



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

«Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου για την υποστήριξη των υπηρεσιών στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ»

A.M.: 79/2020

K.A.E : 30.6117.11

CPV :

73220000-0: Υπηρεσίες παροχή συμβουλών σε θέματα ανάπτυξης

79415200-8: Υπηρεσίες παροχής συμβουλών σε θέματα σχεδιασμού

79413000-2: Υπηρεσίες παροχής συμβουλών σε θέματα μάρκετινγκ

79822500-7: Υπηρεσίες γραφικού σχεδιασμού

79400000-8: Υπηρεσίες παροχής γενικών επιχειρηματικών συμβουλών και συμβουλών σε θέματα διαχείρισης

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 120.000,00 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

2. ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

4. ΕΝΤΥΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Με συγχρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο





«Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου για την υποστήριξη των υπηρεσιών στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ »

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

A.M.: 79/2020

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

K.A.E :30.6117.11

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 120.000,00 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ

1.ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπεριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά.. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι στρατηγικά σχέδια που βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που:

- εξασφαλίζουν προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- βελτιώνουν την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων
- μειώνουν την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα εξειδικεύεται σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Η επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό οι πόροι που δαπανώνται να χρησιμοποιούνται με την μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα. Αυτό απαιτεί μία βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τονίζει στη Λευκή Βίβλο (2011) ότι είναι σημαντική η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς με την εφαρμογή κοινών αρχών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε μέσου. Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί προϋπόθεση ή

συγκριτικό πλεονέκτημα για τη συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2021-2027.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου βρίσκεται στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νότιου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής.

Περιβάλλεται από τους Δήμους Δάφνης- Ύμηττου, Ηλιούπολης, Αλίμου, Π. Φαλήρου και Ν. Σμύρνης.

Έχει έκταση 536,4 εκτάρια (5.364 στρέμματα), μόνιμο πληθυσμό 70.970 κατοίκους, βάσει της απογραφής του 2011, ενώ ο πραγματικός πληθυσμός της πόλης, εκτιμάται ότι ξεπερνάει τις 85.000, και πυκνότητα μόνιμου πληθυσμού 14.340,27 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της πόλης αποτελεί το ρέμα Πικροδάφνης, που έχει χαρακτηριστεί ως τόπος ιδιαίτερου περιβαλλοντικού κάλους και καταβάλλεται προσπάθεια για την ανάπλάσή του.

Οι κεντρικές χρήσεις γης σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο χωροθετούνται κατά μήκος της Λ. Αγ. Δημητρίου στο βόρειο τμήμα του Δήμου, στην περιοχή γύρω από το σταθμό μετρό Δάφνη και κατά μήκος της Λ. Βουλιαγμένης. Εμπορικές χρήσεις εμφανίζονται ωστόσο διάσπαρτες και σε άλλες θέσεις. Η έκταση του Δήμου χωρίζεται σε 6 πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) με τα τοπικά τους κέντρα. Η χρήση γης στις λοιπές περιοχές είναι η γενική κατοικία, με θύλακες αμιγούς κατοικίας σε 3-4 θέσεις.

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου, εμφανίζει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τα τυπικά προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές και σημειώνονται στους Δήμους της χώρας, και ειδικότερα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας.

Ιεραρχώντας τα εμφανέστερα από αυτά, με βάση τη γενική εικόνα, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

- Η Λ. Βουλιαγμένης λειτουργεί ως άξονας συγκέντρωσης χρήσεων υπερτοπικού ενδιαφέροντος και υποβάθμισης των παρακείμενων περιοχών κατοικίας. Απομονώνει ένα μικρό μέρος του Δήμου από τον κύριο κορμό του και αποτρέπει κατά μήκος της και εγκάρσια τις ήπιες μορφές μετακίνησης.
- Η Λ. Αγίου Δημητρίου εξυπηρετεί τόσο τοπικές όσο και διαμπερείς κινήσεις, διαμορφώνοντας ένα γραμμικό κέντρο που δεν ευνοεί τις ήπιες μορφές κινητικότητας και ενθαρρύνει την χρήση ΙΧ.
- Εγκάρσια της Αγ. Δημητρίου, σε κατεύθυνση ανατολής - δύσης, μια σειρά οδικών διαδρόμων χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση της Λ. Βουλιαγμένης (από τα ανατολικά) με τους γειτονικούς Δήμους Δάφνης, Ν. Σμύρνης και Π. Φαλήρου (προς τα δυτικά). Οι συνδέσεις αυτές, με λειτουργικά χαρακτηριστικά δευτερευουσών αρτηριών ή κυρίων συλλεκτριών, σε μεγάλο βαθμό γίνονται μέσω οδών με ακατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος, ανεπαρκή πεζοδρόμια) και σε περιοχές κατοικίας, εξυπηρετώντας κυκλοφοριακούς φόρτους δυσανάλογους προς το χαρακτήρα των οδών. Το παραπάνω οφείλεται στη διάταξη του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου, το οποίο σε πολλές περιοχές είναι ακανόνιστο και δεν προσφέρει διαδρόμους κατάλληλους για αυτό το είδος της κυκλοφορίας.
- Εκτός από τις κύριες οδούς του Δήμου, ανεπαρκείς διαστάσεις οδών και πεζοδρομίων εμφανίζονται στις τοπικές οδούς σε μεγάλο μέρος της έκτασης του Δήμου. Το αποτέλεσμα είναι ότι ανεξάρτητα από τον χαρακτηρισμό ή τους φόρτους των οδών, η κίνηση των πεζών να γίνεται αναγκαστικά στο οδόστρωμα, σε κοινή χρήση με τα μηχανοκίνητα οχήματα.
- Προβλήματα στάθμευσης εμφανίζονται σε ειδικές περιοχές, όπως γύρω από τους σταθμούς του μετρό, όπου η πρόσβαση με ιδιωτικά αυτοκίνητα στο μετρό σε συνδυασμό με τις εμπορικές χρήσεις που επικρατούν δημιουργούν κατάληψη του συνόλου των θέσεων για το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας, με μεγάλα ποσοστά παράνομης στάθμευσης.
- Παράνομη στάθμευση παρατηρείται σε κάποιο βαθμό στις περιοχές κατοικίας, είναι όμως ιδιαίτερα εμφανής στις κεντρικές περιοχές. Οι συνηθέστερες παραβάσεις είναι η κατάληψη μέρους ή όλου του πλάτους των πεζοδρομίων και η κατάληψη των διασταυρώσεων. Κύρια επίπτωση είναι η διακοπή της πορείας των πεζών, τόσο κατά μήκος των πεζοδρομίων όσο και στις διαβάσεις.
- Η δημόσια συγκοινωνία εξυπηρετεί πλήρως ορισμένα τμήματα της έκτασης του Δήμου, ενώ είναι ανεπαρκής σε άλλα. Ο σταθμός μετεπιβίβασης από το Μετρό είναι ο σταθμός "ΔΑΦΝΗ", όπου

