αναφέρεται και στο νέο οικιστικό νόμο (ν.2508/97 αρ.1) είναι:

- I. Η σταδιακή ανάδειξη και οργάνωση στο μη αστικό χώρο των «ανοικτών πόλεων».
- II. Η διασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των οικισμών σύμφωνα με τις επιθυμητές παραμέτρους και την παράλληλη ανακοπή της άναρχης δόμησης.
- III. Η αναβάθμιση του περιβάλλοντος με τη βελτίωση των υποδομών και τον έλεγχο των χρήσεων γης σύμφωνα με κριτήρια αναπτυξιακά, καταλληλότητας, κ.α.
- IV. Η προστασία, ανάδειξη και αναβάθμιση όλων των στοιχείων του φυσικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των οικισμών, καθώς και του μη αστικού χώρου.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις αρχές και κατευθύνσεις του αναπτυξιακού και χωροταξικού σχεδιασμού που εκφράζονται μέσα από τα χωροταξικά σχέδια των Περιφερειών. Για την Περιφέρεια Αττικής ισχύει το ΡΣΑ, 1985.

Η παρούσα εργασία θα εκπονηθεί σε δύο στάδια:

- I. Το πρώτο στάδιο, που περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και τη διάγνωση των προβλημάτων.
- II. Το δεύτερο στάδιο, κατά το οποίο γίνεται επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων και δίνεται η πρόταση για τον πρότυπο πολεοδομικό σχεδιασμό στην περιοχή «Αεροδρόμιο» της Ελευσίνας.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Για τις ανάγκες της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν υπόβαθρα, τα οποία αποκτήθηκαν από τον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών σε ψηφιακή μορφή.

Τα ψηφιακά υπόβαθρα είχαν αποδοθεί στο γεωδαιτικό σύστημα αναφοράς ΕΓΣΑ 87 και συνεπώς δεν χρειάστηκε να μετασχηματιστούν.

Τα ψηφιακά δεδομένα αρχικά μετατράπηκαν σε θεματικά επίπεδα πληροφορίας, μέσω του προγράμματος του γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών ArcGIS. Στη συνέχεια τα δεδομένα εξήχθησαν σε αρχεία CAD, προκειμένου η επεξεργασία τους να πραγματοποιηθεί με το σχεδιαστικό πρόγραμμα Autocad 2008.

Η επεξεργασία των δεδομένων οδήγησε στην τελική παρουσίασή τους, μέσα από τους θεματικούς χάρτες που συνοδεύουν την εργασία.

1 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Οι χωροταξικές και αναπτυξιακές επιλογές για την Περιφέρεια Αττικής προκύπτουν άμεσα από:

- Το ν.1515/85 «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας»
- Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013, όπως αυτό εξειδικεύτηκε στο ΠΕΠ Αττικής για την ίδια προγραμματική περίοδο.

1.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ (Ρ.Σ.Α.)

Οι στόχοι και κατευθύνσεις για την ανάπτυξη και προστασία της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, συνοψίζονται ως εξής:

Γενικοί Στόχοι

- Η οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας, η προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υγροτόπων και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 2 παρ. α).
- Η προστασία του τοπίου των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους (άρθρο 2 παρ. Β).
- Η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (άρθρο 2 παρ. γ).
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 3 παρ. 1β).

Ειδικότεροι Στόχοι

- Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, η ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών (άρθρο 3 παρ. 3α).

- Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ενίσχυση της Αθήνας με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και της ελαφριάς βιομηχανίας, με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα (άρθρο 3 παρ.3δ).
- Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός της με λήψη των αναγκαίων μέτρων για αντιπλημμυρική προστασία, εξοπλισμό με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής και ανάπτυξη τοπικών δυνατοτήτων παραγωγής ειδών διατροφής (άρθρο 3 παρ.3ζ).
- Η αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενοτήτας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων (άρθρο 3 παρ. 4α).

Ειδικές Κατευθύνσεις - Μέτρα

- Για την αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της πρωτεύουσας και την οικονομική ανασυγκρότηση των υποενοτήτων της λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία και ανάπτυξη της γεωργικής γης και του πρωτογενούς τομέα γενικότερα (άρθρο 15 παρ.1.1.2).
- Η ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης που επιδιώκεται με:
 - Απαγόρευση των κατατιμήσεων γης, περιορισμένες επεκτάσεις του σχεδίου πόλης στις διαμορφωμένες περιοχές κατοικίας και περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης.
 - Οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα.
 - Συσχετίσεις των εκτάσεων που ανήκουν σε υπάρχοντες Οικοδομικούς Συνεταιρισμούς με τις περιοχές επεκτάσεων και επιδίωξη συνενώσεων τους ώστε να περιοριστεί η οικιστική εξάπλωση. Δεν εγκρίνεται η σύσταση νέων Ο.Σ. στην περιοχή της Αθήνας εκτός αν οι εκτάσεις τους αφορούν στις περιοχές επεκτάσεων και αναπλάσεων.
 - Προστασία των ακτών από την εξάπλωση της οικιστικής χρήσης (άρθρο 12 παρ.2.1.1).

- Ο έλεγχος των χρήσεων γης που αποβλέπει στην αναστολή της επέκτασης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων, στη σταδιακή οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα, καθώς και στη δημιουργία βιομηχανικών – βιοτεχνικών πάρκων και ζωνών ειδικών χρήσεων, έτσι ώστε οι περιοχές κατοικίας να απαλλαγούν σταδιακά, από οχληρές χρήσεις (άρθρο 15 παρ.2.1.3).

1.2 ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (ΕΣΠΑ) 2007-2013

Το ΕΣΠΑ, στηριζόμενο στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην Περιφέρεια Αττικής, καταλήγει στα εξής συμπεράσματα όσον αφορά τις αναπτυξιακές δυνατότητες και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της:

A. Γενικά χαρακτηριστικά:

- Κύριο χαρακτηριστικό της Περιφέρειας Αττικής είναι η ύπαρξη του πρώτου μητροπολιτικού κέντρου της χώρας και η γεωγραφική της θέση που χαρακτηρίζεται από την κεντροβαρικότητα της έναντι των υφιστάμενων και υπό δημιουργία αναπτυξιακών υποδομών της χώρας. Η «μητροπολιτική» λειτουργία του αστικού κέντρου της Αθήνας σε εθνική κλίμακα στηρίζεται στα καταλυτικά για όλη τη χώρα μεγέθη της μεταποίησης, των υπηρεσιών και των σχετικών υποδομών.
- Η Περιφέρεια συγκεντρώνει το 34,3% του πληθυσμού της χώρας και παρουσιάζει τάσεις συνεχούς πληθυσμιακής αύξησης, γεγονός που αναδεικνύει και το δυναμισμό της οικονομίας, αφού η αύξηση αυτή δεν οφείλεται στη φυσική αύξηση του πληθυσμού, αλλά προφανώς στην εγκατάσταση νέων κατοίκων που προέρχονται είτε από άλλες περιοχές της χώρας, είτε από μετανάστες.
- Παρά το γεγονός της καλύτερης σε σχέση με το όρο της χώρας δημογραφικής σύνθεσης στην Περιφέρεια Αττικής, ο δείκτης γήρανσης είναι ιδιαίτερα υψηλός και σηματοδοτεί, εκτός των μακροοικονομικών επιπτώσεων, την αναγκαιότητα επαναπροσδιορισμού των δομών αλλά και ενδεχομένως και των υποδομών κοινωνικής πρόνοιας και υγείας.

- Η ενδοπεριφερειακή ανακατανομή του πληθυσμού της Περιφέρειας γίνεται υπέρ των Νομών Ανατολικής και Δυτικής Αττικής, οι οποίες αν και συμμετέχουν με ποσοστά 10,7% και 4% αντίστοιχα στον πληθυσμό της Περιφέρειας, παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά αύξησης του πληθυσμού τους και αναδεικνύουν τη δυναμική πληθυσμιακή τους εξέλιξη. Ωστόσο, η άναρχη αστική διάχυση κυρίως προς τα Μεσόγεια, τη Βορειοανατολική, αλλά και τη Δυτική Αττική επιβάλλει τη λήψη άμεσων μέτρων για θεσμικές παρεμβάσεις ρύθμισης του χώρου με στόχο τον περιορισμό της αστικής διάχυσης, την επέκταση του δικτύου των βασικών υποδομών, ιδιαίτερα των περιβαλλοντικών υποδομών διαχείρισης υγρών και στερεών αποβλήτων, έστω και εκ των υστέρων, αλλά και την αναγκαιότητα άμεσης εφαρμογής προγραμμάτων αστικής αναζωογόνησης.

B. Περιβάλλον και ποιότητα ζωής:

- Η παρούσα κατάσταση του αστικού φυσικού περιβάλλοντος στην Αττική έχει ως βασικά χαρακτηριστικά την άναρχη οικιστική επέκταση, τα προβλήματα κυκλοφορίας, το ελλειμματικό αστικό και περιαστικό πράσινο και την έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, που αποτελούν σημαντικά και συνεχώς επιδεινούμενα προβλήματα. Επιπροσθέτως, η συσσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην Αττική, σε συνδυασμό με την οικιστική ανάπτυξη, δημιουργούν νέες ανάγκες για καλύτερη οργάνωση του αστικού χώρου.
- Σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα για την Αττική, εκτός του κυκλοφοριακού, εξακολουθούν να παραμένουν η μη ολοκλήρωση των προβλεπόμενων από τον Περιφερειακό Σχεδιασμό έργων διαχείρισης των απορριμμάτων, η εμφάνιση νέων ατμοσφαιρικών ρύπων και η συρρίκνωση του φυσικού αδόμητου περιβάλλοντος, καθώς και οι ελλειπείς τοπικά υποδομές αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και υγρών αποβλήτων, γεγονός που δημιουργεί την αναγκαιότητα ενίσχυσης των σχετικών επενδύσεων στην επόμενη προγραμματική περίοδο με στόχο την πλήρη συμμόρφωση με το κοινοτικό κεκτημένο στους παραπάνω τομείς. Τέλος, έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στην πρόληψη κινδύνων

από φυσικές καταστροφές, τομέα όπου η Περιφέρεια Αττικής παρουσιάζει υψηλή επικινδυνότητα, με προτεραιότητα στην αναβάθμιση της αντιπλημμυρικής προστασίας.

Στη βάση αυτών των συμπερασμάτων το ΕΣΠΑ καθορίζει το Γενικό Αναπτυξιακό Όραμα για την Περιφέρεια Αττικής που είναι *«Η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας Αττικής ως Ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου»*.

Το γενικό αυτό όραμα αναλύεται στους κύριους στρατηγικούς στόχους που είναι:

- Η βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας σαν Διεθνές Επιχειρηματικό Κέντρο.
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, μέσω της ενθάρρυνσης της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και τεχνολογίας και της διάδοσης και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών πληροφόρησης.
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος.
- Η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Δήμος Ελευσίνας είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής και βρίσκεται 24 χιλιόμετρα δυτικά της Αθήνας. Συστάθηκε με το σχέδιο Καλλικράτης από τη συνένωση του προϋπάρχοντος Δήμου Ελευσίνας και της Κοινότητας Μαγούλας. Η έκταση του δήμου είναι 37,06 τετραγωνικά χιλιόμετρα και συνορεύει με τη Μάνδρα και τον Ασπρόπυργο. Έδρα του δήμου είναι η Ελευσίνα.

Εικόνα 2-1: Δήμος Ελευσίνας – Ευρύτερη Περιοχή



(Πηγή: el.wikipedia.org, Ιδία Επεξεργασία)

Στο παρόν κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Ελευσίνας. Η ανάλυση του περιβάλλοντος της περιοχής στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό σε μελέτες και εργασίες που έχουν ήδη εκπονηθεί (βιβλιογραφική έρευνα) και αφορούν την ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Στην περιοχή της Ελευσίνας συνυπάρχουν οι βιομηχανικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες με εκείνες της διασκέδασης και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Πρόκειται δηλαδή για μια βιομηχανική πόλη με πλούσιο ιστορικό χαρακτήρα. Ο ιστορικός χαρακτήρας της Ελευσίνας είναι πολύ σημαντικός με αμέτρητα αρχαιολογικά ευρήματα σχεδόν σε κάθε γωνιά της πόλης, όπως ο ειδικά διαμορφωμένος και φυλασσόμενος αρχαιολογικός χώρος, καθώς και το αρχαιολογικό μουσείο που βρίσκεται στο εσωτερικό του .

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η αρχαιολογική αξία της Ελευσίνας, σύμφωνα με τους αρχαιολόγους, είναι ισότιμη με αυτή των Δελφών. Ο αρχαιολογικός χώρος της πόλης θα αποτελούσε ισχυρό πόλο επίσκεψης αν τα προβλήματα της κυκλοφορίας δεν ήταν τόσο σημαντικά.

Η Ελευσίνα είναι σημαντική βιομηχανική πόλη και συμπίπτει με τη βιομηχανική ζώνη ολόκληρης της Αθήνας. Στην περιοχή της βρίσκονται ορισμένες από τις σημαντικότερες βιομηχανίες παραγωγής χάλυβα, τσιμέντου και καυσίμων της χώρας. Επίσης υπάρχουν ναυπηγεία και άλλες επιχειρήσεις παραγωγής, εισαγωγών και εξαγωγών, καθώς και κεντρικοί αποθηκευτικοί χώροι γνωστών και μεγάλων επιχειρήσεων.

Το λιμάνι της πόλης, εμπορικό κατά κανόνα, κατέχει εξέχουσα σημασία κυρίως όσον αφορά στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής. Όλα αυτά όμως έχουν ως αποτέλεσμα την καταστροφή του φυσικού τοπίου, την κοινωνική διαφοροποίηση, την καταστροφή των μνημείων και τη συνολική υποβάθμισή της. Γι' αυτό είναι αξιοσημείωτες, τα τελευταία χρόνια, οι μεγάλες προσπάθειες για την προστασία του περιβάλλοντος, την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου, και για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η καταγραφή του ιστορικού περιβάλλοντος της Ελευσίνας προέρχεται από βιβλιογραφικές αναφορές της αρχαιολόγου κας. Παπαγγελή Καλλιόπης, η οποία αναφέρει:

Η Ελευσίνα μοιάζει με παλίμψηστο χειρόγραφο. Η ιστορία χάραξε πάνω της αλλεπάλληλα στρώματα γραφής συνθέτοντας ένα μακρύ, γοητευτικό μυθιστόρημα μέσα στους αιώνες. Ανθηροί οικισμοί, οχυρώσεις και χώροι για την άσκηση θρησκευτικής λατρείας αναπτύχθηκαν σ' αυτόν τον τόπο σε όλες τις περιόδους της αρχαιότητας αλλά και των νεώτερων χρόνων. Η ιστορική αυτή διάρκεια ερμηνεύεται εύκολα λόγω της ευνοϊκής θέσης της πόλης σε καίριο σημείο, απ' όπου διέρχονται κύριες οδικές αρτηρίες που συνδέουν την Απική με την υπόλοιπη Ελλάδα. Παράλληλα το λιμάνι της, ασφαλισμένο από τους ανέμους μέσα σ' ένα κλειστό κόλπο, αποτελεί διέξοδο θαλάσσιας επικοινωνίας και κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου. Σ' αυτούς τους παράγοντες πρέπει να προστεθεί και το γεγονός ότι διέθετε εύφορη, καλλιεργήσιμη γη το Θριάσιο Πεδίο, σημαντικό σιτοβολώνα της Αττικής, που τον διέσχιζε ο ελευσινιακός Κηφισός, ο σημερινός Σαρανταπόταμος.

Πυρήνα όλων των οικισμών που αναπτύχθηκαν στην Ελευσίνα, από την προϊστορική περίοδο μέχρι τα νεώτερα χρόνια, αποτέλεσε ο ανατολικότερος λόφος μιας χαμηλής λοφοσειράς που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην πεδιάδα και στη θάλασσα. Η αρχαιολογική σκαπάνη βεβαίωσε ότι η κατοίκηση στην ευρύτερη περιοχή της Ελευσίνας αρχίζει στην τρίτη προχριστιανική χιλιετία, στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού (2800-1900 π.Χ.). Θεμέλια σπιτιών της Μέσης Χαλκοκρατίας (1900-1600 π.Χ.) εντοπίστηκαν στην κορυφή και στις πλαγιές του λόφου, ενώ στην Ύστερη Εποχή του Χαλκού (1600-100 π.Χ.) ο οικισμός εξαπλώνεται και στους πρόποδες του λόφου, προς τα βόρεια και ανατολικά. Το κύριο νεκροταφείο των οικισμών της Μέσης και της Ύστερης Χαλκοκρατίας εντοπίστηκε σε απόσταση περίπου 750μ. δυτικά του λόφου, κατά μήκος της αρχαίας οδού προς τα Μέγαρα. Κτερίσματα από τους εντυπωσιακούς τάφους του «Δυτικού Νεκροταφείου» εκτίθενται στο Αρχαιολογικό Μουσείο της πόλης.

Μια συστάδα προϊστορικών τάφων του «Δυτικού Νεκροταφείου» ταυτίστηκε με τον τάφο των «Επτά επί Θήβας», που αρχαίοι συγγραφείς αναφέρουν ότι βρισκόταν στην Ελευσίνα. Στην Ύστερη Εποχή του Χαλκού τοποθετούν οι ανασκαφείς του αρχαιολογικού χώρου την αρχή της λατρείας της Δήμητρος, ταυτίζοντας ένα μεγαροειδές οικοδόμημα μυκηναϊκών χρόνων που

αποκαλύφθηκε κάτω από το κλασικό Τελεστήριο, ως τον πρώτο ναό της θεάς. Η υπόθεση αυτή ενισχύεται από τη μαρτυρία του «Ομηρικού Ύμνου εις Δήμητρα», ενός ποιήματος του 7ου αι. π.χ., που αναφέρει ότι στην εποχή της βασιλείας του Κελεού, δηλαδή στη Μυκηναϊκή περίοδο, χτίστηκε ο πρώτος ναός της Δήμητρος, με υπόδειξη της ίδιας της θεάς.

Στην περίοδο που ακολουθεί, δηλαδή στην Πρωτογεωμετρική εποχή (1100-900 π.Χ.) παρατηρείται στην Ελευσίνα, όπως εξάλλου και στην υπόλοιπη Ελλάδα, μια δραματική μείωση του πληθυσμού, ως συνέπεια της θρυλούμενης «Καθόδου των Ηρακλίδων», δηλαδή των Δωριέων. Η κάμψη όμως αυτή δεν έχει μεγάλη διάρκεια, καθώς στην αμέσως επόμενη Γεωμετρική περίοδο (900-700 π.Χ.) η ανάπτυξη του οικισμού είναι έντονη, όπως τεκμαίρεται από τον αριθμό και την κτέριση των τάφων του «Δυτικού Νεκροταφείου» αλλά και του «Νότιου Νεκροταφείου» που ερευνήθηκε στους πρόποδες του λόφου, προς την πλευρά της θάλασσας. Προς το τέλος της Γεωμετρικής Περιόδου, τον 8ο αι. π.χ., το Ιερό της Δήμητρος αποκτά Πανελλήνια ακτινοβολία, όπως μαρτυρούν οι γραπτές πηγές και τα ευρήματα. Η ανάπτυξη του Ιερού αυξάνεται ακόμη περισσότερο στην Αρχαϊκή εποχή (7^{ος} και 6^{ος} αιώνας π.Χ.) και τα ονόματα γνωστών ιστορικών μορφών της περιόδου αυτής συνδέονται με την Ελευσίνα. Με τον Σόλωνα συσχετίζεται η οικοδομική φάση του ναού της θεάς που χρονολογείται στις αρχές του 6^{ου} αιώνα π.Χ., ενώ στον Πεισίστρατο αποδίδεται όχι μόνο το Τελεστήριο του τέλους του 6^{ου} αιώνα π.Χ., αλλά και μια σειρά άλλων έργων, όπως η εντυπωσιακή οχύρωση του Ιερού και της ακροπόλεως.

Στο τελευταίο τέταρτο του 6^{ου} αιώνα π.Χ. γεννήθηκε στην Ελευσίνα ο μεγάλος Τραγικός ποιητής Αισχύλος (525-456 π.Χ.). Κατά την τελευταία δεκαετία του 6^{ου} αιώνα π.Χ. με τη δημοκρατική μεταρρύθμιση του Κλεισθένη (508-504 π.Χ.) και τη διοικητική διαίρεση της πόλεως-κράτους των Αθηνών σε δέκα φυλές, η Ελευσίνα εντάσσεται στην Ιπποθωντίδα και αποτελεί έκτοτε έναν από τους δήμους της φυλής αυτής.

Η άνθιση της πόλης και του Ιερού διακόπτεται κατά τη διάρκεια των Περσικών πολέμων. Ο Αισχύλος και ο αδελφός του Κυνέγειρος διακρίνονται στους αγώνες

κατά των εισβολέων. Το 480 π.Χ. η επέλαση των περσικών στρατευμάτων έχει καταστροφικές συνέπειες καθώς αφήνουν πίσω τους την πόλη και το Ιερό της Δήμητρος γεμάτο ερείπια και στάχτες. Μετά τη νικηφόρο έκβαση της ναυμαχίας της Σαλαμίνας και της μάχης των Πλαταιών οι Έλληνες αποφασίζουν να μην αποκαταστήσουν για ένα διάστημα τα βεβηλωμένα Ιερά τους αλλά να τα αφήσουν ως μάρτυρες της βαρβαρότητας και της ασέβειας των Περσών. Όταν όμως η δημοκρατική εξουσία περιήλθε στον Περικλή, άρχισε μια νέα λαμπρή οικοδομική περίοδος για την Ελευσίνα και το Ιερό της. Ο φωτισμένος ηγέτης διέβλεψε τις δυνατότητες αίγλης που προσέδιδε στην πόλη-κράτος των Αθηνών η φήμη ενός Πανελλήνιου Ιερού όπως αυτό της ελευσίνιας Δήμητρος. Αναθέτει σε έναν από τους αρχιτέκτονες του Παρθενώνα, τον Ικτίνο, την ανοικοδόμηση του Τελεστηρίου. Όμως το φιλόδοξο σχέδιο που εκπόνησε ο εμπνευσμένος αρχιτέκτονας ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθεί με τις τεχνικές δυνατότητες της εποχής και η ολοκλήρωση του ναού ανατέθηκε σε άλλους αρχιτέκτονες που οι γραπτές πηγές μας παραδίδουν τα ονόματα τους: Κόροιβος, Ξενοκλής, Μεταγένης. Παράλληλα με το Ιερό, αναπτύσσεται και η πόλη. Ο δήμος των Ελευσίνιων κατά την κλασική και ελληνιστική περίοδο ήταν ένας από τους σημαντικότερους της Αττικής, με πολλές βουλευτικές ψήφους. Προσποριζόταν εισοδήματα από τις καλλιέργειες στην πεδιάδα, από τα λατομεία του ελευσινιακού λίθου αλλά και από το λιμάνι του, που διέθετε τεχνητό λιμενοβραχίονα, ίχνη του οποίου διασώζονταν μέχρι τα νεώτερα χρόνια. Η ισχυρή οχύρωση του λόφου της ακροπόλεως, ενισχυμένη από φρουρά Εφήβων που εκτελούσαν εδώ τη στρατιωτική τους θητεία, αποτελούσε καταφύγιο όχι μόνο των Ελευσίνιων αλλά και των μικρότερων γειτονικών δήμων. Όμως η περιοχή της Ελευσίνιας, ακριβώς επειδή αποτελούσε τη δυτική μεθόριο της πόλεως-κράτους των Αθηνών, δεν ήταν δυνατόν να διαφύγει τις δηώσεις και τις καταστροφές κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού πολέμου, μολοντί οι Σπαρτιάτες σεβάστηκαν το Ιερό. Μετά το πέρας του πολέμου οι Τριάκοντα οχυρώνουν την Ελευσίνα και εδώ καταφεύγουν οι οπαδοί των ολιγαρχικών μετά την επικράτηση του Θρασύβουλου και των δημοκρατικών το 403 π.Χ. Ο διχασμός αυτός του αθηναϊκού κράτους διήρκεσε πολύ λίγο και σύντομα ο δήμος των Ελευσίνιων επανήλθε στο κράτος των Αθηνών και έκτοτε αποτέλεσε αναπόσπαστο τμήμα του και προπύργιο του. Μάλιστα, προς ενίσχυση της

άμυνας της πόλεως χτίστηκε, κατά την ελληνιστική περίοδο, ένα οχυρό στην κορυφή του δυτικότερου λόφου, ο οποίος ως βραχώδης και απόκρημνος παρέμενε εκτός του οικισμού. Μόνο στην πλαγιά του υπήρχε ένα ιερό σπήλαιο αφιερωμένο στον Πάνα και τις νύμφες. Από επιγραφικές μαρτυρίες συνάγεται ότι το στάδιο και το θέατρο της Ελευσίνας βρίσκονταν στους νότιους πρόποδες του ανατολικού λόφου, έξω από τα τείχη της ακροπόλεως, στη θέση όπου στα νεώτερα χρόνια χτίστηκαν εργοστάσια.

Η εποχή της Ρωμαϊοκρατίας είναι περίοδος ανάδειξης του Ιερού της Ελευσίνας ως θρησκευτικού κέντρου οικουμενικής σημασίας. Αρκετοί Ρωμαίοι αυτοκράτορες μύηθηκαν στα Ελευσίνια Μυστήρια και έδειξαν έμπρακτα την εύνοια τους προς το Ιερό και την πόλη. Την περίοδο τα ρωμαϊκής Δημοκρατίας (1^{ος} αιώνας π.Χ. – 1^{ος} αιώνας μ.Χ.) χτίστηκαν τα Μικρά Προπύλαια του Ιερού από τον Κλαύδιο Άππιο Πούλχερ. Στην Αυτοκρατορική περίοδο, τον 2^ο αιώνα μ.Χ., διαμορφώθηκε η πλακόστρωτη αυλή του Ιερού και κατασκευάστηκαν οι δύο θριαμβικές αψίδες, ο ναός της Προπυλαίας Αρτέμιδος, η Κρήνη και τα μνημειώδη Μεγάλα Προπύλαια. Μετά την καταστροφική επιδρομή των βαρβάρων Κοστοβόκων, το 170 μ.Χ., ανακατασκευάστηκε και διευρύνθηκε το Τελεστήριο.

Τον 2^ο αιώνα μ.Χ. κατασκευάζονται επίσης η λίθινη τετράτοξη γέφυρα του ελευσινιακού Κηφισού και το Υδραγωγείο, ένα τεράστιο τεχνικό έργο που έφερνε νερό από τις πηγές της Πάρνηθας για τις ανάγκες του Ιερού και της πόλης της Ελευσίνας. Τμήματα του ρωμαϊκού υδραγωγείου σώζονται κατά μήκος της ανατολικής πλευράς της σημερινής οδού Δήμητρος, ενώ η γέφυρα του Κηφισού, στη διασταύρωση της Ιεράς Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό, αποτελεί ένα από τα καλύτερα σωζόμενα δείγματα ρωμαϊκής γεφυροποιίας. Όλα αυτά τα δημόσια έργα και κυρίως η οικουμενική φήμη των Μυστηρίων, μετατρέπουν την Ελευσίνα σε μια ευημερούσα πόλη. Έξω από τον περίβολο του Ιερού αναπτύσσεται ένας ολόκληρος τομέας εξυπηρέτησης των προσκυνητών, με πανδοχεία, λουτρά και τόπους εστίασης.

Με την επικράτηση του Χριστιανισμού ο βαθύς σεβασμός προς την ελευσινιακή θρησκεία δεν εκριζώνεται αμέσως αλλά επιβιώνει ως τα τέλη του 4^{ου} αιώνα μ.Χ.

Μόνο με την έκδοση των αυστηρών διαταγμάτων του αυτοκράτορα Θεοδόσιου (379-395 μ.Χ.) παύει η άσκηση της λατρείας, ενώ το τελειωτικό χτύπημα επιφέρουν οι ορδές του Αλάρικου, το 395 μ.Χ. που ισοπεδώνουν το Ιερό της Δήμητρος και φονεύουν τον τελευταίο Ιεροφάντη.

Η καταστροφική επιδρομή των Γόθων του Αλάρικου επέφερε το αμετάκλητο τέλος του Ιερού, δεν ερήμωσε όμως οριστικά την περιοχή. Στερημένη από την αρχαία της δόξα, μια μικρή κοινότητα χριστιανών επιβιώνει στην παλαιοχριστιανική και την πρώιμη βυζαντινή περίοδο. Μάρτυρες αυτής της επιβίωσης είναι τα θεμέλια κατοικιών αυτής της περιόδου που έφεραν στο φως οι ανασκαφές, αλλά και τα ερείπια μιας τρίκλιτης βασιλικής του 5^{ου} αιώνα μ.Χ., που σώζονται στο προαύλιο του Αγίου Ζαχαρία καθώς και τα λείψανα βυζαντινής οχύρωσης στο λόφο της ακροπόλεως. Προφανώς, μοιραίες για τις τύχες των κατοίκων του βυζαντινού πολισματος της Ελευσίνας στάθηκαν οι επιδρομές των Αράβων στην Αττική τον 9^ο αιώνα μ.Χ., που ενδεχομένως οδήγησαν στην εγκατάλειψη του χώρου για κάποιο διάστημα. Οπωσδήποτε, η διατήρηση του τοπωνυμίου, έστω και παραφθαρμένου ως «Λεψίνα», συνιστά ένδειξη διατήρησης κάποιας δραστηριότητας στο χώρο. Κατά την περίοδο της Φραγκοκρατίας πάνω στα ερείπια του ελληνιστικού οχυρού του δυτικότερου λόφου, χτίζεται ένας πύργος για έλεγχο της ευρύτερης περιοχής και των περασμάτων. Τα θεμέλια του αρχαίου οχυρού και ο φράγκικος πύργος κατεδαφίστηκαν στη δεκαετία του 1950 κατά τη λατόμευση του δυτικού λόφου.

Τον 14^ο αιώνα μ.Χ. ο πληθυσμός της δυτικής Αττικής ενισχύεται με την κάθοδο αλβανικών φύλων. Η κυριότερη εστία στην ευρύτερη περιοχή είναι πλέον τα Κούντουρα, χωριό προστατευμένο στην ενδοχώρα και όχι η παραθαλάσσια Ελευσίνα που ήταν έκθετη στις πειρατικές επιδρομές. Μόνο στην ύστερη Τουρκοκρατία χτίζονται κάποιες ταπεινές καλύβες πάνω στα ερείπια του αρχαίου Ιερού. Η έκρηξη του περιηγητισμού και η στροφή προς το πνεύμα της κλασικής αρχαιότητας, οδηγεί πολλούς Ευρωπαίους στο μικρό ψαροχώρι με το ένδοξο παρελθόν. Κάποιοι από αυτούς επιχειρούν λαθρανασκαφές. Ο Άγγλος Clarke στα 1801 δωροδοκεί τον Τούρκο διοικητή της «Λεψίνας» και μεταφέρει το μαρμάρινο άγαλμα της Καρυάτιδας των Μικρών Προπυλαίων στην πατρίδα

του. Την πρώτη ευρύτερη ανασκαφική έρευνα και μελέτη των μνημείων του αρχαίου Ιερού επιχειρεί η φιλόρχαιος Εταιρεία των Dilettanti στα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας, στα 1812. Η απόπειρα αυτή δεν έχει συνέχεια, καθώς στα 1821 ξεσπά ο απελευθερωτικός αγώνας των Ελλήνων κατά του οθωμανικού ζυγού. Οι χωρικοί της Λεψίνας μαζί με τους Κουντουριώτες και όλους τους Δερβενοχωρίτες, λαμβάνουν ενεργό μέρος στον αγώνα και προμηθεύουν με νέφτι και ρετσίνι τα υδραίικα πυρπολικά. Στα 1826, η εγκατάσταση ενός στρατοπέδου των Ελλήνων κοντά στο λόφο των αρχαιοτήτων, καθιστά την Ελευσίνα προπύργιο του αγώνα κατά των Τούρκων στην Στερεά Ελλάδα και παρεμποδίζει την δράση του Κιουταχή. Τη διοίκηση του στρατοπέδου έχει ο Γεώργιος Καραϊσκάκης, που στηρίζεται στην ολόψυχη συμβολή των ντόπιων αγωνιστών, όπως ο Γιάννης Χατζημελέτης.

Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους αρχίζει η σταδιακή ανάπτυξη του χωριού με την κατασκευή κάποιων έργων στοιχειώδους υποδομής στην περιοχή, όπως οι αμαξιτοί δρόμοι προς Μέγαρα και Θήβα (1839) και η εγκατάσταση Υπηρεσιών, όπως το «Υποτελωνεΐον Ελευσίνος» (1842), ο «Υγειονομικός Σταθμός» για την πρόληψη μετάδοσης ασθενειών από τα πληρώματα των πλοίων (1845) και το Ειρηνοδικεΐον(1849).

Στα 1859 η τυχαία εύρεση του «Μεγάλου Ελευσινιακού Ανάγλυφου», ενός έργου υψηλής τέχνης του 5ου αι. π.χ., στο προαύλιο του μεταβυζαντινού ναΐσκου του Αγίου Ζαχαρία, αναθέρμανε το ενδιαφέρον για αρχαιολογική έρευνα στην περιοχή. Στα 1860 ο γάλλος αρχαιολόγος Fr. Lenormant, με άδεια της ελληνικής κυβέρνησης, πραγματοποίησε ανασκαφικές εργασίες περιορισμένης διάρκειας και έκτασης, καθώς η πρόοδος των εργασιών εμποδιζόταν από την ύπαρξη ιδιωτικών κατοικιών πάνω από τα μνημεία. Μόνο μετά την ολοκλήρωση ενός προγράμματος εκτεταμένων απαλλοτριώσεων, στα 1882, άρχισαν από την Αρχαιολογική Εταιρεία οι κυρίως συστηματικές ανασκαφές, με πρώτο διευθυντή τους τον Δημ. Φίλιο. Η αρχαιολογική έρευνα που συνεχίστηκε σχεδόν για ένα αιώνα, από τους Α. Σκιά, Κ. Κουρουνιώτη, Γ. Μυλωνά και Ι. Τραυλό, έφερε ξανά στο φως το Ιερό της Δήμητρος και την ακρόπολη της Ελευσίνος.

Η απασχόληση στις ανασκαφές, έστω και εποχιακή, ήταν ένας επιπλέον παράγοντας προσέλκυσης εργατικού δυναμικού στην Ελευσίνα, που προστέθηκε στις πρώτες απόπειρες βιομηχανικής ανάπτυξης που είχαν αρχίσει να εκδηλώνονται. Στα 1875 ιδρύθηκε το πρώτο εργοστάσιο στην περιοχή, το Σαπωνοποιείο Χαριλάου. Ακολούθησε η εγκατάσταση άλλων σαπωνοποιείων και αλευρόμυλων. Στις αρχές του 20ου αι. ιδρύονται η Εταιρεία Οίνων και Οινοπνευμάτων «Βότρυς» και το εργοστάσιο παραγωγής τσιμέντου «ΤΙΤΑΝ» και λίγο αργότερα το εργοστάσιο οινοπνευματοποιίας «ΚΡΟΝΟΣ» (1922) και η πρώτη βιομηχανία βερνικοχρωμάτων στην Ελλάδα «ΙΡΙΣ» (1925). Αυτές οι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, καθώς και τα μικρότερα εργοστάσια ρητίνης και τα κεραμοποιεία της περιοχής παρέχουν εργασία και απασχόληση όχι μόνο στο ντόπιο πληθυσμό, αλλά και στο κύμα των προσφύγων που βρίσκει καταφύγιο στην Ελευσίνα, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή στα 1922.

Οι ιστορικές και οικονομικές αυτές εξελίξεις μεταβάλλουν τον χαρακτήρα της Ελευσίνας από αγροτικό σε αστικό. Η αναμόρφωση αυτή είναι ορατή και στα κτήρια των ιδιωτικών κατοικιών που κατασκευάζονται αυτή την περίοδο, από τα οποία ευάριθμα σώζονται μέχρι σήμερα στο «ιστορικό κέντρο» της σύγχρονης πόλης. Στα 1924 οι κοινόχρηστοι χώροι της πόλης, δρόμοι και πλατείες, ηλεκτροφωτίζονται και κατασκευάζεται ο πύργος του δημόσιου ρολογιού στο λόφο των αρχαιοτήτων. Ο Ελευσίνιος πολιτικός Θ. Πάγκαλος μετά την κατάληψη της πολιτικής εξουσίας της χώρας στα 1925, επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον τόπο καταγωγής του, θεσπίζοντας με Νομοθετικό Διάταγμα στα 1926 ειδική φορολογία «υπέρ της Κοινότητας και του λιμένος Ελευσίνος».

Τα έσοδα από αυτή τη φορολογία που διατέθηκαν για έργα οδοποιίας, φύτευση δεντροστοιχιών, βελτίωση των εκπαιδευτηρίων, ύδρευση και καθαριότητα, συνέτειναν στη μεταμόρφωση της Ελευσίνας σε σύγχρονη πόλη. Πάνω στις υποδομές αυτές βασίστηκαν και οι πρώτες απόπειρες πολιτιστικής ανάπτυξης.

Στη δεκαετία του 1930 συγκροτούνται δύο αθλητικοί όμιλοι, ο Πανελευσινιακός και ο Ελευσινιακός Α.Ο., καθώς και η Φιλαρμονική Ελευσίνος που είχε αξιόλογη δραστηριότητα. Εξάλλου, ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας αποτελεί πόλο

έλξης καλλιεργημένων επισκεπτών και σε μερικές περιπτώσεις χώρο πραγματοποίησης καλλιτεχνικών εκδηλώσεων. Στα 1935 ο Άγγελος Σικελιανός διαβάζει μέσα στο Τελεστήριο, μπροστά σε ένα πυκνό ακροατήριο ανθρώπων του Πνεύματος, την «Ελευσίνα Διαθήκη», ένα κείμενο που προβάλλει την Ελευσίνα ως σύμβολο για την ανανέωση και την κάθαρση της ελληνικής ζωής.

Δείγματα της σύνδεσης του μεγάλου Έλληνα ποιητή με το χώρο των Μυστηρίων αποτελούν επίσης το ποίημα του «Ιερά Οδός» καθώς και το γεγονός ότι στα 1940 τέλεσε το γάμο του με τη σύζυγο του Άννα μέσα στον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας.

Η πρόοδος της πόλης, όπως εξάλλου και ολόκληρης της Ελλάδας, αναστέλλεται από την έκρηξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου. Πολλοί Ελευσίνιοι θυσιάζουν τη ζωή τους στον πόλεμο κατά των δυνάμεων του Άξονος, ενώ κατά τη διάρκεια της Κατοχής ο άμαχος πληθυσμός αποδεκατίζεται από τα δεινά του πολέμου, την ασιτία και τους βομβαρδισμούς. Η Ελευσίνα δοκιμάστηκε ιδιαίτερα από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς λόγω της υπάρξεως του στρατιωτικού της αεροδρομίου, η λειτουργία του οποίου είχε αρχίσει στα 1938. Όμως στα βουνά γύρω από την πόλη, και κυρίως στην περιοχή των Δερβενοχωρίων, οργανώνεται και ξεσπά ο ένοπλος αγώνας κατά των κατακτητών, που τροφοδοτείται και ενισχύεται από την αντιστασιακή οργάνωση της Ελευσίνας. Οι γερμανοί κατακτητές αντιδρούν με επανειλημμένα «μπλόκα», από τα οποία το αγριότερο ήταν το «μπλόκο» της 29ης Απριλίου 1943.

Την ίδια περίοδο, ο Ελευσίνιος Βασίλης Λάσκος, κυβερνήτης του υποβρυχίου «Λ. Κατσώνης» καταδιώκει στη θάλασσα τους Γερμανούς, ώσπου τον Σεπτέμβριο του 1943, βρίσκει ηρωικό θάνατο όταν το σκάφος του βυθίζεται κατά την αναμέτρηση του με ένα εχθρικό πολεμικό πλοίο.

Με τόσους αγώνες και τέτοιες θυσίες ακριβοπληρωμένη φθάνει επιτέλους, στις 12 Οκτωβρίου 1943, η φωτεινή ημέρα της απελευθέρωσης της πόλης από τους Γερμανούς κατακτητές. Μετά το τέλος του πολέμου αλλά και της εμφύλιας

τραγωδίας που τον ακολούθησε, η Ελευσίνα εισέρχεται οριστικά στην πορεία της εκβιομηχάνισης. Η γεωγραφική της θέση και το λιμάνι της ευνοούν την ανάπτυξη κάθε είδους οικονομικών δραστηριοτήτων. Έτσι, εκτός από τις παλιές βιομηχανικές μονάδες που εκσυγχρονίζονται, εγκαθίστανται στην περιοχή της πόλης πολλά νέα εργοστάσια. Το 1953 αρχίζει η λειτουργία της Χαλυβουργικής, το 1955 ιδρύεται η «Ελαιουργική» και λίγο αργότερα μικρότερες μονάδες όπως το «Παγοποιείο» και τα ναυπηγεία Σάββα. Οι ανάγκες των εργοστασίων σε εργατικό δυναμικό οδηγούν στην Ελευσίνα αλλεπάλληλα κύματα εσωτερικής μετανάστευσης. Νέοι κάτοικοι από την Ήπειρο, τη Χίο, τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη θα εγκατασταθούν στην πόλη που ο πληθυσμός της αυξάνεται ραγδαία.

Η συγκέντρωση όμως τόσων εργοστασίων στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου, όπου λειτουργούν δύο διυλιστήρια, δύο χαλυβουργεία, δύο εργοστάσια τσιμέντου, δύο ναυπηγεία, μια βιομηχανία πυρομαχικών και δεκάδες μικρότερες βιομηχανίες και βιοτεχνίες, είχε καταστροφικά αποτελέσματα για το περιβάλλον. Η μόλυνση της ατμόσφαιρας και των υδάτων είχε αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία του πληθυσμού. Οι έντονες διαμαρτυρίες και αντιδράσεις των κατοίκων είχαν ως αποτέλεσμα τη λήψη επανορθωτικών μέτρων και την αισθητή μείωση της ρύπανσης.

Η Ελευσίνα του 21ου αιώνα εξελίσσεται σε μια σύγχρονη πόλη που επιπλέον διαθέτει τις περγαμηνές ενός ένδοξου παρελθόντος. Είναι το διοικητικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής και αποτελεί έδρα της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής. Ο αρχαιολογικός χώρος και το Μουσείο της αποτελούν πόλο διεθνούς προβολής και τουριστικής έλξης. Επίσης τα «Αισχύλεια», δηλαδή οι καλλιτεχνικές εκδηλώσεις που οργανώνονται από το Δήμο Ελευσίνος κάθε φθινόπωρο, αποτελούν πλέον ένα θεσμό που δίνει τη δυνατότητα να εκφραστούν τα σύγχρονα πολιτιστικά ενδιαφέροντα της πόλης. Παράλληλα λοιπόν με την οικονομική ανάπτυξη, τις συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης των υποδομών και των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, καταβάλλονται προσπάθειες από δημόσιους φορείς, ιδιωτικούς συλλόγους και μεμονωμένα άτομα, αποκατάστασης του πνευματικού χαρακτήρα αυτής της πόλης ώστε να γίνει αντάξια της βαριάς κληρονομιάς που φέρει το όνομα «Ελευσίς».

Όσον αφορά τη Μαγούλα, άρχισε να αναπτύσσεται μετά τα Ορλωφικά, όταν ο τοπικός πληθυσμός κινήθηκε σε βορειότερους ορεινούς όγκους για να ξεφύγει από την εκδίκεση των Τούρκων. Οι πρώτοι κάτοικοι της Μαγούλας ήταν Κουντουριώτες του Παλαιοχωρίου, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους ήταν βοσκοί και ρητινοσυλέκτες, βοσκούσαν τα πρόβατά τους στα βοσκοτόπια της σημερινής πόλης στην οποία και εγκαταστάθηκαν μετέπειτα.

Η Μαγούλα άρχισε να κατοικείται προς το τέλος της Τουρκοκρατίας όταν κάτοικοι από τα ορεινά Κούντουρα ασφαλείς πια κινήθηκαν νοτιότερα. Η πόλη αρχικά ήταν κτισμένη στους πρόποδες του λόφου του προφήτη Ηλία, σήμερα έχει επεκταθεί νότια μέχρι τα όρια του δήμου Ελευσίνας ενώ έχει αρχίσει να επεκτείνεται βόρεια και πίσω από τον λόφο του προφήτη Ηλία. Το 1836 αναφέρεται ως χωριό του Δήμου της Ελευσίνας και στα πρώτα επίσημα στοιχεία του Υπ. Εσωτερικών το 1875 καταγράφεται ως «γεωργικόν χωρίον» με πληθυσμό 115 κατοίκους, έγινε ανεξάρτητη κοινότητα το 1914 με βασικότερες ασχολίες των κατοίκων της την γεωργία, την κτηνοτροφία, τη ρητινοσυλογή και τη μελισσοκομία.

Το 1971 αναγνωρίστηκε και προσαρτήθηκε στην κοινότητα ο οικισμός Πάτημα, ενώ το 2006 η Μαγούλα μετατράπηκε σε Δήμο με το ίδιο όνομα. Τα διοικητικά της όρια έχουν παραμείνει σταθερά τα τελευταία χρόνια, η έκτασή της φθάνει τα 18.134 στρέμματα. με μέσο σταθμικό υψόμετρο 60 μέτρα πάνω από τη θάλασσα, που την εντάσσει στην κατηγορία των πεδινών οικισμών.

Σημαντικότερο πολιτιστικό μνημείο της πόλης είναι το εκκλησάκι του Προφήτη Ηλία στον λόφο, όπου κάθε χρόνο οργανώνονται εκδηλώσεις.

2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.3.1 Ανάγλυφο

Σε σχέση με τους παράγοντες και τις διεργασίες οι οποίοι καθορίζουν την ύπαρξη ή διαχρονικά μεταβαλλόμενης τοπογραφίας για τις περιοχές της μελέτης παρατηρούνται τα εξής:

- Το μορφολογικό ανάγλυφο παρουσιάζεται ήπιο και βρίσκεται στο τελικό του στάδιο.
- Οι μέσες μορφολογικές κλίσεις είναι μικρές, της τάξης του 1-2%.
- Οι απορροές και οι κατεισδύσεις εξαρτώνται από τη μέτρια μέση υδροπερατότητα των γεωλογικών σχηματισμών, οι οποίοι χαρακτηρίζονται τουλάχιστον στις επιφανειακές στρώσεις, από ανομοιογένεια με εναλλαγές λεπτομερών και αδρομερών φάσεων.

2.3.2 Τεκτονική

Στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζονται δύο κύρια συστήματα ρηγμάτων με διευθύνσεις ΒΑ-ΝΔ και ΔΒΔ-ΑΝΑ, ενώ οι στρώσεις των στρωμάτων παρουσιάζουν μια γενική διάταξη εντός του άξονα ΒΔ-ΝΑ και κλίσεις 10° έως 21° είτε προς τα ΝΔ, είτε προς τα ΒΑ.

Η τεκτονική της περιοχής χαρακτηρίζεται από τις πολλαπλές πτυχώσεις των στρωμάτων, που εκφράζονται με την παρουσία συγκλίνων και αντικλίνων, καθώς και από την κατάτμηση και διάρρηξη των πετρωμάτων λόγω της δράσης των ρηγμάτων που εκδηλώθηκαν μετά την πτυχογόνο τεκτονική διεργασία. Οι άξονες των πτυχώσεων παρουσιάζουν δύο κύριες διευθύνσεις, μία ΒΑ-ΝΔ, που έχει μορφή ενός συγκλίνου και ενός αντικλίνου στο βόρειο τμήμα του όρους Αιγάλεω και στις νοτιοδυτικές απολήξεις της Πάρνηθας και μια διεύθυνση ΔΝΔ-ΑΒΑ με τη μορφή ενός αντικλίνου στο νότιο τμήμα του όρους Αιγάλεω.

Η φάση των πτυχώσεων ακολουθήθηκε από έντονες διαρρήξεις, με αποτέλεσμα τη δημιουργία τριών κύριων συστημάτων ρηγμάτων με διευθύνσεις Α-Δ, ΒΑ-ΝΔ,

και ΒΔ-ΝΑ, με ταυτόχρονη βέβαια ύπαρξη και δευτερευόντων συστημάτων διαρρήξεων.

Αναλυτικότερα :

- Το πρώτο σύστημα με διεύθυνση Α-Δ, έχει προσβάλει σχεδόν όλους τους γεωλογικούς σχηματισμούς και έχει προκαλέσει το διαχωρισμό του όρους Αιγάλεω σε βόρειο και νότιο τμήμα, με τη δημιουργία της κοιλάδας «Δαφνίου – Σκαραμαγκά»
- Το δεύτερο σύστημα, με διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ, έχει προκαλέσει το διαχωρισμό του βόρειου τμήματος του όρους Αιγάλεω από τις νοτιοδυτικές παρυφές της Πάρνηθας
- Το τρίτο σύστημα, με διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ, εμφανίζεται κατά μήκος της μεγάλης ρεματιάς από τη Λεωφόρο Σχιστού προς τον όρμο του Σκαραμαγκά και πιθανώς κατά μήκος της τεκτονικής επαφής των ασβεστόλιθων με τους σχιστόλιθους στις βορειοδυτικές πλαγιές του όρους Αιγάλεω.

2.3.3 Στοιχεία Σεισμικότητας – Εδαφικής Σεισμικής Επικινδυνότητας

Η περιοχή μελέτης επηρεάζεται από σεισμικά συμβάντα της περιοχής του Ανατολικού Κορινθιακού κόλπου, του Νότιου Ευβοϊκού κόλπου, της Αττικής και της Βοιωτίας.

Η περιοχή μελέτης καταγράφεται ως περιοχή μέσης σεισμικής δραστηριότητας.

Οι κύριες σεισμογενείς ζώνες που επηρεάζουν την περιοχή είναι οι εξής:

- Η ρηξιγενής ζώνη Αλκυονίδες – Καπαρέλλι
- Η ρηξιγενής ζώνη Πάρνηθας – Θριασίου Πεδίου
- Η ρηξιγενής ζώνη της Αταλάντης
- Η περιοχή του Ωρωπού και του Νότιου Ευβοϊκού
- Η ρηξιγενής ζώνη του Σαρωνικού, η οποία δημιουργεί σεισμούς μέσου βάθους

Από τη διάκριση των ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας της Ελλάδας και σύμφωνα με τον ισχύοντα αντισεισμικό κανονισμό (ΕΑΚ, 2004), η περιοχή

κατατάσσεται από άποψη σεισμικότητας στη ζώνη II, δηλαδή στην κατηγορία της μεσαίας επικινδυνότητας. Η τιμή της μέγιστης επιτάχυνσης με πιθανότητα 90% να μη γίνει υπέρβαση της στα επόμενα 50 χρόνια είναι $a=0,24$.

2.3.4 Κλιματικές – Μετεωρολογικές Συνθήκες

Οι παρακάτω πληροφορίες βασίζονται στο Μετεωρολογικό Σταθμό της Ελευσίνας, ο οποίος είναι ο κοντινότερος στην περιοχή μελέτης, ενώ τα στοιχεία αφορούν την περίοδο 1951-2001.

Θερμοκρασία

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παρατηρήσεων του μετεωρολογικού σταθμού, η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι $18,1^{\circ}\text{C}$, η μέση μέγιστη $30,1^{\circ}\text{C}$ και η μέση ελάχιστη θερμοκρασία είναι $15,1^{\circ}\text{C}$.

Πίνακας 2-1: Μετεωρολογικά – Κλιματικά Στοιχεία (1951-2001)

	Μ.Σ.Ελευσίνας
Ετήσια Βροχόπτωση (P)	418 χλσ.
Μέση Μέγιστη Μηνιαία Βροχόπτωση	68,9 χλσ.
Μέση Ελάχιστη Μηνιαία Βροχόπτωση	4,5 χλσ.
Μέση Ετήσια Θερμοκρασία	18,1 C
Μέση Ημερήσια Θερμοκρασία (Ιανουάριος)	9,4 C
Μέση Ημερήσια Θερμοκρασία (Ιούλιος-Αύγουστος)	28,8 C
Μέση Μέγιστη Θερμοκρασία	30,1 C
Μέση Ελάχιστη Θερμοκρασία	15,1 C
Μέση Ετήσια Υγρασία	62%
Μέση Μέγιστη Σχετική Υγρασία	75%
Μέση Ελάχιστη Σχετική Υγρασία	46%
Άνεμοι Β-ΒΔ-ΒΑ	38%
Άνεμοι Ν-ΝΔ-ΝΑ	20%
Άνεμοι <1 Beaufort	32%
Ώρες Ηλιοφάνειας/μήνα Χειμώνας	160
Ώρες Ηλιοφάνειας/μήνα Καλοκαίρι	350

(Πηγή: Μετεωρολογικός Σταθμός Ελευσίνας, Ιδία επεξεργασία)

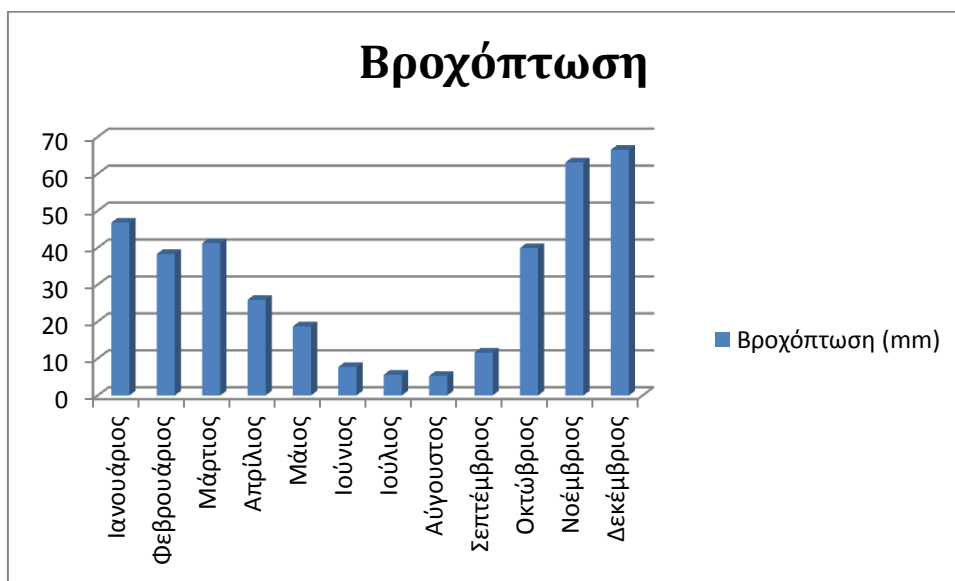
Άνεμοι

Με βάση τα στοιχεία του Μετεωρολογικού Σταθμού Ελευσίνας για την περίοδο 1961-2001, οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή είναι οι Βόρειοι και οι Νότιοι με ποσοστό 29,3% και 10,9% αντίστοιχα. Η νηνεμία εμφανίζεται ετησίως με ποσοστό 38%. Οι μήνες με τα μεγαλύτερα ποσοστά άπνοιας είναι ο Νοέμβριος με 50,34% και ο Δεκέμβριος με 47,7%. Από πλευράς εντάσεων, επικρατέστερες τιμές ανέμων είναι αυτές των 3 Beaufort, με ποσοστό 22,83% και 4 Beaufort, με ποσοστό 15,1%.

Βροχοπτώσεις

Η Ελευσίνα, από κλιματική άποψη, ανήκει στη μεσογειακή περιοχή, στην οποία το κλίμα είναι «εύκρατο θερμό υπό-τροπικό» και συνεπώς χαρακτηρίζεται από ένα καλοκαίρι με κυκλοφορία υποτροπικού και θερμού – ξηρού αέρα και από ένα χειμώνα με κυκλοφορία μαζών, σχετικά δροσερού αέρα της εύκρατης ζώνης, της οποίας οι βαρομετρικές υφέσεις φέρνουν άφθονες βροχοπτώσεις. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μίας μακριάς βροχερής περιόδου, που κρατάει από το φθινόπωρο έως το χειμώνα, και από μία ξηρή περίοδο που διαρκεί τους ανοιξιάτικους και θερινούς μήνες. Η μέση ετήσια βροχόπτωση ανέρχεται σε 370,6mm. Οι μεγαλύτερες τιμές βροχόπτωσης είναι το Δεκέμβριο με 66,5mm, ενώ τον Αύγουστο έχει μετρηθεί η μεγαλύτερη ανομβρία με 5,3mm βροχής.

Διάγραμμα 2-1: Μέσες Μηνιαίες Βροχοπτώσεις (1951-1977)

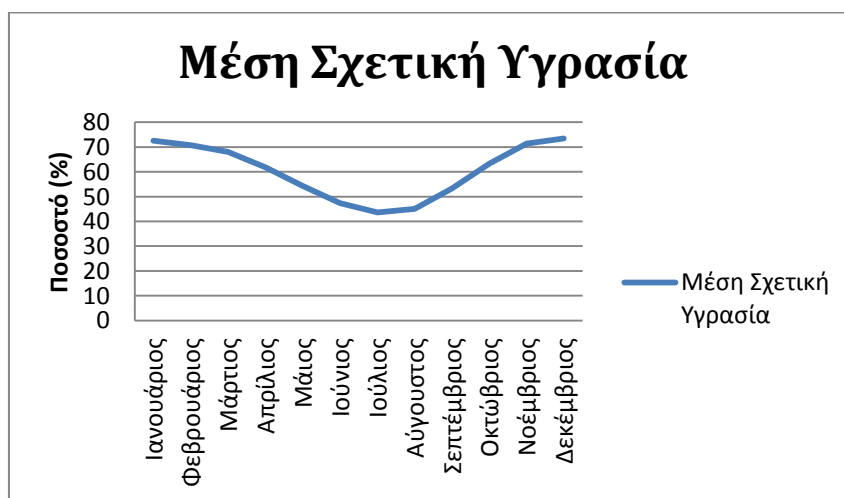


(Πηγή: Μετεωρολογικός Σταθμός Ελευσίνας, Ιδία Επεξεργασία)

Υγρασία

Η υγρασία της ατμόσφαιρας έχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των φυτών και των δέντρων. Ορισμένες φορές όμως, η υγρή ατμόσφαιρα δημιουργεί δυσφορία στους ανθρώπους. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, η ξερή ατμόσφαιρα κάνει πιο υποφερτή τη ζέστη, έχει όμως αρνητικές συνέπειες στη βλάστηση. Η σχετική υγρασία παρουσιάζει ετήσιο μέγιστο το Δεκέμβριο (73,1%) και ελάχιστο τον Ιούλιο (42,6%).

Διάγραμμα 2-2: Μέση Σχετική Υγρασία (1951-2001)



(Πηγή: Μετεωρολογικός Σταθμός Ελευσίνας, Ιδία επεξεργασία)

Βιοκλιματικά Στοιχεία

Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται από τον ξηρό και θερμό μεσογειακό χαρακτήρα βιοκλίματος με περισσότερες από 150 βιολογικώς ξηρές ημέρες κατά τη διάρκεια της θερμής και ξηράς περιόδου. Επιπλέον, ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο με θερμό χειμώνα, ενώ η μέση ελάχιστη θερμοκρασία του ψυχρότερου μήνα είναι μεγαλύτερη από 5° C.

2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.4.1 Πληθυσμός

Ο πληθυσμός του Δήμου Ελευσίνας, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, ανέρχεται σε 30.140 κατοίκους, από τους οποίους 15.070 είναι άνδρες και 15.070 είναι γυναίκες. Κατά το ίδιο έτος ο πληθυσμός του δήμου αποτελεί το 18,69% της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής και το 0,79% της Περιφέρειας Αττικής.

Πίνακας 2-2: Πληθυσμιακά Στοιχεία 2011

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	% Συνόλου
Δήμος Ελευσίνας	30.140	18,69
Δήμος Ασπρόπυργου	30.160	18,7
Δήμος Μάνδρας-Ειδυλλίας	17.890	11,09
Δήμος Μεγαρέων	36.960	22,91
Δήμος Φυλής	46.150	28,61
Περιφερειακή ενότητα Δυτικής Αττικής	161.300	100
Περιφέρεια Αττικής	3.812.330	-
Σύνολο Χώρας	10.787.690	-

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011, *Ιδία επεξεργασία*)

Το 2011, ο Δήμος Ελευσίνας είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής μετά τους Δήμους Φυλής με πληθυσμό 46.150, Μεγαρέων με πληθυσμό 36.960 και Ασπρόπυργου με πληθυσμό 30.160. Ακολουθεί ο Δήμος Μάνδρας – Ειδυλλίας με 17.890 κατοίκους (11,09 επί του συνόλου).

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Η πυκνότητα πληθυσμού είναι 823,74 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Πρόκειται για μέγεθος σαφώς μεγαλύτερο του αντίστοιχου εθνικού μέσου όρου (81,75 κάτοικοι/τετρ. χλμ), αλλά και του μέσου όρου της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής (160,66 κάτοικοι/τετρ. χλμ).

Σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους της Π.Ε. Δυτικής Αττικής είναι ο πρώτος σε πυκνότητα πληθυσμού. Ακολουθούν ο Δήμος Φυλής με 422,90 κατοίκους/τετρ. χλμ, ο Δήμος Ασπρόπυργου με 295,74 κατοίκους/τετρ. χλμ, ο Δήμος Μεγαρέων με 111,96 κατοίκους/τετρ. χλμ και τέλος, ο Δήμος Μάνδρας – Ειδυλλίας με πυκνότητα 41,98 κάτοικοι/τετρ. χλμ.

Πίνακας 2-3: Πραγματικός πληθυσμός 1981-2011

	Δ.Ε. Μαγούλας	Δ.Ε. Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας	Μεταβολή Πληθυσμού
1981	1915	19.700	21.615	
1991	2663	22.793	25.456	+15,09%
2001	4005	25.950	29.955	+15,02%
2011			30.140	+0,61%

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία)

Από την ανάλυση των βασικών πληθυσμιακών μεγεθών του Δήμου Ελευσίνας προκύπτει το ακόλουθο συμπέρασμα:

Ο πληθυσμός του Δήμου Ελευσίνας για το διάστημα 1981-2011 παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 28,28%. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε τη δεκαετία 1981-1991, ενώ η μικρότερη παρατηρήθηκε τη δεκαετία 2001-2011.

Για το διάστημα 1981-2001 ο πληθυσμός του Δήμου Ελευσίνας παρουσίασε αύξηση της τάξης του 27,84%, ενώ ο πληθυσμός στο σύνολο της χώρας αυξήθηκε κατά 12,56%.

2.4.2 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Τα κυριότερα φαινόμενα που παρατηρούνται στο Δήμο Ελευσίνας σε σχέση με αυτή τη δημογραφική παράμετρο είναι η υψηλή αναλογία ατόμων που δεν

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

έχουν παρακολουθήσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, παράλληλα με τη σχετικά χαμηλή αναλογία ατόμων ανώτατου εκπαιδευτικού επιπέδου.

Η πλειοψηφία του Δήμου Ελευσίνας κατά το 2001 είναι απόφοιτοι δημοτικού με ποσοστό 28,35%, ενώ ακολουθούν οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευσης με ποσοστό 20,64%.

