



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ- ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ - ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»**

Α.Μ 3/18-2-2021

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: € 74.400,00 (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ : ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΚΩΔ. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ: Κ.Α. 64.7413.001

CPV: 73220000-0:«Υπηρεσίες παροχής συμβουλών σε θέματα ανάπτυξης»

CPV: 79415200-8: «Υπηρεσίες παροχής συμβουλών σε θέματα σχεδιασμού»

ΑΙΓΑΛΕΩ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ ΜΑΡΑΓΚΟΥ , ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

1. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ, ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ, ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

1.1. Εισαγωγή

Με την παρούσα μελέτη περιγράφεται η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών σύνταξης και εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αιγιάλεω. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης βιώσιμης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του Δήμου, τα προβλήματα που προκύπτουν και ακολούθως την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το σχέδιο αυτό αποσκοπεί να συμβάλλει στην βελτίωση της κινητικότητας της πόλης με βάση την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης με τελικό στόχο την διασφάλιση της καλύτερης ποιότητας ζωής των πολιτών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του **Δήμου Αιγιάλεω**, θα είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που θα εκπονηθεί, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των κατοίκων, των επισκεπτών και των επιχειρήσεων στην πόλη για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, λαμβάνοντας υπόψη του τις βασικές αρχές του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με έμφαση στο περπάτημα, στο ποδήλατο και στη δημόσια συγκοινωνία, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Τα οφέλη από την υιοθέτηση και υλοποίηση του σχεδίου περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Βελτιωμένη προσβασιμότητα
- Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες
- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
- Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας.

1.2. Περιοχή μελέτης

1.2.1 Γενικά - Πληθυσμός

Τα όρια του Δήμου Αιγάλεω καθορίζονται: ανατολικά από το Δήμο Αθηναίων, βορειοανατολικά από το Δήμο Περιστερίου, νότια-νοτιοδυτικά από τους Δήμους Αγ. Ι. Ρέντη και Ταύρου-Νίκαιας (σε μικρά μέτωπα), δυτικά από το Δήμο Αγ. Βαρβάρας και βορειοδυτικά από το Δήμο Χαϊδαρίου. Η έκταση του Δήμου είναι 6.450 τετρ. χλμ. και ο πληθυσμός του (σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ κατά το έτος 2011) ανέρχεται στις 69.660. Ο Δήμος είναι πυκνοκατοικημένος καθώς σε κάθε τετρ. χλμ. αντιστοιχούν 10.800 άτομα. Η τιμή αυτή χειροτερεύει εάν εξαιρεθεί η περιοχή του Ελαιώνα.

Οι παραγωγικές δραστηριότητες στην περιοχή χαρακτηρίζονται από τη σαφή κυριαρχία του εμπορικού κλάδου, τόσο από πλευράς επιχειρήσεων όσο και απασχόλησης, με δεύτερο τον κλάδο των υπηρεσιών και τρίτον αυτόν της μεταποίησης.

1.2.2 Χρήσεις γης

Τα κύρια χαρακτηριστικά της οικιστικής δομής της πόλης είναι:

- Οδικό δίκτυο με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- Ελλειπείς και ανισομερώς χωροθετημένες κοινόχρηστες λειτουργίες
- Μικρής επιφάνειας κοινόχρηστοι χώροι αρκετά διεσπαρμένοι
- Υποβαθμισμένες περιοχές – γειτονιές κατοικίας

- Εμπορικό υπερτοπικό κέντρο που εξυπηρετεί και γειτονικούς δήμους με συνέπεια την κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- Ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής χωρίς οργανωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό
- Έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα λόγω της ύπαρξης της βιομηχανικής περιοχής και των δύο εθνικών οδών που διαπερνούν την πόλη
- Οικιστική ζώνη με συγκρούσεις χρήσεων ως προς την κατοικία
- Γραμμική ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών (υπηρεσίες, εμπόριο, γραφεία) κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων με πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις (διάσπαση της οικιστικής δομής, δυσλειτουργία των ίδιων των αξόνων, οχλήσεις από θόρυβο, ρύπανση) .
- Υπολειτουργία των τοπικών / συνοικιακών κέντρων.

Στα όρια του Δήμου λειτουργούν 9 Βρεφονηπιακοί Σταθμοί, 24 Νηπιαγωγεία και 1 ειδικό παιδιών στο φάσμα του αυτισμού , 17 δημοτικά σχολεία , 1 ειδικό δημοτικό , 1 ειδικό δημοτικό για παιδιά με κινητικά προβλήματα και 1 ειδικό Δημοτικό για παιδιά στο φάσμα του αυτισμού , 7 γυμνάσια, 1 Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. , 1 Ε.Ε.Ε.Ε.Κ Μαθητών με προβλήματα όρασης & πολλαπλές αναπηρίες , 1 εσπερινό Γυμνάσιο και 1 ενιαίο ειδικό επαγγελματικό – 6 Λύκεια 1 εσπερινό , 2 ΕΠΑΛ , 1 εσπερινό ΕΠΑΛ , 1 ΕΚ , 1 ΙΕΚ , 1 κέντρο δια βίου μάθησης και 1 αλληλέγγυο φροντιστήριο στο 4^ο Λύκειο Αιγιάλεω. Υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων διαφόρων κατηγοριών.

Στο Δήμο Αιγιάλεω είναι εγκατεστημένες και λειτουργίες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής (πρώην ΤΕΙ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ).

