



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΡΓΩΝ &
ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

ΕΡΓΟ:

**«Υποέργο 3: Αθηναϊκή Ριβιέρα 1. Αστικός περίπατος (τμήμα από Δ.
Καλλιθέας έως Δ. Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης)»**

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

A1. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΡΓΟΥ

(στοιχείο Α.1 υποπερίπτωσης Α' παραγράφου 7 του άρθρου 45 ν. 4412/2016)

Η σκοπιμότητα του έργου «Υπόεργο 3: Αθηναϊκή Ριβιέρα 1. Αστικός περίπατος (τμήμα από Δ. Καλλιθέας έως Δ. Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης)» τεκμηριώνεται από τα ακόλουθα στοιχεία και γεγονότα:

A. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στο πλαίσιο των δράσεων για τις Στρατηγικές αστικές αναπλάσεις οι οποίες προάγουν την βιώσιμη κινητικότητα στην Περιφέρεια Αττικής με σκοπό την ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος της χώρας προτείνεται η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης ποδηλατικής διαδρομής και περιπάτου. Το έργο αυτό εντάσσεται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΣΣΑ) με τίτλο “SUB3. Αθηναϊκή Ριβιέρα”.

Η Αθηναϊκή Ριβιέρα είναι μια ακτογραμμή μήκους περίπου 70 χιλιομέτρων στο νοτιοανατολικό τμήμα του νομού Αττικής, που εκτείνεται από το λιμάνι του Πειραιά έως το ακρωτήριο του Σουνίου. Αποτελεί τη φυσική προέκταση του λεκανοπεδίου προς τη θάλασσα και τη ζώνη φυσικής Αναψυχής των κατοίκων της Αττικής. Κατά μήκος της ακτογραμμής υπάρχουν πολλά ιδιωτικά έργα ακίνητης περιουσίας και φιλοξενίας σε διάφορα στάδια ανάπτυξης, δηλαδή ολοκληρωμένα, υπό κατασκευή ή που πρόκειται να ξεκινήσουν.

Το έργο αφορά το πρώτο κομμάτι της Αθηναϊκής Ριβιέρας από το Μοσχάτο έως τον Δήμο Βάρης – Βούλας – Βουλιαγμένης, εξαιρουμένων των κάτωθι τμημάτων:

1. Φαληρικός Όρμος, έργο Περιφέρειας Αττικής
2. Μαρίνα Αλίμου, Ιδιωτική Επένδυση Ellaktor
3. Τμήμα του Δήμου Ελληνικού που εισχωρεί στην Ιδιωτική Επένδυση Lamda Development
4. Παραλιακό Μέτωπο Δήμου Γλυφάδας.

Αυτή τη στιγμή, ένα σημαντικό μέρος της Ριβιέρας έχει περιορισμένη πρόσβαση και τα ανεπτυγμένα / προσβάσιμα τμήματα δεν επικοινωνούν μεταξύ τους καθώς παρεμβάλλονται κτίσματα, δρόμοι & διασταυρώσεις, τραμ, κανάλια και φυσικά εμπόδια.

Η δημιουργία ενός παράλληλου πεζόδρομου με τον ποδηλατόδρομο, οι διαπλατύνσεις αυτού ως χώροι στάσης, οι αναπλάσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν και η αύξηση των χώρων πρασίνου είναι παράγοντες που παροτρύνουν τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης.

Ο στόχος του έργου είναι η δημιουργία, μέσω της κατασκευής του πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου, ενός αναβαθμισμένου ελεύθερου δημόσιου χώρου, που αποδίδεται στους πεζούς και τους ποδηλάτες όλου του λεκανοπεδίου.

Παράλληλα, το έργο δημιουργεί έναν ποιοτικό, λειτουργικό και αισθητικό άξονα που συνδέει και ενοποιεί την παράκτια περιοχή.

B. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΟΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το αντικείμενο του έργου αφορά στην κατασκευή ποδηλατόδρομου – πεζόδρομου, στο τμήμα της ακτογραμμής της Αθηναϊκής Ριβιέρας, από τον Δήμο Καλλιθέας έως το Δημαρχείο του Δήμου Βάρης - Βούλας – Βουλιαγμένης, διασχίζοντας έξι Δήμους.

Το εκτιμώμενο συνολικό μήκος είναι περίπου 12 χιλιόμετρα [έναντι των αρχικών περίπου 22 χιλιομέτρων, τα οποία αναφέρονται στο δελτίο του έργου (investment fiche)]. Συγκεκριμένα, η διαφορά αυτή προκύπτει από τα εξής σημεία:

α) Τμήμα από το λιμάνι του Πειραιά έως το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ), μήκους περ. 4 χλμ., το οποίο θα υλοποιηθεί ως ξεχωριστό έργο, από τον Δήμο Πειραιά.

β) Τμήμα από το ΣΕΦ έως τα Ολυμπιακά Ακίνητα, μήκους περ. 1,5 χλμ., το οποίο θα υλοποιηθεί ως μέρος της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου, με Αναθέτουσα Αρχή την Περιφέρεια Αττικής.

γ) Τμήμα που διέρχεται από τη Μαρίνα Αλίμου, περίπου 1 χλμ. ποδηλατοδρόμου – πεζόδρομου , το οποίο εντάσσεται στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου της από 2020 Σύμβασης Παραχώρησης ΤΑΙΠΕΔ-Ελληνικού Δημοσίου-ΕΤΑΔ-παραχωρησιούχου «ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΕΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ», σύμφωνα και με την έγκριση του γενικού σχεδιασμού της Μαρίνας Αλίμου (από 13.08.2018 π.δ. - ΑΑΠ 172).

δ) Τμήμα, μήκους περίπου 1 χλμ. το οποίο διέρχεται εντός των ακινήτων της επένδυσης του Ελληνικού.

ε) Τμήμα που διέρχεται από τον Δήμο Γλυφάδας, μήκους περ. 2,5 χλμ., το οποίο υλοποιείται ως μέρος ξεχωριστού έργου με τίτλο «Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου Γλυφάδας», με Αναθέτουσα Αρχή τον Δήμο Γλυφάδας.

B.1 Η υφιστάμενη κατάσταση

Τα βασικά χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κατάστασης του παραλιακού μετώπου είναι τα εξής:

- Το μέτωπο διασχίζει έξι Δήμους. Από τα δυτικά προς τα ανατολικά: Καλλιθέα, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Γλυφάδα και Βάρη-Βούλα-Βουλιαγμένη.
- Στη διαδρομή συναντώνται ένα ποτάμι (Ιλισός), πολλά ρέματα (Πικροδάφνης, Τραχώνων, κλ.π.) καθώς και κανάλια και πλημμυρικές οδοί, που εκβάλουν στη θάλασσα.
- Κατά μήκος της ακτογραμμής είναι διαμορφωμένες οκτώ Μαρίνες (Δέλτα Καλλιθέας, Φλοίσβου, Αλίμου, Άγιου Κοσμά, 1η 2η 3η 4η Γλυφάδας,) και ναυτικοί Όμιλοι.
- Κατά το μεγαλύτερο μέρος της η διαδρομή εξυπηρετείται από την παραλιακή λεωφόρο (Λεωφόρο Ποσειδώνος)
- Ανά διαστήματα συναντώνται διασταυρώσεις με άλλες σημαντικές λεωφόρους (Λεωφόρος Συγγρού, Λεωφόρος Αμφιθέας, Λεωφόρος Αλίμου, Λεωφόρος Βουλιαγμένης).
- Καθ' όλο το μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος υπάρχει δίκτυο μέσου σταθερής τροχιάς, η γραμμή 1 του Τραμ.
- Τα υπάρχοντα πεζοδρόμια ανά τμήματα είναι στενά και ανεπαρκή για τη προσέλκυση πεζών.
- Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου βρίσκονται οργανωμένες παραλίες (Άλιμος, Γλυφάδα, Βούλα, Βουλιαγμένη) και αθλητικές εγκαταστάσεις (Κλειστό Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, Ολυμπιακό Στάδιο Ταεκβοντό, κ.λπ).
- Στην υπό μελέτη περιοχή και σε στάδιο κατασκευής βρίσκονται μεγάλα Δημόσια και Ιδιωτικά Έργα ανάπτυξης (Πάρκο Φαληρικού Δέλτα και χώροι πρασίνου, Ανάπλαση Μαρίνας Αλίμου (πρόκειται να ξεκινήσει), Έργο Ελληνικού (Πρώην αεροδρόμιο) (υπό εξέλιξη), έργο Asteria Hospitality (υπό μελέτη).
- Ο κατακερματισμένος χαρακτήρας της ακτογραμμής και των τμημάτων του περιορίζουν την προσβασιμότητα και την εμπειρία ενός αδιάλειπτου περιπάτου / βόλτας.