βρίσκονται και οι αφετηρίες των περισσότερων λεωφορειακών γραμμών που διασχίζουν το Δήμο. Ο σταθμός αυτός βρίσκεται στο βόρειο άκρο του Δήμου, με συνέπεια η πρόσβαση με δημόσια συγκοινωνία στις πιο απομακρυσμένες από αυτόν περιοχές, να είναι ελλιπέστερη, και ειδικά σε όσες περιοχές δεν είναι στη ζώνη των μεγάλων αξόνων, όπως η Λ. Αγ. Δημητρίου.

Οι υπάρχουσες υποδομές μεταφορών στον κοινόχρηστο χώρο, όπως περιγράφηκαν στα παραπάνω, καθιστούν δυσχερή και σε πολλές περιπτώσεις με αυξημένο κίνδυνο τη χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης. Συμβάλλουν στην αποτροπή από τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου ή και μετακίνησης πεζή για την πρόσβαση σε σειρά προορισμών, οι οποίοι εξυπηρετούνται ανταγωνιστικά από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα. Με τη σειρά της, η χρήση αυτών των μέσων δημιουργεί προβλήματα στην ομαλή κυκλοφορία και στάθμευση, επιτείνοντας συνολικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μετακινήσεις.

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Το Πράσινο Ταμείο χρηματοδότησε 150 δήμους της χώρας με το ποσό των 8.991.000 ευρώ (απόφαση 114.9.2016) και στη συνέχεια επιπλέον 12 δήμους με το ποσό των 400.000 ευρώ (απόφαση 118.1.2017) με σκοπό να εκπονήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος εκμεταλλευόμενος την πρωτοβουλία αυτή του Πράσινου Ταμείου και με στόχο παρεμβάσεις και έργα βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χρηματοδοτικό περιβάλλον της 5ης χρηματοδοτικής περιόδου, προχώρησε σε ανάλυση όπου και διαπιστώθηκε η ανάγκη άμεσης εκπόνησης «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ανταποκρινόμενος με αυτόν τον τρόπο στην πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου.

Η κατεύθυνση αυτή υποδεικνύεται άλλωστε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση που μέσα από τα στρατηγικά της κείμενα:

- Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα – Green Paper on Urban Mobility, 2007
- Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – Action Plan on Urban Mobility, 2009
- Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Transport White Paper, 2011
- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM (2013)913/τελικό) για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
- Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη 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, τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών και την ενίσχυση 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. 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.

Αντίστοιχη επισήμανση περιλήφθηκε και στη δεύτερη εγκύκλιο για τον σχεδιασμό και την κατάρτιση του αναπτυξιακού προγραμματισμού της περιόδου 2014-2020 του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΑΠ 13560/29-3-2013/ΥΠΑΑΝ), σύμφωνα με την οποία, για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων απαιτείται να υιοθετηθούν οι ενεργειακά και

περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές με έμφαση στις αστικές περιοχές. Επιπρόσθετα, για την αναβάθμιση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών προτείνεται η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέσω της αποσυμφόρησης των δικτύων μεταφορών και της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου, της ενίσχυσης του δικτύου ποδηλατοδρόμων, της προώθησης της πεζή μετακίνησης, καθώς και της αναμόρφωσης του συστήματος των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Επίσης, στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (COM (2013) 913 τελικό) γίνεται σαφής αναφορά σε παροχή στοχοθετημένης χρηματοδοτικής στήριξης μέσω των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων. Τα Ταμεία αυτά πρέπει να αξιοποιηθούν πιο συστηματικά στη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων σειρών μέτρων, εφόσον οι πόλεις έχουν καταρτίσει ενοποιημένο σχέδιο τοπικών μεταφορών όπως σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έχουν προσδιορίσει κατάλληλες δράσεις.

Ο Δήμος Αγ. Δημητρίου, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το άρθρο 75 του Ν. 3463/2006, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου.

Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού περιβαλλοντικά συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τελευταία ως οδηγό/ επιβάτη Ι.Χ.

Με τον τρόπο αυτό, οι έννοιες της κινητικότητας και της προσβασιμότητας, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στη χρήση ΜΜΜ και ακολούθως στο αυτοκίνητο, και αυτή θα είναι η διάσταση των παρεμβάσεων που θα σχεδιαστούν.