Στον Δήμο υπάρχουν μια σειρά κύριων αθλητικών εγκαταστάσεων (Δημοτικό Γήπεδο Αιγιάλεω «Σταύρος Μαυροθαλασσίτης» , Δημοτικό Κολυμβητήριο, Δημοτικό κλειστό Γήπεδο Μπάσκετ , Δημοτικό αθλητικό κέντρο «Εδέσσης», Δημοτικό αθλητικό κέντρο «Λοιμωδών», κ.α.). Παράλληλα, υπάρχουν μικροί και διάσπαρτοι αθλητικοί χώροι που απευθύνονται στο επίπεδο της γειτονιάς, οι χώροι άθλησης που είναι εγκατεστημένοι στα σχολεία, καθώς και μια σειρά αθλητικών ανοικτών εγκαταστάσεων μέσα στο Άλσος Αιγιάλεω, περιορισμένης κλίμακας. Σε υπερτοπικό επίπεδο, εγκατεστημένο επίσης στο Άλσος, λειτουργεί το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο που ανήκει στην Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Το Αιγιάλεω διαθέτει ποδοσφαιρικό σύλλογο που ιδρύθηκε το 1946 (Α.Ο. Αιγιάλεω) με έδρα το γήπεδο Αιγιάλεω, καθώς επίσης τμήμα καλαθοσφαίρας με έδρα το Δημοτικό κλειστό γυμναστήριο, και τμήμα βόλεϊ γυναικών. Στην πόλη εδρεύουν μια σειρά άλλων αθλητικών

σωματείων και συλλόγων.

Τέλος, όσον αφορά της υφιστάμενη υποδομή κίνησης πεζών υπάρχουν θύλακες όπου έχουν κατασκευαστεί πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Δεν εντάσσονται σε δίκτυο κίνησης πεζών και οι λόγοι κατασκευής τους ήταν κυρίως η προστασία μαθητών γύρω από σχολεία ή πλατείες, ενώ έχουν πεζοδρομηθεί και ορισμένες οδοί με πολύ μικρό πλάτος. Δεν υπάρχει δίκτυο κίνησης ποδηλάτων – οι ποδηλατοδρόμοι που έχουν κατασκευασθεί έχουν υλοποιηθεί στο πλαίσιο έργων ανάπλασης με χρηματοδότηση ΕΣΠΑ και αφορούν σε μεμονωμένες διαδρομές αναψυχής (π.χ στην περιμετρικά του Άλσους, στην οδό Εδέεσης , στη περιοχή Αγ. Ελευθερίου κ.λ.π) .

1.2.3 Κυκλοφορία – Στάθμευση – Μετακινήσεις

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου η ιεράρχηση του δικτύου κατηγοριοποιείται ως ακολούθως: ελεύθερη λεωφόρος, αρτηρία, συλλεκτήρια ή τοπική οδός, πεζόδρομος. Επίσης, η συνολική επιφάνεια του οδικού δικτύου ανέρχεται στο ¼ της έκτασης του Δήμου, με κάθε κατηγορία να έχει το μήκος που φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Μήκος οδικού δικτύου ανά κατηγορία του Δήμου Αιγάλεω

Κατηγορία οδών	Μήκος (σε μέτρα)	% επί του συνόλου
Λεωφόρος ταχείας κυκλοφορίας	5.412	3,60
Πρωτεύουσα αρτηρία	6.938	4,61
Δευτερεύουσα αρτηρία	3.581	2,38
Συλλεκτήρια οδός	19.075	12,68
Τοπική οδός	106.418	70,75
Πεζόδρομος	8.984	5,97
ΣΥΝΟΛΟ	150.408	100,00

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Αιγάλεω είναι δομημένο γύρω από τις αρτηρίες:

- α) Κηφισού και Θηβών (κατεύθυνση Βορρά-Νότου) και
- β) Καβάλας και Ιεράς Οδού (κατεύθυνση Ανατολή-Δύση).

Το βασικό αυτό υπερτοπικό δίκτυο εξασφαλίζει ικανοποιητική οδική σύνδεση με τη Δυτική Αθήνα καθώς και την υπόλοιπη Αττική. Σε ότι αφορά το τοπικό οδικό δίκτυο, αυτό, εξαιτίας των απρογραμματίστων επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, παρουσιάζει σημαντικές ασυνέχειες με συνέπεια τη χρήση ζευγών μονόδρομων και διαδρομών αποτελούμενων από περισσότερους του ενός συνεχείς άξονες.

Η λειτουργία του υπερτοπικού κέντρου έχει σαν συνέπεια μεγάλο αριθμό εσωτερικών μετακινήσεων ενώ έλκει σημαντικό αριθμό μετακινήσεων από γειτονικούς Δήμους. Έχει υπολογιστεί ότι, σε καθημερινή βάση, οι κάτοικοι άλλων Δήμων και οι εργαζόμενοι ξεπερνούν το 40% του πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω. Η λειτουργία του σταθμού Μετρό Αιγάλεω στην πλατεία Εσταυρωμένου έχει ήδη προκαλέσει και την αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων κατά 15-25%. Κύρια αιτία είναι η χρήση του Ι.Χ. για μετάβαση στο σταθμό του ΜΕΤΡΟ ως συνάρτηση απουσίας ρεαλιστικών επιλογών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο, τοπική συγκοινωνία). Δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης δημοσίας χρήσεως εκτός οδού και αυτό σε συνδυασμό με τις ανάγκες τροφοδοσίας σημαντικού αριθμού καταστημάτων δημιουργεί οξύ πρόβλημα παρόδιας στάθμευσης με συνέπεια την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου από οχήματα που κινούνται με χαμηλή ταχύτητα αναζητώντας θέση παρά την οδό¹ και, βέβαια, αντίστοιχη αύξηση της ρύπανσης και κατανάλωσης καυσίμου.