Πίνακας 2-4 : Επίπεδο Εκπαίδευσης – Μόρφωσης (1991-2001)

Επίπεδο Εκπαίδευσης	1991	Επίπεδο Εκπαίδευσης	2001
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού Τίτλου	31 0,13%	Κάτοχοι Διδακτορικού Τίτλου	26 0,1%
Πτυχιούχοι Ανώτατων Σχολών	746 3,2%	Κάτοχοι Μάστερ	68 0,26%
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ)	464 1,99%	Πτυχιούχοι Ανώτατων Σχολών	1425 5,46%
Απόφοιτοι Γενικού Λυκείου ή Εξατάξιου Γυμνασίου ή Ενιαίου Πολυκλαδικού Λυκείου	4013 17,19%	Πτυχιούχοι ΤΕΙ, ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ	748 2,86%
Πτυχιούχοι Τεχνικού Επαγγελματικού Λυκείου	280 1,2%	Πτυχιούχοι Μεταδευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	921 3,53%
Πτυχιούχοι Τεχνικών Επαγγελματικών Σχολών	611 2,62%	Απόφοιτοι Μέσης Εκπαίδευσης	5392 20,64%
Τελείωσαν την Γ' τάξη Γυμνασίου	2518 10,78%	Απόφοιτοι Τεχνικού Επαγγελματικού Λυκείου	578 2,21%
Απολυτήριο Δημοτικού	8110 34,74%	Απόφοιτοι Τεχνικών Επαγγελματικών Σχολών	679 2,6%
Φοιτά στο Δημοτικό	2013 8,62%	Απόφοιτοι 3τάξιου Γυμνασίου	3462 13,25%
Δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	4558 19,53%	Απόφοιτοι Δημοτικού	7405 28,35%
		Φοιτούν στο Δημοτικό	1775 6,8%
		Εγκατέλειψαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	1166 4,46%
		Δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	2476 9,48%

(Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία)

2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα η Δυτική Αττική είναι συνυφασμένη με την ιστορία της ανάπτυξης του βιομηχανικού τομέα στην Ελλάδα. Στη Δυτική Αττική (Θριάσιο Πεδίο) βρίσκονται μερικές από τις πιο σύγχρονες βιομηχανικές μονάδες της χώρας με τεράστιο οικονομικό και εκπαιδευτικό ενδιαφέρον, ενώ σημαντική είναι και η τοπική παραγωγή αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων.

2.5.1 Πρωτογενής Τομέας Παραγωγής

Η περιοχή της Δυτικής Αττικής, από γεωργικής άποψης παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον, λόγω των δυναμικών γεωργικών και κτηνοτροφικών κλάδων που διαθέτει. Χαρακτηριστικό του αγροτικού τομέα της περιοχής είναι ο μεγάλος αριθμός ειδών καλλιεργειών φυτικού και ζωικού κεφαλαίου.

Πίνακας 2-5: Στοιχεία έτους 2003

A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΔΑΦΩΝ	ΕΚΤΑΣΗ (στρέμματα)	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)
1	Σύνολο γεωργικής γης	170.000	28,7%
2	Ορεινές, ημιορεινές θαμνολιβαδικές εκτάσεις	340.000	21,13%
3	Δάση	425.000	40,14%
4	Άγονες εκτάσεις	31.000	2,97%
5	Δρόμοι και κατοικημένες περιοχές	90.000	6,67%
6	Λίμνες - ποτάμια	4.000	0,38%

2.5.2 Δευτερογενής Τομέας Παραγωγής

Υπολογίζεται ότι οι δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις στη Δυτική Αττική πλησιάζουν τις 3200. Στους Δήμους Ελευσίνας, Ασπρόπυργου και Μάνδρας συγκεντρώνεται το 66% του συνόλου των καταστημάτων και των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα. Σύμφωνα και με μελέτη του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Θριασίου Πεδίου του 2001 λειτουργούν περί τις 2200 επαγγελματικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των βιομηχανιών και

βιοτεχνιών. Ειδικότερα, το Θριάσιο Πεδίο, συγκεντρώνει μεγάλο τμήμα της βαριάς βιομηχανίας, όπως:

- Δύο διυλιστήρια πετρελαίου
- Δύο χαλυβουργεία
- Δύο τσιμεντοβιομηχανίες
- Μία βιομηχανία πυρομαχικών

Επίσης υπάρχουν εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διακίνησης προϊόντων πετρελαίου, τρεις μονάδες αναγέννησης ορυκτελαίων, πολλές χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες και βιοτεχνίες πλαστικών και ελαστικών, λατομεία και άλλες μικρότερες ομάδες.

2.5.3 Τριτογενής Τομέας Παραγωγής

Το εμπόριο στην περιοχή της Δυτικής Αττικής τα προηγούμενα χρόνια παρουσίασε αυξητικές τάσεις.

Το λιμάνι της Ελευσίνας παρουσιάζει εμπορευματική κίνηση, η οποία κατατάσσεται στην πρώτη θέση μεταξύ των λιμένων της χώρας, όσον αφορά τον όγκο των φορτωθέντων εμπορευμάτων ακτοπλοΐας (IOBE 2003).

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί η εγκατάσταση κεντρικών αποθηκών αρκετών αντιπροσωπειών αυτοκινήτων.

Ο τομέας του πολιτισμού έχει σχετικά μικρή συνεισφορά στην απασχόληση και στα εισοδήματα της περιοχής. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, όπως:

- Αρχαιολογικός χώρος Ελευσίνας
- Αρχαιολογικός χώρος «Αιγόςθενα» στο Πόρτο Γερμενό
- Αρχαιολογικός χώρος «Κρήνη του Θεαγένους» στα Μέγαρα
- Μουσεία της Ελευσίνας και των Μεγάρων, με πολλά αρχαιολογικά ευρήματα

Όσον αφορά τον τουρισμό, ακόμη βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο, αν και τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για την αναβάθμιση της περιοχής μέσω της αξιοποίησης του φυσικού πλούτου.

2.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

2.6.1 Πολιτισμός

Τα τελευταία χρόνια γίνονται σημαντικές προσπάθειες στη Δυτική Αττική για την πολιτιστική ανάπτυξη της περιοχής, μέσα από συναυλίες, συνέδρια και χορηγίες. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες της Ελευσίνας είναι πλούσιες. Γίνονται πολλές ετήσιες εκδηλώσεις. Εκτός από το Λαογραφικό Φεστιβάλ και το Καρναβάλι, κάθε τέλος καλοκαιριού διοργανώνονται τα « Αισχύλεια » με πλήθος εκδηλώσεων, όπως συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις και ομιλίες που διεξάγονται στον αρχαιολογικό χώρο της πόλης, σε διάφορα διατηρητέα κτήρια, στο παλιό σαπωνοποιείο που λειτουργεί και ως εκθεσιακός χώρος αλλά και σε ανοικτούς χώρους που βρίσκονται κυρίως στην παραλία.

2.6.2 Εκπαίδευση

Στο Δήμο Ελευσίνας λειτουργούν σήμερα συνολικά τρεις παιδικοί σταθμοί, έντεκα νηπιαγωγεία, έντεκα δημοτικά σχολεία, τέσσερα γυμνάσια, δύο λύκεια, δύο ΤΕΕ και ΠΕΟΑΘ. Τα τελευταία τριάντα χρόνια ο αριθμός των δημοτικών σχολείων μειώθηκε, ενώ ο αριθμός των γυμνασίων παρουσίασε μικρή αύξηση.

2.6.3 Αθλητισμός

Οι υποδομές αθλητισμού του Δήμου Ελευσίνας είναι:

- Αθλητικό Κέντρο συνολικής έκτασης 37.762τ.μ.
- Δημοτικό Στάδιο 2000 θέσεων
- Κλειστό Γυμναστήριο «Ανδρέας Δασκαλάκης»
- Γήπεδο «Γιώργος Ρουμελιώτης»
- Νέο Κλειστό Γυμναστήριο (δίπλα στη ΔΕΗ)

Στην περιοχή δραστηριοποιείται πλήθος αθλητικών σωματείων που καλύπτει το σύνολο των αθλητικών δραστηριοτήτων. Ενδεικτικά, ορισμένα από τα σημαντικότερα αθλητικά σωματεία είναι η Λαμπερή, ο Όμιλος Καλαθοσφαίρισης Ελευσίνας, ο Ορειβατικός Σύλλογος, ο Αστέρων Μαγούλας, ο Πανελευσινιακός Α.Ο., ο Σκακιστικός Σύλλογος, ο Ηρακλής Ελευσίνας, ο Α.Ο. Κελεός, ο Ναυταθλητικός Όμιλος Ελευσίνας και η Πανελευσινιακή Αθλητική Ένωση.

2.6.4 Δημόσιες Υπηρεσίες

Στην Ελευσίνα υπάρχουν όλες σχεδόν οι δημόσιες υπηρεσίες : ΙΚΑ – ΤΕΒΕ – ΤΣΑ, αστυνομικές και λιμενικές αρχές, Νομαρχία Δυτικής Αττικής, Δ/νση Μεταφορών και Επικοινωνιών, Ειρηνοδικείο, Τελωνείο, Πολεοδομικό Γραφείο, Δασονομείο, Πυροσβεστική, ΟΑΕΔ, Γραφείο Επιθεώρησης Εργασίας, Διεύθυνση Χημικών Υπηρεσιών, Υποθηκοφυλακείο, ΔΥΟ, Εφορία Αρχαιοτήτων, σταθμός ΟΣΕ, ΕΛΤΑ και διάφορες άλλες υπηρεσίες.

2.7 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

2.7.1 Οδικό Δίκτυο

Στοιχεία σχετικά με τις μετακινήσεις από και προς το Δήμο Ελευσίνας, καθώς και για τις εσωτερικές μετακινήσεις στο δήμο δεν υπάρχουν καταγεγραμμένα πρόσφατα. Όμως με βάση κάποια παλαιά στοιχεία του Ο.Α.Σ.Α. οι εξωτερικές μετακινήσεις με Ι.Χ., αφορούσαν κυρίως τις περιοχές Αθήνα, Μάνδρα, Ασπρόπυργο, Μαγούλα, Αιγάλεω, Κορυδαλλό, Κερατσίνι, Ν. Λιόσια, Χαϊδάρι, Μοσχάτο.

Όσον αφορά τις εσωτερικές μετακινήσεις, τα μέσα που χρησιμοποιούνται είναι λεωφορεία για τη μετακίνηση προσωπικού από τις βιομηχανίες, αστικά λεωφορεία του ΟΑΣΑ, ταξί, ημιφορτηγά, αυτοκίνητα και δίκυκλα. Υπάρχει ένας αριθμός κατοίκων, που χρησιμοποιούν ποδήλατο στις μετακινήσεις τους ή περπατάνε. Αντίθετα για τις εξωτερικές μετακινήσεις χρησιμοποιούνται τα

λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Α., τα λεωφορεία των βιομηχανιών, ταξί, φορτηγά / ημιφορτηγά και τα αυτοκίνητα.

Η υφιστάμενη εξυπηρέτηση με λεωφορεία στο Δήμο Ελευσίνας φορτίζει το οδικό δίκτυο κατά την διάρκεια της ημέρας. Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών είναι προσανατολισμένο στην εξυπηρέτηση μετακινήσεων από και προς τους άλλους δήμους και δεν μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τις εσωτερικές μετακινήσεις.

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την Ελευσίνα είναι οι εξής:

- Γραμμή 817: Ελευσίνα – Μάνδρα
- Γραμμή 845: Πειραιάς – Ελευσίνα (μέσω Θηβών)
- Γραμμή 862: Παραλία – Άνω Ελευσίνα
- Γραμμή 863: Ελευσίνα – Θριάσιο Νοσοκομείο – Μάνδρα
- Γραμμή 864: Ελευσίνα – Βιομηχανική Ζώνη Μαγούλας
- Γραμμή 865: Πλ. Κουμουνδούρου – Μάνδρα
- Γραμμή 871: Πειραιάς – Ελευσίνα (μέσω Λ. Σχιστού)
- Γραμμή 878: Αχαρναί – Ελευσίνα
- Γραμμή 879: Αχαρναί – Θριάσιο Νοσοκομείο – Ελευσίνα
- Γραμμή 881: Ελευσίνα – Ασπρόπυργος – Ρουπάκι
- Γραμμή X63: Μάνδρα – Οικ. Τιτάν – Στ. Μετρό Αιγάλεω
- Γραμμή A16: Πλ. Κουμουνδούρου – Ελευσίνα (μέσω Ιεράς Οδού)
- Γραμμή B16: Πλ. Κουμουνδούρου – Ελευσίνα (μέσω Λ. Αθηνών)

2.7.2 Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο που αποτελεί μέρος του βασικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και γενικά καλύπτει τις ανάγκες διαπεριφερειακής σύνδεσης. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος της Αθήνας συνδέει τον σιδηροδρομικό σταθμό του Πειραιά (πρώην Πελοποννήσου) με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το Κιάτο. Η γραμμή 2 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου ενώνει τον Πειραιά και την Αθήνα με την Βόρεια ακτή της Πελοποννήσου. Η αρχή της λειτουργίας έγινε το Σεπτέμβριο 2005 με

τους Σταθμούς ΑΘΗΝΑ - ΝΕΑ ΠΕΡΑΜΟΣ - ΜΕΓΑΡΑ - ΚΙΝΕΤΤΑ - ΆΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ. Τον Ιούλιο 2006 προστέθηκαν οι Σταθμοί ΆΝΩ ΛΙΟΣΙΑ , ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ, ΜΑΓΟΥΛΑ. Η πρόσθεση των 3 Σταθμών της Δυτικής Αττικής είναι εξαιρετικής σημασίας και έχουν τονώσει τόσο την επιβατική κίνηση της Γραμμής αλλά και εξυπηρετούν ένα σημαντικό κομμάτι της πόλης που ήταν αποκομμένο από τα μέσα σταθερής τροχιάς που λειτουργούσαν στην Αθήνα.

2.7.3 Θαλάσσια Συγκοινωνία

Στην ευρύτερη περιοχή του έργου εντοπίζεται το λιμάνι της Ελευσίνας το οποίο καλύπτει τις ανάγκες εμπορευματικού χαρακτήρα κινήσεων της περιοχής. Οι επιβατικού χαρακτήρα κινήσεις καλύπτονται από το λιμάνι του Πειραιά.

2.7.4 Αεροπορική Συγκοινωνία

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης εντοπίζεται το στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ελευσίνας που εξυπηρετεί τις ανάγκες της Πολεμικής Αεροπορίας.

Όσον αφορά την αεροπορική συγκοινωνία, η ευρύτερη περιοχή μελέτης εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο των Σπάτων όπου λειτουργεί ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος".

2.8 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Σημεία ενδιαφέροντος μιας περιοχής θεωρούνται τα δημόσια κτίρια (σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες κ.α.), οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (πάρκα, πλατείες, εκκλησίες κτλ.), καθώς και ορισμένα ιδιωτικά καταστήματα (φαρμακεία, τράπεζες).

Υγεία

Θριάσιο Γενικό Νοσοκομείο Ελευσίνας, Λεωφ. Γ. Γεννηματά
Λάτσειο Κέντρο Εγκαυμάτων

Κέντρο Υγείας Ελευσίνας, Κίμωνος 17

Ακόμη, λειτουργούν 25 φαρμακεία σε όλη την έκταση της πόλης.

Προστασία του πολίτη

Στην Ελευσίνα, πέρα από το Αστυνομικό τμήμα που βρίσκεται στην Εθνικής Αντιστάσεως και Σκουφά, βρίσκεται και η Γ' Υποδιεύθυνση Αστυνομίας Δυτικής Αττικής, καθώς και τμήμα της Δημοτικής Αστυνομίας (Κίμωνος και Παγκάλου). Επίσης, στη συμβολή των οδών Νέξη και Κανάρη τοποθετείται Πυροσβεστικός Σταθμός.

Δημόσιες Υπηρεσίες

Δημαρχείο, Χατζηδάκη και Δήμητρος

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δυτικής Αττικής, Ηρώων Πολυτεχνείου 78

Πολεοδομία, Ελευθερίου Βενιζέλου 82

Λιμεναρχείο, Κανελλοπούλου

Επιθεώρηση Εργασίας, Κοντούλη 1

Εργατικό Κέντρο, Χαριλάου 30

Κοινωνική Πρόνοια, Ερμού και Αθηνάς 1

Δασονομείο, Δήμητρας 23

Ειρηνοδικείο, Γ. Παύλου 5

Εφορία Αρχαιοτήτων, Δήμητρος και Ιεράς Οδού

Τελωνείο, Δήμητρος 67 και Εθνικής Αντιστάσεως

Υποθηκοφυλακείο, Α. Βελουχιώτη 40

ΕΛΤΑ, Περσεφόνης 14

ΕΥΔΑΠ, Ηρώων Πολυτεχνείου 178

ΔΕΗ, Ηρώων Πολυτεχνείου 108

ΙΚΑ, Κοντούλη 2, Κελεού και Μιαούλη

ΟΑΕΔ, Δήμητρος 61

Χώροι Αναψυχής

ΚΑΠΗ, Ανυφαντή Τσοκάνη 29, Ιάκχου 46 και Μιαούλη
Βιβλιοθήκη, Κίμωνος και Παγκάλου
Πολιτιστικό Κέντρο, Ι. Παπαγιάννη
Αρχαιολογικό Μουσείο: Δήμητρος και Ιεράς Οδού
Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής: Περιοχή Αλώνια

Θρησκεία

Λειτουργούν 12 Ιεροί Ναοί στην πόλη, καθώς και ένα νεκροταφείο που τοποθετείται επί των οδών Αρκαδίου και Θειρών.

Τράπεζες

Λειτουργούν 10 υποκαταστήματα τραπεζών στο εμπορικό κέντρο της Ελευσίνας.

2.9 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

2.9.1 Χλωρίδα και Πανίδα

Τα Γεράνεια είναι κατάφυτα από έλατα, πεύκα, δρυς, πλατάνια, μεγάλα πουρνάρια κ.ά. που καθιστούν ορισμένες περιοχές σχεδόν αδιάβατες. Στην πλούσια χλωρίδα τους έχουν καταγραφεί περίπου 950 είδη και έχουν ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό δίκτυο προστατευομένων περιοχών Natura 2000. Στα πευκοδάση γίνεται συστηματική υλοτόμηση και ρυτίνευση και η πανίδα τους περιλαμβάνει τσακάλια, αλεπούδες, λαγούς, γεράκια, πετροπέρδικες, κοτσύφια κ.ά.

Η περιοχή της Παλιοβούνας έχει χαρακτηριστεί ως καταφύγιο θηραμάτων. Αξιοσημείωτη είναι η αγροτουριστική δραστηριότητα του «Κτήματος Εύχαρις» που με εκτάσεις αμπελώνων στα Γεράνεια Όρη αναβιώνει το Μεγαρίτικο

Αμπελώννα, διαθέτει παραδοσιακό οινοποιείο και πολυδύναμους χώρους συνεδριακών και άλλων εκδηλώσεων.

Ο Κιθαιρώνας είναι κατάφυτος από πεύκα και έλατα, με αποτέλεσμα πολλές πλαγιές του να είναι αδιάβατες. Στη χλωρίδα του έχουν καταγραφεί 835 φυτικά είδη. Γίνεται συστηματική εκμετάλλευση της ρητίνης από κατοίκους των Βιλίων.

Στις ψηλές κορυφές της Πάστρας κυριαρχούν τα φρύγανα και τα πουρνάρια, ενώ στη νότια πλευρά υπάρχουν πολλά πεύκα και κουμαριές. Ένα μεγάλο μέρος του Πατέρα ήταν κατάφυτο από πεύκα και πουρνάρια που κάηκαν στην πυρκαγιά του 1985. Σήμερα στις κορυφές υπάρχουν πεύκα, σχίνα, κουμαριές και έλατα μεταξύ Κολοσούρας και Γκορίτσας, αλλά και στο Καρύδι.

Η πανίδα του Κιθαιρώνα περιλαμβάνει αλεπούδες, κουνάβια, λαγούς, γεράκια, τσίχλες κ.ά. Η πανίδα της Πάστρας περιλαμβάνει αλεπούδες, λαγούς, πετροπέρδικες και κοτσύφια. Η ανατολική πλευρά του Πατέρα είναι χαρακτηρισμένη ως καταφύγιο θηραμάτων με πλούσια πανίδα από αλεπούδες, λαγούς, γεράκια, αετούς και πετροπέρδικες.

2.9.2 Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού Ενδιαφέροντος

Στους αρχαιολογικούς χώρους και στους χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος απαγορεύεται οποιαδήποτε δραστηριότητα θα είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του τοπίου ή θα έθετε σε κίνδυνο τα μνημεία, σύμφωνα με το ν.3028/02.

Ιερά Αυλή

Χώρος συγκέντρωσης των πιστών, κατάληξη της Ιεράς οδού, όπου υπήρχε Εσχάρα με βωμούς για θυσίες στις θεές (8^{ος} αιώνας π.Χ. – 2^{ος} αιώνας μ.Χ.) καθώς και ναός της Προπυλαίας Αρτέμιδος του 2^{ου} αιώνα μ.Χ.

Μεγάλα Προπύλαια

Δωρικό Πρότυλο, αντίγραφο των Μνησικλείων Προπυλαίων της Ακρόπολης των Αθηναίων (β' μισό 2^{ου} αιώνα μ.Χ.).

Μικρά Προπύλαια

Εσωτερικό Ιωνικό Πρότυλο, αφιερωμένο στη θεά (54 π.Χ.).

Τελεστήριο

Μεγάλη τετράγωνη αίθουσα με έξι εισόδους, δύο σε κάθε πλευρά και οκτώ βαθμίδες για τους μύστες στις τέσσερις πλευρές (σήμερα σώζονται μόνο τα θεμέλια). Στο κέντρο υπήρχε το ανάκτορο, το άδυτο της Ελευσινιακής λατρείας, όπου έμπαινε μόνο ο Ιεροφάντης για την τέλεση των μυστικών ιερουργιών (5^{ος} αιώνας π.Χ. – 2^{ος} αιώνας μ.Χ.).

Θριαμβικές Αψίδες

Αποτελούν ρωμαϊκά αντίγραφα της αψίδας του Αδριανού των Αθηνών. Κτίσθηκαν μετά το 129 μ.Χ..

Καλλίχορον Φρέαρ

Σύμφωνα με τον Ομηρικό Ύμνο, εδώ κάθισε η θεά Δήμητρα όταν ήρθε στην Ελευσίνα. Εδώ τελούνταν και οι χοροί των γυναικών της Ελευσίνας, που αποτελούσαν μέρος των ιεροτελεστιών προς τιμή της θεάς Δήμητρας (α' μισό 5^{ου} αιώνα π.Χ.).

Πλουτώνειο

Ιερός Περίβολος με σπηλιά απ' όπου, σύμφωνα με την παράδοση, είχε φανεί ο Πλούτων, θεός του Άδη. Εδώ γινόταν αναπαράσταση της ετήσιας επιστροφής της Περσεφόνης στη γη (β' μισό 6^{ου} αιώνα π.Χ. – 4^{ος} αιώνας π.Χ.).

Μυκηναϊκό Μέγαρο

Ναός σε σχήμα ορθογωνίου παραλληλογράμμου, με δύο κίονες κατά μήκος του κύριου άξονα.

2.10 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο Δήμος Ελευσίνας ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής, η οποία αποτελείται και από τους Δήμους Ασπρόπυργου, Μάνδρας – Ειδυλλίας, Μεγάρων και Φυλής. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011 η Π.Ε. Δυτικής Αττικής έχει πληθυσμό 161.300 κατοίκους, από τους οποίους 82.230 είναι άντρες και 79.070 γυναίκες. Η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού είναι 160,66 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

2.10.1 Δήμος Ασπρόπυργου

Ο Ασπρόπυργος βρίσκεται 20 χλμ. από την Αθήνα, σχεδόν στο κέντρο του Θριασίου Πεδίου και διασχίζεται από τον οδικό άξονα Αθηνών - Κορίνθου. Κατά την κλασσική αρχαιότητα, στο χώρο που σήμερα είναι τα όρια του Δήμου αναφέρεται από τον περιηγητή Πausανία η ύπαρξη των Δήμων της Θρίας, των Κοθωκιδών, των Ιπποτομάδων και της Οίης και η περιοχή των Ρειτών (δύο λιμνών αφιερωμένων στη Θεά Δήμητρα και στην κόρη της Περσεφόνη) και τα ανάκτορα των Κροκωνιδών.

Η ιστορία της πόλης χρονολογείται από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Τόπος προέλευσης των πρώτων κατοίκων ήταν η περιοχή των Κούνδουρων και της Χασιάς. Το 1960 οι κάτοικοι του Ασπροπύργου ήταν περίπου 5.000. Είχαν ως βασικές ασχολίες τη γεωργία και την κτηνοτροφία και προμήθευαν την Αθήνα με κηπευτικά, δημητριακά και γαλακτοκομικά προϊόντα, σύμφωνα με το βιβλίο του κ. Καλλιέρη «Το χωριό μας».

Η εγκατάσταση μικρών και μεγάλων βιομηχανιών από τη δεκαετία του '60 μετέτρεψαν τον Ασπρόπυργο σε βιομηχανική πόλη, η οποία ταυτόχρονα υποδέχτηκε μεγάλο μέρος μεταναστών από το εσωτερικό, αλλά και από το εξωτερικό. Κατά την απογραφή του 2011 ο δήμος αριθμούσε 30.160 κατοίκους, αριθμός σχεδόν διπλάσιος από την απογραφή του 1991, καθιστώντας τον πρώτο σε πληθυσμό δήμο της Δυτικής Αττικής.

Η βιομηχανική ανάπτυξη και η μετανάστευση άλλαξαν πλήρως τη μορφή και την ανθρωπογεωγραφία της πόλης. Οι κάτοικοι της πόλης ασχολούνται πλέον στη βιομηχανία και τις υπηρεσίες και ελάχιστοι (λιγότεροι από το 10% του πληθυσμού) με τη γεωργία και την κτηνοτροφία. Οι παλαιότεροι κάτοικοι του Ασπροπύργου βρίσκονται στην κυρίως πόλη. Στην παραλία έχουν εγκατασταθεί οι Αρκάδες και στις περιοχές Γκορυτσά – Ψάρι επαναπατρισθέντες Πόντιοι που αποτελούν την πολυπληθέστερη ομάδα εσωτερικών μεταναστών. Στη Νέα Ζωή έχουν εγκατασταθεί Τσιγγάνοι και στις περιοχές Νεόχτιστα και Ρουπάκι εργατοτεχνικό προσωπικό από άλλες περιοχές της χώρας μας.

Αρχιτεκτονικό σύμβολο της πόλης είναι το κτίσμα του ρολογιού το οποίο κατασκευάστηκε την περίοδο 1928 - 1931 βάσει σχεδίων του αρχιτέκτονα Γ. Τσιρογιάννη. Τα παλαιά ισόγεια ή διώροφα κτίσματα («αρβανίτικα») καθορίζουν την αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της πόλης, ενώ η παραλία του Ασπροπύργου, μετά τα έργα ανάπλασής της, αποτελεί ωραίο χώρο περιπάτου με μεγάλο αριθμό από ταβέρνες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η επίσης η λίμνη Κουμουνδούρου καθώς και η παραλιακή περιοχή Λαιμού – Λουζιτάνιας.

Στην πολυπολιτισμική κοινωνία του Ασπροπύργου, εκτός από τους εξωραϊστικούς, πολιτιστικούς και αθλητικούς συλλόγους, ιδιαίτερο ρόλο έχει η δραστηριότητα συλλόγων των διαφόρων κοινοτήτων (Κρητών, Ηπειρωτών, Ποντίων, κ.α.) που με τις εκδηλώσεις τους διαφυλάττουν τα ήθη και τα έθιμα τους, καθώς και το Διαπολιτιστικό κέντρο στο Ρουπάκι που επιχειρεί την προσέγγιση των διαφόρων πολιτιστικών ομάδων. Το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου με ωδείο, παιδική και βυζαντινή χορωδία, τμήμα παραδοσιακών χορών και βιβλιοθήκη έχει σημαντική συμβολή στην πολιτιστική ζωή του Ασπροπύργου. Αξιοσημείωτη είναι η λειτουργία των παιδικών κατασκηνώσεων του δήμου κάθε καλοκαίρι σε μια έκταση 35 στρεμμάτων στα Βίλλια Αττικής με πολλές αθλητικές, καλλιτεχνικές, περιβαλλοντικές δραστηριότητες.

Κάθε Σεπτέμβρη, υπό την αιγίδα του δήμου, πραγματοποιούνται οι πολιτιστικές εκδηλώσεις «Θριάσια» με θεατρικά δρώμενα, συναυλίες με συμμετοχή καλλιτεχνών και χορωδιών, φεστιβάλ παραδοσιακών χορών, κ.α.. Κάθε Ιούλιο,

την παραμονή της εορτής της Αγίας Μαρίνας και τις ημέρες των εορτών της Αγίας Παρασκευής και του Αγίου Παντελεήμονα πραγματοποιούνται τοπικές εορταστικές εκδηλώσεις που η ιστορία τους χρονολογείται από τα μέσα του 19ου αιώνα. Τα τελευταία χρόνια η «Πανθριασιακή Έκθεση», δίνει την ευκαιρία στους επιχειρηματίες της περιοχής να εκθέτουν και να προβάλλουν τα προϊόντα τους.

2.10.2 Δήμος Μάνδρας – Ειδυλλίας

Ο Δήμος Μάνδρας αποτελεί τον μεγαλύτερο σε έκταση δήμο της Π.Ε. Δυτικής Αττικής. Έχει έκταση 5.250 στρέμματα και ο πραγματικός πληθυσμός της ανέρχεται σε 17.890 κατοίκους (απογραφή 2011, ΕΛΣΤΑΤ). Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η έντονη βιομηχανική δραστηριότητα.

Η κοιλάδα του Θριασίου Πεδίου κατοικείται ήδη από το 2.500π.Χ., στην περιοχή της Ελευσίνας. Στα όρια της περιοχής του σημερινού Δήμου υπήρχε η αρχαία πόλη Ελευθεραί, ερείπια της οποίας διασώζονται μέχρι σήμερα. Η Μάνδρα, ως λέξη αναφέρεται από τον μεγάλο τραγικό ποιητή Σοφοκλή (496-406) και από τον βουκολικό ποιητή Θεόκριτο (310-243).

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, η αρχική συνοίκηση των Κουντουριωτών τοποθετείται στο 1204 μ.Χ. όταν δημιουργήθηκε οικισμός από τους Φράγκους. Το 1760μ.Χ. φτάνουν στην περιοχή οι Κουντουριώτες, Ορθόδοξοι Χριστιανοί από την Αλβανία και δημιουργούν τους οικισμούς της Ελευσίνας, της Μάνδρας και της Μαγούλας.

Ο οικισμός της Μάνδρας συγκροτήθηκε αρχικά στη θέση «Ράχη» του σημερινού οικισμού. Οι πρώτοι κάτοικοι – Κουντουριώτες προέρχονται από τα Κούντουρα, χωριό που απείχε περίπου 35χλμ από την Αθήνα και είχε δημιουργηθεί γύρω στο 1456μ.Χ.. Στις περιόδους ειρήνης ήταν κτηνοτρόφοι και αυτή ήταν η απασχόλησή τους μετά και την πτώση της Βυζαντίου αλλά και κατά την διάρκεια της Τουρκικής κατοχής. Οι Κουντουριώτες ως ορθόδοξοι χριστιανοί, πίστεψαν στο κίνημα του Ορλώφ ενάντια στην τουρκοκρατία και μετά την αποτυχία του κινήματος οι Τούρκοι έκαψαν το χωριό τους ως αντίποινα. Έτσι μεταφέρθηκαν

στο Θριάσιο Πεδίο. Εκείνη την εποχή το Θριάσιο Πεδίο ανήκε στο σουλτάνο (Βεοβόδα) των Αθηνών, που παραχωρούσε με ενοίκιο σε είδος, την καλλιέργεια του στους κατοίκους της περιοχής. Η τότε σουλτάνα των Αθηνών, παραχωρεί την κοιλάδα του Θριασίου σε Τούρκο αξιωματούχο (Χασεκί), ο οποίος με τη σειρά του παραχωρεί την περιοχή στους 322 αρχηγούς οικογενειών που κατοικούσαν εκεί. Για να είναι δε δίκαιος, χωρίζει την περιοχή σε 32 κομμάτια και το καθένα από αυτά σε 32 μέρη. Έτσι έδωσε στον καθένα 32 διαφορετικά μέρη, μοιράζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο δίκαια τόσο την γόνιμη όσο και την άγονη γη. Αργότερα στην περιοχή εγκαταστάθηκαν και διάφορες άλλες οικογένειες από την Μ. Ασία, Κρήτη, Μυτιλήνη κ.α.