Παράλληλα αφουγκραζόμενος το ευρύτερο περιβάλλον στο πλαίσιο της σύγχρονης τάσης σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων με σκοπό την παροχή υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών, ο Δήμος προωθεί το παρόν έργο στην κατεύθυνση των βασικών στρατηγικών κειμένων της Ε.Ε. με σημαντικά οφέλη- πλεονεκτήματα, όπως:

- Τη δημιουργία ενός πλήρους και ολοκληρωμένου τοπικού πλάνου δράσης με επίκεντρο την κινητικότητα των κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών εντός των ορίων της δημοτικής επικράτειας. Ειδικότερα το ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης θα υποδεικνύει με σαφήνεια τις μελέτες – έργα – ενέργειες – συνεργασίες στον τομέα μεταφορών και μετακινήσεων που θα πρέπει να αναπτύξει ο δήμος στα επόμενα δέκα (10) χρόνια.
- Τη σύσταση ενός εργαλείου πρόσβασης στη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία της νέας Προγραμματικής Περιόδου τόσο όσον αφορά στο εθνικό σκέλος με το νέο ΕΣΠΑ 2021-2027, αλλά και όσον αφορά στα Ευρωπαϊκά προγράμματα εδαφικής συνεργασίας. Η εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου αποτελεί πολύ κρίσιμο ζήτημα για το Δήμο, δεδομένου ότι ήδη έχουν δημοσιευθεί προσκλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για συγχρηματοδότηση έργων στον τομέα αυτό (Horizon 2020, Interreg Europe, Interreg Med, UIA, κ.α.), που δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Δήμους που κατέχουν ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Με βάση τα παραπάνω το ΣΒΑΚ έχει σκοπό την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές κινητικότητας, με στόχους που εφάπτονται στις αρχές της αειφορίας και της ασφάλειας στις μετακινήσεις.

Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω:

1. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας,
2. Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.) εξαιτίας της αύξησης της χρήσης περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης,
3. Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας,
4. Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς,
5. Εισαγωγή Ευφών Συστημάτων Μεταφορών με ενημέρωση για συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης αλλά και χρόνου αναμονής λεωφορείων (έξυπνες στάσεις),
6. Ασφάλεια των αστικών οδών με μέτρα όπως αστυνόμευση και βελτίωση του οδικού δικτύου μετά από επισήμανση των επικίνδυνων σημείων.

Όλα τα παραπάνω θα βασίζονται σε αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούν να αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο “δημόσιας νομιμοποίησης”. Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός καθοδηγείται από τη δομή του αστικού χώρου, εξυπηρετώντας τους στόχους του χωροταξικού/πολεοδομικού σχεδιασμού, βασιζόμενος στις αρχές και στους κανόνες του. Κατά συνέπεια, ο συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι βασική αρχή για μια βιώσιμη πόλη. Για να αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκές και οι ελληνικές πόλεις τη βεβαρημένη πολεοδομική και συγκοινωνιακή ιστορία τους, είναι απαραίτητη μια συνδυασμένη πολιτική χωροταξικού, πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού που θα επιτρέψει την καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας με έμφαση στους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.



« Παροχή Υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου για την υποστήριξη των υπηρεσιών στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ »

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

A.M.:79/2020

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

K.A.E : 30.6117.11

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 120.000,00 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ

2. ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

ΑΡΘΡΟ 1^ο ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από δώδεκα απαραίτητα βήματα. Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (feedback loops).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.), για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ».



Τέλος, το σύνολο των αντικειμένων των επιμέρους βημάτων του ΣΒΑΚ, προσδιορίζεται αναλυτικά στις Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf

Ο Δήμος έχει ήδη υπογράψει σύμβαση (α.π.31780/04/10/2018 ΑΔΑ: 6ΕΔ6Ω63-Ε37) με εξωτερικό συνεργάτη για τον συντονισμό και την επιστημονική καθοδήγηση της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, ενώ έχει συστήσει την ομάδα ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτών έχει αναληφθεί η υποχρέωση εκτέλεσης των βημάτων 1, 2, 5 και 6 του κύκλου του ΣΒΑΚ, όπως επίσης και η υποβοήθηση της ομάδας ΣΒΑΚ για την αξιολόγηση του τελικού τεύχους του ΣΒΑΚ.

Αντικείμενο της παρούσας σύμβασης είναι η υποβοήθηση του Δήμου Αγίου Δημητρίου στην εκπόνηση των υπόλοιπων βημάτων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως συμβουλευτικές υπηρεσίες, βάσει ήδη υφιστάμενων πρακτικών σχεδιασμού, και όχι μελέτη ή τεχνικές και λοιπές συναφείς επιστημονικές υπηρεσίες, ήτοι υπηρεσίες που προτείνουν λύσεις με τεχνικά στοιχεία και επιπρόσθετα με την προϋπόθεση να μην επικαλύπτεται η ανωτέρω υπάρχουσα σύμβαση (α.π.31780/04/10/2018 ΑΔΑ: 6ΕΔ6Ω63-Ε37).

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε κάθε ΣΒΑΚ πρέπει να απευθύνονται σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση. Κάθε ΣΒΑΚ αποτελεί μια στρατηγική για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές, με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών.

Βασικά χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ): Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν πιο αποτελεσματικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις αστικές περιοχές. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας, τα στάδια της οποίας θα περιγραφούν αναλυτικά στη συνέχεια.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής
- Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- Ισορροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλους τους χρήστες
- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση (μετακινήσεις σε δίκτυο, συνεχείς ροές, όχι αποσπασματικότητα μετακινήσεων)
- Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς

Στις αστικές περιοχές, οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των:

- δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών,
- των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών,
- των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα,
- την κυκλοφορία και τη στάθμευση.

Πρόσθετα θα πρέπει να καλύπτονται οι ανάγκες όλων των χρηστών εξασφαλίζοντας την ισότιμη πρόσβαση και την προσπελασιμότητα της πόλης, όπως:

- των κατοίκων
- των εργαζομένων
- των επισκεπτών
- των ατόμων με ειδικές ανάγκες (άτομα με αναπηρία, άτομα με μειωμένη δυνατότητα κινητικότητας, τυφλοί, κλπ.)
- των λοιπών εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, υπερήλικες, γονείς με μικρά παιδιά, έγκυες γυναίκες, νήπια και μικρά παιδιά, κλπ.)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αγ. Δημητρίου θα αποτελεί ένα κείμενο στρατηγικής με ειδικό περιεχόμενο. Η αποστολή του είναι να επιφέρει την στροφή του Δήμου προς την βιώσιμη κινητικότητα.

Αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο με τη βοήθεια του οποίου μπορούν να επιτευχθούν τα ακόλουθα:

1. Καλύτερη Ποιότητα Ζωής
2. Εξοικονόμηση κόστους για τις καθημερινές μετακινήσεις
3. Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία
4. Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα
5. Αποτελεσματική χρήση των πόρων
6. Δημόσια υποστήριξη
7. Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας
8. Προετοιμασία καλύτερων μελετών και σχεδίων για κάθε επιμέρους θέμα κινητικότητας
9. Αξιοποίηση συνεργειών
10. Μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

ΑΡΘΡΟ 2^ο ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Η ανάθεση και εκτέλεση της σύμβασης διέπεται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως:

- του ν. 4412/2016 (Α' 147) *“Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)”*
- του Ν. 3463/8-6-2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»,
- του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει,
- του άρθρου 22 του Ν.4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/04.03.2019) που αφορά στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως αυτό ισχύει

ΑΡΘΡΟ 3^ο ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΨΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- 1.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων
- 1.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- 2.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων
 - 2.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης
 - 2.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο
- 2.2 Πακέτα Μέτρων
 - 2.2.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων
 - 2.2.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
 - 2.2.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

- 3.1 Σχέδιο Δράσης
 - 3.1.1 Ενέργειες
 - 3.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης
 - 3.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα
 - 3.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης
- 3.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ

- 3.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης
- 3.2.2 Διασφάλιση ποιότητας
- 3.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

- 4.1. Σχεδιασμός Ενημερωτικών Φυλλαδίων (2)
- 4.2. Σχεδιασμός Roll-up Banner (1)
- 4.3. Σχεδιασμός τελικού Τεύχους Διαβούλευσης (1 GR, 1 EN)

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- 5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)
- 5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

- 6.1. Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)
- 6.2. Διοργάνωση ειδικών δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με ομάδες στόχου (2)

ΑΡΘΡΟ 4^ο ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το ΣΒΑΚ Αγ. Δημητρίου θα υλοποιηθεί μέσω των ακόλουθων βημάτων:

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 3.1: Προσδιορισμός των πηγών πληροφοριών και τη συνεργασία με τους κατόχους των δεδομένων)

Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση. Στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, η γνώση αυτή είναι συχνά πολύ αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να τεθούν μαζί, προκειμένου να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση. Η διεξαγωγή μιας καλής ανάλυσης προϋποθέτει τον προσδιορισμό των δεδομένων που απαιτούνται (για την ανάλυση όλων των πτυχών του ΣΒΑΚ), των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες και των ελλείψεων που υπάρχουν. Ένας διεξοδικός έλεγχος των δεδομένων, η άριστη επικοινωνία με τους κατόχους τους και η αμοιβαία ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ φορέων μπορεί να βοηθήσει στο να ξεπεραστούν οι ελλείψεις.

1.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 3.2: Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (όλων των τρόπων κινητικότητας)

Μια καλή ανάλυση της κινητικότητας λειτουργεί ιδιαίτερα βοηθητικά στον προσδιορισμό κατάλληλων μέτρων/πολιτικών και παρέχει την απαραίτητη βάση για την εκτίμηση του βαθμού επίτευξης των στόχων τους στο μέλλον. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο περιεκτική, αλλά και διαχειρίσιμη εάν λάβουμε υπ όψιν τους δοσμένους πόρους. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η σωστή ανάλυση όλων των δικτύων μεταφορών, των μέσων μεταφοράς και των βασικών πτυχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά θα πρέπει να αποφευχθεί η κατανάλωση πολύ χρόνου και πόρων αναλύοντας διεξοδικά δεδομένα ήσσονος συσχέτισης με βασικά ζητήματα της πόλης. Οπουδήποτε κρίνεται χρήσιμο, η διαδικασία

σχεδιασμού θα μπορούσε να βασιστεί στα αποτελέσματα που έχουν προκύψει από ήδη υφιστάμενα σχέδια και στρατηγικές, ενώ πρόσθετες μετρήσεις και καταγραφές για τον προσδιορισμό δεικτών ή την τεκμηρίωση προτεινόμενων μέτρων θα μπορούσαν να γίνουν και σε επόμενα βήματα, εάν αυτό απαιτηθεί από την διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων

2.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 4.1: Ανάπτυξη σεναρίων)

Τα εναλλακτικά σενάρια, όπως τίθενται σε αυτό το σημείο, αφορούν κυρίως μακροσκοπικά σενάρια ανάπτυξης της περιοχής του ΣΒΑΚ και γενικές κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθήσει και να εξειδικεύσει στη συνέχεια το ΣΒΑΚ με τις προτάσεις του. Τα σενάρια αυτά θα μπορούσαν να συνοδεύονται από γενικούς δείκτες για την χρήση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς και ευρύτερους στόχους σχετικά με την τοπική ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής.

2.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 4.2: Διαβούλευση σεναρίων με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς)

Η διαβούλευση των διαφορετικών σεναρίων και των αποτελεσμάτων αυτών με πολίτες και ενδιαφερόμενους φορείς αποτελεί το πρώτο βήμα προς ένα ευρέως αποδεκτό όραμα κινητικότητας. Η παρουσίαση διαφορετικών μελλοντικών καταστάσεων και η συνεκτίμησή αυτών θα δημιουργήσει μία κοινή αντίληψη των επιλογών για το μέλλον. Συμβάλλει, επίσης, στην συνειδητοποίηση των αλληλεξαρτήσεων και των συμβιβασμών μεταξύ διαφόρων πολιτικών και τομέων, της πολυπλοκότητας των στρατηγικών αποφάσεων, που πρέπει να ληφθούν, και τους κινδύνους, που θα αντιμετωπιστούν.