B.2 Οι στόχοι του έργου

1. Η ένταξη του ποδηλάτου και η συνύπαρξή του με τον πεζό.
2. Η αύξηση του ποσοστού πολιτών για χρήση ποδηλάτου - για περίπατο - για άθληση εντός της περιοχής του έργου η οποία χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και στην οποία σήμερα ποδηλατεί, βαδίζει και αθλείται πολύ μεγάλος αριθμός πολιτών της πόλης σε συνθήκες που κρίνονται ανεπαρκείς και ενέχουν κινδύνους αφού η κίνηση οχημάτων, ποδηλάτων και πεζών γίνεται εντός της ίδιας μικρής σε πλάτος ζώνης.
3. Η προώθηση βιώσιμης κινητικότητας με την διευκόλυνση και προστασία της κίνησης πεζών και ποδηλάτων, με την χρήση ήπιων μορφών μετακίνησης και βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ σε υποδομές.
4. Η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με ανάπλαση περιοχών της πόλης, αναβάθμιση υποβαθμισμένων περιοχών, μείωση εκπομπής ρύπων και περιορισμό του θορύβου.

5. Η αύξηση της επισκεψιμότητας με προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού, προστασία, ανάδειξη και προβολή της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
6. Οι ορθολογικές παρεμβάσεις για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών της περιοχής.
7. Η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και ανάπτυξης.
8. Η αισθητική αναβάθμιση των περιοχών παρέμβασης του έργου

A.1.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Η ανάθεση του έργου επελέγη να έχει ως αντικείμενο συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση του έργου, καθώς συντρέχουν σωρευτικά οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 81 του Ν.4635/2019.

Ο βασικός λόγος που επελέγη η ανάθεση του έργου να γίνει με αυτόν τον τρόπο και όχι με τον συνήθη τρόπο ανοιχτού δημόσιου διαγωνισμού για την εκπόνηση μελέτης και στη συνέχεια ανοιχτού δημόσιου διαγωνισμού για την ανάδειξη αναδόχου για την κατασκευή, είναι η πίεση χρόνου που προκύπτει από τη διάρκεια του Χρηματοδοτικού Προγράμματος και τα επιμέρους ορόσημα, καθώς και η δυνατότητα ταχύτερης απορρόφησης των διαθέσιμων κονδυλίων, που προσφέρει η συγκεκριμένη μέθοδος.