Τον Ιούλιο του 1826 η Μάνδρα πυρπολήθηκε και πάλι από του Τούρκους. Το αίσθημα ελευθερίας που διακατείχε τους Κουντουριώτες τους οδήγησε να αναδείξουν αρκετούς Στρατηγούς και Ναυάρχους, όπως τον Ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη, τον Στρατηγό Νικόλαο Ρόκα ή Ζερβονικόλα, τον Ευάγγελο Κοροπούλη που πολέμησε επί σειρά ετών στο πλευρό του Παύλου Μελά στην Μακεδονία.

Το 1900 Μάνδρα, η Ελευσίνα και η Μαγούλα αποτελούν Δήμους με κέντρο τη Μάνδρα που ήταν και ο πολυπληθέστερος συνοικισμός. Ο πληθυσμός ασχολείται αποκλειστικά με την κτηνοτροφία και τη γεωργία. Ήδη όμως στην περιοχή έχουν εγκατασταθεί ορισμένες βιομηχανίες, όπως το Καλυκοποιείο Πυριτιδοποιείο του Μποδοσάκη κ.ά.

Το 1914 διαλύεται ο Δήμος Ελευσίνας με έδρα τη Μάνδρα και δημιουργούνται τρεις κοινότητες: Ελευσίνας, Μαγούλας, Μάνδρας. Το 1946 αναγνωρίζεται ως Δήμος η Μάνδρα. Μετά το 1950-1955 η εξέλιξη της περιοχής του Θριασίου ευρύτερα είναι γρήγορη ποιοτικά και ποσοτικά.

Το 1951 στην περιοχή υπάρχουν 21 βιομηχανίες, το '61 γίνονται 31, το 1971 φτάνουν τις 74 και το 1974 τις '91.

Σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση της περιοχής σε βιομηχανική ζώνη έπαιξε η περίοδος της δικτατορίας (κυρίως λόγω των προνομίων που παραχωρήθηκαν).

Στο Δήμο Μάνδρας συναντώνται σημαντικά αρχαιολογικά και ιστορικά δεδομένα, καθώς και πλούσια πολιτιστική δραστηριότητα. Στην εδαφική του περιφέρεια, υπάρχουν περιοχές με προϊστορική και ιστορική σημασία. Όσον αφορά στην πολιτισμική κληρονομιά, έντονα είναι τα βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία.

Εντός του Δήμου καταγράφεται πλήθος εκκλησιών και μοναστηριών βυζαντινής και μεταβυζαντινής εποχής, που συνιστούν στο σύνολο τους ένα πλούσιο εκκλησιαστικό απόθεμα για την ευρύτερη περιοχή. Συγκεκριμένα η Εφορία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων έχει ορίσει 27 μνημεία σε όλη την έκταση του Δήμου, σημαντικότερα εκ των οποίων είναι:

- I.M. Οσίου Μελετίου στον Κιθαιρώνα, καθώς και ζώνη προστασίας 3000 μέτρων γύρω από τη μονή
- Άγιοι Ταξιάρχες Μάνδρας
- I.M. Παναγίας Γοργοεπηκόου
- I.N. Αγίας Αικατερίνης
- I.N. Κοιμήσεως Θεοτόκου, στο Παλαιοχώρι

2.10.3 Δήμος Μεγαρέων

Ο Δήμος Μεγαρέων είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής και προέκυψε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Μεγαρέων και Νέας Περάμου. Η έκταση του νέου δήμου είναι 330,33 τετραγωνικά χιλιόμετρα και ο πληθυσμός του 36.960 κάτοικοι σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011. Έδρα του δήμου ορίστηκαν τα Μέγαρα.

Ο Δήμος Μεγαρέων βρίσκεται στο δυτικότερο τμήμα της Αττικής και περιλαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι της επαρχίας Μεγαρίδας. Βρέχεται στα βόρεια από τα νερά του Κορινθιακού κόλπου και στα νότια από τον Σαρωνικό.

Ο Δήμος Μεγαρέων συστάθηκε το 1835 με την εφαρμογή της πρώτης διοικητικής διαίρεσης του ελληνικού κράτους. Παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος μέχρι το 1912, οπότε και το μεγαλύτερο μέρος του αποτέλεσε τη νεοσύστατη Κοινότητα Μεγάρων. Η Κοινότητα Μεγάρων αναγνωρίστηκε σε δήμο το 1924. Το 1929 αποσπάστηκε από το δήμο Η Νέα Πέραμος που αποτέλεσε ξεχωριστή κοινότητα.

Τα επόμενα χρόνια τα όρια του δήμου παρέμειναν αμετάβλητα και διατηρήθηκαν αμετάβλητα και μετά την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστριας το 1997. Την περίοδο που ίσχυε το σχέδιο Καποδίστριας ο Δήμος Μεγαρέων περιελάμβανε τους οικισμούς Μέγαρο, Αγία Τριάδα, Αιχειρούσες, Βλυχάδα, Κινέττα, Κουμίντρι, Λάκκα, Καλογήρου, Πάχη, Σπάρτα και Στίκας.

2.10.4 Δήμος Φυλής

Ο Δήμος Φυλής είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Φυλής, Άνω Λιοσίων και Ζεφυρίου. Η έκταση του νέου δήμου είναι 111,25 τετραγωνικά χιλιόμετρα και ο πληθυσμός 46.150 κάτοικοι σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011. Έδρα του δήμου ορίστηκαν τα Άνω Λιόσια.

Ο Δήμος Φυλής συστάθηκε για πρώτη φορά το 1840. Μέχρι τότε η περιοχή του δήμου ανήκε στο Δήμο Αχαρνών. Το 1912 το μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου Φυλής αποτέλεσε τη νεοσύστατη Κοινότητα Χασιάς μετέπειτα Κοινότητα Φυλής. Το 1990 η Κοινότητα Φυλής αναγνωρίστηκε σε δήμο που διατηρήθηκε αμετάβλητος και μετά την εφαρμογή του Προγράμματος Καποδίστριας το 1997.

3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

3.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο του Δήμου Ελευσίνας προκύπτει από το καθεστώς των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων για τους δύο πρώην δήμους:

- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ελευσίνας (ΦΕΚ 518/Δ/89)
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Μαγούλας (ΦΕΚ 680/Δ/88)

Το πολεοδομικό σχέδιο περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του δήμου για πληθυσμιακό μέγεθος 27.100 κατοίκων (πληθ. 1991) με:

α) Την επέκταση του σχεδίου σε εκτάσεις πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες και αδόμετες και τη δημιουργία έξι (6) πολεοδομικών ενοτήτων – γειτονιών με μέση πυκνότητα οικήσεως κατ/Ha και μέσο συντελεστή δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα ως εξής:

Πολεοδομική Ενότητα	Μέση Πυκνότητα (κατ/Ha)	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
1. Δυτική Ελευσίνα	70	1,4
2. Άνω Ελευσίνα	75	1,6
3. Κάτω Ελευσίνα	75	1,6
4. Αεροδρόμιο	35	0,6
5. Παράδεισος – Παπακώστα	35	0,6
6. Περιοχή μεταξύ Παραδείσου και Αεροδρομίου	20	0,6

β) Τον προσδιορισμό χρήσεων γης και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό χρήσης αμιγούς και γενικής κατοικίας στις πολεοδομικές ενότητες 1, 2, 3, 4 και 5.

Στην πολεοδομική ενότητα 6 καθορίζει χρήση γενικής κατοικίας, εγκαταστάσεων εμπορικών εκθέσεων και κτιρίων και γηπέδων αποθήκευσης.

Στις πολεοδομικές ενότητες 4 και 5 καθορίζεται χρήση μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας εκτός από βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.

- Καθορισμός τοπικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες 1, 2, 3, 4 και 5. Το κέντρο δήμου (διοίκηση – εμπόριο – υπηρεσίες) παραμένει στη σημερινή του θέση με την προοπτική να επεκταθεί ώστε να αποτελέσει κέντρο υπερτοπικής σημασίας με ακτίνα επιρροής στους δήμους του Θριασίου.
- Χωροθέτηση Δημαρχείου και Πνευματικού κέντρου.
- Χωροθέτηση πολιτιστικού κέντρου του δήμου στην περιοχή των κλειστών εργοστασίων «Βότρυς» και «Ελαιουργική» νότια του αρχαιολογικού χώρου.
- Δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων επιπέδου δήμου στο χώρο Αντλιοστασίου Ελευσίνας που περιλαμβάνεται στα όρια της Κοινότητας Μαγούλας.
- Δημιουργία τοπικών αθλητικών κέντρων στην πλατεία χωματερής στην πολεοδομική ενότητα 1, στην πολεοδομική ενότητα 2, στα γήπεδα της ΓΑΣΕ, στην πολεοδομική ενότητα 3 και στην περιοχή των λατομείων «ΤΙΤΑΝ». Στην πολεοδομική ενότητα 5 χωροθετούνται σε σημείο ώστε να εξυπηρετούν τις προτεινόμενες σχολικές εγκαταστάσεις.
- Δημιουργία κοινόχρηστων χώρων πράσινου και αναψυχής επιπέδου πόλης στην ευρύτερη περιοχή των ανενεργών λατομείων δυτικά του αρχαιολογικού χώρου στην πολεοδομική ενότητα 1, στην περιοχή ανάπλασης (Ίρις, Κρόνος, Ελαιουργική κλπ.) και στο χώρο που θα προκύψει από τη μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής.
- Δημιουργία ζωνών προστασίας πρασίνου της πόλης, από τη βιομηχανική ζώνη υψηλής όχλησης Χαλυβουργικής στην εκτός σχεδίου περιοχή Καλυμπάκι και στην περιοχή μεταξύ του οικισμού και της βιομηχανικής ζώνης στην οποία περιλαμβάνονται και τα διυλιστήρια Πετρόλα (ευρύτερη περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ).

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

- Δημιουργία Κ.Α.Π.Η. σε κάθε πολεοδομική ενότητα.

γ) Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων για κοινωνική υποδομή.

	Π.Ε. 1	Π.Ε. 2	Π.Ε. 3	Π.Ε. 4	Π.Ε. 5	Π.Ε. 6
Έδρα Τοπικής Επιστροφής	1,6	1,1	1,2	0,2	0,5	0,3
Τοπικές Πλατείες	15,6	11,2	12,2	2,0	5,4	3,0
Νηπιαγωγεία – Δημοτικά	14,0	10,8	10,9	1,8	4,8	2,7
Παιδικό Σταθμοί	0,8	0,6	0,6	0,1	0,3	0,2
Τοπικά Αθλητικά Κέντρα	7,8	5,6	6,1	1,0	2,7	1,5
Παιδικές Χαρές	5,5	3,9	4,2	0,7	1,9	1,0

δ) Τον καθορισμό ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών και ειδικότερα:

- Καθορισμός ζωνών ειδικών κινήτρων (ΖΕΚ) στα κέντρα επεκτάσεων.
- Καθορισμός ζώνης εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 13 του ν. 1337/1983 σε περιοχές που βρίσκονται παρά την Εθνική οδό, καθώς και στο νότιο τμήμα της πόλης, για τη δημιουργία χώρων πράσινου και άλλων κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών.

Β. Τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος των αρχαιολογικών χώρων, μνημείων και τοπίου, με τον καθορισμό των παρακάτω ζωνών προστασίας:

- Ζώνη x 13: Περιλαμβάνει ρωμαϊκή γέφυρα.
- Ζώνη x 11: Περιλαμβάνει το Αδριάνειο Υδραγωγείο Ελευσίνας σε ακτίνα 50 μέτρων εκατέρωθεν αυτού.
- Ζώνη x 14: Περιλαμβάνει τον αρχαιολογικό χώρο Ελευσίνας, το διατηρητέο μνημείο «Αγ. Ζαχαρία», τον «Αγ. Γεώργιο» και το Αρχαίο Λιμάνι.

Γ. Τις προτάσεις για το κυκλοφοριακό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής και ειδικότερα:

1. Κυκλοφοριακό δίκτυο:

- Παράκαμψη της πόλης από τη σιδηροδρομική γραμμή Πελοποννήσου και λειτουργία της σαν προαστιακή γραμμή Αθήνας – Ελευσίνας – Μεγάρων.
- Η θέση του νέου σιδηροδρομικού σταθμού καθορίζεται σε σημείο τέτοιο ώστε να εξυπηρετείται η Ελευσίνα, οι νέες περιοχές επέκτασης «Παπακώστα», «Παράδεισος», καθώς και οι οικισμοί Μάνδρας και Μαγούλας.
- Διασύνδεση του τοπικού με το υπερτοπικό δίκτυο.
- Ιεράρχηση και οργάνωση του τοπικού δικτύου.
- Μονοδρόμηση της παλαιάς εθνικής οδού Αθηνών – Κορίνθου σε συνδυασμό με υφιστάμενους δρόμους και υποβάθμιση της Ελ. Βενιζέλου.
- Εξυπηρέτηση της περιοχής του λιμανιού από τη νέα οδό που διασχίζει την εκτός σχεδίου περιοχή «Καλυμπάκι».
- Δημιουργία συστήματος πεζοδρόμων για σύνδεση των κυριότερων δραστηριοτήτων αναψυχής, κέντρου κλπ. με τις περιοχές κατοικίας.
- Εκσυγχρονισμός του λιμανιού.

2. Δίκτυο Ύδρευσης

Κατασκευή των απαραίτητων έργων σύμφωνα με τα προγράμματα της ΕΥΔΑΠ και επέκταση του δικτύου ύδρευσης στις νέες περιοχές που εντάσσονται στο σχέδιο.

3. Δίκτυο Αποχέτευσης – Αντιπλημμυρική Προστασία:

- Δημιουργία πλήρους δικτύου ακαθάρτων με προτεραιότητα στις περιοχές βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων.
- Καθορισμός και διάθεση λυμάτων σε κοινές εγκαταστάσεις σε επίπεδο Θριασίου και λήψη απόφασης για τελικό τους αποδέκτη ώστε να αποφευχθεί ο κόλπος της Ελευσίνας.
- Αντιπλημμυρική προστασία Θριασίου με τη συνολική διευθέτηση του Σαρανταποτάμου, εκτροπή του χειμάρρου Σούρες στο Σαρανταπόταμο και διευθέτηση των ρεμάτων Λούτσα και Γιακούμη στην εκβολή τους.

4. Ενεργειακό – Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο:

- Μετατροπή στις πυκνοδομημένες περιοχές των υπαρχόντων δικτύων εναερίων γραμμών μέσης ταχύτητας σε υπόγεια, καθώς και μετατροπή των εναερίων Υ/Σ μετασχηματισμού σε εσωτερικού τύπου.
- Επέκταση του τηλεπικοινωνιακού κέντρου Ελευσίνας, σύμφωνα με τα προγράμματα του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδας.

Το Γ.Π.Σ. του Δήμου Ελευσίνας τροποποιήθηκε σύμφωνα με την απόφαση 50651/1575/1992 (ΦΕΚ 627/Δ/13-06-2005) του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και σύμφωνα με αυτή προβλέπεται:

Α. Την επέκταση των ορίων του γενικού πολεοδομικού σχεδίου για την ένταξη εντός αυτών περιοχών προς πολεοδόμηση.

α) Της περιοχής βορείως των Π.Ε. 4 και 6 και του Σαρανταπόταμου έως το όριο του στρατιωτικού αεροδρομίου με τη δημιουργία της Π.Ε. 7 συνολικής έκτασης 942 στρεμμάτων με μέση πυκνότητα οίκησης 20 κατοίκους ανά εκτάριο και μέσο συντελεστή δόμησης 0,4.

Για τον καθορισμό των όρων και περιορισμών δόμησης κατά το στάδιο της πολεοδόμησης απαιτείται σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

β) Της περιοχής βορείως της ΠΕΟΑΚ, στη θέση ΠΥΡΚΑΛ με μέσο συντελεστή δόμησης 0,8. Η περιοχή αυτή εντάσσεται στην Π.Ε. 1.

γ) Της περιοχής βορείως του Στρατιωτικού Αεροδρομίου και εκατέρωθεν της Αττικής Οδού με μέσο συντελεστή δόμησης 1,2.

δ) Των περιοχών που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ΠΕΤΡΟΛΑ, ΕΛΑΝΗ, ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ και ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ για την ένταξη εντός αυτών ζώνης Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας (ΒΙΠΕ) με μέσο συντελεστή δόμησης 1,2.

ε) Των περιοχών Βαμβακιά και Καλυμπάκι για την ένταξη εντός αυτών ζώνης Βιομηχανικού – Βιοτεχνικού Πάρκου ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση με μέσο συντελεστή δόμησης 1,4.

Β. Την τροποποίηση των χρήσεων γης και τον καθορισμό νέων στις πολεοδομημένες και προς πολεοδότηση περιοχές, και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό αμιγούς κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 2 του από 23.2.1987 π.δ/τος (Δ'166) στην Π.Ε. 7.
- Τον καθορισμό γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του παραπάνω π.δ/τος, με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, πλην των εργαστηρίων ζαχαροπλαστικής και αρτοποιίας.
- Στην περιοχή «Μπλόκο» που εντάσσεται στην Π.Ε. 1 στο πλαίσιο της πολεοδομικής μελέτης να διερευνηθεί η δυνατότητα σύνδεσής της μέσω της ΠΕΟΑΚ με τα παρακείμενα ανενεργά λατομεία ΤΙΤΑΝΑ που προτείνονται ως ζώνη Αστικού Πρασίνου.
- Τον καθορισμό πολεοδομικών κέντρων, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του παραπάνω π.δ/τος, με εξαίρεση τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης πλην των εργαστηρίων ζαχαροπλαστικής, αρτοποιίας και οικοτεχνίας.
- Ειδικά σε τμήμα ιδιοκτησίας της τσιμεντοβιομηχανίας ΤΙΤΑΝ καθορίζεται Κέντρο Διαλογής Ανακυκλώσιμων Υλικών (ΚΔΑΥ).
- Τον καθορισμό πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή ΚΡΟΝΟΣ – ΙΡΙΣ, με εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 του νόμου 2508/1997 για την πολεοδομική αναμόρφωση προβληματικών περιοχών. με έμφαση στις χρήσεις αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εξαιρουμένων των πολυκαταστημάτων, υπεραγορών, διοίκησης, ξενοδοχείων/ξενώνων πάνω από 100 κλίνες, κέντρων διασκέδασης – αναψυχής, επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης, πρατηρίων βενζίνης, αθλητικών εγκαταστάσεων και εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Τον καθορισμό χρήσης χονδρεμπορίου στην περιοχή βορείως του Στρατιωτικού Αεροδρομίου, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 7 του

παραπάνω π.δ/τος, με εξαίρεση την αποθήκευση εύφλεκτων, τοξικών ουσιών και καυσίμων. Ειδικά στο τμήμα της περιοχής αυτής που βρίσκεται βορείως της Αττικής οδού παραμένουν οι εγκαταστάσεις φυσικού αερίου.

- Τον καθορισμό χρήσεων οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας (ΒΙΠΕ), όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 6 του παραπάνω π.δ/τος στις περιοχές όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ΠΕΤΡΟΛΑ, ΕΛΑΝΗ, ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ και ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ.
- Τον καθορισμό χρήσεων μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ, προς εξυγίανση όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 5 του παραπάνω π.δ/τος στις περιοχές Βαμβακιά και Καλυμπάκι. Μέχρι την πολεοδόμηση του εφαρμόζονται οι όροι δόμησης του από 31.3.1987 π.δ/τος (Δ'303). Ειδικά στο τμήμα της περιοχής Καλυμπάκι που έχει πρόσωπο επί της οδού Ωκεανίδων καθορίζονται χρήσεις εμπορικά καταστήματα, αντιπροσωπείες, τράπεζες και γραφεία.
- Στην περιοχή της τσιμεντοβιομηχανίας ΤΙΤΑΝ επιτρέπεται η λειτουργία των υφισταμένων εγκαταστάσεων παραγωγής λευκού τσιμέντου, ετοιμών κονιαμάτων και αποθήκευσης αυτών, καθώς και των εγκαταστάσεων φαιού και λευκού τσιμέντου και πρώτων υλών διακινούμενων από το λιμάνι της εταιρείας.

Μετά τη διακοπή της λειτουργίας των παραπάνω εγκαταστάσεων στην περιοχή αυτή καθορίζεται χρήση πολεοδομικού κέντρου, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του παραπάνω π.δ/τος με εξαίρεση το τμήμα του παραλιακού μετώπου της, σε επαφή με τον αρχαιολογικό χώρο, το οποίο θα ενοποιηθεί με τη ζώνη πολιτιστικών χρήσεων, ως συνέχεια της παράκτιας ζώνης, με χρήσεις πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αναψυχής και τουρισμού.

- Τον καθορισμό ζώνης αναψυχής – τουρισμού, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 8 του παραπάνω π.δ/τος στο θαλάσσιο μέτωπο της Ελευσίνας με απελευθέρωση και αξιοποίηση των ακτών, ώστε να καταστούν επισκέψιμες.

Γ. Τη γενική εκτίμηση των αναγκών σε γη (Ha) για κοινωνική υποδομή στη νέα Π.Ε. 7.

Δ. Τον καθορισμό χρήσεων γης ανά περιοχές στις εκτός των πολεοδομημένων και προς πολεοδόμηση περιοχές του Δήμου Ελευσίνας ως εξής:

- Αστικό Πράσινο και αρχαιολογικός χώρος («επτά επί Θήβαις») στην περιοχή των ανενεργών λατομείων του ΤΙΤΑΝΑ. Σε τμήμα της περιοχής νοτίως της ΠΕΟΑΚ επιτρέπεται η δημιουργία κινητού σταθμού μεταφόρτωσης απορριμάτων.
- Στρατιωτικό αεροδρόμιο βόρεια και ανατολικά των Π.Ε. 7 και Π.Ε. 4.
- Δημιουργία νέου λιμένος Ελευσίνας νοτίως της περιοχής ΠΥΡΚΑΛ.
- Αστικό πράσινο στις περιοχές Σκαλιστήρι – Ευταξία, βόρεια της ΠΥΡΚΑΛ, δυτικά της Χαλυβουργικής.
- Βιολογικός καθαρισμός ανατολικά της Χαλυβουργικής.
- Τριτοβάθμια τεχνολογική εκπαίδευση (ΤΕΙ) στην Π.Ε. 7 στην περιοχή Κουραμάνη – Ελαιουργικής.
- Εκπαίδευση στην Π.Ε. 4 και στην περιοχή των σχολών ναυπηγείων Ελευσίνας.
- Για την προστασία των περιοχών κατοικίας και των περιοχών αναπτυξιακών δραστηριοτήτων καθορίζονται ζώνες πρασίνου πλάτους 25μ. στο όριο με το Στρατιωτικό Αεροδρόμιο, β) πλάτους 50μ. στο όριο με την περιοχή ΠΕΤΡΟΛΑ, γ) πλάτους 25μ. στο όριο με την περιοχή Καλυμπάκι, δ) πλάτους 20μ. στο όριο με τον αρχαιολογικό χώρο, ε) πλάτους 200μ. στο όριο με τη Χαλυβουργική.
- Ζώνη πλάτους 30μ. για την ανάδειξη του Αδριάνειου Υδραγωγείου.
- Στο παράκτιο μέτωπο ανατολικά της περιοχής ΠΥΡΚΑΛ χρήσεις πολεοδομικού κέντρου και χονδρεμπορίου, όπως προσδιορίζονται στα άρθρα 4 και 7 του από 23.2.1987 π.δ/τος (Δ'166) για την εξυπηρέτηση του νέου λιμένος.

Ε. Τη λήψη μέτρων για την προστασία και την ανάδειξη του περιβάλλοντος και ειδικότερα :

- Καθορισμός και ανάδειξη των περιοχών ειδικής προστασίας, σημείων ή περιοχών αναφοράς της πόλης και αξιόλογων διαδρομών με προώθηση ειδικών παρεμβάσεων για την ανάδειξή τους, με κατάλληλη διαμόρφωση και αποκατάσταση και διατήρηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών.
- Διαμόρφωση και αποκατάσταση των ελεύθερων χώρων και αθλητικών εγκαταστάσεων που υπάρχουν εντός του αστικού ιστού και εμπλουτισμός της βλάστησης αυτών.
- Διατήρηση της ανοικτής διατομής των ρεμάτων με απομάκρυνση των υφιστάμενων παράνομων χρήσεων και παράλληλη διαμόρφωση και αποκατάσταση της φυσικής βλάστησης και εξασφάλιση ελεύθερων χώρων πρασίνου εκατέρωθεν της κοίτης πλάτους τουλάχιστον 20μ.
- Ανάδειξη και προστασία του αρχαιολογικού χώρου με:
 - Επιβολή όρων και περιορισμών δόμησης και χρήσεων γης της περιοχής που περιβάλλει τον αρχαιολογικό χώρο τέτοιων που θα εξασφαλίζουν την ικανοποιητική θέα του και την αποφυγή ρύπανσης και ασύμβατων χρήσεων.
 - Εκπόνηση μελέτης για τη σύνδεση του χώρου με την πλατεία Ηρώου της Ελευσίνας.
 - Εκπόνηση μελέτης για την ανάδειξη του άξονα της Ιεράς Οδού και προτάσεις για την αποκατάσταση και ένταξη του μνημείου στη σύγχρονη πραγματικότητα.
 - Εκπόνηση μελέτης για τη σύνδεση του αρχαιολογικού χώρου με τη θάλασσα και αξιοποίηση των παλαιών εργοστασίων ΒΟΤΡΥΣ και ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗ που παρεμβάλλονται.
 - Εκπόνηση μελέτης για τη σύνδεση του αρχαιολογικού χώρου με τα ανενεργά λατομεία του δυτικού λόφου και την παράλληλη μετεγκατάσταση του εργοστασίου του ΤΙΤΑΝΑ.

ΣΤ. Την τροποποίηση της ιεράρχησης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου ως εξής:

α) Οδικό Δίκτυο

- Ως ελεύθερες ταχείες λεωφόροι χαρακτηρίζονται:

- Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων (Αττική Οδός)
- Νέα Εθνική Οδός Αθηνών Κορίνθου (ΝΕΟΑΚ)
- Νέα Εθνική Οδός Ελευσίνας – Θήβας
- Ως πρωτεύουσα οδική αρτηρία χαρακτηρίζεται η Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών Κορίνθου (ΠΕΟΑΚ)
- Ως δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται:
 - Ωκεανιδών
 - Κυπραίου
 - Κανελλοπούλου
 - Οδός παράλληλα με τον Σαρανταπόταμο
 - Οδός προσπέλασης στο νέο λιμάνι Ελευσίνας – προέκταση οδού Πλάτωνος
 - Λεωφόροι ΝΑΤΟ
 - Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών Θηβών (το τμήμα της που εμπίπτει στο Δήμο Ελευσίνας)
- Επιπλέον να προβλεφθεί η χάραξη της κύριας οδικής αρτηρίας προς το νέο λιμάνι

β) Σιδηροδρομικό Δίκτυο

- Νέα υπεραστική σιδηροδρομική γραμμή (και με χρήση προαστιακού)
- Προαστιακός σιδηρόδρομος, στην υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή

Η πολεοδομική οργάνωση της Μαγούλας περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση της Κοινότητας για πληθυσμιακό μέγεθος 3.500 κατοίκων (πληθ. 1991). Η οικιστική δομή της Δ.Ε. Μαγούλας συνιστάται από τον κύριο οικισμό της Μαγούλας με συνεκτικό πυρήνα και κέντρο και τον οικισμό Σκλήρι.

α) Την επέκταση του σχεδίου πόλης στις πυκνοδομημένες περιοχές «Πάτημα» και «Τσακάλι» και τη δημιουργία μιας πολεοδομικής ενότητας με το εντός σχεδίου τμήμα του οικισμού «Μαγούλας» με μέση πυκνότητα 40 κατ/Ha και μέσο συντελεστή δόμησης 0,8 και,

β) τον προσδιορισμό χρήσεων γης και ειδικότερα

- Καθορισμός χρήσης κατοικίας σε όλη την πολεοδομική ενότητα για την εξυπηρέτηση των αναγκών
- Ανάπτυξη και ενίσχυση του υπάρχοντος κέντρου της κοινότητας και χωροθέτηση εντός αυτού χώρου διοίκησης, εμπορικών καταστημάτων, πνευματικού κέντρου κ.λπ.
- Δημιουργία χώρου πρασίνου στο χώρο του νεκροταφείου Αγίου Νικολάου μετά τη μεταφορά του.

γ) Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας της πολεοδομικής ενότητας σε κατοίκους για το έτος 1991 των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή.

Β. Τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα

- Προστασία της εκκλησίας του Αγίου Νικολάου
- Προστασία των Εκκλησιών Ανάληψης και Αγίου Δημητρίου και επιβολή άσκησης αρχαιολογικού ελέγχου σε ακτίνα 50μ.
- Προστασία της Εκκλησίας Προφήτη Ηλία
- Προστασία του παραδοσιακού συνόλου του πυρήνα του Παλαιού οικισμού.

Γ. Τις προτάσεις για το κυκλοφοριακό δίκτυο και τις απαραίτητες μελέτες και έργα υποδομής.

α) Οδικό δίκτυο

- Υποβάθμιση της οδού Ελευσίνας – Μαγούλας
- Δημιουργίας πλέγματος συλλεκτηρίων μέσα στην πολεοδομική ενότητα.
- Σύνδεση του οικισμού με το ευρύτερο κυκλοφοριακό δίκτυο της περιοχής (Λεωφόρος Σταυρού – Ελευσίνας)

β) Δίκτυο ύδρευσης

Κατασκευή έργων σύμφωνα με το πενταετές πρόγραμμα της ΕΥΔΑΠ και την προσθήκη νέων έργων για την κάλυψη των περιοχών επεκτάσεων.

γ) Δίκτυο αποχέτευσης

- Χρησιμοποίηση σηπτικών και απορροφητικών βόθρων
- Εκπόνηση μελέτης αποχέτευσης ακαθάρτων και όμβριων μετά από απόφαση για την τελική διάθεσή τους σε επίπεδο Θριασίου σύμφωνα με τον προγραμματισμό των μελετών και έργων της ΕΥΔΑΠ και με στόχο ο κόλπος της Ελευσίνας να μην αποτελεί τελικό αποδέκτη ακαθάρτων.

Το Γ.Π.Σ. του Δήμου Μαγούλας τροποποιήθηκε σύμφωνα με την απόφαση 9418/1758 (ΦΕΚ 310/Δ/16-4-1997) του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και σύμφωνα με αυτή προβλέπεται:

1. Η επέκταση των ορίων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της κοινότητας Μαγούλας για την ένταξη εντός αυτών περιοχών αδόμητων, αραιοδομημένων και πυκνοδομημένων συνολικής εκτάσεως 600 στρεμμάτων και ειδικότερα:

α) Της περιοχής βορείως του οικισμού στις θέσεις «Σκλήρι» συνοικισμό Ποντίων και ανατολικά του κυρίως οικισμού και

β) της περιοχής δυτικά της οδού που διέρχεται από το Περιφερειακό Θριάσιο Νοσοκομείο.

2. Την τροποποίηση της μέσης πυκνότητας και του μέσου συντελεστή δόμησης της πολεοδομικής ενότητας και τον καθορισμό μέσου συντελεστή δόμησης 0,7 και μέσης πυκνότητας 30 κατ/Ha.