2.2 Πακέτα Μέτρων

2.2.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.1: Δημιουργία και αξιολόγηση εκτενούς καταλόγου μέτρων σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη)

Η αξιολόγηση και η επιλογή των μέτρων στοχεύει στον εντοπισμό των πλέον κατάλληλων και οικονομικά αποδοτικών μέτρων για την επίτευξη του οράματος και των σκοπών/προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο του βήματος, θα πρέπει να δημιουργηθεί μία μακρά και περιεκτική λίστα βασισμένη στην ειδική κατάρτιση του αναδόχου, στις ιδέες/προτάσεις των ενδιαφερομένων μερών και του κοινού, στην εμπειρία άλλων πόλεων, καθώς και στην ευρύτερη βιβλιογραφία.

Για να επιτευχθεί ένα σύνολο αποτελεσματικών μέτρων που ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στους διαθέσιμους πόρους και στις τοπικές συνθήκες, πρέπει να διεξαχθεί με διαφάνεια αξιολόγηση όλων των επιλογών, που περιλαμβάνονται στον εκτενή κατάλογο. Η αξιολόγηση αυτή θα καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα όσον αφορά στη συμβολή των μέτρων στους σκοπούς/προτεραιότητες, αλλά και με κριτήριο την αποδοχή και την αξιοποίηση των διαθέσιμων κονδυλίων. Ειδικά σε περιόδους περιορισμένων πόρων, είναι ζωτικής σημασίας να επιτευχθεί ο μέγιστος δυνατός αντίκτυπος γι' αυτούς που δαπανώνται.

2.2.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.2: Καθορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων)

Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μόνο περιορισμένο αντίκτυπο μπορούν να έχουν, ενώ αντίθετα τα συνεκτικά και καλά σχεδιασμένα πακέτα μέτρων μπορούν να μεγιστοποιήσουν τα αποτελέσματά τους. Ένα πακέτο μέτρων συνδυάζει διαφορετικά μέτρα, ώστε να συμβάλλει περισσότερο αποτελεσματικά στους σκοπούς/προτεραιότητες και να αυξήσει την αποδοχή τους. Για να προσδιοριστούν τα πιο χρήσιμα πακέτα μέτρων πρέπει να διερευνηθούν και να δοκιμαστούν διάφοροι τρόποι ομαδοποίησης. Προκειμένου να αποφευχθεί η πρόταση μη ρεαλιστικών έργων, να επικυρωθούν οι καινοτόμες ιδέες και να εξασφαλιστεί η σχέση κόστους-ωφέλειας, είναι απαραίτητη μία λεπτομερής εκτίμηση των επιπτώσεων από τα βασικά μέτρα και τα πακέτα των μέτρων, συχνά χρησιμοποιώντας τυποποιημένες μεθόδους, όπως η πολυκριτηριακή ανάλυση και η ανάλυση κόστους-οφέλους.

2.2.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 7.3: Παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων)

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι αποτελεσματικές διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης βοηθούν την πόλη να μαθαίνει μέσα από τις εμπειρίες της, να προσαρμόζει και να βελτιώνει διαρκώς τον σχεδιασμό της. Η αξιολόγηση μετά την εφαρμογή συμβάλλει στην τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας του ΣΒΑΚ και των μέτρων του, κάτι το οποίο είναι απαραίτητο για την μακροπρόθεσμη επιτυχία του, καθώς επιτρέπει στους υπευθύνους για τη λήψη των αποφάσεων να δικαιολογήσουν το πού δαπανήθηκαν τα χρήματα και να αποφύγουν μελλοντικά λάθη. Η διαφανής υποβολή της έκθεσης απολογισμού συνεπάγεται τη διασφάλιση ότι τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τροφοδοτούν ξανά τον δημόσιο διάλογο. Ενώ οι στρατηγικοί δείκτες και οι στόχοι έχουν ήδη οριστεί νωρίτερα, εδώ αναπτύσσονται οι δείκτες σε επίπεδο μέτρων και συμφωνούνται λεπτομερέστερα οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

3.1 Σχέδιο Δράσης

3.1.1 Ενέργειες

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.1: Περιγραφή όλων των δράσεων)

Οι πληροφορίες έχουν ήδη συγκεντρωθεί στο προηγούμενο στάδιο της επιλογής των μέτρων, όπου τα μέτρα και τα πακέτα μέτρων καθορίστηκαν, επελέγησαν και περιγράφηκαν σε γενικές γραμμές και συζητήθηκαν και επικυρώθηκαν με τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους. Στη βήμα αυτό το ΣΒΑΚ προχωρά σε περισσότερη λεπτομέρεια και αναλύει τα μέτρα σε δράσεις. Ορίζεται πώς θα διεξαχθεί τι, πού και πότε κατά τη φάση υλοποίησης.

3.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.2: Εντοπισμός πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των οικονομικών δυνατοτήτων)

Ετοιμάζεται ένα πλήρες σχέδιο χρηματοδότησης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα και οι δράσεις που προσδιορίστηκαν σε προηγούμενο βήμα, είναι οικονομικά συμφέροντα και βιώσιμα. Αυτό ξεκινά με τον εντοπισμό όλων των διαθέσιμων πόρων χρηματοδότησης, καθώς και με την αξιολόγηση της ικανότητας των οργανισμών που εμπλέκονται στο ΣΒΑΚ να έχουν πρόσβαση σε αυτούς και να τους λάβουν. Κατά τον εντοπισμό πιθανών πηγών χρηματοδότησης για μέτρα κινητικότητας θα πρέπει να αξιολογηθεί ένα ευρύ φάσμα επιλογών. Πέραν των διαθέσιμων πηγών -όπως οι δημοτικοί πόροι, τα τέλη, οι περιφερειακές,

εθνικές και κοινοτικές χρηματοδοτήσεις κτλ.- θα πρέπει επίσης να αξιολογηθούν νέες και εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

3.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.3: Συμφωνία για τις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα)

Όταν ένα τελικό σύνολο δράσεων έχει επιλεγεί και περιγραφεί, το επόμενο βήμα είναι να προσδιοριστούν αρμοδιότητες, προτεραιότητες και ένα χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και συζήτηση μεταξύ όλων των φορέων, που έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή των δράσεων.

