

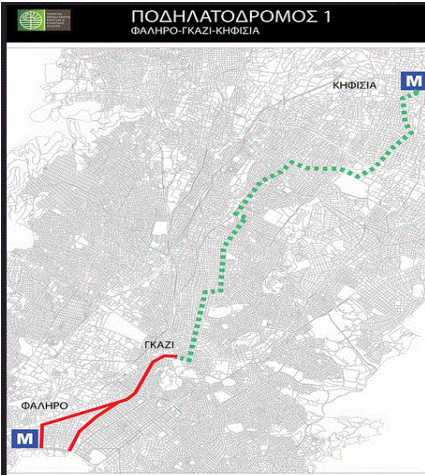

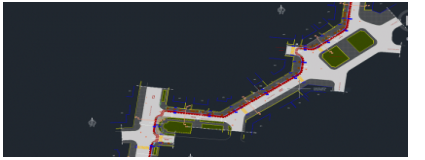
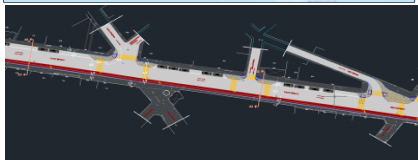
# Σχεδιαζόμενες Πράξεις Στρατηγικής Σημασίας

1<sup>η</sup>

Επιτροπή Παρακολούθησης  
Περιφερειακού Προγράμματος  
«ΑΤΤΙΚΗ» 2021-2027

**Αττική: Ανάπτυξη - Καινοτομία - Ποιότητα Ζωής**  
**Συνεχίζουμε στην Προγραμματική Περίοδο 2021-2027**

<b>POLICY OBJECTIVE</b>	<b>Σ.Π. 01 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ</b>						
<b>SPECIFIC OBJECTIVE</b>	<b>1.1. Ανάπτυξη και ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και αξιοποίηση των προηγμένων τεχνολογιών</b>						
<b>TITLE</b>	<b>ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥ ΚΤΙΣΜΑΤΟΣ ΠΡΩΗ ΛΥΣΣΙΑΤΡΕΙΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ</b>						
<b>Implementing Agency</b>	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ						
<b>Location</b>	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ						
<b>Objective/Purpose</b>	Το παλαιό συγκρότημα του Δημόσιου Λυσσιατρείου Αθηνών, το οποίο βρίσκεται επί των οδών Ιεράς Οδού και Τζάνη στο Ο.Τ. 44 (Βοτανικός) του Δήμου Αθηναίων, σε άμεση γεινίαση με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών και τον Βοτανικό Κήπο, παρουσιάζει σήμερα εμφανή εικόνα εγκατάλειψης. Το συνολικό εμβαδόν των υπό μελέτη κτιρίων ανέρχεται σε 1074,52 τ.μ. Στόχος είναι η αποκατάσταση, αξιοποίηση και επαναλειτουργία του συγκροτήματος, για τη στέγαση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και τη δημιουργία Κέντρου Στήριξης Επιχειρηματικότητας.						
<b>Outline Description</b>	<p>Το πρώτο κτίριο του Λυσσιατρείου Αθηνών ανεγέρθηκε την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα και ακολούθησαν άλλα για να σχηματιστεί, στην πλήρη ανάπτυξη της λειτουργίας του, ένα συγκρότημα 17 κτιρίων. Το υπό μελέτη τμήμα του παλαιού Δημοσίου Λυσσιατρείου αποτελείται από οκτώ (8) κτίσματα, περιλαμβανομένου του εμβληματικότερου κτιρίου του συγκροτήματος, το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο.</p> <p>Η πρόταση περιλαμβάνει αρχικά τον προσδιορισμό των αναγκαίων επεμβάσεων προστασίας του κελύφους των κτισμάτων, μέσα από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατασκευαστικής τους δομής και της προτεινόμενης λειτουργικής χρήσης, ώστε στη συνέχεια να δρομολογηθεί η αποκατάσταση της αρχικής μορφής του διατηρητέου κτιρίου με επισκευή των αυθεντικών μορφολογικών του στοιχείων και η εξασφάλιση της στερεότητας, της στεγανότητας και η ενεργειακή αναβάθμιση όλων των οκτώ κτιρίων, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία.</p> <p>Η νέα χρήση των ανακαινισμένων, πλέον, κτιρίων, θα αφορά στην ανάπτυξη και λειτουργία μιας σύγχρονης Περιφερειακής υποδομής Έρευνας και Καινοτομίας και ειδικότερα ενός κέντρου Στήριξης Επιχειρηματικότητας για συγκεκριμένους τομείς της Περιφερειακής Οικονομίας σε συνάρτηση με τη Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης της Περιφέρειας Αττικής, όπως θα προκύψει από ειδική μελέτη που θα εκπονηθεί ο Αναπτυξιακός Οργανισμός της Περιφέρειας Αττικής, λαμβάνοντας υπόψη και τη γεινίαση με τις εγκαταστάσεις του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών και την αναμενόμενη πολλαπλασιαστική δυναμική που η συμμετοχή του θα επιφέρει στο εγχείρημα. Ειδικότερα αναμένεται να αποτελέσει σημείο συνάντησης των συντελεστών της 4πλής έλικας του περιφερειακού οικοσυστήματος καινοτομίας της Περιφέρειας, πραγματοποίησης συνεχών κύκλων επιχειρηματικής ανακάλυψης στα πεδία εξειδίκευσης της Περιφερειακής Στρατηγικής και δυναμικής ωρίμανσης προτάσεων για στοχευμένες δράσεις στο πλαίσιο της RIS. Παράλληλα η αναβάθμιση και λειτουργία των κτιρίων αποτελεί την καλύτερη προϋπόθεση για την συντήρησή τους στο μέλλον, αναβαθμίζοντας έτσι συνολικά την ευρύτερη περιοχή.</p>						
<b>Status/Maturity</b>	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ						
<b>Estimated Cost and Funding</b>	<b>Breakdown of subprojects</b>	<b>Cost (in Euros)</b>	<b>Source</b>	<b>Comments</b>			
	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟΥ ΚΤΙΣΜΑΤΟΣ ΠΡΩΗ ΛΥΣΣΙΑΤΡΕΙΟΥ	2.500.000 €	ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ 2021-2027				
<b>Implementation constraint and risks</b>	ΥΠΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ						
<b>Duration</b>	18 μήνες						
<b>Time Schedule</b>	<b>Year</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>						
<b>Launch Tender</b>				X	X		
<b>Tender Period</b>				X	X		
<b>Award and Contract</b>				X			
<b>Implementation</b>					X	X	X
<b>Photos</b>							