Τα ίδια προβλήματα ήδη έχουν εμφανιστεί στην περιοχή πέριξ του σταθμού Αγίας Μαρίνας , στα σύνορα του Δήμου Αιγάλεω με τους Δήμους Χαϊδαρίου και Αγ. Βαρβάρας.

Το υπέργειο Parking που έχει κατασκευασθεί στην περιοχή αυτή από το ΜΕΤΡΟ, θα βοηθήσει την σημερινή κατάσταση υπό προϋποθέσεις .

1.2.4 Δημόσια Συγκοινωνία

Ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει σήμερα ένα αρκετά εκτεταμένο σύστημα συγκοινωνιακών συνδέσεων, το οποίο ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο μετά την επέκταση του ΜΕΤΡΟ και την συνεπακόλουθη αναδιάρθρωση των διαδρομών των λεωφορείων του ΟΑΣΑ. Συγκεκριμένα, το Δήμο Αιγάλεω εξυπηρετούν σήμερα πολυάριθμες γραμμές ΟΑΣΑ, που συνδέουν τόσο το Δήμο με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά όσο και την ευρύτερη κεντρική περιοχή του Δήμου με τους όμορους Δήμους.

¹ Αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου ότι ο χρόνος αναζήτησης θέσης μπορεί να φθάνει τα 25 με 30 λεπτά.

Συνολικά, το Δήμο Αιγάλεω εξυπηρετούν: α) περιφερειακά 1 γραμμή τρόλεϊ (21), β) 39 γραμμές μπλε λεωφορείων, εκ των οποίων οι 10 είναι διαδημοτικές και οι 3 είναι γραμμές express, και δ) 1 γραμμή ΜΕΤΡΟ, η οποία εξυπηρετεί και τη μετακίνηση των δημοτών προς το αεροδρόμιο του Ελ. Βενιζέλου.

Οι 3 νέοι σταθμοί του ΜΕΤΡΟ στον **Ελαιώνα**, το **Αιγάλεω** (Πλατεία Εσταυρωμένου) και την **Αγία Μαρίνα** (Όρια Δήμου Αιγάλεω με Χαϊδάρι & Αγ.Βαρβάρα) σε συνδυασμό με το νέο σχεδιασμό των λεωφορειακών γραμμών δίνουν πλέον την δυνατότητα στους κατοίκους των περιοχών αυτών να μετακινούνται γρήγορα και άνετα προς όλες τις κατευθύνσεις. Ο σταθμός του ΜΕΤΡΟ "**Αγ.Μαρίνα**" μετατράπηκε σε τερματικό σταθμό λεωφορειακών γραμμών με παράλληλη πύκνωση των δρομολογίων τους.

Ένας νέος **Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων** (ΚΣΥΛ) ετοιμάζεται στην Περιοχή του Ελαιώνα, κοντά στην Ιερά Οδό. Ο σταθμός θα συγκεντρώνει τα πρακτορεία ΚΤΕΛ του Κηφισού και της Λιοσίων και θα παρέχει πολλαπλές υπηρεσίες στους επιβάτες, όπως άμεση πρόσβαση στο Μετρό (υπόγεια σύνδεση με τον Σταθμό "Ελαιώνα"), συγκοινωνιακές εξυπηρετήσεις από αστικά λεωφορεία και ταξί.

Στον Δήμο λειτουργούν 117 στάσεις λεωφορείων – τρόλεϊ. Από αυτές 15% έχουν στάθμη εξυπηρέτησης κάτω του C² (λιγότερα από 4 λεωφορεία την ώρα), 15% έχουν στάθμη εξυπηρέτησης C (4 λεωφορεία την ώρα) και οι υπόλοιπες ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησης (άνω του C). Από αυτές όμως, το 70% περίπου βρίσκεται στους κύριους υπερτοπικούς άξονες ή σε τοπικές οδούς γύρω από τον σταθμό Αγ.Μαρίνα. Συνέπεια αυτού είναι, για τις εσωτερικές μετακινήσεις των κατοίκων, η Δημόσια Συγκοινωνία να αποτελεί ήσσονα επιλογή.

Για την μείωση των εσωτερικών μετακινήσεων με ΕΙΧ, ο Δήμος έχει συστήσει Δημοτική Συγκοινωνία. Η λειτουργία της σήμερα όμως είναι προβληματική και δεν εξυπηρετεί τον αρχικό σκοπό. Η Δημοτική Συγκοινωνία λειτουργεί για 12 ώρες (07:00 – 19:15) με μέση χρονοαπόσταση 1 ώρα – δηλαδή στάθμη εξυπηρέτησης E ή και F σε ορισμένες περιόδους της ημέρας. Με αυτήν την χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης δεν αποτελεί εναλλακτική (του ΕΙΧ) επιλογή. Λειτουργούν δύο γραμμές με 4 λεωφορεία.