3.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 8.4: Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης)

Για να διευκολυνθεί η αποτελεσματική εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ευρεία πολιτική και δημόσια στήριξη καθ' όλη τη διαδικασία σχεδιασμού μέτρων και δράσεων -και αρκετά νωρίτερα πριν την υιοθέτηση του ΣΒΑΚ. Μετά την συμμετοχή των πολιτών στην ανάπτυξη των μέτρων και των πακέτων μέτρων, οι προγραμματισμένες δράσεις θα πρέπει να κοινοποιούνται δημοσίως, παρέχοντας στους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους την ευκαιρία να παρέχουν ανατροφοδότηση πριν ληφθούν οι τελικές αποφάσεις. Στην ιδανική περίπτωση, συμμετέχουν ενεργά στη συμφωνία των δράσεων και αισθάνονται ότι είναι «το δικό τους» ΣΒΑΚ με τα «δικά τους» μέτρα και δράσεις και συνειδητοποιούν έτσι τον ρόλο τους στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους.

3.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ

3.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 9.1: Ανάπτυξη οικονομικού σχεδίου και συμφωνία καταμερισμού κόστους)

Η υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας απαιτεί ένα σταθερό οικονομικό πλάνο, το οποίο ορίζει πώς θα χρηματοδοτηθούν οι δράσεις του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων των αναλυτικών εκτιμήσεων κόστους και των χρηματοδοτικών πηγών, που προσδιορίστηκαν σε προηγούμενα βήματα. Όσον αφορά στη λειτουργική περιοχή μιας πόλης, η χρηματοδότηση θα πρέπει να προέρχεται από διάφορες δημοτικές, περιφερειακές, εθνικές, ιδιωτικές και πολυμερείς πηγές.

3.2.2 Διασφάλιση ποιότητας

(Βήμα Κύκλου ΣΒΑΚ 9.2: Ολοκλήρωση και διασφάλιση της ποιότητας του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»)

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι προηγούμενες συμφωνίες αντικατοπτρίζονται επαρκώς στο τελικό έγγραφο, το σχέδιο εγγράφου θα πρέπει να εξεταστεί εσωτερικά από τον φορέα υλοποίησης και από σημαντικούς εξωτερικούς φορείς. Πριν από την έγκριση και τη δημοσίευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, στο επίκεντρο τίθεται η διασφάλιση υψηλής ποιότητας και η οριστικοποίησή του για την περαιτέρω εφαρμογή και διάδοσή του. Σε αυτό το βήμα, οι τελευταίες διορθώσεις και βελτιώσεις θα πρέπει να προηγούνται του τελικού προς έκδοση εγγράφου.

3.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

Το τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συνοψίζει με εύληπτο, οπτικοποιημένο και προσιτό στον απλό πολίτη τρόπο όσα προηγήθηκαν κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, εστιάζοντας κυρίως στο πως συγκεκριμένα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην φάση της ανάλυσης αντιμετωπίζονται μέσα από την δέσμη προτάσεων που οριστικοποιήθηκε. Ταυτόχρονα θα πρέπει να υπάρχει σύντομη, αλλά σαφής

αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης και το Σχέδιο Δράσης. Το τελικό έγγραφο του ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχει μια έκταση 50-100 σελίδων, συμπεριλαμβανομένων όλων των εικόνων, σχεδίων και γραφημάτων και να συνταχθεί στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα (σε σύνοψη).

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Προϋπόθεση για την παραγωγή των παραδοτέων του ΠΕ 4 είναι η δημιουργία «ταυτότητας του έργου» από τον Ανάδοχο. Ο Ανάδοχος οφείλει να παρέχει τουλάχιστον τρία εναλλακτικά σενάρια. Η ταυτότητα του έργου θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται σε όλα τα ακόλουθα παραδοτέα και θα μπορεί να προσαρμοστεί σε τυχόν άλλες χρήσεις που δεν είναι στις υποχρεώσεις του Αναδόχου, όπως website banner, rpts, reports cover κλπ. Δεν ζητούνται επιστολόχαρτα, επαγγελματικές κάρτες και άλλες εφαρμογές που δεν προκύπτουν από τις ανάγκες του Έργου.

4.1. Σχεδιασμός Ενημερωτικών Φυλλαδίων (2)

Θα πρέπει να σχεδιαστούν δύο διακριτά φυλλάδια για την υποβοήθηση της επικοινωνίας του ΣΒΑΚ:

- α) εισαγωγικό φυλλάδιο που θα ενημερώνει τους πολίτες και τους φορείς για το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ και τους τρόπους συμμετοχής του στην εκπόνησή του
- β) φυλλάδιο με τις αρχικές προτάσεις της Ομάδας Έργου του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενημερωθούν οι πολίτες και οι φορείς και να προσέλθουν στις διαδικασίες διαβούλευσης να υποβάλλουν τα σχόλιά τους για την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ

Ενδεικτικές προδιαγραφές: Διπλής όψης, τρίπτυχο Α3.

4.2. Σχεδιασμός Roll-up Banner (1)

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να δημιουργήσει από την αρχή εκπόνησης του ΣΒΑΚ ένα Roll up banner στο οποίο θα παρουσιάζονται με πλήρως οπτικοποιημένο τρόπο οι στόχοι και το αντικείμενο του ΣΒΑΚ, το οποίο θα χρησιμοποιείται σε όλες τις δημόσιες δράσεις του ΣΒΑΚ.

Ενδεικτικές διαστάσεις: 800-1000 x 2000-2200 mm.