3. Την επέκταση των ορίων του ίδιου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για την ένταξη εντός αυτών ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας και ειδικότερα:

α) Του χώρου του Περιφερειακού Νοσοκομείου Θριασίου καθώς επίσης περιοχών βορειοανατολικά και νοτίως του Νοσοκομείου

β) Περιοχών βορειοανατολικά της Μαγούλας και νοτιοδυτικά της Μαγούλας που περιλαμβάνει τμήμα του Δήμου Μάνδρας, με την επέκταση του ορίου του Γ.Π.Σ. του Δήμου Μάνδρας.

γ) Του χώρου μεταξύ της Λεωφόρου Σταυρού – Ελευσίνας, Λεωφόρου ΝΑΤΟ, Αεροδρομίου και Νοσοκομείου.

4. Τον καθορισμό στις περιοχές επέκτασης των παρακάτω χρήσεων

α) Αμιγούς κατοικίας όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 2 του από 23.2.1987 Π.Δ/τος (Δ.166) στις περιοχές «Σκλήρι», στο συνοικισμό Ποντίων και ανατολικά του κυρίως οικισμού.

β) Γενικής κατοικίας όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του ως άνω Π.Δ/τος δυτικά της οδού που διέρχεται από το Θριάσιο Νοσοκομείο με εξαίρεση των επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης και των γραφείων τελετών.

γ) Κοινωνικών εξυπηρετήσεων όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 10 του ως άνω Π.Δ/τος στο χώρο του Περιφερειακού Νοσοκομείου Θριασίου.

δ) Χώρων στάθμευσης βορειοανατολικά και νοτίως του Νοσοκομείου Θριασίου για εξυπηρέτηση της λειτουργίας του.

ε) Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ) προς εξυγίανση όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 5 του ως άνω Π. Δ/τος, όπως συμπληρώθηκε με το από 8.12.1990 Π.Δ/γμα (Δ'706) στις εντασσόμενες περιοχές βορειοανατολικά και νοτιοδυτικά της Μαγούλας που περιλαμβάνεται και τμήμα του Δήμου Μάνδρας. Εκτός των χρήσεων του άρθρου 5 στις περιοχές αυτές ισχύουν και οι παρακάτω χρήσεις:

- Γραφεία
- Τράπεζες
- Κοινωφελείς Οργανισμοί
- Εγκαταστάσεις Χονδρικού Εμπορίου

- Εγκαταστάσεις Εμπορικών Τραπεζών
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι και εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών
- Ο μέσος συντελεστής δόμησης στις περιοχές αυτές καθορίζεται σε 1.00

στ) Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ) προς εξυγίανση στην περιοχή μεταξύ της Λεωφόρου Σταυρού – Ελευσίνας, Λεωφόρου ΝΑΤΟ, Αεροδρομίου Ελευσίνας και Νοσοκομείου. Επιπλέον ισχύουν οι παρακάτω χρήσεις:

- Γραφεία
- Τράπεζες
- Κοινωφελείς Οργανισμοί
- Εγκαταστάσεις Χονδρικού Εμπορίου
- Εγκαταστάσεις Εμπορικών Τραπεζών
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι και εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών
- Στην εν λόγω περιοχή απαγορεύεται η δημιουργία νέων μεταποιητικών μονάδων
- Ο μέσος συντελεστής δόμησης στην ως άνω περιοχή καθορίζεται σε 1.00
- Δημιουργία ζώνης πρασίνου 50 μέτρων από τον άξονα του δρόμου βόρεια του Νοσοκομείου
- Το όριο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Μαγούλας ανατολικά προς την πλευρά του Νοσοκομείου ορίζεται σε 70 μέτρα από τον άξονα του Σαρανταπόταμου.

5. Την τροποποίηση των χρήσεων γης στο κέντρο του οικισμού Μαγούλας με την επέκταση του πολεοδομικού κέντρου της πόλης όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 4 του ως άνω Π.Δ/τος.

6. Την τροποποίηση και οργάνωση του βασικού οδικού δικτύου.

3.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κατοικία

Οι περιοχές κατοικίας καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης. Σε μεγάλο ποσοστό οι οικοδομές είναι διώροφες ή τριώροφες, ενώ νεώτερες τετραώροφες και πενταώροφες οικοδομές υπάρχουν σε μικρό αριθμό στην Άνω Ελευσίνα.

Βιομηχανία - Βιοτεχνία

Οι κυριότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις μέσα στην πόλη είναι η τσιμεντοβιομηχανία ΤΙΤΑΝ, ο ΒΟΤΡΥΣ και η ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗ. Υπάρχουν επίσης διάσπαρτα συνεργεία αυτοκινήτων, ξυλουργικές και άλλες αποθήκες που σχετίζονται με τη λειτουργία του λιμανιού.

Κεντρικές Λειτουργίες - Εμπόριο - Διοίκηση

Οι κυριότερες δραστηριότητες συγκεντρώνονται στο λιμάνι και κατά μήκος των κυρίως οδικών συνδέσεων. Εμπορικές χρήσεις έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών Κορίνθου (ΠΕΟΑΚ), κατά μήκος των οδών που οδηγούν προς το λιμάνι (Νικολαΐδου και Παγκάλου) και της οδού Ε. Βενιζέλου που οδηγεί στη Μαγούλα. Οι διοικητικές υπηρεσίες είναι συγκεντρωμένες κοντά στην πλατεία Ηρώων.

Άλλες Χρήσεις

Το λιμάνι της Ελευσίνας αποτελεί καθημερινό προορισμό βαρέων οχημάτων, ενώ παράλληλα έχει και υψηλή εμπορευματική κίνηση. Επειδή όμως οι υφιστάμενοι χώροι δεν επαρκούν για την λειτουργία του, προβλέπεται μελλοντικά η δημιουργία νέου μεγάλου εμπορικού λιμανιού στην Ελευσίνα (με κατάλληλες επιχώσεις μπροστά από την ΠΥΡΚΑΛ), όπου θα μεταφερθούν όλες οι λειτουργίες. Στη σημερινή θέση του θα κατασκευαστούν μαρίνες για

ιστιοπλοϊκά και μικρές θαλαμηγούς. (Στοιχεία από μελέτη Δ. Σταματιάδη, Ν. Γαλιδάκη και Master Plan ΟΛΕ).

3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Στο υπεραστικό οδικό δίκτυο περιλαμβάνεται η ΝΕΟΑΚ, η Παλιά Εθνική οδός Αθηνών – Θηβών (ΠΕΟΑΘ) και η ΠΕΟΑΚ από τον κόμβο με την ΠΕΟΑΘ προς Κόρινθο. Αυτές οι οδοί εξυπηρετούν διαμπερείς κινήσεις μεγάλου μήκους και δεν έχουν αστικό χαρακτήρα. Αντίθετα, το τμήμα της ΠΕΟΑΚ, που διέρχεται μέσα από την Ελευσίνα (Ι. Οδός, Η. Πολυτεχνείου) έχει σαφώς αστικό χαρακτήρα και σε τμήμα της έχουν αναπτυχθεί εμπορικές χρήσεις. Παρόλο, που υπάρχει η ΝΕΟΑΚ και ο ανισόπεδος κόμβος Μάνδρας, η ΠΕΟΑΚ εξακολουθεί να χρησιμοποιείται για διαμπερείς κινήσεις μεγάλου μήκους από και προς διάφορες βιομηχανίες και τους οικισμούς της παραλίας του Κόλπου Ελευσίνας. Έτσι η οδός αυτή λειτουργικά χαρακτηρίζεται σαν πρωτεύουσα αρτηρία.

Δευτερεύουσα αρτηρία χαρακτηρίζεται η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου, που συνδέει την κεντρική περιοχή της Ελευσίνας με το Νοσοκομείο βόρεια της ΝΕΟΑΚ και με την Μαγούλα.

Όλες οι υπόλοιπες κύριες οδοί σήμερα λειτουργούν ως συλλεκτήριες αν και δεν είναι ισοδύναμες. Οι οδοί αυτές είναι οι: Νικολαΐδου, Παγκάλου, Μπουμπουλίνας, Μουρίκη, Δήμητρος, Παπανικολάου, Εθνικής Αντιστάσεως, Ερμού, Πίνδου, Δαρδανελλίων, Γυφτέας, Αλκιβιάδου, Αρκαδίου και Θειρών.

Η τελευταία κατηγορία είναι οι τοπικές οδοί. Σε αυτές ανήκουν οι υπόλοιποι δρόμοι, που δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες. Κυρίως, στην κάτω Ελευσίνα χρησιμοποιούνται σαν συνδετήριες παρέχοντας εύκολες συνδέσεις από και προς το κύριο δίκτυο.

3.3.1 Κύριες Οδοί

Πρωτεύουσες Αρτηρίες

1) Ιερά Οδός – Ηρώων Πολυτεχνείου

Η ΠΕΟΑΚ, που αποτελείται από την Ηρώων Πολυτεχνείου και την Ιερά οδό εμφανίζει φορτίσεις από διαμπερή και τοπική κυκλοφορία. Η κυκλοφοριακή φόρτιση αυτού του δρόμου ξεπερνά κατά πολύ τις αντοχές ενός κέντρου πόλης και υποβαθμίζει το ρόλο του. Οι κύριες διασταυρώσεις της διαμπερούς κίνησης της οδού είναι η διασταύρωση ΠΕΟΑΚ και ΝΕΟΑΚ στο ύψος της Χαλυβουργικής και η διασταύρωση ΠΕΟΑΘ και ΠΕΟΑΚ για Θήβα και Κόρινθο αντίστοιχα (ανισόπεδος κόμβος Μάνδρας). Ο δρόμος αυτός συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό εμπορικών καταστημάτων και παρουσιάζει έντονη κυκλοφοριακή τοπική κίνηση κατά την διάρκεια ολόκληρης της ημέρας. Πρόκειται για το γραμμικό εμπορικό κέντρο της πόλης. Εξυπηρετεί τις αστικές και τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Είναι διπλής κατεύθυνσης και υπάρχει πεζοδρόμιο και από τις δύο πλευρές της οδού, ενώ χαρακτηρίζεται και από το σχετικά μεγάλο πλάτος της που κυμαίνεται μεταξύ 8 και 12 μέτρων. Επίσης, επιτρέπεται η στάθμευση σε αρκετά τμήματά της.

2) Ωκεανίδων

Η οδός Ωκεανίδων χρησιμοποιείται κυρίως για τις μετακινήσεις βαρέων οχημάτων με σκοπό την φορτοεκφόρτωση στο λιμάνι. Είναι ένας αρκετά φορτισμένος δρόμος, διότι εκτός από τα βαρέα οχήματα χρησιμοποιείται και από Ι.Χ., που έχουν προορισμό το λιμάνι και γενικά το νότιο τμήμα της Ελευσίνας. Ο δρόμος αυτός είναι αμφίδρομης κυκλοφορίας. Το πλάτος του οδοστρώματος μεταξύ των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου και Χαριλάου Τρικούπη είναι 12 μέτρα, ενώ μεταξύ Χαριλάου Τρικούπη και Μουρίκη είναι 20 μέτρα με κεντρική νησίδα 2 μέτρα. Επίσης, μεταξύ των οδών Μουρίκη και Κανελλοπούλου το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 10 και 12 μέτρων.

Η διαφοροποίηση αυτού του πλάτους της διατομής προκαλεί σοβαρότατα προβλήματα ασφάλειας, που θα αντιμετωπιστούν μόνο όταν ο δρόμος

αποκτήσει ενιαίο εύρος. Η χάραξη της Ωκεανιδών είναι σήμερα περιφερειακή της κάτω Ελευσίνας και γι' αυτό υποαξιοποιείται από την κυκλοφορία.

Δευτερεύουσες Αρτηρίες

1) Ελευθερίου Βενιζέλου

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου συνδέει την κεντρική περιοχή με το βόρειο τμήμα της Ελευσίνας. Εξυπηρετεί τοπικές μετακινήσεις, μετακινήσεις προς / από το Θριάσιο νοσοκομείο, οδηγεί στην κοινότητα Μαγούλας και το μελλοντικό σιδηροδρομικό σταθμό και εξυπηρετεί τη δημόσια συγκοινωνία. Η διασταύρωση της οδού με την ΝΕΟΑΚ (κόμβος Παραδείσου) εμφανίζεται έντονα φορτισμένη, δημιουργώντας αρκετά προβλήματα στις μετακινήσεις. Στο βόρειο τμήμα (οδός Κυπραίου) το πρόβλημα της διατομής είναι έντονο, διότι δεν έχει πάρει το τελικό του πλάτος, αφού εκκρεμούν οι σχετικές πράξεις εφαρμογής, και οι απαλλοτριώσεις. Στο τμήμα της από την ΠΕΟΑΚ μέχρι την ΝΕΟΑΚ η Ελ. Βενιζέλου είναι πολύ φορτισμένη και η κυκλοφοριακή της λειτουργία είναι ασύμβατη με τις δραστηριότητες, που αναπτύσσονται πάνω τους. Ένα θέμα σοβαρό, που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι το μικρό πλάτος των πεζοδρομίων. Η οδός αυτή είναι διπλής κατεύθυνσης με πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται μεταξύ 6,5 και 9,5 μέτρων. Επίσης, παρουσιάζει αμφίδρομη πυκνή στάθμευση.

Πρωτεύουσες Συλλεκτήριες

1) Νικολαΐδου

Η οδός Νικολαΐδου βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Ελευσίνας και είναι ένας από τους πιο σημαντικούς δρόμους της, αφού εφάπτεται του αρχαιολογικού χώρου και συνδέει το διοικητικό και εμπορικό κέντρο της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο. Κατά μήκος της οδού υπάρχουν πολλά εμπορικά καταστήματα και χώροι αναψυχής, όπως ταβέρνες, καφετέριες, μπαρ, κέντρα διασκέδασης με συνεχή ανάπτυξη. Πρόκειται δηλαδή για μια οδό που έχει μεγάλο ενδιαφέρον

τόσο για τον τουρισμό όσο και για τους ίδιους τους κατοίκους της πόλης. Είναι μονόδρομος με κατεύθυνση προς το λιμάνι. Το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 7 και 8 μέτρων. Το πεζοδρόμιο από την πλευρά του αρχαιολογικού χώρου έχει πλάτος περίπου 5 μέτρα, ενώ νοτιότερα κυμαίνεται μεταξύ 2 και 2,5 μέτρων. Από την άλλη πλευρά του δρόμου το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μεταξύ 1,2 και 2 μέτρων. Εμφανίζει αμφίδρομη (σε ορισμένες ώρες πυκνή) στάθμευση. Η οδός Νικολαΐδου αξίζει να πεζοδρομηθεί ώστε να διευκολυνθεί η λειτουργία της ως δρόμος αναψυχής και πολιτισμού αφιερωμένος στον πεζό και στον ποδηλάτη.

2) Παγκάλου

Η οδός Παγκάλου είναι μονόδρομος και έχει αντίθετη κατεύθυνση από την οδό Νικολαΐδου. Έτσι το ζεύγος Νικολαΐδου και Παγκάλου εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς το λιμάνι. Κατά μήκος της υπάρχουν εμπορικά καταστήματα καθώς και χώροι αναψυχής. Το πλάτος του δρόμου είναι περίπου 6,7 μέτρα και παρατηρείται αμφίδρομη αραιή στάθμευση. Αποτελεί τον άξονα ανόδου των λεωφορείων προς το κέντρο της Ελευσίνας και την Αθήνα.

3) Μπουμπουλίνας

Η οδός Μπουμπουλίνας είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης με όρια την οδό Κανελλοπούλου και την Μουρίκη. Κατά μήκος της υπάρχουν σχολεία καθώς και αρκετές εμπορικές χρήσεις. Το πλάτος οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 6 και 6,5 μέτρων και τα πεζοδρόμια δεξιά και αριστερά του δρόμου είναι περίπου 2 μέτρα.

4) Μουρίκη

Η οδός Μουρίκη εξυπηρετεί κυρίως μετακινήσεις από και προς το λιμάνι, καθώς και την αστική συγκοινωνία. Είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης. Το πλάτος οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 9 και 10 μέτρων. Η οδός αυτή έχει σχετικά

υψηλό φόρτο γιατί χάρη στο μεγάλο μήκος της προσφέρεται για μετακινήσεις από την παραλία μέχρι την Ηρώων Πολυτεχνείου.

5) Δήμητρος

Η σημαντικότητα της οδού Δήμητρος οφείλεται στο ότι έχουν αναπτυχθεί πάνω της εμπορικές χρήσεις, έχουν εγκατασταθεί δημόσιες υπηρεσίες, μεταξύ των οποίων και το Δημαρχείο. Παράλληλα, σε πολλά σημεία υπάρχουν αρχαιότητες που προσδίδουν ιστορική αξία στην οδό, η οποία και καταλήγει στον αρχαιολογικό χώρο της πόλης. Το τμήμα μεταξύ των οδών Αγάθου και ΝΕΟΑΚ είναι διπλής κατεύθυνσης με πλάτος 9 μέτρων και αραιή στάθμευση στις δύο πλευρές, ενώ το τμήμα μεταξύ Αγάθου και Γκιόκα είναι μονόδρομος με πλάτος οδοστρώματος 6 μέτρων και αμφίδρομη πυκνή στάθμευση.

6) Εθνικής Αντιστάσεως

Είναι οδός διπλής κατεύθυνσης και βρίσκεται μεταξύ των οδών Ζαίμη 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 8,5 και 15 μέτρων με κεντρική νησίδα πλάτους 1,5 μέτρων. Παρατηρείται αμφίδρομη αραιή στάθμευση. Η οδός παρουσιάζει κάποιο φόρτο (τμήμα μεταξύ Πλάτωνος και πλατείας Αγίου Κωνσταντίνου) τις ημέρες, που γίνεται η λαϊκή αγορά. Η λαϊκή αγορά καταλαμβάνει μια έκταση που καλύπτει εκατέρωθεν το τμήμα της Εθνικής Αντιστάσεως μεταξύ του Αγίου Κωνσταντίνου (κυκλική πλατεία) και της οδού Ζαίμη. Κατά τη διάρκεια της λαϊκής αγοράς εκδηλώνονται κάποια προβλήματα στους παρακείμενους δρόμους.

7) Παπανικολάου

Η οδός Παπανικολάου είναι διπλής κατεύθυνσης. Η σημαντικότητά της οφείλεται στο ότι συνδέει την κεντρική περιοχή (Ηρώων Πολυτεχνείου) με το βόρειο τμήμα της Ελευσίνας (κυκλική πλατεία Αγίου Κωνσταντίνου). Είναι αρκετά φορτισμένος δρόμος λόγω των εμπορικών καταστημάτων, που βρίσκονται κατά μήκος του. Το πλάτος οδοστρώματος είναι 8,3 μέτρα.

8) Ερμού

Κατά μήκος της οδού Ερμού υπάρχουν αρκετοί χώροι αναψυχής και εμπορικά καταστήματα, γι' αυτό και κατά την διάρκεια της ημέρας η οδός είναι αρκετά φορτισμένη. Το τμήμα μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Ζαΐμη είναι μονόδρομος, ενώ μεταξύ Ζαΐμη και κόμβου αεροδρομίου είναι διπλής κατεύθυνσης. Έτσι, η οδός Ερμού δίνει την δυνατότητα εξόδου από την Ελευσίνα αλλά και της εισόδου μέσω του κόμβου Αεροδρομίου, με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνεται περισσότερο η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου. Το πλάτος οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 6,9 και 8,5 μέτρα, ενώ το πεζοδρόμιο, που βρίσκεται εκατέρωθεν του δρόμου έχει πλάτος 1,7 μέτρα.

9) Πίνδου

Η οδός Πίνδου βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Ελευσίνας και συνδέει την βορειοδυτική με την βορειοανατολική Ελευσίνα. Είναι αρκετά φορτισμένη οδός, διότι κατά μήκος της υπάρχουν χώροι αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, δημόσιες υπηρεσίες και εμπορικά καταστήματα. Είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης με πλάτος οδοστρώματος 9,2 μέτρα και πεζοδρόμιο από 1 μέχρι 2 μέτρα.

10) Δαρδανελίων

Η Οδός Δαρδανελίων είναι δρόμος αμφίδρομης κίνησης και συνδέει δύο βασικούς δρόμους, την Ελευθερίου Βενιζέλου και την Εθνικής Αντιστάσεως. Το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 6,3 και 10,5 μέτρων. Το τμήμα μεταξύ των οδών Βενιζέλου και Μεάνδρου έχει πλάτος 6,3 μέτρα και στάθμευση

από την μία πλευρά. Ενώ στο τμήμα μεταξύ των οδών Τραπεζούντος και Εθνικής Αντιστάσεως το πλάτος φτάνει τα 10,5 μέτρα και παρατηρείται αμφίδρομη στάθμευση. Τέλος κατά μήκος της οδού στεγάζονται σχολεία και υπάρχουν αρκετοί χώροι πρασίνου. Το τμήμα μεταξύ Τραπεζούντος και Μεάνδρου λόγω του σχολείου έχει πεζοδρομηθεί.

11) Θειρών

Η οδός Θειρών εμφανίζει αρκετά υψηλό φόρτο, διότι εξυπηρετεί τις αστικές συγκοινωνίες, που συνδέουν το νότιο με το βόρειο τμήμα της Ελευσίνας. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 6,6 και 7 μέτρων.

12) Αρκαδίου

Από την οδό Αρκαδίου διέρχονται οι αστικές συγκοινωνίες της Ελευσίνας, όπως και στην οδό Θειρών. Οι κύριες χρήσεις γης κατά μήκος του δρόμου είναι χώροι πρασίνου, αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία, νεκροταφείο και εμπορικά καταστήματα. Αυτό έχει όμως σαν αποτέλεσμα να παρατηρείται κατά την διάρκεια της ημέρας αρκετά φορτισμένος. Είναι δρόμος με αμφίδρομη κίνηση για το αυτοκίνητο με πλάτος 9,6 μέτρα και με αμφίδρομη πυκνή στάθμευση.

13) Αλκιβιάδου

Η οδός Αλκιβιάδου βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Ελευσίνας και είναι δρόμος διπλής κατεύθυνσης. Η σημαντικότητά της οφείλεται στο ότι διασχίζει την οδό Βενιζέλου και καταλήγει στην οδό Δήμητρος, με αποτέλεσμα να μπορεί εύκολα κάποιος να οδηγηθεί στην κεντρική περιοχή. Οι κύριες χρήσεις γης, που παρατηρούνται κατά μήκος της είναι κυρίως κατοικίας καθώς και χώροι πρασίνου. Το πλάτος οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 8,6 και 9 μέτρων.

14) Κανελλοπούλου

Η οδός Κανελλοπούλου είναι η παραλιακή οδός της πόλης. Η μοναδικότητά της ενισχύεται από το γεγονός ότι κατά μήκος της υπάρχουν χώροι αναψυχής και πολιτισμού. Ωστόσο, διασπώνται από βιομηχανικές, λιμενικές και άλλες χρήσεις, με αποτέλεσμα ο συνολικός παραλιακός χώρος να παρουσιάζει έντονα ανομοιογενή εικόνα. Αναπτύσσονται κατά μήκος του δρόμου σημαντικές ροές και υψηλές ταχύτητες, που ευνοούνται όμως από την άνετη γεωμετρία του δρόμου, διότι το πλάτος του οδοστρώματος κυμαίνεται μεταξύ 8,1 και 12,3 μέτρων. Το πρόβλημα με την Κανελλοπούλου είναι ότι το υπερβολικό πλάτος, που καταλαμβάνει η άσφαλτος σε συνδυασμό με την στάθμευση της προσδίδουν την εικόνα ενός δρόμου αφιερωμένου στο αυτοκίνητο αισθητικά υποβαθμισμένου. Η Κανελλοπούλου έπρεπε να λειτουργεί σαν χώρος αναψυχής και περιπάτου, διέξοδος της πόλης στην θάλασσα.

3.3.2 Τοπικές Οδοί

Οι υπόλοιποι δρόμοι στο Δήμο Ελευσίνας εξυπηρετούν μόνο την τοπική κυκλοφορία. Οι τοπικές οδοί κυρίως στην κάτω Ελευσίνα χρησιμοποιούνται σαν συνδετήριες, παρέχοντας εύκολες διαδρομές από και προς το κύριο δίκτυο. Όλες οι οδοί στο Δήμο Ελευσίνας είναι διπλής κατεύθυνσης με εξαίρεση το ζεύγος Παγκάλου – Νικολαΐδου που μονοδρομήθηκε για τη ρύθμιση της τοπικής κίνησης γύρω από την κεντρική περιοχή.

3.3.3 Δημόσια Συγκοινωνία

Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών είναι προσανατολισμένο στην εξυπηρέτηση μετακινήσεων από και προς άλλους δήμους και δεν μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τις εσωτερικές μετακινήσεις.

Οι τοπικές γραμμές ακολουθούν κυρίως τη διαδρομή:

- Κανελλοπούλου – Παγκάλου – Ιερά Οδό – Ηρώων Πολυτεχνείου – Ε. Βενιζέλου – Θειρών – Αρκαδίου – Εθνικής Αντιστάσεως – Αθηνών/Θηβών.

Οι υπεραστικές γραμμές, που έχουν προορισμό την Ελευσίνα ακολουθούν κυρίως τις διαδρομές:

- Ε.Ο.Α.Κ. – Ν.Ε.Ο.Α.Κ.- Ιερά Οδός – Μουρική - Κανελλοπούλου
- Κυπραίου – Ε. Βενιζέλου – Ηρώων πολυτεχνείου – Μουρική - Κανελλοπούλου
- ΠΕΟΑΚ – Ιερά Οδός – Ηρώων Πολυτεχνείου

3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

3.4.1 Κυκλοφοριακά Προβλήματα

Η στάθμευση αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα και συνιστά τροχοπέδη στην ανάπτυξη της πόλης και στη διατήρηση της ιστορικής της ταυτότητας. Η Ελευσίνα αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο του Θριάσιου και στεγάζει τις διοικητικές υπηρεσίες και τα μεγάλα πολιτιστικά κέντρα.

Οι κάτοικοι της Ελευσίνας και των γειτονικών περιοχών χρησιμοποιούν σχεδόν αποκλειστικά το αυτοκίνητο για την προσέλευση στην πόλη και τις μετακινήσεις μέσα σε αυτήν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνωστισμό οχημάτων μέσα στην πόλη, όπου οι χώροι στάθμευσης είναι ανεπαρκείς. Επιπλέον η κίνηση των αυτοκινήτων υποβαθμίζει πολεοδομικά και περιβαλλοντικά το κέντρο της πόλης και τον αρχαιολογικό χώρο.

Προβληματικές οδούς αποτελούν οι:

- Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου – Ιερά Οδός (ΠΕΟΑΚ).

Η κατασκευή της ΝΕΟΑΚ δεν μπόρεσε να αποτρέψει τη διαμπερή ροή, η οποία εξακολουθεί να διέρχεται από το κέντρο της Ελευσίνας μέσω της ΠΕΟΑΚ. Η διαμπερής ροή σε συνδυασμό με την τοπική κίνηση προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης, όπου συγκεντρώνονται σχεδόν όλες οι κεντρικές λειτουργίες. Ωστόσο, η κατασκευή της Αττικής Οδού επιτρέπει σήμερα να ληφθούν ριζικά μέτρα για την αποφόρτιση της Ηρώων Πολυτεχνείου.

- Οδός Ε. Βενιζέλου

Αν και αποτελεί σημαντικό άξονα μετακινήσεων προς το Θριάσιο νοσοκομείο χαρακτηρίζεται από ελλιπή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Επειδή η οδός αυτή διέρχεται μέσα από κατοικημένη περιοχή και τις περισσότερες ώρες της ημέρας φορτίζεται έντονα, το αποτέλεσμα είναι η υποβάθμιση των γύρω περιοχών κατοικίας και η απώλεια του χαρακτήρα της γειτονιάς. Παράλληλα η έλλειψη πεζοδρομίων σταθερού πλάτους και η άναρχη στάθμευση συντελεί στην κακή λειτουργία του δρόμου για τον πεζό και τη υποβάθμιση των παρόδιων χρήσεων που απευθύνονται σε αυτούς.

- Ζεύγος οδών Νικολαΐδου - Παγκάλου

Εμφανίζονται φορτισμένες τόσο από διαμπερή όσο και από τοπική κυκλοφορία, λόγω των χρήσεων αναψυχής και εμπορίου. Εξαιτίας και της αμφίδρομης πυκνής στάθμευσης υποβαθμίζεται η ιστορικότητα της περιοχής, που αποτελεί πόλο έλξης τουριστών και κατοίκων της πόλης.

3.4.2 Περιβαλλοντικά Προβλήματα

Στην Ελευσίνα η ατμοσφαιρική ρύπανση οφείλεται κατά κύριο λόγο στη βιομηχανική δραστηριότητα, σε αντίθεση με τις περισσότερες πόλεις όπου η ατμοσφαιρική ρύπανση οφείλεται στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Από μετρήσεις που πραγματοποιούνται συστηματικά από το ΠΕΡΠΑ συμπεραίνεται ότι το Θριάσιο Πεδίο παρουσιάζει τις μεγαλύτερες τιμές σε όλη την Αττική:

- στη βιομηχανική συγκέντρωση
- στην κατανάλωση καυσίμου
- στη ρύπανση που οφείλεται στην παραγωγική διαδικασία

Σύμφωνα με μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν από το 1986 έως το 2002 παρατηρούμε ότι:

- Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του θείου (SO₂) έχουν μειωθεί σημαντικά και βρίσκονται κάτω από τα όρια της οδηγίας 99/30 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου (NO₂) είναι κατώτερες από τα όρια της οδηγίας 99/30 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Όσον αφορά τους υδρογονάνθρακες (THC), η κατάσταση παραμένει σοβαρή αφού βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Παρατηρούνται έντονες οσμές κατά τη διέλευση από την Παλιά Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου, οι οποίες οφείλονται στην παραγωγική διαδικασία του διυλιστηρίου.
- Συχνές είναι οι παραβάσεις ορίων στα επίπεδα του όζοντος (O₃), το οποίο είναι πολύ επικίνδυνο για όλο το Θριάσιο Πεδίο, καθώς οι υψηλές συγκεντρώσεις απειλούν τόσο τους ανθρώπους, όσο και τη βλάστηση της περιοχής.
- Οι συγκεντρώσεις των συνολικών αιωρούμενων σωματιδίων (TSP) στην περιοχή της Ελευσίνας παρουσιάζουν σταθερότητα, εξακολουθώντας όμως να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα.

3.4.3 Η Υποβάθμιση του Θαλάσσιου Μετώπου

Σε όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις η παραλία αποτελεί πόλο έλξης τουριστών, αλλά και κέντρο οικιστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.

Στην Ελευσίνα όμως, αν και διαθέτει σημαντικό θαλάσσιο μέτωπο, δεν συμβαίνει αυτό, λόγω της «κατάληψης» του λιμανιού από τις βιομηχανικές δραστηριότητες, οι οποίες είτε είναι ενεργές, είτε είναι ανενεργές και έχουν εγκαταλειφθεί.

Η πρόσβαση στο μεγαλύτερο τμήμα της παραλίας δεν είναι εφικτή, λόγω των βιομηχανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Από τα 16,5 χιλιόμετρα της ακτογραμμής της Ελευσίνας, μόλις 30 μέτρα είναι ανοικτά για τους πολίτες. Τα υπόλοιπα είναι κατειλημμένα από τις βιομηχανίες ή ανήκουν στον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας.

Οι βιομηχανίες που βρίσκονται στην παραλία είναι οι εξής: Κρόνος, Ίρις, Ελαιουργική, Βοτρυσ, Τιτάν, Χαλυβουργική, Πετρόλα και Ναυπηγεία Ελευσίνιας. Τα υπάρχοντα εργοστάσια, εκτός από την αισθητική υποβάθμιση και το ότι αποτελούν εμπόδιο για την ανάπτυξη της ακτογραμμής, αποτελούν και παράγοντα ρύπανσης.

Ακόμη και σήμερα, παρά τις προσπάθειες για εξυγίανση του λιμανιού μέσω της μεταφοράς των εργοστασίων, δε διαφαίνεται καλύτερο μέλλον λόγω των λύσεων χαμηλής αισθητικής στην περίπτωση των εργατικών κατοικιών που θα γίνουν στην «ΙΡΙΣ» και στον «ΚΡΟΝΟ», αλλά και λόγω του βιολογικού καθαρισμού που τελικά επελέγη η έκταση του «ΤΙΤΑΝΑ» για την κατασκευή του.

3.4.4 Πολεοδομικά Προβλήματα

Το σημαντικότερο πολεοδομικό πρόβλημα είναι η έντονη ανάμιξη χρήσεων γης με μεγάλες ασυμβατότητες στη λειτουργία τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η γειτνίαση του αρχαιολογικού χώρου με τη βιομηχανία «ΤΙΤΑΝ», όπου η δεύτερη λειτουργεί σε βάρος της ιστορικής και πολιτισμικής κληρονομιάς. Η άσχημη εικόνα της πόλης συμπληρώνεται από το συνδυασμό συνεργείων με κατοικία και του διοικητικού κέντρου με το εμπόριο και την κατοικία.

Επιπρόσθετα, η συσσώρευση των κεντρικών λειτουργιών (διοικητικές, δημόσιες, εμπορικές) σε συνδυασμό με την κακή ποιότητα του οδικού δικτύου (μικρό πλάτος οδοστρώματος και πεζοδρομίων, αμφίδρομη στάθμευση, αμφίδρομες κινήσεις) δυσχεραίνουν τις μετακινήσεις των πεζών και των οχημάτων στο κέντρο της Ελευσίνιας.

Επιπλέον, η σιδηροδρομική γραμμή του Ο.Σ.Ε. χωρίζει την πόλη σε δύο τμήματα επειδή είναι κατασκευασμένη σε ανάχωμα σε αρκετά μεγάλο μήκος. Οι διαβάσεις είναι πρόχειρα κατασκευασμένες και δεν εξυπηρετούν την κυκλοφορία, ενώ υποβαθμίζουν και αισθητικά την περιοχή. Ακόμη, η Νέα Εθνική Οδός χωρίζει το νότιο και το κεντρικό τμήμα της πόλης από το βόρειο, το οποίο

είναι και νεότερο. Η κύρια ένωση της πόλης γίνεται από την ένωση της Ελευθερίου Βενιζέλου με την Αδελφών Κυπραίου.

Οι διαμπερείς ροές των οχημάτων παρουσιάζονται στο σύνολο των βασικών δρόμων της πόλης, παρόλο που έχουν κατασκευαστεί νέα οδικά έργα, όπως η ΝΕΟΑΚ. Διαμπερείς ροές καταγράφονται στην ΠΕΟΑΚ από και προς τη Θήβα και την Κόρινθο, στην Ε. Βενιζέλου λόγω του Θριάσιου Νοσοκομείου και της εισόδου/εξόδου στην Αττική οδό, στην Νικολαΐδου, λόγω της ανάπτυξης χρήσεων αναψυχής, της Παγκάλου, λόγω σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με το κέντρο της πόλης και της Δήμητρος, λόγω εμπορικών καταστημάτων και χώρων ψυχαγωγίας.

Επίσης, η οδός Ωκεανίδων χρησιμοποιείται ως βασικός άξονας σύνδεσης της Ελευσίνας, αλλά και της Αττικής με το εμπορικό λιμάνι. Παράλληλα η αυξημένη στάθμευση στις παραπάνω οδούς, σε συνδυασμό με την αναζήτηση χώρων στάθμευσης στο εσωτερικό δίκτυο της πόλης, όπου δεν υπάρχει καμία υποδομή και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων είναι φτωχά, καθιστούν το πρόβλημα πιο οξυμένο.

4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

4.1 ΧΡΗΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ

Ο υπολογισμός των σταθεροτύπων (standards) έγινε σύμφωνα με την Απ. 10788, ΦΕΚ 285/Δ/2004 «Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών».

4.1.1 Πληθυσμός Χωρητικότητας Πολεοδομικών Μελετών

Χωρητικότητα – Πληθυσμός Χωρητικότητας

Η προβολή – εκτίμηση πληθυσμού στις μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού γίνεται με αποδεκτές στατιστικές μεθόδους για το χρόνο – στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στην προβολή – εκτίμηση του πληθυσμού λαμβάνονται ως βάση τα δεδομένα του χωροταξικού πλαισίου που αφορούν την κατάταξη στο οικιστικό δίκτυο, τις γενικότερες εξυπηρετήσεις και τη φέρουσα ικανότητα των φυσικών πόρων των περιοχών.

Ο χρόνος – στόχος προσδιορίζεται κατά κανόνα στο χρονικό διάστημα μεταξύ 5 και 20 ετών.

Ο πληθυσμός χωρητικότητας – πληθυσμός κορεσμού είναι το μέγεθος στο οποίο υπολογίζονται όλες οι ανάγκες σε κοινωνική και τεχνική υποδομή. Για την περιοχή μελέτης προβλέπεται πληθυσμός χωρητικότητας 3503 κάτοικοι.

Πυκνότητα

Η θεωρητική πυκνότητα (d) αντανακλά τις αποδεκτές στεγαστικές και οικιστικές συνθήκες. Για περιοχές ήπιας οικιστικής ανάπτυξης και

παραθεριστικής κατοικίας επιλέγονται κατά κανόνα πυκνότητες μικρότερες των 100 ατόμων / Ha. Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται πυκνότητα 20 κάτοικοι / Ha.

Κατοικία

Το σύνηθες σταθερότυπο κατοικίας για τις ανάγκες των πολεοδομικών μελετών είναι αυτό που αναφέρεται στη μέση ωφέλιμη επιφάνεια κατοικίας ανά άτομο (τ.μ./άτομο).

Αποδεκτοί δείκτες, στο πλαίσιο των εφαρμοζομένων προγραμματικών μελετών για τη βιώσιμη ανάπτυξη, θεωρούνται για την α' κατοικία από 28 έως 45 τ.μ./άτομο και για τη β' κατοικία από 15 έως 35 τ.μ./άτομο.

4.1.2 Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή

Διοίκηση – Εξυπηρετήσεις

Η σημασία της διοίκησης για ένα οικισμό και το ποσοστό επιφάνειας που καταλαμβάνει στο σύνολο των κεντρικών λειτουργιών είναι συνάρτηση:

- του είδους και του μεγέθους του οικισμού
- της περιοχής που επηρεάζει
- του βαθμού διοικητικής αποκέντρωσης
- της θέσης του οικισμού και την ευκολία προσβασιμότητας, δηλαδή εξυπηρέτηση δικτύων μεταφορών

Στην έννοια της διοίκησης περιλαμβάνονται οι εξής κατηγορίες υπηρεσιών:

- λειτουργίες διακυβέρνησης
- λειτουργίες οικονομίας
- λειτουργίες κοινωνικής πρόνοιας
- λειτουργίες εκπαίδευσης και πολιτιστικά

Εκπαίδευση

Το Νηπιαγωγείο χωροθετείται απαραίτητα μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο χωροθέτησης την ακτίνα εξυπηρέτησης (maximum ακτίνα: 400m – πεζή προσέλευση).

Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Νηπιαγωγείου αποτελεί μαθητικό δυναμικό 20 – 30 παιδιών. Το ποσοστό του πληθυσμού που αποτελεί χρήστες του Νηπιαγωγείου εκτιμάται σε 2%. Η επιφάνεια γηπέδων ανά χρήστη είναι κατά κανόνα της τάξεως 15-24 τ.μ./χρήστη.

Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται να δημιουργηθεί ένα Νηπιαγωγείο, το οποίο θα έχει έκταση 1,1 στρέμμα.

Το Δημοτικό Σχολείο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την ακτίνα εξυπηρέτησης (maximum 800m). Σε προγραμματιζόμενες μονάδες, στα αστικά κέντρα όσο και σε οικισμούς, όπου το μαθητικό δυναμικό το επιτρέπει, θεωρείται ως βιώσιμη μονάδα το 6θέσιο Δημοτικό με δυναμικό 180 μαθητές (30 μαθητές ανά τάξη).

Το δυναμικό των 180 μαθητών, αντιστοιχεί σε πληθυσμό 1800 κατοίκων (10% του συνολικού πληθυσμού). Η επιλογή χωροθέτησης εξαθέσιου ή δωδεκαθέσιου Δημοτικού εξαρτάται τόσο από την πυκνότητα δόμησης, όσο και από το προσφερόμενο γήπεδο. Η απαραίτητη επιφάνεια ανά χρήστη κατά κανόνα κυμαίνεται σε 7-11 τ.μ./χρήστη.

Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται να δημιουργηθεί ένα Δημοτικό Σχολείο, το οποίο θα έχει έκταση 2,5 στρέμματα.

Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Γυμνασίου αποτελεί μαθητικό δυναμικό 105 παιδιών, που σύμφωνα με πληθυσμιακά στατιστικά στοιχεία, αντιστοιχεί σε πληθυσμό 2100 κατοίκων (5% του πληθυσμού). Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Λυκείου

αποτελεί μαθητικό δυναμικό 105 μαθητών που αντιστοιχεί σε πληθυσμό 2700 κατοίκων (4% του πληθυσμού).

Είναι εκπαιδευτικά και λειτουργικά δυνατή η συγκρότηση εκπαιδευτικών μονάδων Γυμνασίου και Λυκείου με συνολική ανάπτυξη μαθητικού δυναμικού από 210 μαθητές. Η επιφάνεια γηπέδων ανά χρήστη είναι κατά κανόνα της τάξεως 15-24 τ.μ./χρήστη.

Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται να δημιουργηθούν δύο Γυμνάσια και ένα Λύκειο, τα οποία θα έχουν συνολική έκταση 2,8 στρέμματα.

Υγεία – Πρόνοια

Οι εγκαταστάσεις πρόνοιας οργανώνονται είτε αυτοτελώς, οπότε χωροθετούνται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας που εξυπηρετούν, είτε εντάσσονται λειτουργικά στα Κέντρα Υγείας και στα Περιφερειακά Ιατρεία σύμφωνα με τα προγράμματα του αρμόδιου φορέα.

Διακρίνονται εγκαταστάσεις που αφορούν:

- την προστασία των βρεφών
- την προστασία ειδικών ομάδων

Η σύγχρονη τάση της πρόνοιας αφορά την κοινωνική και επαγγελματική ένταξη των ομάδων αυτών στο κοινωνικό σύνολο με τη σταδιακή κατάργηση όπου αυτό είναι δυνατό της ιδρυματικής μορφής παροχής περίθαλψης.

Για την περιοχή μελέτης προβλέπεται έκταση 700 τ.μ. για πρόνοια.

Αθλητισμός

Οι αθλητικοί πυρήνες πρέπει να συνδυάζονται κυρίως με τις μονάδες εκπαίδευσης. Επίσης πρέπει να συνδυάζονται με τους ελεύθερους χώρους και τους χώρους πρασίνου της περιοχής.

Το πρότυπο για τη λειτουργία του αθλητισμού είναι 5,5 τ.μ./κάτοικο και αφορά στην επιθυμητή κατάσταση και όχι στα ελάχιστα αναγκαία και εφικτά κατά περίπτωση.

Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται να δημιουργηθούν αθλητικοί χώροι συνολικής έκτασης 19,3 στρεμμάτων.

Πράσινο – Ελεύθεροι Χώροι

Το σύστημα ελεύθερων χώρων πρέπει να καλύπτει μια ποικιλία δραστηριοτήτων, οι οποίες αναπτύσσονται σε χώρους που σχεδιάζονται σε διάφορες αποστάσεις από τον τόπο κατοικίας και σε διάφορα μεγέθη, ανάλογα με τον προορισμό τους.

Ειδικότερα οι αστικοί χώροι πρασίνου διακρίνονται σε:

- Ελεύθεροι χώροι Πολεοδομικής Ενότητας

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν:

- νησίδες πρασίνου (green pockets) 0,01 – 0,1 Ha χωρίς άλλη χρήση. Παίζουν ρόλο κυρίως στην ορθολογική οριστικοποίηση του σχεδιασμού και στη δημιουργία «ανοιγμάτων» στο δομημένο ιστό.
- Πλατείες 0,1 – 0,5 Ha, με ή χωρίς εξοπλισμό. Το πράσινο δεν είναι το κύριο χαρακτηριστικό τους. Χρησιμοποιούνται κυρίως σαν χώροι κοινωνικής επαφής και αναψυχής.
- Παιδικές χαρές – γωνίες (μικρής κλίμακας) μπορεί να αφορούν σε τμήματα πεζοδρόμων (woonerf).
- Πάρκο Πολεοδομικής Ενότητας – Γειτονιάς 0,5 – 1,5 Ha εκτός του πρασίνου που είναι το κύριο χαρακτηριστικό του μπορεί να περιλαμβάνει δραστηριότητες ενεργητικής αναψυχής, όπως μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, χώρους παιχνιδιού.

Για την περιοχή μελέτης προβλέπονται 28 στρέμματα για ελεύθερους χώρους πρασίνου.

Πολιτιστικά

Επειδή οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις, όπως Πινακοθήκες, Αίθουσες Τέχνης, Πνευματικά Κέντρα και αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων γίνονται και με ιδιωτική πρωτοβουλία κυρίως τοπικών συλλόγων και σωματείων είναι δύσκολο να καθοριστεί πρότυπο μέγεθος που διέπει τη χωροθέτησή τους.

Ενδεικτικά δίνονται οι δείκτες που αναφέρονται σε τ.μ./κάτοικο για τα πνευματικά – πολιτιστικά κέντρα των ΟΤΑ ως εξής:

- Για οικιστικά κέντρα 5^{ου} και 4^{ου} επιπέδου: 0,2 τ.μ./κάτοικο
- Για οικιστικά κέντρα 3^{ου} επιπέδου και άνω: 0,1 τ.μ./κάτοικο

Για την περιοχή μελέτης προβλέπεται έκταση 700 τ.μ. για πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

4.1.3 Δίκτυα Κυκλοφορίας

Επιφάνειες δικτύων

Η αναγκαία επιφάνεια για την εξυπηρέτηση των επιφανειακών μέσων μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών εκτιμάται ως ποσοστιαία αναλογία της συνολικής επιφάνειας των πολεοδομούμενων περιοχών.

Τα μεγέθη (δείκτες) που θεωρητικά ανταποκρίνονται στους ελληνικούς οικισμούς είναι ανάλογα με τον πληθυσμό τους. Οι οικισμοί με πληθυσμό μεταξύ 2.000 – 30.000 κατοίκων απαιτούν ποσοστό τουλάχιστον 15%.

Οδοί

Οι οδοί ιεραρχούνται και κατατάσσονται σε:

- αστικές
- περιαστικές
- υπεραστικές

Πεζόδρομοι – Πεζοδρόμια

Χαρακτηρίζονται οι άξονες που έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο προορισμό την κίνηση των πεζών, μόνιμα ή περιοδικά.

Σε αυτούς ανήκουν:

- συνοδευτικοί πεζόδρομοι
- ανεξάρτητοι πεζόδρομοι

Ο διαχωρισμός της κινήσεως των πεζών από τα τροχοφόρα επιδιώκεται κυρίως για λόγους ασφαλείας, ιδιαίτερα των παιδιών και των υπερηλίκων.

Ποδηλατόδρομοι

Οι ποδηλατόδρομοι διακρίνονται σε αστικούς, περιαστικούς και υπαίθρου και μπορούν να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες:

- Το Εθνικό δίκτυο που διέρχεται από πόλεις και ύπαιθρο.
- Το δίκτυο πόλης που αποτελείται από διαδρομές κορμού που συνδέουν κέντρα δήμων μεταξύ τους
- Το Δημοτικό δίκτυο που αποτελείται από τις διαδρομές κορμού του δήμου

Οι μετακινήσεις με ποδήλατα σπάνια υπερβαίνουν το μήκος των 5 km, και διακρίνονται σε:

- Καθημερινών αναγκών: σύνηθες μήκος διαδρομής 1,5 – 4 km
- Αναψυχής: σύνηθες μήκος διαδρομής 1-5 km
- Γειτονιάς: σύνηθες μήκος διαδρομής 0,5 – 4 km

Χώροι Στάθμευσης

Στις περιοχές κατοικίας σημαντικό μέρος των αναγκών παρκαρίσματος κατοίκων και επισκεπτών εξυπηρετούνται από τον οδικό χώρο. Πέραν της παρόδιας στάθμευσης προτείνεται η στάθμευση σε μεγάλες ανοικτές επιφάνειες, καθώς και σε κλειστούς χώρους.

4.2 ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΗ

Οι ιδιοκτησίες που βρίσκονται σε ζώνες πυκνοδομημένες και οι οποίες εντάσσονται σε πολεοδομικό σχέδιο ή στις οποίες επεκτείνεται το πολεοδομικό σχέδιο με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, υποχρεούνται να συμμετάσχουν στη δημιουργία των κοινόχρηστων χώρων που προβλέπονται από την πολεοδομική μελέτη. Για το ποσοστό της συμμετοχής, τη διαδικασία προσδιορισμού και τον τρόπο βεβαίωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου Β' του μέρους ΙΙΙ του παρόντος διατάγματος.

Στις ίδιες πυκνοδομημένες ζώνες αν ιδιοκτησία εμβαδού 500 τ.μ. και πάνω βαρύνεται λόγω της εφαρμογής των κατά την προηγούμενη παράγραφο διατάξεων με εισφορά σε γη για αυτοαποζημίωση ή λόγω υποχρέωσης αποζημίωσης τρίτων, με εμβαδόν λιγότερο από το εμβαδόν που προκύπτει από την εφαρμογή των ποσοστών που καθορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου αυτού, υποχρεούται να εισφέρει επιπλέον έκταση μέχρι να συμπληρωθεί το ποσοστό αυτό της παρ. 4. Η παράγραφος αυτή εφαρμόζεται για όλες τις πυκνοδομημένες ζώνες στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αναφερόμενες στο άρθρο 42. Στην περίπτωση αυτή, η επιπλέον έκταση που οφείλει να εισφέρει μειώνεται κατά τμήμα γης, για το οποίο θα αποζημιωνόταν από τους κατά νόμο υπόχρεους ιδιοκτήτες βάσει των διατάξεων του κεφαλαίου Β μέρους ΙΙΙ και η αποζημίωση που αντιστοιχεί στο τμήμα αυτό καταβάλλεται στον οικείο ΟΤΑ. Για το υπόλοιπο της υποχρέωσης έχει εφαρμογή η παρ. 7 του άρθρου αυτού.

Σε περίπτωση που ιδιοκτησία εμπίπτει στις ζώνες των παρ. 1 και 2 του άρθρου αυτού και ρυμοτομείται, αντί δε της καταβολής αποζημίωσης δίδεται με την πράξη εφαρμογής άλλο ακίνητο, τότε ο οικείος ΟΤΑ υποκαθιστά τον ιδιοκτήτη

στα δικαιώματα που αυτός έχει απέναντι στους τρίτους που είναι υπόχρεοι για την αποζημίωση λόγω της ρυμοτομίας. Τα ποσά που εισπράττονται από τους ΟΤΑ διατίθενται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και χώρων κοινωφελών χρήσεων και σκοπών.

Οι ιδιοκτησίες που εντάσσονται στο πολεοδομικό σχέδιο ή στις οποίες επεκτείνεται το σχέδιο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και βρίσκονται σε ζώνες αραιοδομημένες ή αδόμητες, υποχρεούνται να συμμετάσχουν με εισφορά γης στη δημιουργία των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων και γενικά στην ικανοποίηση κοινωφελών χρήσεων και σκοπών κατά τις επόμενες διατάξεις.

Η εισφορά σε γη κατά την προηγούμενη παράγραφο αποτελείται από ποσοστό επιφάνειας κάθε ιδιοκτησίας πριν από την πολεοδόμησή της, το οποίο υπολογίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

- για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 250 τ.μ. ποσοστό 10%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 250 τ.μ. μέχρι 500 τ.μ. ποσοστό 20%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 500 τ.μ. μέχρι 1.000 τ.μ. ποσοστό 30%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. μέχρι 2.000 τ.μ. ποσοστό 40%.
- με την επιφύλαξη της επόμενης περίπτωσης, για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2.000 τ.μ. ποσοστό 50%.
- για αυτοτελείς ιδιοκτησίες μεγαλύτερες των 10.000 τ.μ. που ανήκουν σ' έναν ιδιοκτήτη, για το τμήμα τους πάνω από 10.000 τ.μ. ποσοστό 60%. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και σε ιδιοκτησίες εξ αδιαιρέτου κατά το ποσοστό συνιδιοκτησίας που αντιστοιχεί σε έκταση γης μεγαλύτερη από 10.000 τ.μ.

Η εισφορά σε γη ειδικά για τις χρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 234, 235 και 236, όπως ισχύει, ορίζεται :

- Για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 1.000 τ.μ. ποσοστό 20%.
- Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. μέχρι 4.000 τ.μ. ποσοστό 30%.

- Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 4.000 τ.μ. ποσοστό 40%.

Ως εμβαδά ιδιοκτησιών για τον υπολογισμό της συμμετοχής σε γη λαμβάνονται τα εμβαδά που είχαν οι ιδιοκτησίες στις 10.3.1982. Για την εφαρμογή της παραγράφου 4, του παρόντος άρθρου ως ιδιοκτησία νοείται το άθροισμα των ιδιοκτησιών γης κάθε ιδιοκτήτη που περιλαμβάνονται στα όρια της περιοχής που πρόκειται να ενταχθεί, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πολεοδομικής ενότητας. Σε περίπτωση εξ αδιαιρέτου συνιδιοκτησίας τα ποσοστά εισφοράς γης εφαρμόζονται στο εμβαδόν που αντιστοιχεί στο ιδανικό μερίδιο κάθε συνιδιοκτήτη όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι τη 10.3.1982.

Η εισφορά γης πραγματοποιείται με την πράξη εφαρμογής του άρθρου 48, εκτός αν πρόκειται για αστικό αναδασμό ή ενεργό πολεοδομία, οπότε γίνεται με τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 52. Για τα ποσοστά της εισφοράς γης στις προηγούμενες περιπτώσεις εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

Σε περίπτωση που η συμμετοχή σε γη πρέπει να ληφθεί από μη ρυμοτομούμενο τμήμα ιδιοκτησίας αλλά κατά την κρίση της αρχής το τμήμα γης που πρόκειται να αποτελέσει αντικείμενο εισφοράς δεν είναι αξιοποιήσιμο πολεοδομικά ή η αφαίρεσή του είναι φανερά επιζήμια για την ιδιοκτησία, μπορεί να μετατρέπεται σε ισάξια χρηματική συμμετοχή που διατίθεται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και κοινωφελών χρήσεων και σκοπών. Για την πραγματοποίηση της μετατροπής εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 46 για την εισφορά σε χρήμα. Οι διατάξεις του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 46 εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις της παραγράφου αυτής.

Τα εδαφικά τμήματα που προέρχονται από εισφορά γης διατίθενται κατά σειρά προτεραιότητας:

- για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.
- για την παραχώρηση οικοπέδων σε ιδιοκτήτες της ίδιας πολεοδομικής ενότητας, των οποίων τα οικόπεδα ρυμοτομούνται στο σύνολό τους ή σε

ποσοστό μεγαλύτερο από το καθοριζόμενο στην παρ. 4 και εφόσον δεν είναι δυνατή η τακτοποίησή τους, σύμφωνα με τους τρόπους που ορίζονται στο άρθρο 48.

- για κοινωφελείς χώρους και σκοπούς μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.
- για τη δημιουργία χώρων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων και σκοπών για τις γενικότερες ανάγκες της περιοχής, καθώς και για παραχώρηση οικοπέδων σε ιδιοκτήτες άλλων πολεοδομικών ενότητων του ίδιου δήμου ή κοινότητας μέσα στα όρια του ΓΠΣ, των οποίων τα οικόπεδα ρυμοτομούνται στο σύνολό τους, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο, για τη δημιουργία κοινόχρηστων ή κοινωφελών χώρων, ή κατά ποσοστό μεγαλύτερο από την προκύπτουσα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, υποχρέωσή τους. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και για ρυμοτομούμενα οικόπεδα εντός σχεδίου που έχει εγκριθεί με τη διαδικασία του ν. δ/τος της 17.7/16.8.1923 που περιλαμβάνονται ή αποτελούν πολεοδομική ενότητα του ίδιου δήμου ή κοινότητας, εφόσον το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους.

Με τη σχετική πράξη εφαρμογής, με την οποία πραγματοποιείται η παραχώρηση του νέου οικοπέδου, το παλιό εντός σχεδίου πόλης ρυμοτομούμενο οικόπεδο περιέρχεται αυτοδίκαια στην κυριότητα του οικείου ΟΤΑ, ο οποίος υποκαθιστά επίσης τον ιδιοκτήτη στα δικαιώματα που αυτός έχει απέναντι στους τρίτους που είναι υπόχρεοι για την αποζημίωση λόγω της ρυμοτομίας. Στην περίπτωση αυτή, καθώς και στην περίπτωση της παραγράφου 2, εάν ο οικείος ΟΤΑ δεν εισπράξει μέσα σε τρία (3) χρόνια από την παραχώρηση αυτή του νέου οικοπέδου την οφειλόμενη αποζημίωση από τους τρίτους, τότε το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ) υποκαθιστά τον ΟΤΑ στα δικαιώματα απέναντι στους τρίτους, και μπορεί να συνεχίσει τη σχετική διαδικασία.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία

και ο τρόπος παρέμβασης του ΕΤΕΡΠΣ για την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Οι ιδιοκτησίες που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου κατά το μέρος που από την πολεοδομική μελέτη προορίζονται για τη δημιουργία κοινωφελών χώρων της αρμοδιότητας του δημόσιου φορέα στον οποίο ανήκουν ή διατίθενται για τους ίδιους σκοπούς με ανταλλαγή, παραχώρηση ή άλλο τρόπο μεταξύ των αντίστοιχων φορέων, θεωρούνται αυτοδίκαια εισφερόμενες για το σκοπό που προορίζονται και δεν υπόκεινται κατά το μέρος αυτό σε άλλη εισφορά γης.

Οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι στεγαστικών προγραμμάτων μέσα στις ιδιοκτησίες των δημόσιων φορέων της προηγούμενης παραγράφου που το ποσοστό που καταλαμβάνουν μνημονεύεται στο δ/γμα έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης θεωρούνται αυτοδίκαια συνεισφερόμενοι, περιέρχονται αυτοδίκαια στους οικείους σύμφωνα με τον προορισμό τους φορείς και συμψηφίζονται στην εισφορά σε γη της αντίστοιχης ιδιοκτησίας, όπως η εισφορά αυτή προκύπτει με την εφαρμογή των ποσοστών της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, υπολογιζομένων μόνο για το εμβαδόν της ιδιοκτησίας αυτής.

Τα παραπάνω εφαρμόζονται και σε εγκεκριμένες μέχρι την 16.12.1988 (ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης 82929/4797/7.12.1988, ΦΕΚ 903B) πολεοδομικές μελέτες, έστω και αν στην πράξη έγκρισής τους δεν αναφέρεται το ποσοστό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Στις περιπτώσεις αυτές εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του οικείου νομάρχη που προσδιορίζει το ποσοστό αυτό βάσει των ενδείξεων της μελέτης.

Για ιδιοκτησίες που ανήκουν στη διαχείριση του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, στον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) και τη Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδόμησης και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) και προορίζονται για εφαρμογή στεγαστικών προγραμμάτων αυτών, για το τμήμα τους πάνω από 2.000 τ.μ. ορίζεται ποσοστό εισφοράς γης 40%, κατ' εξαίρεση των περιπτ. (ε) και (στ) της παρ. 4 του άρθρου αυτού.

Οι με οποιοδήποτε τρόπο σχηματισμένοι μέσα στην περιοχή επέκτασης κοινόχρηστοι χώροι θεωρούνται ως νόμιμα υπάρχοντες κοινόχρηστοι χώροι και δεν λαμβάνονται υπόψη υπέρ των ιδιοκτητών για τον υπολογισμό της εισφοράς σε γη.

Κοινόχρηστοι χώροι της προηγούμενης παραγράφου και του άρθρου 415, που καταργούνται με την ένταξη της περιοχής στο σχέδιο ή την αναμόρφωσή της λόγω υπαγωγής της περιοχής στις διατάξεις του άρθρου 50, μπορεί μετά την εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 302, με την πράξη εφαρμογής να διατίθενται περαιτέρω σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου αυτού.

Για τις επεκτάσεις σχεδίων πόλεων σε πυκνοδομημένες περιοχές και σε όσες υπάγονται στο άρθρο 42, το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο μπορεί να ζητήσει την υπαγωγή τους στην εισφορά σε γη των παρ. 4 και επόμενων του παρόντος άρθρου αντί των παρ. 1 και 2. Η υπαγωγή γίνεται με την πράξη έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης του σχετικού σχεδίου πόλεως κατά περίπτωση.

Ιδιοκτησίες που παραχωρήθηκαν σε πρόσφυγες για αγροτική αποκατάσταση από την Επιτροπή Αποκαταστάσεων Προσφύγων ή σύμφωνα με τις διατάξεις της αγροτικής νομοθεσίας, όταν εντάσσονται στο σχέδιο πόλης με τις διαδικασίες του παρόντος κεφαλαίου, υπόκεινται σε υποχρέωση εισφοράς σε γη μειωμένη κατά το ήμισυ των εισφορών που προβλέπονται από την παρ. 4 και επόμενες του άρθρου αυτού και μέχρι τμήματος ιδιοκτησίας 2.000 τ.μ. Η παραπάνω ρύθμιση αφορά μόνο τις ιδιοκτησίες ή τμήματά τους που κατά τη σύνταξη της πράξης εφαρμογής του σχεδίου ανήκουν κατά κυριότητα στον αρχικό δικαιούχο, το σύζυγό του, τους κατιόντες και τους συζύγους τους και τους αδελφούς τους, με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο και αν απεκτήθη η έκταση από αυτούς.

4.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

4.3.1 Γενικές Χρήσεις Γης

Προτείνεται η χωροθέτηση των εξής Γενικών Χρήσεων Γης, η οποία παρουσιάζεται στο Χάρτη Π-6, κλίμακας 1:5000 :

Α. Περιοχή Πολεοδομικού Κέντρου – Κεντρικών Λειτουργιών Πόλης – Τοπικού Κέντρου Συνοικίας - Γειτονιάς

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις
- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια Βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Β. Περιοχή Γενικής Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτίρια (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Γ. Περιοχή Αμιγούς Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες μικρού δυναμικού
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κτλ.)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι
- Πολιτιστικά κέντρα (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Δ. Περιοχή Μη Οχλούσας Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας- Βιομηχανικού και Βιοτεχνικού Πάρκου

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Κτίρια , γήπεδα αποθήκευσης
- Πρατήρια βενζίνης , υγραερίου
- Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας
- Γραφεία
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

4.3.2 Συντελεστής Δόμησης

Σύμφωνα με το άρθρο 15 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού το μέγιστο ύψος των κτιρίων ορίζεται σε συνάρτηση με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης της περιοχής. Για συντελεστή δόμησης 0,4 το μέγιστο ύψος κτιρίου ορίζεται 10,75μ.

Επιτρέπονται παρεκκλίσεις ως προς το ύψος και το συντελεστή όγκου με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ύστερα από γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής

α) για τα ειδικά κτίρια πλην των γραφείων, στις περιοχές με συντελεστή δόμησης έως 1,2 και αιτιολογημένη πρόταση του αρμόδιου φορέα για συντελεστή δόμησης έως 0,4 ύψος 13,00μ.

β) σε περίπτωση προσθήκης καθ' ύψος σε κτίριο που έχει ανεγερθεί με νόμιμη οικοδομική άδεια, εφόσον δεν έχει εξαντληθεί ο συντελεστής δόμησης.

Το μέγιστο ύψος του κτιρίου σε κάθε σημείο των όψεων του μετρείται από την οριστικά διαμορφωμένη στάθμη του εδάφους σε οποιαδήποτε σημείο μέτρησης ή από τη στάθμη του πεζοδρομίου, αν οι όψεις τοποθετούνται επί της ρυμοτομικής γραμμής και αυτή ταυτίζεται με την οικοδομική γραμμή. Σε οικόπεδα με πρόσωπα σε περισσότερους του ενός κοινόχρηστους χώρους, για τα οποία ισχύουν διαφορετικά μέγιστα επιτρεπόμενα ύψη και το ένα τουλάχιστον απ' αυτά δεν ορίζεται βάσει της παραγράφου αυτής, επιβάλλεται η τήρηση του μικρότερου από τα επιτρεπόμενα ύψη μέχρι την απόσταση των 9,0 μ. από την οικοδομική γραμμή στην οποία αντιστοιχεί αυτό, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τους ειδικούς όρους δόμησης της περιοχής. Σε περίπτωση υπογείου με ύπαρξη χαμηλωμένης αυλής (cours anglaises) η αφετηρία μέτρησης του ύψους γίνεται από το τελικό διαμορφωμένο έδαφος της στάθμης του ισογείου στην αντίστοιχη θέση.

Δεν επιτρέπεται η τροποποίηση της φυσικής στάθμης του εδάφους παρά μόνο για την διευκόλυνση της φυσικής απορροής ομβρίων και μέχρι στάθμης $\pm 1.00\mu$. από το φυσικό έδαφος.

Το κτίριο (πλην εξωστών) που μπορεί να κατασκευαστεί στο οικόπεδο οφείλει να εγγράφεται στο ιδεατό στερεό, που καθορίζεται:

α) στα πρόσωπα του οικοπέδου από την κατακόρυφη επιφάνεια που περνά από την οικοδομική γραμμή και της οποίας τα ανώτατα σημεία βρίσκονται σε ύψος 1,5 Π που δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 7,5 μ., από τα αντίστοιχα σημεία του κρασπέδου του πεζοδρομίου (όπου Π η απόσταση από οικοδομική γραμμή έως την απέναντι οικοδομική γραμμή).

β) Στις υπόλοιπες πλευρές του οικοπέδου από κατακόρυφες επιφάνειες που περνούν από τα όρια του οικοπέδου ή από τα όρια των αποστάσεων που επιβάλλονται.

Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου πλάτος δρόμου σε ορισμένο σημείο του προσώπου του οικοπέδου θεωρείται το μήκος της καθέτου στην οικοδομική γραμμή στο σημείο αυτό έως την τομή της με την απέναντι εγκεκριμένη οικοδομική γραμμή του ίδιου δρόμου ή την προέκτασή της. Αν το

οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται στα όρια του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και απέναντι υπάρχει μόνο ρυμοτομική γραμμή για τον υπολογισμό του πλάτους του δρόμου λαμβάνεται υπόψη η γραμμή αυτή αντί της οικοδομικής.

Σε περιπτώσεις πλατειών ή διευρύνσεων λόγω συμβολής οδών με ή χωρίς απότμηση, ως πλάτος δρόμου για τον καθορισμό του ύψους της πρόσοψης των κτιρίων στο τμήμα που βλέπει στη διεύρυνση ή την πλατεία, θεωρείται το μεγαλύτερο από τα πλάτη των δρόμων που συμβάλλουν, μετρούμενα στο σημείο της συμβολής.

Όταν ο εγκεκριμένος κοινόχρηστος χώρος περιβάλλεται κατά το μεγαλύτερο μέρος του από οικοδομικό τετράγωνο και επικοινωνεί με άλλο κοινόχρηστο χώρο από δίοδο, ως πλάτος δρόμου για τον καθορισμό του ύψους της πρόσοψης των κτιρίων που βλέπουν σε αυτόν λαμβάνεται το πλάτος της διόδου στο σημείο συμβολής της με το χώρο αυτόν.

Τα ύψη για την εφαρμογή του ιδεατού στερεού, μετρώνται από κάθε σημείο της ρυμοτομικής γραμμής στη στάθμη του οριστικά διαμορφωμένου πεζοδρομίου, όπως αυτή βεβαιώνεται από τον μελετητή μηχανικό και εγκρίνεται στο τοπογραφικό διάγραμμα και το διάγραμμα κάλυψης από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης.

Αν δεν υπάρχει οριστικά διαμορφωμένο πεζοδρόμιο, η στάθμη αυτή καθορίζεται από την εγκεκριμένη υψομετρική μελέτη της οδού.

Αν δεν υπάρχει υψομετρική μελέτη της οδού, η μελέτη συντάσσεται από ιδιώτη μηχανικό και αυτή εγκρίνεται από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης. Επιτρέπεται η σύνταξη νέας υψομετρικής μελέτης στην περίπτωση διαφοροποίησης του ύψους της οδού.

4.3.3 Ποσοστό Κάλυψης

Το ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου δε μπορεί να υπερβαίνει το 60% της επιφάνειάς του.

Κατά την αναθεώρηση, επέκταση ή έγκριση ρυμοτομικών σχεδίων ή τροποποίηση των όρων δόμησης περιοχής μπορεί να καθορίζονται διαγράμματα κάλυψης ανεξαρτήτως ποσοστού, σε ολόκληρη ή σε τμήμα της σχετικής περιοχής εφόσον αιτιολογούνται από την αντίστοιχη μελέτη της περιοχής.

Σε οικόπεδο, με περισσότερα από ένα πρόσωπα σε κοινόχρηστους χώρους, όπου τυχόν ισχύουν διαφορετικά ποσοστά κάλυψης, εφαρμόζεται σαν ποσοστό κάλυψης του όλου οικοπέδου ο αριθμητικός μέσος των ποσοστών κάλυψης.

Ο υποχρεωτικός ακάλυπτος χώρος του οικοπέδου αφήνεται σε επαφή, με ένα ή περισσότερα όρια του οικοπέδου, έχει διαστάσεις τουλάχιστον Δ και πρέπει να είναι προσπελάσιμος από τους χώρους κοινής χρήσης του κτιρίου.

Σε συνιδιόκτητα οικόπεδα με κάθετη ή οριζόντια ιδιοκτησία που έχει συσταθεί κατά τις διατάξεις του ν. 1024/1971 (Α' 232), προκειμένου για έκδοση άδειας δόμησης ο κάθε συνιδιοκτήτης χρησιμοποιεί το ποσοστό κάλυψης που του αναλογεί σύμφωνα με την επιτρεπόμενη κάλυψη που ισχύει κατά το χρόνο έκδοσης της άδειας δόμησης.

Στον υπολογισμό της επιτρεπόμενης κάλυψης του οικοπέδου: προσμετράται η επιφάνεια που ορίζεται από τις προβολές των περιγραμμάτων όλων των κτιρίων, όπως αυτά ορίζονται από τους κλειστούς και ημιυπαίθριους χώρους τους, πάνω σε οριζόντιο επίπεδο.

Στον υπολογισμό της επιτρεπόμενης κάλυψης του οικοπέδου δεν προσμετρώνται:

α. Η επιφάνεια τμημάτων του ακάλυπτου χώρου που εισέχουν στο κτίριο, ανεξάρτητα από το πλάτος και το βάθος τους, ακόμη και εάν περιλαμβάνουν

φέρων στοιχείο.

β. Το αποτύπωμα αίθριων και οποιασδήποτε μορφής διαμπερών ανοιγμάτων του κτιρίου, κάθετων ή οριζόντιων ή και με τεθλασμένες ή καμπύλες διαδρομές, ανεξαιρέτως διαστάσεων.

γ. Οι εξώστες, τα προστεγάσματα και τα στοιχεία του αρ.16 και οι κατασκευές που ορίζονται στο άρθρο 17 του παρόντος του παρόντος με τις ελάχιστες διαστάσεις που προβλέπονται σε αυτά.

δ. Ενιαίος στεγασμένος με ελαφρά εύκαμπτα υλικά, πολυκαρβονικά φύλλα κλπ, ανοιχτός από όλες τις πλευρές χώρος στάθμευσης, σε επαφή με τα όρια του οικοπέδου πίσω και πλάγια εκτός του προσώπου αυτού, σε μήκος όχι μεγαλύτερο από το $\frac{1}{2}$ του μήκους των πλευρών στις οποίες εφάπτεται και εφόσον εξασφαλίζεται η ελάχιστη υποχρεωτική φύτευση.

ε. Η επιφάνεια του σεισμικού αρμού όπου προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις.

στ. Κλίμακες κινδύνου εφόσον απαιτούνται κατ'εφαρμογή των διατάξεων του εκάστοτε ισχύοντος κανονισμού πυροπροστασίας και μόνο σε υφιστάμενα πριν από την ισχύ του κανονισμού κτίρια στα οποία έχει εξαντληθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου .

ζ. Χώρος συλλογής απορριμμάτων κλειστός και προσβάσιμος για την αποκομιδή

η. Διπλά ενεργειακά κελύφη σε νέα και υπάρχοντα κτίρια, μέγιστου πλάτους μέχρι 0.70μ. για επιφάνεια έως 50% της συνολικής επιφανείας των περιμετρικών όψεων του κτιρίου.

θ. Η επιφάνεια θερμομόνωσης πάχους άνω των 5 εκ. στις κατασκευές νέων κτιρίων.

ι. Η επιφάνεια της προσθήκης εξωτερικής θερμομόνωσης, όπως και η επιφάνεια του πάχους παθητικών ηλιακών και φωτοβολταϊκών συστημάτων, σε υφιστάμενα κτίρια για διάσταση μέχρι 15 εκ. ακόμα και στην περίπτωση που υπάρχει στο ακίνητο υπόλοιπο πολεοδομικών μεγεθών έστω και αν παραβιάζονται οι πλάγιες αποστάσεις Δ ή η οικοδομική γραμμή σε περίπτωση ύπαρξης προκηπίου. Όταν η οικοδομική γραμμή ταυτίζεται με τη ρυμοτομική, τα παραπάνω κατασκευάζονται σε ύψος τουλάχιστον 3.00μ. από την οριστική στάθμη του πεζοδρομίου ή την οριστική στάθμη του παραχωρημένου χώρου.

ια. Σταθερά προστεγάσματα μη βατά, σε πρόβολο ή επί υποστυλωμάτων, με την

προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται η υποχρεωτική φύτευση και εφόσον αναπτύσσονται εντός των υποχρεωτικών ακαλύπτων και κατασκευάζονται με πλάτος μέχρι 1/2 Δ.

ιβ. Το 50% της επιφάνειας των υπόσκαφων κτιρίων ή τμήματος κτιρίων για χρήση κατοικίας και το 20% για άλλες χρήσεις. Σε περίπτωση κατασκευής υπόσκαφου κτιρίου το ποσοστό κάλυψης δύναται να αυξάνεται, χωρίς όμως να υπερβαίνει το 70%.

4.3.4 Αρτιότητα

Οικόπεδο που εντάσσεται σε σχέδιο πόλης του μετά τη δημοσίευση του ν. 1577/85, θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο όταν :

α) έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση, τα οποία καθορίζονται από τους όρους δόμησης της περιοχής.
β) ή έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου που ισχύουν κατά τον κανόνα στην περιοχή ή εκείνα που αναφέρει το ν.δ. 8/197 αν αυτά είναι μεγαλύτερα και συγχρόνως εάν μπορεί να εγγραφεται στο οικοδομήσιμο τμήμα του κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5 μ., με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 1337/1983.

Οικόπεδο που έχει δημιουργηθεί πριν από τη δημοσίευση του ν. 1577/85, και έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση που ισχύουν στην περιοχή, θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο.

Οικόπεδα που έχουν πρόσωπα σε δύο ή περισσότερους κοινόχρηστους χώρους για τους οποίους ισχύουν διαφορετικές ελάχιστες απαιτήσεις αρτιότητας, θεωρούνται άρτια αν διαθέτουν τις μικρότερες, εκτός αν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση από ειδικές διατάξεις.

Γωνιακά άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα, που έχασαν την αρτιότητά τους ως προς το εμβαδόν τους λόγω εγκεκριμένης απότμησης, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα.

Άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα δεν επιτρέπεται να χάνουν την ιδιότητα αυτή με την τακτοποίηση σε καμία περίπτωση.

α) Στα ήδη εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και σε εκείνα που εγκρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1923 περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών κατά την τακτοποίηση, εκτός από τα ελάχιστα όρια προσώπου και εμβαδού κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου πρέπει να εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50.00) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5.00) μ.

β) Οικόπεδο που δεν έχει τις παραπάνω προϋποθέσεις τακτοποιείται με τα γειτονικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1923 και του ν.δ. 690 / 1948 (Α' 133). Δεν απαιτείται η εγγραφή κάτοψης κτιρίου ελάχιστης επιφάνειας 50,00 τμ και ελάχιστης πλευράς 5,00μ. σε οικόπεδα των οποίων η διαδικασία τακτοποίησης έχει αρχίσει μέχρι την έναρξη ισχύος του ν. 1577/85, με τη σύνταξη πράξης τακτοποίησης ή όταν το οικόπεδο έχει δημιουργηθεί πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου και έχουν καθοριστεί μικρότερα όρια αρτιότητας στην περιοχή.

Δεν επιτρέπεται η δόμηση ακόμη και σε οικόπεδο άρτιο και οικοδομήσιμο, έστω και κατά το άρθρο 25 του ν. 1337/1983, αν για οποιονδήποτε λόγο απαιτείται τακτοποίηση των γειτονικών του οικοπέδων και κατά την κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας, η δόμηση θα παρεμποδίσει ή θα δυσχεράνει με οποιονδήποτε τρόπο την τακτοποίηση.

Σε οικόπεδο που βρίσκεται στη συνάντηση δύο γραμμών δόμησης που τέμνονται είτε με πλάγια ή εισέχουσα απότμηση είτε με κοίλη ή κυρτή γωνία, ως μήκος προσώπου λαμβάνεται ολόκληρο το ανάπτυγμα της ρυμοτομικής γραμμής που αντιστοιχεί στο οικόπεδο.

Οικόπεδο άρτιο κατά κανόνα ή κατά παρέκκλιση ως προς το εμβαδόν, το οποίο δεν έχει το κατά παρέκκλιση ελάχιστο πρόσωπο, εάν δεν μπορεί να τακτοποιηθεί κατά τρόπο ώστε να αποκτήσει το κατά κανόνα πρόσωπο,

θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο εφόσον με την τακτοποίηση αποκτήσει το κατά παρέκκλιση πρόσωπο ή εάν το οικόπεδο πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983, όπως εκάστοτε ισχύει, εκτός εάν η παραπάνω έλλειψη οφείλεται σε υπαίτια κατάτμηση από τους ιδιοκτήτες ή του δικαιοπαρόχους τους με δικαιοπραξία εν ζωή ή αιτία θανάτου μετά την ισχύ του ν. 651/1977.

Οικόπεδα που δεν έχουν πρόσωπο σε εγκεκριμένη οδό ή οδό προϋφιστάμενη του έτους 1923, εφόσον δεν προέρχονται από κατάτμηση, που έγινε από τους ιδιοκτήτες ή τους δικαιοπαρόχους τους με δικαιοπραξία εν ζωή ή αιτία θανάτου, μετά την έγκριση του ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής και προϋφίστανται της ισχύος του ν. 651/1977, όταν παρά την προσκύρωση καταργούμενης ιδιωτικής οδού ή γενικά καταργηθέντος κοινόχρηστου χώρου δεν αποκτούν πρόσωπο ή εμβαδόν κατά τον κανόνα ή την παρέκκλιση της περιοχής, θεωρούνται οικοδομήσιμα εφόσον αποκτούν τουλάχιστον 5,0 μ. πρόσωπο σε εγκεκριμένη οδό ή οδό προϋφιστάμενη του έτους 1923 και εγγράφουν στο οικοδομήσιμο τμήμα τους κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50,0 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5,0μ.

Οικόπεδο μη άρτιο κατ'εμβαδόν και μη υπαγόμενο στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983 όπως εκάστοτε ισχύει, που δεν μπορεί να αποκτήσει διαστάσεις αρτίου οικοπέδου με τις διατάξεις του ν.δ. 690/1948, επιτρέπεται να προσκυρωθεί κατά προτεραιότητα σε οικόπεδο που έχει το ελάχιστο εμβαδόν και δεν έχει το ελάχιστο πρόσωπο, για την απόκτηση και του ελάχιστου προσώπου. Αν δεν υπάρχει τέτοιο όμορο οικόπεδο, αλλά υπάρχει οικόπεδο μη άρτιο κατά το εμβαδόν, που υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983, το παραπάνω οικόπεδο προσκυρώνεται σε αυτό.

Τμήματα οικοπέδου άρτιου και οικοδομήσιμου που δεν επιδέχονται εν όλω ή εν μέρει τακτοποίηση αφαιρούνται αναγκαστικά και προσκυρώνονται στα γειτονικά οικόπεδα. Η προσκύρωση αυτή γίνεται μόνο αν τα γειτονικά, οικόπεδα, έχουν το ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν και η προσκύρωση είναι απόλυτα απαραίτητη για να αποκτήσουν το ισχύον ελάχιστο πρόσωπο κατά τον

κανόνα ή, σε περίπτωση που αυτό είναι αδύνατο, κατά παρέκκλιση.

Το Δημόσιο και οι δήμοι ή οι κοινότητες, όταν επισπεύδουν την εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου, αποζημιώνουν και τα μη άρτια και μη οικοδομήσιμα τμήματα των ρυμοτομούμενων οικοπέδων που απομένουν μετά την ρυμοτομία, εκτός αν οι ιδιοκτήτες δηλώνουν έως την πρώτη συζήτηση στο ακροατήριο για τον καθορισμό της προσωρινής τιμής μονάδας ότι δεν επιθυμούν την αποζημίωση. Στην περίπτωση αυτή τα παραπάνω μη άρτια και μη οικοδομήσιμα οικόπεδα βαρύνονται με ενδεχόμενη αποζημίωση λόγω παροδιότητας.

Όπου από την πολεοδομική νομοθεσία απαιτείται να είναι οικοδομήσιμο το οικόπεδο η εγγραφή στο οικοδομήσιμο τμήμα αυτού κάτοψης κτιρίων ορισμένων διαστάσεων, νοείται ως σχήμα το ορθογώνιο.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνουμε:

Αρτιότητα κατά κανόνα:

Ελάχιστα εμβαδά: 300, 600 και 1000τ.μ.

Ελάχιστα πρόσωπα: 10, 15 και 20μ. αντίστοιχα

Αρτιότητα κατά παρέκκλιση:

Ελάχιστα εμβαδά όπως προκύπτουν από την πολεοδόμηση.

Ελάχιστα πρόσωπα: 8, 12 και 16μ.

4.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΓΕΘΗ

Χώροι Εκπαίδευσης

Για την κάλυψη των αναγκών για Νηπιαγωγεία, Δημοτικά, Γυμνάσια και Λύκεια προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης εμβαδού 13314τ.μ.

Χώροι Πρόνοιας

Για την κάλυψη των αναγκών για ΚΑΠΗ και βρεφονηπιακούς σταθμούς προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης 1615τ.μ.

Χώροι Πολιτιστικών Λειτουργιών

Για τη λειτουργία πολιτιστικού χώρου προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης 1370τ.μ.

Χώροι Αθλητισμού

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις προτείνεται να χωροθετηθούν σε ενιαία έκταση, διαμορφώνοντας με τον τρόπο αυτό έναν αθλητικό πυρήνα εμβαδού 19729τ.μ.

Ελεύθεροι Χώροι

Για τη δημιουργία Πάρκου Πολεοδομικής Ενότητας προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης 97562τ.μ. Για τη δημιουργία πλατειών επιπέδου συνοικίας προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης εμβαδού 80164τ.μ.

Επιπλέον, προτείνεται η απαλλοτρίωση 182961τ.μ. και 80302τ.μ. για τη δημιουργία ζωνών προστασίας του ρέματος και του στρατιωτικού αεροδρομίου αντίστοιχα. Τέλος, προτείνεται η απαλλοτρίωση έκτασης 20753τ.μ. για τη δημιουργία ζώνης προστασίας της Εθνικής Οδού.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

5.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

5.1.1 Οι Δρόμοι Γειτονιάς

Η Ελευσίνα, όπως και κάθε πόλη, αποτελούν τόπο ζωής και συνεπώς οφείλουν να έχουν κάποιες στοιχειώδεις ποιότητες περιβάλλοντος. Σε κάθε γειτονιά πρέπει να αναπτύσσονται ανθρώπινες συνθήκες ζωής και οι δρόμοι να είναι τόπος παραμονής και παιχνιδιού. Στους δρόμους γειτονιάς το αυτοκίνητο εισέρχεται με μικρή ταχύτητα και μόνο για να σταθμεύσει.

Η λογική σχεδιασμού δρόμων ήπιας κυκλοφορίας βασίζεται στην κατάργηση του υψομετρικού διαχωρισμού «πεζοδρομίου – οδοστρώματος» και των ευθύγραμμων μεταξύ τους ορίων. Με τον τρόπο αυτό, ο χώρος που ορίζεται από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή γίνεται μεγαλύτερος και η λωρίδα κυκλοφορίας μπορεί ευκολότερα να καμφθεί, ώστε να αποκτήσει τεθλασμένη χάραξη.

Οι θέσεις στάθμευσης χωροθετούνται πιο ελεύθερα και αποτελούν εμπόδια για την ευθεία και άρα ταχεία κίνηση των αυτοκινήτων. Με τον ίδιο τρόπο χωροθετούνται και οι χώροι παιχνιδιού και πρασίνου. Βέβαια, για να υπάρχει διαχωρισμός ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις του δρόμου, χρησιμοποιούνται διαφορετικά υλικά επίστρωσης.

Ο επιφανειακός τάπητας αποκτά υφή και σύνθεση χρωμάτων πιο φιλικές στον πεζό σε σχέση με τη μονοτονία της ασφάλτου. Επιπρόσθετα, σε ένα τέτοιο δρόμο είναι δυνατή και η πιστότερη μηκοτομική προσαρμογή, αφού στις μικρές ταχύτητες δεν είναι απαραίτητο ο δρόμος να είναι απόλυτα επίπεδος.

5.1.2 Μέθοδοι Προστασίας του Δρόμου από τη Διαμπερή Ροή

Υπάρχουν δύο μέθοδοι που επιτρέπουν την προστασία ενός δρόμου ή μιας ομάδας δρόμων γειτονιάς.

Η πρώτη μέθοδος είναι η χρησιμοποίηση ενός γειτονικού δρόμου με ίδιο προσανατολισμό, στον οποίο εφαρμόζονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που βελτιώνουν την ταχύτητα ροής. Επειδή σημασία δεν έχει η απόσταση, αλλά ο χρόνος μέσα στην οποία τη διανύει κανείς, τα αυτοκίνητα προτιμούν να χρησιμοποιούν το γειτονικό δρόμο, ακόμη κι αν αναγκάζονται να εκτελούν μεγαλύτερο μήκος διαδρομής.

Όταν ο στόχος είναι η προστασία μιας γειτονιάς χρησιμοποιούνται ορισμένοι περιμετρικοί δρόμοι, οι οποίοι αναβαθμίζονται κυκλοφοριακά και προσελκύουν τα αυτοκίνητα, που πριν διέρχονταν διαμπερώς από τη γειτονιά. Αυτή είναι η λογική του δακτυλίου, ο οποίος είναι συνήθως πολυγωνικής χάραξης και περιβάλλει μια πολεοδομική ενότητα και την προστατεύει.

Υπάρχουν δύο προϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για να είναι αποτελεσματικός ο δακτύλιος :

1. Το αυτοκίνητο να κινείται ταχύτερα στο δακτύλιο σε σχέση με τους δρόμους που βρίσκονται στο εσωτερικό της περιοχής που περιβάλλει.
2. Τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά κατά μήκος του δακτυλίου να παραμένουν σταθερά. Ο δακτύλιος πρέπει να έχει σταθερά γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.

Η δεύτερη μέθοδος είναι η διαμόρφωση των δρόμων γειτονιάς, κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μειώνονται υποχρεωτικά οι ταχύτητες διέλευσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, είτε με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στην είσοδο του δρόμου ή και σε όλο το μήκος του, είτε με τεθλασμένη χάραξη των κρασπέδων, ώστε ο διάδρομος κυκλοφορίας των οχημάτων να μην είναι ευθύγραμμος.

Επιπλέον, υιοθετούνται πολιτικές μετατροπής του οδικού δικτύου γειτονιάς σε ένα λαβύρινθο, μέσω μονοδρομήσεων. Με τον τρόπο αυτό το δίκτυο γίνεται απωθητικό για διαμπερείς ροές.

5.1.3 Ο Έλεγχος της Στάθμευσης

Ένας από τους καλύτερους τρόπους για τον έλεγχο της κυκλοφορίας αποτελεί ο έλεγχος της στάθμευσης. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός πρέπει να αντιμετωπίζει το αυτοκίνητο με την ίδια προσοχή, είτε είναι σταθμευμένο είτε κινείται.

Όταν ένα αυτοκίνητο είναι σταθμευμένο σε ένα δημόσιο ή ιδιωτικό σταθμό στάθμευσης, τότε δεν αποτελεί πρόβλημα για την πόλη. Το πρόβλημα εντοπίζεται κατά την πρόσβαση ή την αποχώρηση του αυτοκινήτου στο σταθμό.

Για τον προσδιορισμό του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης πρέπει πρώτα να υπολογισθεί η περιβαλλοντική αντοχή της πόλης σε κυκλοφοριακές ροές. Οι υπόλοιπες μετακινήσεις θα πραγματοποιούνται μόνο με τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και τα πόδια.

Τον προσδιορισμό των θέσεων στάθμευσης λοιπόν ακολουθεί η χωροθέτηση τους. Για να είναι αποτελεσματική η πολιτική για τη στάθμευση πρέπει να είναι

ενιαία και να αφορά τις θέσεις στο δρόμο και τις θέσεις έξω από το δρόμο, ιδιωτικές και δημόσιες.

Για το σχεδιασμό των θέσεων στάθμευσης στους δρόμους απαιτούνται επιλογές ως προς τα υλικά επίστρωσης, τη στάθμη ως προς το οδόστρωμα, το πράσινο, την απόσταση μεταξύ των θέσεων κτλ. Γενικότερα, ο σχεδιασμός των θέσεων στάθμευσης αποτελεί ένα σοβαρό θέμα αρχιτεκτονικής.

5.1.4 Ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η δημόσια συγκοινωνία αποτελούσε τον αποκλειστικό μεταφορικό εξοπλισμό της πόλης. Παρ' όλα αυτά, από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και μετά, ακολούθησε μία φθίνουσα πορεία και τη θέση του πήρε σταδιακά το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Με το πέρασμα των χρόνων, το τραμ αντικαταστάθηκε με τα λεωφορεία, τα οποία ήταν πιο ευέλικτα και ακολουθούσαν καλύτερα τη ροή των υπόλοιπων οχημάτων. Όμως, η κίνηση των λεωφορείων ανάμεσα στα αυτοκίνητα χωρίς λεωφορειολωρίδες οδήγησε τη δημόσια συγκοινωνία να χάσει τη σημασία της.

Σήμερα, στόχος κάθε πόλης είναι οι μεταφορές να έχουν ελάχιστες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Οι μεταφορές λοιπόν πρέπει να στηρίζονται στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα και τους φιλικούς στο περιβάλλον τρόπους. Τα υπόλοιπα μέσα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά, εκεί όπου τα πρώτα υστερούν, όπως για παράδειγμα στα προάστια.

Στα προάστια το αυτοκίνητο είναι απαραίτητο, διότι η δημόσια συγκοινωνία δεν έχει πολλά δρομολόγια, λόγω του μικρού αριθμού κατοίκων. Οι χρήστες των αυτοκινήτων όμως οφείλουν, από ένα σημείο και μετά, καθώς κατευθύνονται προς κεντρικές περιοχές, να μετεπιβιβάζονται σε ηπιότερα μέσα μεταφορών.

Το Βιώσιμο Σύστημα Συνδυασμένων Μετακινήσεων χαρακτηρίζεται από :

- βέλτιστη άρθρωση μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς
- εντατικότερη χρήση των μέσων των φιλικών στο περιβάλλον και ιδίως όσων καταναλώνουν λίγη ή καθόλου ενέργεια, όπως το ποδήλατο
- προώθηση νέων τεχνολογιών με έμφαση στην τηλεματική, που είναι απαραίτητη για να μπορούν να εκτελούν συνδυασμένες μετακινήσεις
- βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα και γενικότερα της αισθητικής της πόλης
- προώθηση υψηλής ποιότητας δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας
- δημιουργία εύκολα προσπελάσιμων σταθμών μετεπιβίβασης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στη δημόσια συγκοινωνία

- *μεγιστοποίηση της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας*
- *τιμολόγηση της χρήσης των διαφόρων μέσων μεταφοράς, ανάλογα με τις πραγματικές επιπτώσεις τους στην κοινωνία και το περιβάλλον*
- *εφαρμογή πολεοδομικών πολιτικών ως προς την πυκνότητα και ως προς την κατανομή των χρήσεων γης, έτσι ώστε να διευκολύνεται η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων*
- *εξασφάλιση ενός υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας*
- *σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων που να καλύπτουν τις ανάγκες των παιδιών, των ηλικιωμένων, των γυναικών και όσων έχουν μειωμένη κινητικότητα*

(Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αραβαντινός, 2007, σελ.495-496)

Προϋποθέσεις για συνδυασμένες μετακινήσεις αποτελούν τα ωράρια, το κοινό εισιτήριο, οι κόμβοι μετεπιβίβασης και η πληροφόρηση.

5.1.5 Η Χρήση του Ποδηλάτου

Το ποδήλατο αποτελεί ένα ήπιο μηχανικό μέσο μετακίνησης, φιλικό στο περιβάλλον και ταυτόχρονα οικονομικό. Επιπρόσθετα, αποτελεί έναν πολύ καλό τρόπο άσκησης για όλες τις ηλικίες. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, όχι μόνο σαν τρόπος παιχνιδιού, αλλά και σαν μέσο μετακίνησης αποτελεί σημαντικό σημάδι πολιτισμού. Αντίθετα, η απουσία του συνιστά ένα δείγμα πολιτιστικής παρακμής.

Δύο είναι τα βασικότερα κίνητρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου:

- Η εξασφάλιση συνθηκών κίνησης χωρίς κινδύνους.
- Η ένταξη και του ποδηλάτου σε ένα συνολικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων στην πόλη.

Το ποδήλατο μπορεί να κινείται ταυτόχρονα με το αυτοκίνητο μόνο σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, εκεί όπου οι ταχύτητες κίνησης είναι αρκετά χαμηλές. Σε δρόμους που εξυπηρετούν μεγαλύτερες κυκλοφοριακές ροές, το ποδήλατο πρέπει να κινείται προστατευμένα σε δική του λωρίδα.

Το ποδήλατο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για μετακινήσεις μικρού και μέσου μήκους, και ιδιαίτερα για μετακινήσεις μεταξύ του κέντρου και των ισχυρών πόλων έλξης, όπως είναι τα σχολεία, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και τα πάρκα.

5.1.6 Η Κίνηση των Πεζών

Ο μεγαλύτερος στόχος για τη βιωσιμότητα μιας πόλης είναι η πλειονότητα των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με τα πόδια. Το περπάτημα αποτελεί έναν από τους καλύτερους τρόπους άσκησης για όλες τις ηλικίες, είναι προϋπόθεση υγείας, δίνει ελευθερία και ανεξαρτησία στις μετακινήσεις και έχει μηδενικό κόστος.

Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους. Οφείλει να παρέχει τις κατάλληλες συνθήκες για περπάτημα στους κατοίκους της, τους επισκέπτες, τα παιδιά και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Σε αντίθεση με τους χρήστες του αυτοκινήτου, οι οποίοι δεν έρχονται σε άμεση επαφή με το χώρο, οι πεζοί ζουν το περιβάλλον της διαδρομής. Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού δεν περιορίζεται μόνο στη διασφάλιση ενός ελεύθερου διαδρόμου κίνησης, αλλά ταυτίζεται με την κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου, μέσω της επιλογής κατάλληλων υλικών και συνοδευτικού εξοπλισμού, όπως καθιστικά, στέγαστρα, φωτιστικά και πράσινο.

Η κίνηση των πεζών στην πόλη προϋποθέτει την ύπαρξη καλής δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς επίσης και συστήματα ελέγχου της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα κείμενα σχετικά με τις πολιτικές διευκόλυνσης της κίνησης του πεζού είναι η «Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού», βασικότερα σημεία της οποίας είναι :

- *Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιεινό περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους κάτω από συνθήκες που δεν διαταράσσουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση.*
- *Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων ή των χωριών, έστω και αν αυτά σχεδιάστηκαν παλαιότερα για τις ανάγκες του αυτοκινήτου, και να μπορεί να επισκέπτεται τα σημαντικότερα σημεία τους είτε περπατώντας είτε με ποδήλατο*
- *Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν δικαίωμα για πόλεις που διευκολύνουν την κοινωνική επαφή και όχι που επιβαρύνουν τις αδυναμίες τους.*
- *Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με την πόλη. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών, σύντομων, λογικών, ασφαλών δικτύων κίνησης.*

Ο πεζός δικαιούται να διεκδικεί :

- *συμμόρφωση των οχημάτων στα ανεκτά κατά την επιστήμη όρια εκπομπής θορύβου και ρύπων*
- *δημιουργία «πνευμόνων πρασίνου» στο εσωτερικό των πόλεων*
- *θέσπιση ορίων ταχύτητας και τροποποίηση της χάραξης δρόμων και διασταυρώσεων, έτσι ώστε να είναι ασφαλής αυτός και ο ποδηλάτης*

- απαγόρευση διαφημίσεων που ενθαρρύνουν την αυθαίρετη και επικίνδυνη χρήση του αυτοκινήτου
- ένα αποτελεσματικό σύστημα σήμανσης που θα γίνεται αντιληπτό και από όσους δεν ακούν και δεν βλέπουν
- ειδικές ρυθμίσεις που θα εξασφαλίζουν στα αναπηρικά οχήματα και στα παιδικά καροτσάκια ευκολία προσπέλασης, κίνησης και στάσης
- ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδηγών για να συμπεριφέρονται διακριτικότερα στους πεζούς και στους άλλους χρήστες του δρόμου
- Κάθε κράτος οφείλει να διευκολύνει με τους καταλληλότερους τρόπους την παροχή, προς κάθε κατεύθυνση και ιδιαίτερα προς τα μικρά παιδιά, από τα πρώτα τους βήματα στο σχολείο, πλήρους και κατανοητής πληροφόρησης ως προς τα δικαιώματα του πεζού και ως προς τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές μετακινήσεων.

(Αραβαντινός, 2007, σελ.507-508)

5.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.2.1 Οδικό Δίκτυο

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνεται πλάτος δρόμων 18μ. συμπεριλαμβανομένου του διαζώματος, οι οποίοι θα είναι διπλής κατεύθυνσης.

Ακόμη, προτείνεται πλάτος δρόμου 14μ., οι οποίοι θα κινούνται περιμετρικά της περιοχής, αλλά και του πάρκου πολεοδομικής ενότητας.

Τέλος, προτείνεται πλάτος δρόμου 12μ., οι οποίοι θα είναι μονόδρομοι και θα αποτελούν δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.

5.2.2 Δημιουργία Δακτυλίων

Για την προστασία και τη διατήρηση της ζωτικότητας και της βιωσιμότητας της περιοχής προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου δακτυλίων, οι οποίοι θα περιορίζουν την κυκλοφορία μέσα στις γειτονιές και θα προστατεύουν από τις διαμπερείς ροές. Οι δακτύλιοι αυτοί θα υποχρεώνουν τους οδηγούς σε μεγαλύτερες διαδρομές, όμως θα προσφέρουν μικρότερους χρόνους διαδρομής.

Οι δακτύλιοι θα διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- ο πρωτεύον δακτύλιος θα περιλαμβάνει δρόμους 18 και 14μ., θα περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής και θα επιτρέπει αμφίδρομη κίνηση της κυκλοφορίας
- οι δευτερεύοντες δακτύλιοι θα περιλαμβάνουν όλους τους δρόμους πλάτους 14μ., θα είναι μονής κατεύθυνσης και θα καλύπτουν το εσωτερικό της περιοχής

5.2.3 Παρεμβάσεις εντός δακτυλίων

Όπως προαναφέρθηκε, βασικός στόχος είναι η προστασία των κέντρων των πόλεων από τις διαμπερείς ροές, από τη βαριά κυκλοφορία, από τη στάθμευση των αυτοκινήτων και από την υπερβολική φόρτιση, όχι μόνο των κεντρικών αξόνων, αλλά και των παρακείμενων δρόμων. Για το λόγο αυτό, προτείνεται ένα σύστημα μονοδρομήσεων εντός των κεντρικών δακτυλίων προστασίας των κέντρων. Οι αλλαγές παρουσιάζονται στο χάρτη Π10.

Με το σύστημα αυτό των μονοδρομήσεων, το δίκτυο γίνεται απωθητικό για τις διαμπερείς ροές. Όπως είναι φυσικό, οι κάτοικοι της περιοχής θίγονται από αυτή τη μέθοδο. Παρ' όλα αυτά, δέχονται να υφίστανται αυτές τις καθυστερήσεις, αφού αποκτούν ως αντάλλαγμα ένα ήσυχο δρόμο, στον οποίο επικρατούν συνθήκες περιβάλλοντος.

Στους εσωτερικούς δρόμους του δακτυλίου, για τη μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων αυτοκινήτων, που θα έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των πεζών, προτείνεται η κατασκευή μειωτών ταχύτητας. Το πιο αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση της ταχύτητας είναι οι υψομετρικές αλλαγές στην οδό και μπορεί να επιτευχθεί με διάφορες τεχνικές.

Οι κυριότερες τεχνικές είναι οι εξής :

- Υβώσεις (σαμαράκια): πρόκειται για υπερύψωση της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, η οποία καταλαμβάνει όλο το πλάτος της και μπορεί να διαμορφωθεί σε κυκλική ή επίπεδη μορφή.

- Μαξιλαράκια: πρόκειται για υπερύψωση της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας που καταλαμβάνει τμήμα μόνο του πλάτους της οδού.
- Πλατό: Πρόκειται για ανυψωμένο τμήμα της οδού που εκτείνεται από κράσπεδο σε κράσπεδο – στο ύψος του πεζοδρομίου – καλύπτοντας όλη τη διασταύρωση. Η επιφάνεια του πλατό πρέπει να είναι κατασκευασμένη από διαφορετικό υλικό από ότι το οδόστρωμα.

Στην περίπτωση της παρούσας εργασίας προτείνονται τα μαξιλαράκια για τους περισσότερους δρόμους, έτσι ώστε να επιτρέπεται η ανεμπόδιστη διέλευση στους ποδηλάτες και στα μεγάλα οχήματα (λεωφορεία και οχήματα άμεσης βοήθειας). Επιπλέον, στους δρόμους γύρω από τα σχολεία, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και τους χώρους πρασίνου προτείνεται η δημιουργία πεζοδρόμου, επειδή διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό την κίνηση των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, διότι επιτρέπουν σε αυτούς να διασχίζουν το δρόμο χωρίς να αλλάζουν επίπεδο κίνησης.

5.2.4 Πρόταση Δημιουργίας Λεωφορειακής Γραμμής

Η περιοχή μελέτης δεν εξυπηρετείται πλήρως από τις αστικές συγκοινωνίες και για το λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία μίας νέας λεωφορειακής γραμμής, η οποία θα εξυπηρετεί τους κατοίκους σε όλη την έκταση της περιοχής.

Η διαδρομή θα είναι κυκλική, με αφετηρία την Εθνική Οδό, όπου θα συνδέεται με τις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές της Ελευσίνας, θα διέρχεται από τους κεντρικούς δρόμους της περιοχής και θα εξυπηρετεί μετακινήσεις από και προς σημεία ενδιαφέροντος, όπως χώρους στάθμευσης, σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους πρασίνου.

5.2.5 Δίκτυο Κίνησης Πεζών και Ποδηλάτων

Προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων σε διάφορα σημεία της περιοχής. Η επιλογή των αξόνων που θα πεζοδρομηθούν έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης που εξυπηρετούν (αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία,

χώροι πρασίνου κτλ.). Κύριος στόχος της δημιουργίας πεζοδρόμων είναι η προστασία των κέντρων από τις συνεχείς ροές αυτοκινήτων και η αισθητική βελτίωση των περιοχών.

Ιδιαίτερα για τους μαθητές της περιοχής, θα ήταν ιδανικό να μπορούν να πηγαίνουν στο σχολείο με το ποδήλατο ή περπατώντας, αποφεύγοντας τη χρήση των υπόλοιπων μέσων μετακίνησης. Με τον τρόπο αυτό, η διαδρομή από και προς το σχολείο θα μετατρέποταν σε έναν ευχάριστο περίπατο, μια ευκαιρία για βόλτα και θα αποτελούσε σίγουρα ένα ενεργό κομμάτι της ημέρας τους.

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων θα συνδεθεί με το ήδη υπάρχον δίκτυο της Ελευσίνας.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

6 ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΕ ΜΟΡΦΗ KML

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η γλώσσα KML (Keyhole Markup Language) είναι ένα κώδικας XML διαμορφωμένος κατάλληλα, ώστε να διευκολύνει την απεικόνιση γεωγραφικών δεδομένων σε διαδικτυακούς δισδιάστατους χάρτες (π.χ με χρήση της υπηρεσίας Google Maps Api), αλλά και τρισδιάστατους Earth Browsers όπως το Google Earth κ.α. Η γλώσσα KML δημιουργήθηκε αρχικά για χρήση στο πρόγραμμα Keyhole Earth Viewer (Keyhole Inc.), το οποίο και αγοράστηκε από την Google το 2004 και μετονομάστηκε σε Google Earth.

Ο λόγος δημιουργίας της γλώσσας KML ήταν η ανάγκη για την ύπαρξη μιας απλής γλώσσας η οποία να βασίζεται στο πρότυπο XML, αλλά να δίνει έμφαση στην απεικόνιση των γεωγραφικών οντοτήτων και όχι μόνο στην περιγραφή τους. Επίσης, ήταν αναγκαία η δημιουργία μιας γλώσσας απεικόνισης γεωγραφικών δεδομένων που θα ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις εκατομμυρίων χρηστών και θα αποτελούσε πρότυπο.

Έτσι, το 2008 η γλώσσα KML ενσωματώθηκε στα πρότυπα του Open Geospatial Consortium (OGC).

Η γλώσσα KML δύναται να ενσωματώσει ένα πλήθος χαρακτηριστικών για κάθε γεωγραφική πληροφορία, όπως placemarks, πολύγωνα, τρισδιάστατα μοντέλα, εικόνες, περιγραφικά κείμενα κ.α.

Ως σύστημα αναφοράς το η γλώσσα KML χρησιμοποιεί το Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1984 (WGS 84).

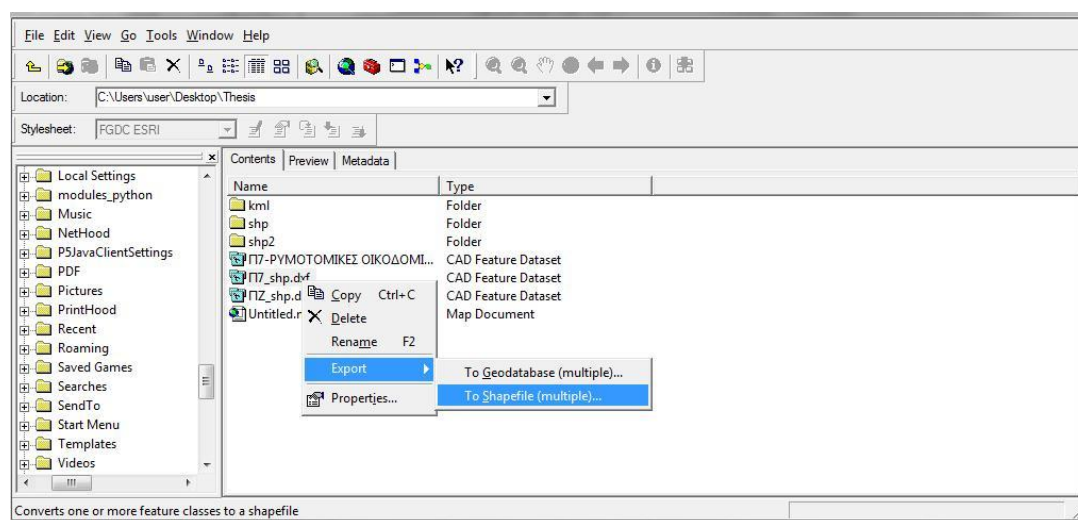
6.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ KML

Ένα αρχείο KML μπορεί να δημιουργηθεί με απευθείας συγγραφή του κώδικα σε XML, αλλά σε περιπτώσεις που υπάρχει έτοιμη η πληροφορία σε διανυσματική μορφή, μπορεί να γίνει η μετατροπή της σε μορφή KML. Η μετατροπή αυτή γίνεται με τη χρήση κατάλληλων πακέτων λογισμικού όπως το ArcGIS της ESRI το οποίο αποτελεί εμπορικό προϊόν, άλλα υπάρχουν και open source λογισμικά τα οποία μπορούν να κάνουν τη συγκεκριμένη μετατροπή (π.χ Quantum GIS). Η μετατροπή για τη συγκεκριμένη εργασία γίνεται με το λογισμικό ArcGIS της ESRI και η διαδικασία που ακολουθείται περιγράφεται στις παραγράφους που ακολουθούν.

Δημιουργία shapefile

Ο χάρτης της εργασίας έχει δημιουργηθεί σε μορφή .dwg. Για να δημιουργηθεί το επιθυμητό shapefile γίνεται εκκίνηση του ArcCatalog της ESRI και εκτελείται η εντολή “Export → Shapefile” (Εικόνα 6-1).

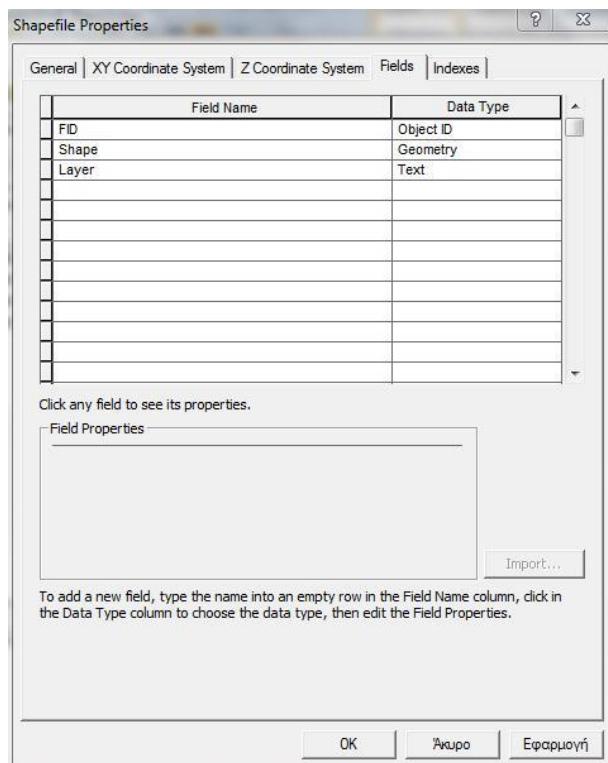
Εικόνα 6-1: Εξαγωγή Αρχείου dwg σε shapefile



Το αρχείο που θα μετατραπεί σε KML είναι αυτό που περιέχει τα γραμμικά τμήματα (Polyline). Μέσω των ιδιοτήτων του ορίζεται το σύστημα αναφοράς του (Greek Grid το οποίο είναι το ΕΓΣΑ '87) και διαγράφονται οι επιπλέον

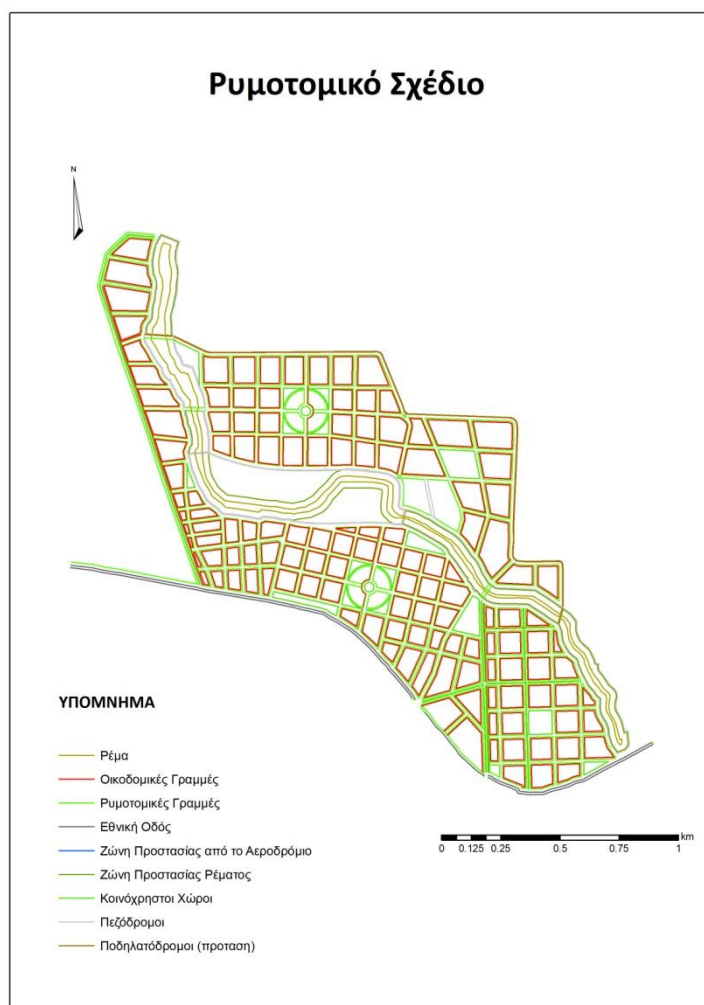
στήλες του Attribute Table προς χάριν του αποθηκευτικού χώρου και της ταχύτητας υπολογισμών (Εικόνα 6-2).

Εικόνα 6-2: Διαγραφή επιπλέον στηλών του *Attribute Table*



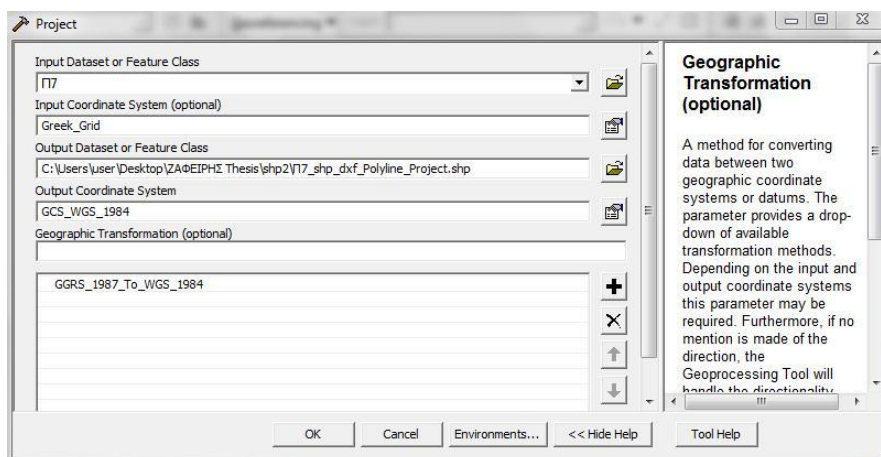
Έπειτα, γίνεται εισαγωγή του shapefile που δημιουργήθηκε σε περιβάλλον ArcMap. Ορίζεται ως σύστημα αναφοράς το ΕΓΣΑ '87 (Greek Grid) και μέσω των ιδιοτήτων του επιπέδου γίνεται απεικόνιση σε κατηγορίες με χρήση της τιμής του πεδίου του ονόματος κάθε γραμμής. Το οπτικό αποτέλεσμα παρουσιάζεται στην εικόνα που ακολουθεί.

Εικόνα 6-3: Γραμμικό Διανυσματικό Επίπεδο του Ρυμοτομικού Σχεδίου



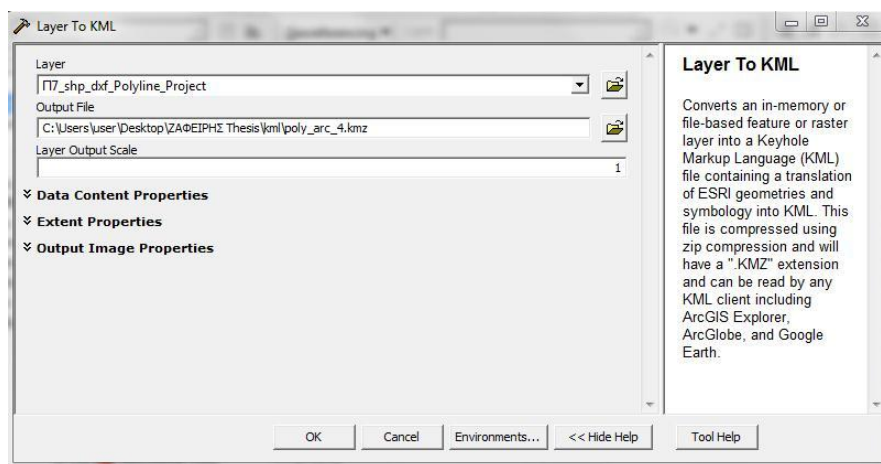
Καθώς το Google Earth χρησιμοποιεί ως σύστημα αναφοράς το WGS 84 και τα δεδομένα της εργασίας είναι εκφρασμένα σε ΕΓΣΑ '87, κρίνεται σκόπιμο να γίνει πρώτα μετατροπή των δεδομένων και στη συνέχεια να ακολουθήσει η εξαγωγή τους σε KML. Το συγκεκριμένο βήμα θα μπορούσε να παραληφθεί, αλλά το τελικό αποτέλεσμα είναι ελαφρώς μετατοπισμένο κατά την αυτόματη μετατροπή που γίνεται κατά την εξαγωγή. Για να γίνει η μετατροπή εκτελείται η εντολή "Project" της εργαλειοθήκης του "Data Management → Projections and Transformations → Feature". Ως αρχικό σύστημα αναφοράς επιλέγεται το Greek Grid και ως τελικό το WGS 1984. Επιλέγεται επίσης ο γεωμετρικός μετασχηματισμός μετατροπής "GGRS_1987_to_WGS_1984" (Εικόνα 6-4).

Εικόνα 6-4: Μετασηματισμός από ΕΓΣΑ '87 σε WGS 1984



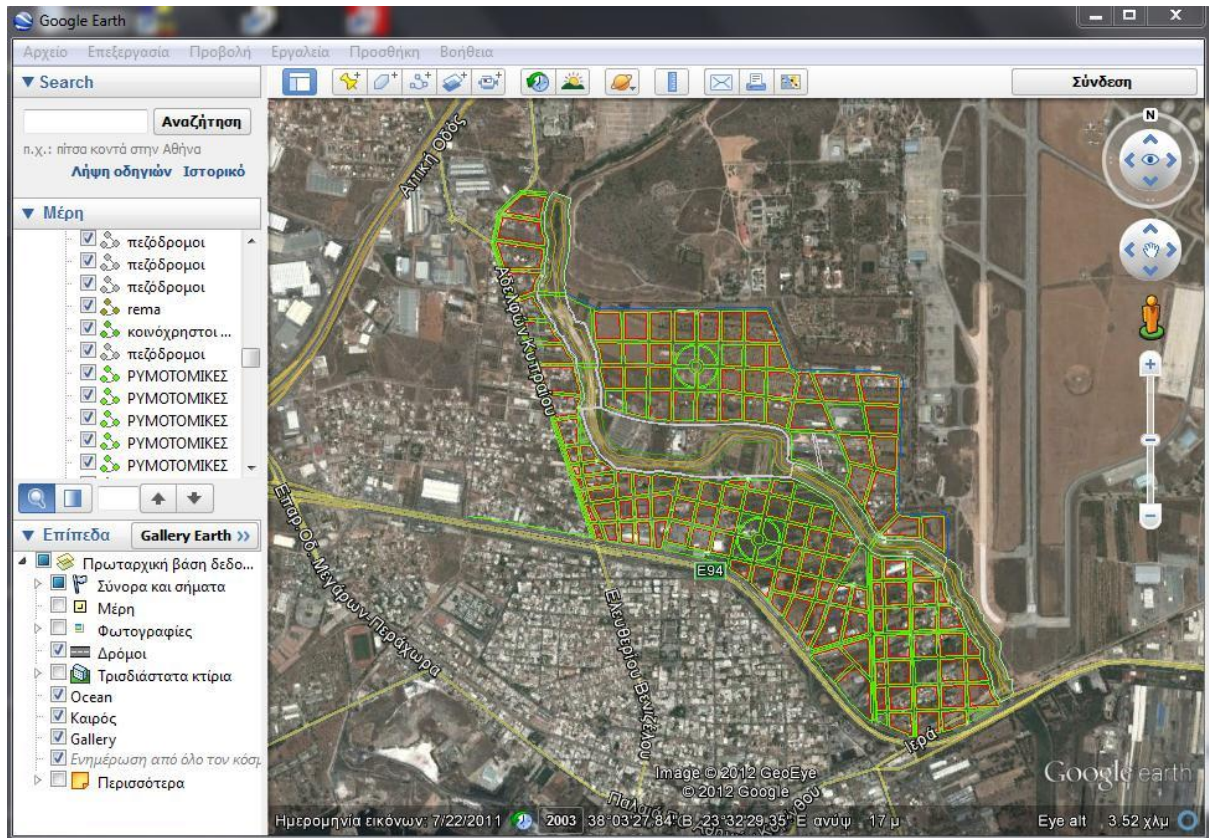
Στη συνέχεια, μέσω του εργαλείου “Conversion Tools → To KML → Layer to KML” του Arc Toolbox, γίνεται η μετατροπή του συγκεκριμένου επιπέδου σε αρχείο της μορφής KMZ, το οποίο αποτελεί συμπιεσμένη μορφή του αρχείου KML (Εικόνα 6-5).

Εικόνα 6-5: Μετατροπή επιπέδου σε αρχείο KML



Το τελικό αρχείο που δημιουργήθηκε, ανοίγεται με το Google Earth και το αποτέλεσμα εμφανίζεται στην εικόνα που ακολουθεί.

Εικόνα 6-6: Στιγμιότυπο εφαρμογής *Google Earth*



6.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μέθοδος που παρουσιάστηκε σε αυτό το κεφάλαιο δίνει τη δυνατότητα στον μελετητή να παρουσιάσει εύκολα τα αποτελέσματα της δουλειάς του με υπόβαθρο πραγματικά δεδομένα. Επιπλέον, η γλώσσα KML δίνει τη δυνατότητα απεικόνισης σύνθετων δισδιάστατων αλλά και τρισδιάστατων δεδομένων και επίσης παρέχει τη δυνατότητα ορισμού σημείου παρατήρησης, τόσο υψομετρικά, όσο και αναφορικά με τη γωνία θέασης. Τα λογισμικά που κυκλοφορούν είναι σε θέση να μετασχηματίζουν οποιοδήποτε διανυσματικό αρχείο σε αρχείο της μορφής KML, αλλά η ποιότητα του τελικού προϊόντος εξαρτάται από μια πληθώρα παραγόντων, μεταξύ των οποίων είναι και ο αλγόριθμος μετατροπής. Σε κάθε περίπτωση, μια τέτοια μέθοδος συμπεριλαμβάνει και το σφάλμα μετατροπής ανάμεσα στα διάφορα γεωδαιτικά συστήματα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Ελευσίνα αποτελεί την «καρδιά» της Δυτικής Αττικής και συνεπώς πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή. Για να αποτελέσει βιώσιμο δήμο είναι απαραίτητο να γίνουν παρεμβάσεις εντός του δήμου και κυρίως, λόγω της συνεχούς αύξησης του πληθυσμού (μόνιμου αλλά και επισκέπτες), να επεκταθεί. Η περιοχή μελέτης σήμερα είναι ένα προβληματικό τμήμα του δήμου, λόγω της οχλούσας βιομηχανίας και της αυθαίρετης δόμησης. Παρόλα αυτά έχει πολλές δυνατότητες ώστε να παρέχει υψηλή ποιότητα ζωής στους νέους κατοίκους της, και να διασφαλίσει συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης, κάνοντας τον σωστό σχεδιασμό.

Ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός έχει γίνει βάσει της νομοθεσίας, με επιπλέον παρεμβάσεις για την αισθητική, περιβαλλοντική και κοινωνική εξέλιξη της περιοχής. Θα αποτελεί περιοχή πρότυπο με πυρήνα την πράσινη ανάπτυξη, καθώς θα προωθεί εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, θα αναδεικνύει τις ομορφιές της περιοχής με τις αναπλάσεις τους και τη δημιουργία πολλών χώρων πρασίνου και θα αποτελείται από πολλές μικρές γειτονιές που θα είναι ελκυστικές για κάθε οικογένεια.

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ «ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ»
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καύκαλας Γ., Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ., **Πόλη και Πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη**, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2007
2. Αραβαντινός Α., **Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2007
3. Βάσση Α., **Προτάσεις Ανάπλασης Κεντρικών Περιοχών Ελευσίνας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2008
4. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δημήτρης, **Πολεοδομία vs Μεταφορές**, Εκδόσεις ιδίων, Αθήνα, 2006
5. Βλαστός Θ., Μπακογιάννης Ευ., **Διερεύνηση της μεθοδολογίας εφαρμογής συνδυασμένων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών: Η περίπτωση της Ελευσίνας**, Αθήνα, 2005
6. **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ελευσίνας**
7. Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., **Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη**, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
8. Ζώχιος Β., **Ρύπανση των επιφανειακών υδάτων και των θαλάσσιων ιζημάτων στη θαλάσσια περιοχή της Ελευσίνας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
9. Καρολεμέας Χ., **Πολεοδομική διερεύνηση και προοπτικές του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2012
10. **Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (Ρ.Σ.Α.)**, 1985
11. Σταματιάδης Δ., **Πολεοδομική οργάνωση Θριασίου Πεδίου: Στοιχεία πρότασης αναθεώρησης Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των Δήμων Μάνδρας – Ελευσίνας – Ν. Περάμου**, 1999
12. **Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την ανάπλαση του Ολυμπιακού Πόλου Φαλήρου του Φαληρικού Όρμου (Ν. Αττικής)**
13. Τζίκα – Χατζοπούλου Α., **Πολεοδομικό Δίκαιο**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2003

14. Χριστοδουλοπούλου Γ., **Πολεοδομικές και Κυκλοφοριακές Προοπτικές των Δημοτικών Ενοτήτων Μάνδρας και Μαγούλας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
15. Χωριανόπουλος Ι., **Αστική Διακυβέρνηση και Ανταγωνισμός : οι Ελληνικές πόλεις στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Ανάπτυξης**, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας
16. Ψυχάρακης Ε., **Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός του Καλλικράτειου Δήμου Λυκόβρυσης - Πεύκης**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
17. Redeplan A.E., **Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Μάνδρας**, 2008
18. Foster Wheeler Italiana, **Έργο Εκσυγχρονισμού - Αναβάθμισης Διυλιστηρίου Ελευσίνας. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**, 2007

Ηλεκτρονικές Πηγές

1. <http://developers.google.com/kml>
2. <http://el.wikipedia.org/wiki/Ελευσίνα>
3. <http://el.wikipedia.org/wiki/Μάνδρα>
4. <http://el.wikipedia.org/wiki/Μαγούλα>
5. <http://en.wikipedia.org>
6. <http://www.eleusina.gr>
7. <http://www.mythriasio.gr>
8. <http://www.greekarchitects.gr>
9. <http://www.statistics.gr>
10. <http://library.tee.gr>