² Βλ. Ορισμούς στάθμης εξυπηρέτησης στο 4.3.2.

1.3. Σκοπιμότητα

Το Πράσινο Ταμείο χρηματοδότησε 165 δήμους της χώρας με το ποσό των 8.991.000 € με σκοπό να εκπονήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος Αιγάλεω εκμεταλλευόμενος την πρωτοβουλία αυτή του Πράσινου Ταμείου και με στόχο παρεμβάσεις και έργα βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χρηματοδοτικό της 5^{ης} χρηματοδοτικής περιόδου, προχώρησε σε ανάλυση του θέματος όπου και διαπιστώθηκε η ανάγκη εκπόνησης του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αιγάλεω». Η κατεύθυνση αυτή υποδεικνύεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση που μέσα από τα στρατηγικά της κείμενα:

1. Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα – Green Paper on Urban Mobility, 2007.
2. Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – Action Plan on Urban Mobility, 2009.
3. Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Transport White Paper, 2011.
4. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM (2013) 913/τελικό) για την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.
5. Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (A8-0319/2015).

έχει αναλάβει ενεργό δράση στον τομέα των αστικών μεταφορών με στόχο την κινητοποίηση των πόλεων, προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, της δημιουργίας ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών και της ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής. Στο πλαίσιο αυτό, προωθεί το σχεδιασμό και την υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία συμβάλλουν στην επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων για το κλίμα και την ενέργεια και εισάγουν μια σύγχρονη προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού σε ζητήματα αστικών μετακινήσεων, καθώς υιοθετούν μια περισσότερο αειφορική και ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα χωρίς να υποτιμούν τη σημασία των λύσεων άμεσης εφαρμογής. Λαμβάνουν επίσης υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη, έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μη το μεταθέτει στην κοινωνία.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» πρέπει να στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

α) που θα είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,

β) θα εξισορροπούν τις ενδεχόμενες αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων και βιομηχανίας,

γ) θα υπηρετούν παράλληλα, και κατά τον βέλτιστο τρόπο, την ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης και τους στόχους τους για βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος,

δ) θα βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,

ε) θα αξιοποιούν στο μέγιστο το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,

στ) θα βελτιώνουν την ελκυστικότητα της πόλης, την ποιότητα ζωής και ενισχύοντας τις 'ενεργές' μετακινήσεις, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, θα συμβάλλουν στο να είναι οι κάτοικοι πιο υγιείς,

ζ) θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,

η) θα οδηγούν σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,

θ) θα στοχεύουν στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,

ι) θα οργανώνουν την τροφοδοσία σύμφωνα με ωράρια που δεν θα επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος. Η τροφοδοσία θα είναι ένα από τα κριτήρια για τη χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων,

κ) θα στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας και της στάθμευσης,

λ) θα προωθούν λύσεις «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται υλοποίηση νέας υποδομής, όπως carsharing «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car και vanpooling», «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking και cyclingbus» κ.λπ.,

μ) θα υπηρετούν την απρόσκοπτη προσπέλαση των ΑΜΕΑ με ειδικά σχεδιασμένες παρεμβάσεις, ώστε να αυξηθεί η παρουσία τους και να γίνεται σεβαστό το δικαίωμά τους στην πόλη.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα κατευθύνει την μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιδόσεις

του σε σχέση με τις σημερινές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών. Ως προς το σήμερα θα αναλύονται επίσης το θεσμικό οπλοστάσιο και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στον σχεδιασμό και τις υλοποιήσεις. Θα ορίζονται επίσης δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ισότητα των δύο φύλων στις μετακινήσεις, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση. Θα προσδιορίζονται επίσης μετρήσιμοι στόχοι βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών. Θα γίνεται για αυτό τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.

Τέλος ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα πρέπει απορρέει από:

- α) μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου,
- β) το μακροπρόθεσμο όραμα της Δημοτικής Αρχής και τη θεσμοθέτηση από αυτήν δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης,
- γ) δημόσια διαβούλευση και συμμετοχή των πολιτών στον σχεδιασμό του.

Περαιτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής από πλευράς των πόλεων για τις μετακινήσεις. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2011, στην πρωτοβουλία 31, σχετικά με τα Σχέδια Αστικής Κινητικότητας, αναφέρεται ως προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η σύνδεση των κονδυλίων της περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, που διατίθενται σε πόλεις και περιφέρειες, με την υποβολή ενός ανεξάρτητα επικυρωμένου πιστοποιητικού ελέγχου για τις επιδόσεις και την αειφορία της αστικής κινητικότητας. Έτσι, η ύπαρξη ενός Σ.Β.Α.Κ. (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) δύναται να αποτελέσει πλεονέκτημα για τη συμμετοχή των φορέων μιας περιοχής σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα σχετικά με τις μεταφορές κατά Στη νέα προγραμματική περίοδο 2021-2027.

1.4. Μεθοδολογία και Στάδια Υλοποίησης του ΣΒΑΚ

Τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ έχουν προσδιοριστεί από τον ELTIS για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και απεικονίζονται στη συνέχεια. Αποτελεί μια διαδικασία τεσσάρων (4) Φάσεων, έντεκα (11) βημάτων και τριάντα δύο (32) δραστηριοτήτων.