Επιπλέον, με δεδομένη την πολυπλοκότητα του αντικείμενου του έργου και λόγω του μητροπολιτικού του χαρακτήρα, η επιλογή του συγκεκριμένου συστήματος δημοπράτησης καθίσταται η βέλτιστη, με βάση τα κάτωθι πλεονεκτήματά του:

- Υπάρχει πλήρης έλεγχος του έργου από το πρώτο στάδιο που είναι η εκπόνηση της μελέτης έως το τελικό που είναι η κατασκευή και παράδοση του έργου.
- Η ανάμιξη έμπειρων μηχανικών και η συνεχής συνεργασία μελετητών και κατασκευαστών (detail engineering - process design) αποτελεί εχέγγυο για την επιτυχημένη ολοκλήρωση του έργου.
- Το κόστος εκπόνησης της μελέτης και της κατασκευής του έργου είναι προσδιορισμένο στη σύμβαση, το οποίο δεσμεύει τον ανάδοχο ως προς την επιλογή των πόρων (εργατοτεχνικό προσωπικό, εξοπλισμός μηχανημάτων, υλικών κ.λπ.) και προστατεύει τον ΚτΕ από έξοδα εκτός του συμφωνηθέντος προϋπολογισμού (budget).
- Επιτυγχάνεται ταχύτερη ολοκλήρωση του έργου διότι έχει προκαθοριστεί το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης κάθε σταδίου του έργου, το οποίο πρέπει να τηρεί απαρέγκλιτα ο ανάδοχος με εξαίρεση την καθυστέρηση λόγω απρόβλεπτων γεγονότων.
- Ο ανάδοχος φέρει την αποκλειστική ευθύνη στην εκδήλωση πιθανών κινδύνων σε κάθε φάση του έργου.

Για τους παραπάνω λόγους και με δεδομένο ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 81 του Ν.4635/2019, αποφασίστηκε η ανάθεση του έργου να έχει ως αντικείμενο συγχρόνως τη μελέτη και την κατασκευή του έργου.

A2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (PERFORMANCE REQUIREMENTS) ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ

(στοιχείο Α.2 υποπερίπτωσης Α' παραγράφου 7 του άρθρου 45 ν. 4412/2016)

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 (6) του ν. 4412/2016 ως «Επιτελεστικότητα» νοείται το σύνολο των μετρήσιμων ιδιοτήτων ενός έργου, οι οποίες αναφέρονται στην ταυτόχρονη ύπαρξη ασφάλειας, λειτουργικότητας και αισθητικής εμφάνισης για την τεχνική διάρκεια ζωής του.

Με βάση τον ανωτέρω ορισμό, οι απαιτήσεις επιτελεστικότητας του προς ανάθεση έργου καλύπτονται ως ακολούθως:

1. Ασφάλεια:

Οι μελέτες του έργου (αρχιτεκτονική, στατική και ηλεκτρομηχανολογική) θα συνταχτούν σύμφωνα με όλους τους ισχύοντες Κανονισμούς και Προδιαγραφές και συγκεκριμένα τα ακόλουθα:

- Ελληνικός Κανονισμός για τη Μελέτη και Κατασκευή Έργων από Οπλισμένο Σκυρόδεμα που εγκρίθηκε με την απόφαση Δ11ε/0/30123/21-10/31.12.1991 (ΦΕΚ1068 Β) και τροποποιήθηκε με την απόφαση

Δ11β/13/3-28.3.1995 (ΦΕΚ 227 Β), όπως ισχύει σήμερα σύμφωνα με τον ΕΚΩΣ 2000 (ΦΕΚ 1329/6.11.2000) και την απόφαση Δ17α/32/10/ΦΝ 429/20.2.2004 (ΦΕΚ 447 Β) Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ Συμπλήρωση της απόφασης έγκρισης του ΕΚΩΣ 2000», καθώς και το ΦΕΚ 270Β/16.03.2010.

- Κανονισμός Τεχνολογίας Σκυροδέματος, όπως εγκρίθηκε με την απόφαση ΕΔ2α/01/22/8.3-9.5.1985 (ΦΕΚ 266Β), τροποποιήθηκε με την απόφαση Δ14/19164/28.3-17.4.1997 (ΦΕΚ 315Β) και ανασυντάχθηκε με την κοινή Υπουργική απόφαση Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ Και Ανάπτυξης Δ14/50504/ 12.4.2002 (ΦΕΚ 537Β).
- Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός ΕΑΚ 2000 που εγκρίθηκε με την απόφαση Δ17α/141/3/ΦΝ275/15.12.1999 (ΦΕΚ 2184Β) και το ΦΕΚ 423/12.4.2001, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις Δ17α/67/1/ΦΝ/ 275/6.6.2003 (ΦΕΚ 781 Β) «Τροποποίηση και συμπλήρωση της απόφασης έγκρισης του ΕΑΚ 2000», Δ17α/113/1/ΦΝ 275/7.8.2003 (ΦΕΚ 1153Β) «Τροποποίηση της απόφασης έγκρισης ΕΑΚ 2000» και Δ17α/115/9/ΦΝ 275/7.8.2003 (ΦΕΚ 1154 Β) «Τροποποίηση διατάξεων του ΕΑΚ 2000 λόγω αναθεώρησης του χάρτη σεισμικής επικινδυνότητας» Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ, ΦΕΚ 1306 Β/12.9.2003, καθώς και το ΦΕΚ 270 Β/16.3.2010.
- ΚΥΑ 16462/29/2001 — Μέρος Α': Σύνθεση, Προδιαγραφές και κριτήρια συμμόρφωσης για τα κοινά τσιμέντα (ΦΕΚ 917/Β/2001)
- Κανονισμός Τεχνολογίας Χαλύβων Οπλισμού Σκυροδέματος (ΦΕΚ 381/Β/ 24.3.2000), καθώς και οι αποφάσεις και εγκρίσεις, που αναφέρονται σε ειδικές κατασκευές, σε εγκρίσεις σιδηρού οπλισμού και λοιπών υλικών, σε εγκρίσεις συστημάτων προέντασης κ.λπ.
- ΔΙΠΑΔ/οικ.372 «Έγκριση εφαρμογής Και Χρήσης των Ευρωκωδίκων σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα Εθνικά Προσαρτήματα. (ΦΕΚ 1457 Β/5.6.2014)»
- Κανονισμός φόρτισης δομικών έργων ΒΔ από 10.12.1954 (ΦΕΚ 325 Α)
- Κτιριοδομικός κανονισμός (ΦΕΚ 59 Δ/3.2.1989) και ο ΝΟΚ (Ν.4067/2012-ΦΕΚ 79 Α & Αποφ. 63234/19.12.2012 έγκρισης τεύχους τεχνικών οδηγιών εφαρμογής του Ν.4067/2012).
- Κανονισμοί Διάθεσης Λυμάτων, Ακαθάρτων και Όμβριων
- Κανονισμοί Υδραυλικών Εγκαταστάσεων
- Κανονισμοί Μηχανολογικών Εγκαταστάσεων
- Κανονισμοί Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων
- Διατάξεις της ΔΕΗ
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και οι σχετικές διατάξεις
- Προδιαγραφές ΕΛΟΤ ISO
- ΠΔ 334/1994 (ΦΕΚ 176 Α/25.10.1994) «Προϊόντα Δομικών κατασκευών».
- Εγκύκλιος ΔΙΠΑΔ/9/14.1.2011 «Δημοσίευση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων για την ενσωμάτωση εναρμονισμένων Ευρωπαϊκών Προτύπων στην Ελληνική Νομοθεσία (Κοινοτική Οδηγία 106/89 και ΠΔ 334/94)» ΔΙΠΑΔ/οικ/621/2009 Γνωστοποίηση Αποφάσεων την ενσωμάτωση των Ευρωπαϊκών Τεχνικών Προδιαγραφών στην Ελληνική Νομοθεσία (Κοινοτική Οδηγία 89/106, και ΠΔ.334/94 «Προϊόντα Δομικών κατασκευών») Αριθ. 12394/406, Κυβόλιθοι, πλάκες πεζοδρομίου και κράσπεδα από σκυρόδεμα. Αριθ. 12395/407 Επιχρίσματα τοιχοποιίας. Αριθ. 12396/408 Κονιάματα τοιχοποιίας. Αριθ. 12397/409 Παράθυρα και εξωτερικά συστήματα θυρών για πεζούς χωρίς χαρακτηριστικά πυραντίστασης ή / Και διαρροής καπνού. Αριθ. 12398/410 Εξώφυλλα και Εξωτερικές περσίδες ΦΕΚ: 1794 Β/2009.
- Διατάξεις του Κανονισμού Πυροπροστασίας των Κτιρίων «Π.Δ. 71/1988», όπως ισχύουν μετά από την 33940/7590/17.12.1998, απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 1316 Β) και οι λοιπές πυροσβεστικές διατάξεις.
- Τοπικές δεσμεύσεις λόγω Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, Δασικής Υπηρεσίας, γειτνίασης με αγωγούς υψηλής τάσης της ΔΕΗ Κ.λπ.