<b>POLICY OBJECTIVE</b>	Σ.Π.02 Μια πιο πράσινη και ανθεκτική Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και καθ' οδόν προς μια οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, του μετριασμού της κλιμακτικής αλλαγής και της προσαρμογής στην κλιμακτική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων, και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας						
<b>SPECIFIC OBJECTIVE</b>	2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα						
<b>TITLE</b>	Ποδηλατικός άξονας Φαληρικός Όρμος-Κηφισιά -Βόρειο τμήμα (Γκάζι - Κηφισιά)						
<b>Implementing Agency</b>	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ						
<b>Location</b>	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (Δήμοι Αθηναίων, Νέας Ιωνίας, Νέου Ηρακλείου, Αμαρουσίου, Κηφισιάς)						
<b>Objective/Purpose</b>	Στόχος του έργου είναι η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου στην Περιφέρεια Αττικής, βασική προτεραιότητα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μαζί με τη δημόσια συγκοινωνία και το δημόσιο, για την προώθηση της υγείας των πολιτών, τη μείωση αέριων ρύπων και του θορύβου και την αναβάθμιση και ανάδειξη του δημόσιου αστικού χώρου.						
<b>Outline Description</b>	<p>Το έργο αφορά στην κατασκευή του Βόρειου Τμήματος του ποδηλατόδρομου Φαλήρου-Κηφισιάς, του οποίου το πρώτο (νότιο) τμήμα χρηματοδοτήθηκε από το ΠΕΠ Αττικής 2007-2013 και είναι σε λειτουργία. Ο ποδηλατόδρομος ανήκει σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου μεγάλου μήκους που απλώνεται στο λεκανοπέδιο.</p> <p>Το προτεινόμενο κατασκευαστικό έργο, μήκους 16.700μ περίπου ξεκινά από την περιοχή Γκάζι - Θησείο και διέρχεται από το κέντρο της Αθήνας μέσω των σταθμών ΗΣΑΠ Μοναστηράκι, Ομόνοια και Βικτώρια, στη συνέχεια μέσα από την Κυψέλη και το Γαλάτσι μέχρι τον σταθμό Περισσός και έπειτα παράλληλα με τις γραμμές του ΗΣΑΠ και τους σταθμούς Πευκάκια, Ν. Ιωνία, Ηράκλειο, Ειρήνη, Μαρούσι, ΚΑΤ, καταλήγει στον σταθμό ΗΣΑΠ στο κέντρο της Κηφισιάς.</p> <p>Οι κύριες παράμετροι που ελήφθησαν υπόψη στο σχεδιασμό του δικτύου ήταν:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- οι σχετικές κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες που διατέθηκαν από τους Δήμους, τον ΟΑΣΑ και το ΥΠΕΚΑ,</li> <li>- οι σχεδιασμοί που έχουν ήδη εκπονηθεί για κάποιους Δήμους για το κατασκευασμένο δίκτυο,</li> <li>- η ένταξη του δικτύου ποδηλάτου με τις λιγότερες κατά το δυνατόν παρεμβάσεις στο κυκλοφοριακό καθεστώς,</li> <li>- τα φυσικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής,</li> <li>- οι πόλοι ενδιαφέροντος,</li> <li>- οι πύλες εισόδου από τους όμορους Δήμους,</li> <li>- οι χώροι αναψυχής, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και τα σχολεία,</li> <li>- οι περιοχές κατοικίας, που είναι απαλλαγμένες από διαμπερείς ροές και που, με μικρής έκτασης παρεμβάσεις, μπορούν να μετατραπούν σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας.</li> </ul>						
<b>Status/Maturity</b>	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΜΕΛΕΤΗ 2012 - Υπό επικαιροποίηση και ανασύνταξη τευχών δημοπράτησης						
<b>Estimated Cost and Funding</b>	<b>Breakdown of subprojects</b>	<b>Cost (in Euros)</b>	<b>Source</b>	<b>Comments</b>			
	Ποδηλατικός άξονας Φαληρικός Όρμος-Κηφισιά και αναπλάσεις σε ελεύθερους χώρους κατά μήκος του. Βόρειο τμήμα (Γκάζι - Κηφισιά)	10.000.000 €	ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ 2021-2027				
<b>Implementation constraint and risks</b>	Εκπονείται επικαιροποίηση της μελέτης και στη συνέχεια επανασύνταξη τευχών δημοπράτησης						
<b>Duration</b>	24 μήνες						
<b>Time Schedule</b>	<b>Year</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>						
<b>Launch Tender</b>			X	X			
<b>Tender Period</b>				X	X		
<b>Award and Contract</b>					X		
<b>Implementation</b>					X	X	X
<b>Photos</b>	   						