Φάση Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1.: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2.: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών/εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3.: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης της πόλης

Δραστηριότητα 1.4.: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5.: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6.: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 2.1.: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες του Δήμου

Δραστηριότητα 2.2.: Προσπάθεια για το συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.3.: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών

Δραστηριότητα 2.4.: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες

διαχείρισης.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1.: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2.: Ανάπτυξη σεναρίων

Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1.: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2.: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1.: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2.: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων (υψηλής τεχνολογίας)

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1.: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών και εφικτών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2.: Συλλογική πρακτικών από άλλες πόλεις

Δραστηριότητα 6.3.: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4.: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Φάση Γ: Εκπόνηση Στρατηγικής

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1.: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2.: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγηση της στρατηγικής

Δραστηριότητα 8.1.: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1.: Έλεγχος ποιότητας της στρατηγικής

Δραστηριότητα 9.2.: Υιοθέτηση της στρατηγικής

Δραστηριότητα 9.3.: Θεμελίωση κυριότητας της στρατηγικής

Φάση Δ: Εφαρμογή της Στρατηγικής

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση της στρατηγικής)

Δραστηριότητα 10.1.: Διαχείριση της εφαρμογής της στρατηγικής

Δραστηριότητα 10.2.: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3.: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1.: Ενημέρωση της τρέχουσας στρατηγικής σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2.: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Δραστηριότητα 11.3.: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

1.5. Αντικείμενο – Παραδοτέα

Αντικείμενο της Υπηρεσίας είναι η παροχή της συμβουλευτικής – επιστημονικής υποστήριξης του Δήμου για το σχεδιασμό, προγραμματισμό και οργάνωση αναπτυξιακής δράσης για την Αστική Κινητικότητα, καθώς και σε οριζόντιου χαρακτήρα παρεμβάσεις, την υποστήριξη της υλοποίησης τους με τη μεταφορά της απαραίτητης σχετικής τεχνογνωσίας, καθώς και την παροχή εξωγενών υπηρεσιών (outsourcing) για τα ανωτέρω στάδια εκπόνησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

Το αντικείμενο της Υπηρεσίας θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τη μεθοδολογία ELTIS και προσδιορίζεται αναλυτικά στις Οδηγίες Εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sumpguidelines_el_v2.pdf καθώς και στην κείμενη νομοθεσία για τα ΣΒΑΚ. Ο ανάδοχος καλείται να προσαρμόσει το αντικείμενο της Υπηρεσίας του στην παραπάνω μεθοδολογία.

Ειδικότερα, το αντικείμενο της υπηρεσίας θα πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα κάτωθι παραδοτέα ανά Πακέτο Εργασίας:

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 (ΠΕ1) – ΦΑΣΗ 1 : Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ και ΦΑΣΗ 2 : Ανάπτυξη Σταδίων 1 και 2

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας θα υλοποιηθούν τα ακόλουθα:

- Υποστήριξη του Δήμου στη φάση προετοιμασίας του ΣΒΑΚ
- Υποστήριξη του Δήμου στην καθοδήγηση για τη συγκρότηση ομάδας εργασίας
- Ενημέρωση της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου με σκοπό την εξοικείωσή της με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Η ενημέρωση θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή σεμιναρίου το οποίο θα έχει συνολική διάρκεια τουλάχιστον 4 ωρών.
- Υποστήριξη του Δήμου και της Ομάδας Εργασίας στη λειτουργία ιστοσελίδας για την

ανάρτηση του καταρτιζόμενου ΣΒΑΚ, η οποία θα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία κατά τον ν.4727/2020.

- Υποστήριξη του Δήμου και της Ομάδας Εργασίας στον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης.
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στη συλλογή και αξιολόγηση των σχετικών με το ΣΒΑΚ κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου για τον εντοπισμό των προβλημάτων και την ανάδειξη των ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης.
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην επαφή με όμορους ΟΤΑ που εκπονούν ΣΒΑΚ
- Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου.
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στη σύνθεση του δικτύου φορέων.
- Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ (εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα και σταδία)
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάπτυξη του σχεδίου συμμετοχής πολιτών και φορέων

Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και της κατάρτισης των σεναρίων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 (ΠΕ1) → ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (Π1) – ΦΑΣΗ 1:

«Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ» Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

- Ενέργειες συγκρότησης ομάδας εργασίας
- Ενέργειες λειτουργία ιστοσελίδας ΣΒΑΚ
- Ενέργειες για τη σύνθεση του δικτύου φορέων
- Καθορισμό περιοχών αναφοράς για τις δραστηριότητες του σχεδίου
- Καθορισμό λίστας δεδομένων που θα απαιτηθούν για την εκπόνηση του
- Ανάλυση σχετικών με το ΣΒΑΚ κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1 (ΠΕ1) → ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2 (Π2) – ΦΑΣΗ 2:

«Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ- Στάδιο 1 και 2». Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

Στάδιο 1

- Καθορισμός χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και των επόμενων σταδίων και εργασιών του,

- Καθορισμός σχεδίου συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του ΣΒΑΚ

Στάδιο 2

- Ενέργειες και αποτελέσματα διεξαγωγής πρώτης διαβούλευσης – Πορίσματα
- Έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας
- Έκθεση κατάρτισης σεναρίων για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε, δέκα ή περισσότερων ετών.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2 (ΠΕ2) – ΦΑΣΗ 2: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ Στάδιο 3 Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- Ανάρτηση στην ιστοσελίδα προς διαβούλευση οράματος και προτεραιοτήτων
- Εξέταση σχολίων και απόψεων
- Σύνταξη τελικού κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και βασικών προβλημάτων που θα επιδιώξει να επιλύσει σε διάστημα δεκαετίας,
- Προσδιορισμός επιμέρους στόχων, οι οποίοι θα είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης,
- Προκαταρκτικός εντοπισμός τυπολογίας κατάλληλων σχετικών μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2 (ΠΕ2) → ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3 (Π3) – ΦΑΣΗ 2 – Στάδιο 3:

«Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»

- Ενέργειες και αποτελέσματα διεξαγωγής δεύτερης διαβούλευσης – Πορίσματα
- Έκθεση προσδιορισμού κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων ΣΒΑΚ
- Έκθεση προσδιορισμού τυπολογίας κατάλληλων σχετικών μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3 (ΠΕ3) – ΦΑΣΗ 2: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων μέτρων
- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων δεικτών παρακολούθησης
- Διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης για παρουσίαση μέτρων και σχολιασμό

- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην εξέταση σχολίων και απόψεων φορέων και πολιτών – Σύνταξη πορισμάτων
- Οριστική ανάπτυξη πακέτων μέτρων με κοστολόγηση και σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους δείκτες παρακολούθησης

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3 (ΠΕ3) → ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4 (Π4) – ΦΑΣΗ 2 – Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων

- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων μέτρων
- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων δεικτών παρακολούθησης
- Ενέργειες διεξαγωγής δημόσιας διαβούλευσης για παρουσίαση μέτρων και σχολιασμό φορέων και πολιτών
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην εξέταση σχολίων και απόψεων φορέων και πολιτών – Σύνταξη πορισμάτων
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάρτηση των βασικών δεδομένων του σταδίου 4 στην ιστοσελίδα ΣΒΑΚ
- Έκθεση οριστικής ανάπτυξης πακέτων μέτρων με κοστολόγηση και σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους δείκτες παρακολούθησης

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4 (ΠΕ4) – ΦΑΣΗ 2: Φάση ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας θα υλοποιηθούν τα ακόλουθα:

- Κατάρτιση σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ με αναλυτική παρουσίαση μέτρων, χρονοπρογραμματισμού, ενδεικτική κοστολόγηση, προτεραιοποίηση μέτρων, καθορισμός αρμοδιοτήτων.
- Πλαίσιο υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ: θα σχεδιαστεί και θα παρουσιαστεί μεθοδολογία υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ ενώ παράλληλα θα προσδιοριστεί ο ρόλος της Ομάδας Εργασίας για το ΣΒΑΚ. Με τον τρόπο αυτό θα παρουσιαστούν συνολικά οι αναγκαίες ενέργειες για την αποτελεσματική εφαρμογή του.
- Καθοδήγηση της Ομάδας Εργασίας στη διαδικασία υποβολής του σχεδίου δράσης για το σύνολο των απαραίτητων εγκρίσεων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4 (ΠΕ4) → ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 5 (Π5) – ΦΑΣΗ 2 – Στάδιο 5: Κατάρτιση και υποβολή

σχεδίου δράσης

- Έκθεση οριστικής ανάπτυξης Σχεδίου Δράσης
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην υποβολή του Σχεδίου Δράσης για έγκριση

Ο Ανάδοχος θα έχει επιπλέον, και πάντοτε σε συνδυασμό με τα παραπάνω Παραδοτέα, τα ακόλουθα καθήκοντα και υποχρεώσεις:

- Παροχή Συμβουλευτικής Υποστήριξης στην Ομάδα Έργου του Δήμου Αιγάλεω.
- Προγραμματισμός εργασιών & συναντήσεων διαβούλευσης – παρουσίας με εκπρόσωπο στις συναντήσεις της Ομάδας Έργου του Δήμου, παρακολούθηση και συντονισμός των προς ανάθεση ενεργειών του ΣΒΑΚ.
- Προγραμματισμός εργασιών & συναντήσεων επιμόρφωσης.

Για τις συναντήσεις και τις διαβουλεύσεις καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης θα ετοιμάζεται από τον ανάδοχο Σχέδιο Παρουσίασης σε .ppt ηλεκτρονικό αρχείο, agenda και πρακτικά και θα τηρείται και παρουσιολόγιο των συμμετεχόντων.

Όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, ανά Παραδοτέο με το οποίο συσχετίζονται, στην αρχική ή επεξεργασμένη ή τελική μορφή τους σε μορφή πινάκων, χαρτών, αρχείων στατιστικής επεξεργασίας, κλπ θα είναι στη διάθεση του Δήμου καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης (σε όλες τις φάσεις) και κατά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ. Όλα τα Παραδοτέα του Αναδόχου θα συντάσσονται στην ελληνική γλώσσα, θα παραδίδονται δε τόσο σε έντυπη όσο και σε επεξεργάσιμη ηλεκτρονική μορφή (Word, Excel, PowerPoint, Autocad, SPSS, GIS, κλπ) σε τέσσερα (4) αντίγραφα και τέσσερα (4) CD.

1.6. Χρονοδιάγραμμα

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε **12 μήνες**.

Με βάση τα ανωτέρω, τα Παραδοτέα της σύμβασης παραδίδονται στην Αναθέτουσα Αρχή σύμφωνα το χρονοδιάγραμμα του κάτωθι Πίνακα:

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΤΕΩΝ
--

Περιγραφή Παραδοτέου	ΠΑΡΑΔΟΣΗ
Παραδοτέο 1 (Π1) – Φάση 1: «Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ» Παραδοτέο 2 (Π2) – Φάση 2: «Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 1 και 2»	Εντός 2 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 3 (Π3) – Φάση 2- Στάδιο 3: «Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»	Εντός 4 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 4 (Π4) – Φάση 2- Στάδιο 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων»	Εντός 6 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 5 (Π5) – Φάση 2- Στάδιο 5: «Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης»	12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να τηρήσει για όλα τα Παραδοτέα το ως άνω χρονοδιάγραμμα και να παραδώσει τα παραδοτέα και σε έντυπη και σε ψηφιακή μορφή.

Στην περίπτωση που ως την υπογραφή της σύμβασης του Αναδόχου υπάρξουν καθυστερήσεις από την Αναθέτουσα Αρχή, χωρίς υπαιτιότητα του Αναδόχου, που όμως ανατρέπουν το προαναφερόμενο χρονοδιάγραμμα, θα πρέπει να υποβάλλει πρόταση νέου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των ανωτέρω, το οποίο θα πρέπει να εγκριθεί από τη Επιβλέπουσα Υπηρεσία.

Αντιμετώπιση καθυστερήσεων:

Χρονικές καθυστερήσεις, που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του αναδόχου, θα αντιμετωπίζονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να μην προκαλούν επιμήκυνση του συνολικού χρόνου διάρκειας της σύμβασης. Για να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις θα εξασφαλίζεται:

- Η δυνατότητα ενίσχυσης της ομάδας εργασίας με επιπλέον προσωπικό, ώστε να επιταχύνονται οι χρόνοι εκτέλεσης των εργασιών.
- Η κατά το δυνατό παράλληλη εκπόνηση δραστηριοτήτων αντί της σειριακής, έτσι ώστε να γίνεται η μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση του χρόνου που διατίθεται για την εκπόνηση της σύμβασης.
- Η συνεχής επικοινωνία με τον Εργοδότη – Δήμος Αιγάλεω και η αδιάλειπτη συνεργασία με αυτόν, ώστε να επιλύονται τα προβλήματα και να ενσωματώνονται τυχόν παρατηρήσεις,

διορθώσεις, που τυχόν προκύπτουν κατά την εκτέλεση της εν λόγω υπηρεσίας.

Η σύμβαση δύναται να ολοκληρωθεί και σε μικρότερο χρονικό διάστημα ή να παραταθεί εφόσον είναι αναγκαίο.

2. ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Ο συνολικός προϋπολογισμός της υπηρεσίας ανέρχεται στο ποσό των **εβδομήντα τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων ευρώ (74.400,00 €)** συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

Στους Πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται η Ανάλυση Κόστους – Απαιτήσεις σε Ειδικό Προσωπικό, η Ανάλυση Κόστους ανά Παραδοτέο καθώς και το Κόστος ανά Παραδοτέο

Ο υπολογισμός της αμοιβής έγινε σύμφωνα με την υπ' αρ. ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466 ΦΕΚ 2519 Β' 20-07-2017 Υπουργική Απόφαση «Έγκριση Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών κατά τη διαδικασία της παρ. 8δ του άρθρου 53 του ν. 4412/2016 (Α' 147)».

Η προεκτίμηση της αμοιβής υπολογίστηκε βάσει της διάταξης του άρθρου ΓΕΝ.4 διότι η παροχή επιστημονικών Υπηρεσιών με αντικείμενο την βιώσιμη αστική κινητικότητα δεν αμείβονται βάσει ειδικών προβλέψεων κατά τον κανονισμό προεκτιμώμενων αμοιβών.

Σύμφωνα με το άρθρο ΓΕΝ.4 : «*Η προεκτιμώμενη αμοιβή σε Ευρώ για την παροχή ανεξάρτητων υπηρεσιών μηχανικού ή άλλου επιστήμονα που δεν αφορούν στην εκπόνηση μελέτης αμειβόμενης βάσει ειδικών προβλέψεων του παρόντος υπολογίζεται ανάλογα με το χρόνο απασχόλησης ανά ημέρα ή κλάσμα ημέρας ως εξής:*»

ΑΡΘΡΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ	ΕΜΠΕΙΡΙΑ	ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟ	ΑΜΟΙΒΗ/ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕ ΡΑ
ΓΕΝ.4 1α	Μέχρι και 10 έτη	300 * τκ	300*1,227=368,10 €/ημέρα
	Από 10 έως 20 έτη	450 * τκ	450*1,227=552,15 €/ημέρα
	Μεγαλύτερη από 20 έτη	600 * τκ	600*1,227=736,20 €/ημέρα

Όπου τκ = 1,227 ο συντελεστής του άρθρου ΓΕΝ.3 του έτους 2020 σύμφωνα με την ΥΠΟΜΕ / ΕΓΚΥΚΛΙΟ 2 ΔΝΣ/οικ.20641/Φ.Ν.439.6/19-3-2020 .

2.1. Ανάλυση Κόστους – Απαιτήσεις σε Ειδικό Προσωπικό Ομάδας Έργου **(Πίνακας κατανομής Αμοιβών Επιστημονικής Ομάδας Έργου)**

Είδος Εργασίας / Υπηρεσίας	Επιστημονική Ομάδα Έργου	ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	Α/Ω Απασχόλησης	Τιμή Α/Ω σε (€)	Δαπάνη σε (€)
Παροχή Υπηρεσίας Συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αιγάλεω	Συντονιστής (Υπεύθυνος) Έργου (16,45% της συνολικής Αμοιβής)	Διπλωματούχος Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές και διδακτορικό στο αντικείμενο του πολεοδομικού ή/και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού με 20ετή τουλάχιστον ειδική εμπειρία σε μελέτες και έρευνες βιώσιμης κινητικότητας. Ειδικότερα, να διαθέτει εμπειρία σε πέντε (5) έργα / προγράμματα για την εκπόνηση σχεδιασμών για την βιώσιμη κινητικότητα	13,4	736,20	9.870,00
	Διευθυντής Έργου (16,45% της συνολικής Αμοιβής)	Κάτοχος πανεπιστημιακού διπλώματος και μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών σε γνωστικό αντικείμενο σχετικό με διοίκηση. Επίσης, να διαθέτει τουλάχιστον 15ετή επαγγελματική εμπειρία στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και ειδική εμπειρία σε θέματα στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού	13,4	552,15	9.870,00
	Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας (16,01% της συνολικής Αμοιβής)	Διπλωματούχος Μηχανικός με 5ετή τουλάχιστον γενική εμπειρία στον τομέα του επιχειρησιακού και του στρατηγικού σχεδιασμού, διαχείρισης έργων, υλοποίησης συγχρηματοδοτούμενων έργων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, μελέτες ανάπτυξης και έργα στρατηγικού σχεδιασμού	17,4	552,15	9.606,00
	Εμπειρογνώμονας (12,45 % της συνολικής Αμοιβής)	Διπλωματούχος Μηχανικός με Μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών στα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών και τουλάχιστον 5ετή εμπειρία και εξειδικευμένη γνώση σε θέματα μεταφορών και χρήση γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών, η οποία να κατοχυρώνεται από εμπειρία σε μελέτες, υπηρεσίες και προγράμματα (εθνικά ή ευρωπαϊκά). Ειδικότερα, να διαθέτει εμπειρία σε πέντε (5) μελέτες ή υπηρεσίες ή προγράμματα σχετικά με μεταφορές και GIS	20,3	368,10	7.470,00
	Μέλη Ομάδας Έργου (12,88% της συνολικής Αμοιβής)	Διπλωματούχος μηχανικός - συγκοινωνιολόγος με τουλάχιστον 5ετή γενική εμπειρία σε έργα σχετικά με τις μεταφορές και εξειδικευμένη εμπειρία σε τουλάχιστον πέντε (5) μελέτες ή υπηρεσίες ή έρευνες ή προγράμματα σχετικές με τη βιώσιμη κινητικότητα	21	368,10	7.728,00
	Μέλη Ομάδας Έργου (12,88% της συνολικής Αμοιβής)	Διπλωματούχος μηχανικός - συγκοινωνιολόγος με τουλάχιστον 5ετή γενική εμπειρία σε έργα σχετικά με τις μεταφορές και εξειδικευμένη εμπειρία σε τουλάχιστον πέντε (5) μελέτες ή υπηρεσίες ή έρευνες ή προγράμματα σχετικές με τη βιώσιμη κινητικότητα	21	368,10	7.728,00
	Μέλη Ομάδας Έργου (12,88% της συνολικής Αμοιβής)	Πτυχιούχος Γεωγραφίας, με μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών στο Περιβάλλον και εμπειρία σε πέντε (5) έργα / προγράμματα για την εκπόνηση σχεδιασμών για την βιώσιμη κινητικότητα	21	368,10	7.728,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΟΙΒΩΝ					60.000,00
ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ Φ.Π.Α 24%					14.400,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΟΙΒΩΝ ΜΕ Φ.Π.Α 24%					74.400,00

2.2 Ανάλυση κόστους ανά παραδοτέο

A/T	Περιγραφή	Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή Μονάδος	Δαπάνη
1	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ1) & Παραδοτέο 1 (Π1) και Παραδοτέο 2 (Π2): «Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ» και «Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 1 και 2»</u>	Τεμάχιο	1	13.000,00 €	13.000,00 €
2	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ2) & Παραδοτέο 3 (Π3) – Στάδιο 3: «Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»</u>	Τεμάχιο	1	15.000,00 €	15.000,00 €
3	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ3) & Παραδοτέο 4 (Π4) – Στάδιο 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων»</u>	Τεμάχιο	1	17.000,00 €	17.000,00 €
4	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ4) & Παραδοτέο 5 (Π5) Στάδιο 5: «Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης»</u>	Τεμάχιο	1	15.000,00 €	15.000,00 €

ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΟΙΒΩΝ	60.000,00
ΠΡΟΣΤΙΘΕΤΑΙ Φ.Π.Α 24%	14.400,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΑΜΟΙΒΩΝ ΜΕ Φ.Π.Α 24%	74.400,00

Αιγάλεω , 18 / 2 / 2021

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Δ/ΝΤΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Ευφροσύνη Μαραγκού
Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Μαρία Τζώρτζη
Αρχιτέκτονας Μηχανικός