Συνεπώς καλύπτονται οι απαιτήσεις ασφάλειας.

2. Λειτουργικότητα:

Στο πλαίσιο των διαπιστωμένων κοινωνικών αναγκών της ευρύτερης περιοχής, η λειτουργικότητα της ανάπλασης του παραλιακού – αστικού μετώπου της «Αθηναϊκής Ριβιέρας» προδιαγράφεται ως εξής:

Στο πλαίσιο των δράσεων για τις Στρατηγικές αστικές αναπλάσεις οι οποίες προάγουν την βιώσιμη κινητικότητα στην Περιφέρεια Αττικής με σκοπό την ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος της χώρας προτείνεται η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης ποδηλατικής διαδρομής και περιπάτου. Το έργο αυτό εντάσσεται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΣΣΑ) με τίτλο “SUB3. Αθηναϊκή Ριβιέρα”.

Η Αθηναϊκή Ριβιέρα είναι μια ακτογραμμή μήκους περίπου 70 χιλιομέτρων στο νοτιοανατολικό τμήμα του νομού Αττικής, που εκτείνεται από το λιμάνι του Πειραιά έως το ακρωτήριο του Σουνίου. Αποτελεί τη φυσική προέκταση του λεκανοπεδίου προς τη θάλασσα και τη ζώνη φυσικής Αναψυχής των κατοίκων της Αττικής.

Το αντικείμενο του έργου αφορά στην κατασκευή ποδηλατόδρομου – πεζόδρομου (περίπου 12 χιλιόμετρα), στο τμήμα της ακτογραμμής της Αθηναϊκής Ριβιέρας, από τον Δήμο Καλλιθέας έως το Δημαρχείο του Δήμου Βάρης - Βούλας – Βουλιαγμένης, διασχίζοντας έξι Δήμους.

Στόχος του έργου είναι η δημιουργία, μέσω της κατασκευής του πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου, ενός αναβαθμισμένου ελεύθερου δημόσιου χώρου, που αποδίδεται στους πεζούς και τους ποδηλάτες όλου του λεκανοπεδίου.

Παράλληλα, η ζώνη δημιουργεί έναν ποιοτικό, λειτουργικό και αισθητικό άξονα που συνδέει και ενοποιεί την παράκτια περιοχή των 6 Δήμων.

Ο όλος σχεδιασμός θα προβλέπει την χρήση υλικών που μειώνουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ενεργειακά ελαχιστοποιούν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει **ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις λειτουργικότητας.**

3. Αισθητική εμφάνιση:

Οι παρεμβάσεις του αναδόχου θα αποτυπώνονται στην αρχιτεκτονική του μελέτη και θα ελεγχθούν και θα εγκριθούν από την επίβλεψη του έργου και κατά τη φάση της αδειοδότησης από όλους τους αρμόδιους φορείς. Εξετάζονται μεταξύ άλλων οι μετρήσιμες ιδιότητες του έργου αναφορικά με την αισθητική του εμφάνιση, την τελική διαμόρφωση σε σχέση με τις υπάρχουσες κλίσεις του εδάφους, την ένταξη του έργου στην ευρύτερη περιοχή κ.λ.π.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει **ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις αισθητικής εμφάνισης.**