<b>POLICY OBJECTIVE</b>	<b>Σ.Π.03 ΜΙΑ ΠΙΟ ΔΙΑΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>						
<b>SPECIFIC OBJECTIVE</b>	<b>3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα</b>						
<b>TITLE</b>	<b>ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΝΗΣΙΔΑΣ</b>						
<b>Implementing Agency</b>	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ						
<b>Location</b>	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ						
<b>Objective/Purpose</b>	Στόχος είναι η μείωση οδικών τροχαίων ατυχημάτων, με βασικό γνώμονα τον προσδιορισμό και την ελαχιστοποίηση των παραγόντων που συμβάλλουν στην πρόκληση τους, ώστε να διασφαλίζεται ένα ικανοποιητικό επίπεδο πρόληψης, που αποτελεί και επιβάλλεται να αποτελεί στόχο πρώτης προτεραιότητας για την οδική ασφάλεια.						
<b>Outline Description</b>	<p>Η Λεωφόρος Κηφισού είναι ίσως το σημαντικότερο οδικό τμήμα σε πανελλαδικό επίπεδο και η μεγάλη συνεισφορά της στην εθνική οικονομία είναι αδιαμφισβήτητη. Ο φόρτος της Λεωφόρου Κηφισού είναι γενικά πολύ υψηλός, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα τα καθημερινά μποτιλιαρίσματα και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, ειδικά τις πρωινές ώρες. Η διατομή της Λ.Κηφισού είναι ανεπαρκής σχεδόν σε όλα τα σημεία. Σε μεγάλο μήκος της Λεωφόρου (από ΧΘ 3+147 έως ΧΘ 9+205) και στο σημείο που έγινε το ατύχημα της 9-5-2018, η κεντρική νησίδα έχει εκατέρωθεν τrief. Το τrief είναι ένα ειδικά διαμορφωμένο κράσπεδο από βετον, το οποίο κάτω από ιδανικές συνθήκες μπορεί να επαναφέρει ένα ΙΧ επιβατικό που παρεκτρέπεται ελαφρά από την πορεία του. Στην περίπτωση που το ΙΧ πέσει στο τrief πλαγιολισθαίνοντας, τότε εκτοξεύεται και περιστρέφεται στον αέρα (μηχανισμός τρικλοποδιάς) και καταλήγει στο αντίθετο ρεύμα. Τέτοιου είδους ατυχήματα συνέβαιναν και στο ύψος του S/M Γαλαξία. Για τα φορτηγά είναι παντελώς ακατάλληλο καθώς, λόγω του χαμηλού του ύψους, το περνούν από πάνω αρκετά εύκολα. Κατόπιν των παραπάνω και σε συμφωνία με τη φιλοσοφία της ΟΜΟΕ-ΣΑΟ, που θεωρεί ότι η εκτροπή του οχήματος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας πρέπει να αποφεύγεται πάση θυσία επιβάλλεται τοποθέτηση ΣΑΟ (ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ) στη κεντρική νησίδα απευθείας με μεγάλη ικανότητα συγκράτησης H2 ή H4b). Επικίνδυνη θέση είναι το αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας της Λ.Κηφισού. Τα υπό μελέτη ΣΑΟ καλούνται να αποτρέψουν την είσοδο των εκτρεπομένων οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα. Το συνολικό μήκος της επέμβασης ανέρχεται στα 15km περίπου.</p> <p>Αξίζει να σημειωθεί ότι τη δεκαετία 2008-2017, στα 15 χιλιόμετρα της Λ. Κηφισού έλαβαν χώρα 800 (οκτακόσια) τροχαία ατυχήματα (και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας), που είχαν σαν αποτέλεσμα 18 θανάτους και 20 βαριά τραυματίες (δεν περιλαμβάνονται τα ατυχήματα ήπιων τραυματισμών και υλικών ζημιών).</p>						
<b>Status/Maturity</b>	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ - ΥΠΟ ΕΚΠΙΟΝΗΣΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ						
<b>Estimated Cost and Funding</b>	<b>Breakdown of subprojects</b>	<b>Cost (in Euros)</b>	<b>Source</b>	<b>Comments</b>			
	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ	18.000.000 €	ΠΕΠ ΑΤΤΙΚΗΣ 2021-2027				
<b>Implementation constraint and risks</b>	ΑΝΑΜΟΝΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΤΥΧΟΝ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ						
<b>Duration</b>	12 μήνες						
<b>Time Schedule</b>	<b>Year</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
	<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>						
<b>Launch Tender</b>					X	X	
<b>Tender Period</b>						X	X
<b>Award and Contract Implementation</b>							X
						X	X
						X	X
						X	X
<b>Photos</b>							





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

# ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Διαρθρωτικό  
και Αναπτυξιακό Ταμείο



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΑΤΤΙΚΗΣ



ΕΣΠΑ  
2014-2020  
ανάπτυξη - εργασία - αλληλεγγύη

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης