



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 3/18-3-2021

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, ΜΑΡΤΙΟΣ 2021

ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ

ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ ΜΑΡΑΓΚΟΥ , ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

1. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ, ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ, ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

1.1. Εισαγωγή

Με την παρούσα μελέτη περιγράφεται η παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών κατάρτισης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) του **Δήμου Αιγάλεω**. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο αποσκοπεί να συμβάλλει στην κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά των αγαθών μέσα στον αστικό και περιαστικό ιστό 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 (Σ.Β.Α.Κ) του **Δήμου Αιγάλεω**, θα στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο **την υποστήριξη και καθοδήγηση** του Δήμου :

- α) στη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.
- β) στον καθορισμό της περιοχής παρέμβασης που θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ εντός των ορίων (μπορούν να εκτείνονται και πέραν των διοικητικών ορίων) της οποίας , ο Δήμος ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του ,
- β) στη δημόσια πρόσκληση, εγγράφως και μέσω της ιστοσελίδας του, των ενδιαφερόμενων για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων,
- γ) στη σύνθεση του δικτύου φορέων,
- δ) στην κατάρτιση και υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- ε) στη δημιουργία ιστοσελίδας για το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ., στην οποία και θα υποβάλλονται οι απόψεις των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών,
- στ) στην υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. (Φάσεις και Στάδια) με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της,
- ζ) στην κατάρτιση του σχεδίου δράσης, με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και

έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

η) στην υποβολή του σχεδίου δράσης και των εκθέσεων προόδου, στους αναφερόμενους στο στάδιο 5 του άρθρου 7 του ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α'/16-3-2021) φορείς και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται με ορίζοντα **τουλάχιστον δεκαετίας** εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.

Ειδικότερα:

α) βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών αρχών, της συμμετοχής των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών,

β) εμπεριέχει αξιολόγηση των επιδόσεων, μακροπρόθεσμους στόχους και σαφές σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των μέσων μεταφοράς και τρόπων μετακίνησης,

γ) περιλαμβάνει μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης, διασφαλίζοντας την ποιότητα του σχεδίου,

δ) συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Μ.) λαμβάνοντας υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την υλοποίηση δράσεων και έργων του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,

ε) συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη μείωση των αερίων ρύπων στα αστικά κέντρα, την εξοικονόμηση ενέργειας στις μετακινήσεις, την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την αξιοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφορών,

στ) εμπεριέχει αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή παρέμβασης και προτείνει μέτρα για τη βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια,

ζ) συμβάλλει στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

η) λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» κατά την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. από τους φορείς εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων .

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

- 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
- Αύξηση αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- 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
- Ελλιπείς 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 ιδίων 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 Αιγάλεω. Υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων διαφόρων κατηγοριών.

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

Στον Δήμο υπάρχουν μια σειρά κύριων αθλητικών εγκαταστάσεων (Δημοτικό Γήπεδο Αιγάλεω «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 Αιγάλεω, περιορισμένης κλίμακας. Σε υπερτοπικό επίπεδο, εγκατεστημένο επίσης στο Άλσος, λειτουργεί το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο που ανήκει στην Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Το Αιγάλεω διαθέτει ποδοσφαιρικό σύλλογο που ιδρύθηκε το 1946 (Α.Ο. Αιγάλεω) με έδρα το γήπεδο Αιγάλεω, καθώς επίσης τμήμα καλαθόσφαιρας 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 λόγιοι 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 Εδέσσης , 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 ό,τι 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.

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 Χαϊδάρη & 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

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

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 Ε 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.

1.3. Σκοπιμότητα

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού **υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του Ν.4784/16-3-2021 (ΦΕΚ 40 Α')** . Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 για την σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ , συνιστά την έναρξη της κατάρτισής του .

Το Πράσινο Ταμείο χρηματοδότησε 165 δήμους της χώρας με το ποσό των 8.991.000 € με σκοπό να εκπονήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Στο πλαίσιο της παραπάνω χρηματοδότησης ο Δήμος Αιγάλεω , αξιοποιώντας την πρωτοβουλία αυτή του Πράσινου Ταμείου προχώρησε στην διακήρυξη συνοπτικού διαγωνισμού για την επιλογή αναδόχου παροχής

² Βλ. Ορισμούς στάθμης εξυπηρέτησης στο 4.3.2.

υπηρεσιών Συμβούλου, με στόχο την **υποστήριξη και καθοδήγηση** του Δήμου Αιγάλεω και της Ομάδας Εργασίας που θα συγκροτηθεί :

- α) στη προετοιμασία των εισηγήσεων προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και στη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
- β) στη συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και στην προετοιμασία εισήγησης για συμπλήρωσή τους
- γ) στη συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
- ε) στην επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
- στ) στη κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
- ζ) στη σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και στην υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
- η) στην επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ

Η παραπάνω κατεύθυνση , 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, με τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- θ) θα στοχεύουν στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας, με την προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων, όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) .

- 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, εξασφαλίζοντας την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και προστασία τους στο δίκτυο μεταφορών.
- ν) την οργάνωση της στάθμευσης
- ξ) την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

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 πλαίσιο 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 με τους πολίτες για το σχεδιασμό του και με τη συμμετοχή του «δικτύου φορέων» ήτοι των ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένων διοικήσεων, φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωπων υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήριων, εμπορικών και επαγγελματικών ενώσεων, εκπρόσωπων της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Αλλά και σωματείων, αστικών εταιρειών, συλλόγων και οργανώσεων ή άλλων φορέων με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, του ν.4784/2021 , καθώς και φορέων με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

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 Σ.Β.Α.Κ (Κύκλος Σ.Β.Α.Κ)

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν.4784/16-3-2021 ανά φάση, τα εξής:

1. Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α'): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 6. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των στοιχείων και δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β'): Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

β. Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών. Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του δικτύου φορέων εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.

Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:

δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγέντων σχολίων και,

δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης. Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.

Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα. Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ. Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε.

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 του Ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40^Α) αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

3. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ')

α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,

αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,

αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9

β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

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 που προσδιορίζεται αναλυτικά στις Οδηγίες Εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως έχουν δημοσιευθεί στο Ν. 4784/16-3-2021 (ΦΕΚ40Α'/16-3-2021) « Η Ελλάδα σε κίνηση : Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό , την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις» που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης .

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 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ (ΦΑΣΗ Α')

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, των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και της δημόσιας πρόσκλησης που απευθύνεται για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων , η οποία θα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία κατά τον ν.4727/2020 ,
- Υποστήριξη του Δήμου και της Ομάδας Εργασίας στις απαιτούμενες ενέργειες για τη σύνθεση του δικτύου φορέων , του συμφώνου συμμετοχής και την ανάρτησή του υπογεγραμμένου από τα μέλη του δικτύου φορέων στην ιστοσελίδα .
- 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.
- Καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ (εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα και στάδια)
- 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

Παραδοτέο 1 (Π1): Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη Σ.Β.Α.Κ.

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

Παραδοτέο 2 (Π2): ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ (ΦΑΣΗ Β΄) - Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ- Στάδιο 1 και 2.

Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

- Στάδιο 1 : Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ
- 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 και ανάρτησή τους στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ
- Στάδιο 2 : Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.
- Ενέργειες και αποτελέσματα διεξαγωγής πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη και με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων – Πορίσματα πρώτης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας .
- Έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ' ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στο άρθρο 3 του ν.4784/2021
- Έκθεση κατάρτισης σεναρίων για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5) , δέκα (10) ή περισσότερων ετών.
- Ανάρτηση του παραδοτέου του Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2 (ΠΕ2): Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Στάδιο 3.

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας θα υλοποιηθούν τα ακόλουθα:

- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- Ανάρτηση στην ιστοσελίδα προς διαβούλευση οράματος και προτεραιοτήτων
- Εξέταση του συνόλου των σχολίων και απόψεων , περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί στο Στάδιο 2
- Σύνταξη τελικού κοινού οράματος, προτεραιοτήτων Σ.Β.Α.Κ και βασικών προβλημάτων που θα επιδιώξει να επιλύσει σε διάστημα τουλάχιστον δεκαετίας,
- Προσδιορισμός επιμέρους στόχων, οι οποίοι θα είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης,
- Προκαταρκτικός εντοπισμός τυπολογίας κατάλληλων σχετικών μέτρων
- Ανάρτηση του παραδοτέου του Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ

Παραδοτέο 3 (Π3): Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων – Στάδιο 3

Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

- 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): Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων – Στάδιο 4

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας θα υλοποιηθούν τα ακόλουθα:

- Έκθεση συγκέντρωσης και προσδιορισμού τεκμηριωμένα των καταλληλότερων μέτρων που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ
- Έκθεση προσδιορισμού καταλληλότερων δεικτών παρακολούθησης
- Διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη και με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων , για παρουσίαση των μέτρων που έχουν προσδιορισθεί και την υποβολή των σχολίων τους .
- Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην εξέταση σχολίων και απόψεων δικτύου φορέων και πολιτών για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων – Σύνταξη και υποβολή κειμένου πορισμάτων δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγόντων σχολίων
- Οριστική ανάπτυξη επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης, πακέτων μέτρων με κοστολόγηση και σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ και τους δείκτες παρακολούθησης

Παραδοτέο 4 (Π4): Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων – Στάδιο 4

Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

- ☐ 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): Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης - Στάδιο 5

Στο παρόν Πακέτο Εργασίας θα υλοποιηθούν τα ακόλουθα:

- Κατάρτιση σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων , με αναλυτική παρουσίαση των επιλεγέντων 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 , ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 & 52^Α του ν.2696/1999 (Κ.Ο.Κ Α'57) , για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας , στο

Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ .

Παραδοτέο 5 (Π5): Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης - Στάδιο 5

Συγκεκριμένα θα περιλαμβάνει :

- ☐ Έκθεση οριστικής ανάπτυξης Σχεδίου Δράσης
- ☐ Υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας στην υποβολή του Σχεδίου Δράσης για έγκριση αλλά και στην εξέταση σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων τυχόν τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τις εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες αναφορικά με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων και εφόσον κρίνεται απαραίτητο στην υποχρεωτική τροποποίηση του σχεδίου δράσης από τον ΟΑΣΑ Α.Ε ή την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε .
- ☐ Κοινοποίηση εκ νέου στις υπηρεσίες του τελικού σχεδίου δράσης προς ενημέρωσή τους και ανάρτησή του στην ιστοσελίδα ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ .

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

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 Α: «Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ» Παραδοτέο 2 (Π2) – Φάση Β: «Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 1 και 2»	Εντός 2 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 3 (Π3) – Φάση Β- Στάδιο 3: «Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»	Εντός 4 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 4 (Π4) – Φάση Β- Στάδιο 4: «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων»	Εντός 6 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης
Παραδοτέο 5 (Π5) – Φάση Β- 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 καθυστερήσει, 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 Απασχό λησης	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):</u> «Ενέργειες προετοιμασίας για την ανάπτυξη ΣΒΑΚ» και «Ενέργειες ανάπτυξης ΣΒΑΚ – Στάδιο 1 και 2»	Τεμάχιο	1	13.000,00 €	13.000,00 €
2	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ2) & Παραδοτέο 3 (Π3) – Στάδιο 3:</u> «Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων»	Τεμάχιο	1	15.000,00 €	15.000,00 €
3	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ3) & Παραδοτέο 4 (Π4) – Στάδιο 4:</u> «Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων»	Τεμάχιο	1	17.000,00 €	17.000,00 €
4	<u>Πακέτο Εργασίας (ΠΕ4) & Παραδοτέο 5 (Π5) Στάδιο 5:</u> «Κατάρτιση και υποβολή σχεδίου δράσης»	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 / 3 / 2021

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Δ/ΝΤΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Ευφροσύνη Μαραγκού
Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Μαρία Τζώρτζη
Αρχιτέκτονας Μηχανικός