4.3. Σχεδιασμός τελικού Τεύχους Διαβούλευσης (1 GR, 1 EN)

Θα πρέπει να σχεδιαστούν δύο τεύχη:

- α) ένα τεύχος 50 σελίδων στα ελληνικά
- β) ένα τεύχος 20 περίπου σελίδων στα αγγλικά

όπου θα παρουσιάζεται μια σύνοψη του ΣΒΑΚ με πλήρως οπτικοποιημένο και κατανοητό τρόπο, έτσι ώστε ο απλός πολίτης να αποκτήσει μια αρκετά καλή εικόνα του περιεχομένου και των στόχων του.

Ενδεικτικό υπόδειγμα:

https://sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//_utility/tools/push_resource_file.php?uid=b69c20ab

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)

Ο Ανάδοχος καλείται να δημιουργήσει ειδικές σελίδες για τα ΣΒΑΚ στα πλέον δημοφιλή μέσα κοινωνικής δικτύωσης, έτσι ώστε να προωθούνται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τα κατάλληλα μηνύματα και ενημερώσεις στην τοπική κοινωνία, με έμφαση στις νέες ηλικίες.

Ταυτόχρονα, στις υποχρεώσεις του Αναδόχου εντάσσεται και η δημιουργία σχετικού φόρουμ αδιαμεσολάβητης ανταλλαγής απόψεων των πολιτών με την χρήση των εργαλείων που προσφέρουν τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να μεριμνά για την ανάρτηση δημοσιεύσεων στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για κάθε ΣΒΑΚ καθ' όλη την διάρκεια της Σύμβασης, έτσι ώστε η τοπική κοινωνία να πληροφορείται αδιάλειπτα για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ και να διατηρείται το ενδιαφέρον της αμείωτο.

5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

Ο Ανάδοχος καλείται να δημιουργήσει διακριτή ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ, στην οποία θα αναρτώνται όλες οι αναγκαίες πληροφορίες και υλικό που απαιτείται για την εκπαίδευση και ενημέρωση των πολιτών, για την πληροφόρηση τους σχετικά με τα παραδοτέα του ΣΒΑΚ καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησής του και θα τους δίδεται η δυνατότητα να σχολιάζουν με κάθε δυνατό τρόπο και να συμμετέχουν σε διαδικτυακές έρευνες και “δημοψηφίσματα”. Είναι σημαντικό η ιστοσελίδα αυτή να είναι προσιτή και ελκυστική στον απλό πολίτη, να μπορεί να χρησιμοποιηθεί με κάθε είδους ψηφιακό μέσο ανάγνωσης και λειτουργικό σύστημα και να διαθέτει προωθημένα εργαλεία συμμετοχής του κοινού αποπνέοντας σύγχρονο τρόπο σχεδιασμού και καινοτόμο προσέγγιση. Η πλατφόρμα θα πρέπει να διαθέτει blog και να συνδέεται ή να ενσωματώνει τις σελίδες στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που θα δημιουργηθούν. Επίσης, θα πρέπει να διαθέτει περιβάλλον ενσωμάτωσης ψηφιακού ερωτηματολογίου και δυνατότητες πληθοπορισμού γεωχωρικών δεδομένων. Ο υποψήφιος Ανάδοχος θα πρέπει να προσκομίσει σχετικές άδειες χρήσης για τα ψηφιακά εργαλεία που θα χρησιμοποιήσει και να παραπέμψει σε ενεργούς συνδέσμους στο διαδίκτυο, όπου τα εργαλεία αυτά χρησιμοποιούνται με επιτυχία.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

6.1. Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)

Ο Ανάδοχος θα αναλάβει την διοργάνωση και τον συντονισμό των τεσσάρων εκδηλώσεων διαβούλευσης κάθε ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό θα διαμορφώσει την ατζέντα, θα συντάξει την σχετική πρόσκληση προς τους αρμόδιους φορείς, θα σχεδιάσει την αφίσα, ενώ θα προσδιορίσει όλα τα υλικά που θα πρέπει να περιέχονται στον φάκελο κάθε συμμετέχοντα.

Ο Ανάδοχος θα αναλάβει την αποστολή προσκλήσεων και την επικοινωνία με τους ενδιαφερόμενους μέσω email (υπενθυμιστικά μηνύματα, ενημέρωση σχετικά με την εκδήλωση).

Ο υποψήφιος θα πρέπει να λάβει υπόψη του ότι οι εκδηλώσεις αυτές ενδέχεται να εκτελεστούν σε συνθήκες COVID.

6.2. Διοργάνωση ειδικών δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με ομάδες στόχου (2)

Κατά την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, η Αναθέτουσα αρχή θα υποδείξει στον Ανάδοχο την ανάγκη εκτέλεσης δύο δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με συγκεκριμένες ομάδες στόχου, στις οποίες επιθυμεί να δώσει μεγαλύτερη έμφαση. Τέτοιες ομάδες δύναται να είναι οι μαθητές, οι ηλικιωμένοι, οι γυναίκες, οι πολίτες στα όρια της φτώχειας, οι μετανάστες, οι πρόσφυγες, οι επαγγελματίες μιας περιοχής, εργαζόμενοι στον κλάδο των μεταφορών κτλ. Η μεθοδολογία εκπόνησης των δράσεων θα πρέπει να αναπτυχθεί από τον υποψήφιο στην Τεχνική του Προσφορά, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δράσεις αυτές θα αφορούν περιορισμένο αριθμό ατόμων, ενδέχεται να εκτελεστούν σε συνθήκες COVID και δεν θα πρέπει να ακολουθούν τα συνήθη πρότυπα των ανοικτών εκδηλώσεων που διοργανώνονται στον Δήμο, αλλά να εμβαθύνουν στην ουσιαστική ανταλλαγή απόψεων και στην συν-δημιουργία (co-creation) λύσεων, βάσει των αναγκών και των επιθυμιών των συγκεκριμένων ομάδων.

Σε καμία εκ των ανωτέρω εκδηλώσεων και δράσεων, στις υποχρεώσεις του Αναδόχου δεν περιλαμβάνονται:

- ενοικίαση του χώρου
- catering
- επίπλωση
- τεχνικός εξοπλισμός (ήχος, φώτα, ακουστικά διερμηνείας)
- ηχολήψια και τεχνική υποστήριξη
- φωτογραφική κάλυψη και βιντεοσκόπηση της εκδήλωσης
- διερμηνεία
- γραμματειακή υποστήριξη
- τηλεφωνική πρόσκληση των συμμετεχόντων
- ασφάλεια του χώρου
- καθαρισμός του χώρου
- εκτυπώσεις
- προμήθεια υλικών που θα διανεμηθούν στους συμμετέχοντες
- κόστη καμπάνιας προώθησης στα social media
- κόστη δημοσίευσης άρθρου στον τοπικό ή/και εθνικό τύπο
- κόστη φιλοξενίας συνέντευξης σε ραδιοφωνικό ή τηλεοπτικό σταθμό

ΑΡΘΡΟ 4^ο ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται **σε δέκα οκτώ (18) μήνες** από την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής σύμβασης. Οι προθεσμίες εκπόνησης και παράδοσης των επί μέρους πακέτων εργασίας έχουν ως εξής:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: Ανάπτυξη Σεναρίων και Πακέτων Μέτρων
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους του ΣΒΑΚ
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: Σχεδιασμός Έντυπου Υλικού Επικοινωνίας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: Ανάπτυξη και Διαχείριση Ψηφιακών Μέσων Επικοινωνίας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: Διοργάνωση Ανοικτών Εκδηλώσεων και Συμμετοχικών Δράσεων

Το Πακέτο Εργασίας 1 παραδίδεται **εντός 6 μηνών** από την υπογραφή της σύμβασης.

Το Πακέτο Εργασίας 2 παραδίδεται **εντός 3 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 1 και την έγγραφη εντολή της Αναθέτουσας αρχής για την εκπόνησή του.

Το Πακέτο Εργασίας 3 παραδίδεται **εντός 3 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 2 και την έγγραφη εντολή της Αναθέτουσας αρχής για την εκπόνησή του.

Το Πακέτο Εργασίας 4 παραδίδεται σε τρία στάδια:

- α) ενημερωτικό φυλλάδιο 1 και roll-up banner, εντός **1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) ενημερωτικό φυλλάδιο 2, εντός **1 μηνός** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 2
- γ) τελικό τεύχος διαβούλευσης, εντός **2 μηνών** από την έγκριση του Πακέτου Εργασίας 3

Το Πακέτο Εργασίας 5 παραδίδεται σε δύο στάδια:

- α) ίδρυση facebook group και ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού, **εντός 1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) διαχείριση facebook group και ιστοσελίδας, έως το πέρας της Σύμβασης

Το Πακέτο Εργασίας 6 παραδίδεται σε 4 στάδια:

- α) 1^η εκδήλωση διαβούλευσης, εντός **1 μηνός** από την υπογραφή της σύμβασης
- β) 2^η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 1
- γ) 3^η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 2
- δ) 4^η εκδήλωση διαβούλευσης, με το πέρας του Πακέτου Εργασίας 3
- ε) η διοργάνωση δύο ειδικών δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού με ομάδες στόχου δύναται να γίνει κατά τη διάρκεια των Πακέτων Εργασίας 1-3, σε χρόνο που θα υποδείξει η υπηρεσία

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης μπορεί να παρατείνεται μετά από αιτιολογημένη απόφαση της αναθέτουσας αρχής μέχρι το 50% αυτής ύστερα από σχετικό αίτημα του αναδόχου που υποβάλλεται πριν από τη λήξη της διάρκειάς της, σε αντικειμενικά δικαιολογημένες περιπτώσεις που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του αναδόχου.¹ Αν λήξει η συνολική διάρκεια της σύμβασης, χωρίς να υποβληθεί εγκαίρως αίτημα παράτασης ή, αν λήξει η παραταθείσα, κατά τα ανωτέρω, διάρκεια, χωρίς να υποβληθούν στην αναθέτουσα αρχή τα παραδοτέα της σύμβασης, ο ανάδοχος κηρύσσεται έκπτωτος.² Αν οι υπηρεσίες παρασχεθούν από υπαιτιότητα του αναδόχου μετά τη λήξη της διάρκειας της σύμβασης, και μέχρι λήξης του χρόνου της παράτασης που χορηγήθηκε επιβάλλονται εις βάρος του ποινικές ρήτρες, σύμφωνα με το άρθρο 218 του ν. 4412/2016 και το άρθρο 5.2.2 της παρούσας.

Το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης σύμφωνα με τα παραπάνω φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

1

Η ως άνω περίπτωση αφορά παράταση χωρίς αύξηση του οικονομικού αντικειμένου της σύμβασης, άλλως τυχόν παράταση -τροποποίηση υπόκειται στις προϋποθέσεις και τους όρους του άρθρου 132 του ν. 4412/2016

² Πρβλ. άρθρο 203 (παρ.1γ , 2 και 4) του ν. 4412/2016

ΑΡΘΡΟ 5^ο : ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

1. Ο ανάδοχος έχει την υποχρέωση να τηρεί με ακρίβεια τους όρους εκτέλεσης της εργασίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις τις τεχνικής περιγραφής.
2. Ο ανάδοχος υποχρεούται να συνεργαστεί με οποιαδήποτε υπηρεσία του φορέα και άλλου αρμόδιου φορέα ή αρχής, με τον τρόπο που θα του υποδείξει η αρμόδια διεύθυνση του φορέα.
3. Ο ανάδοχος υποχρεούται να παρέχει στον φορέα αναφορές, πληροφορίες και στοιχεία, σχετικά με το αντικείμενο της σύμβασης, κατόπιν σχετικού του αιτήματος.
4. Ο ανάδοχος υποχρεούται να παραδώσει με την καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξης ή λύσης της σύμβασης στον φορέα όλα τα αποτελέσματα, πληροφορίες, στοιχεία, κάθε έγγραφο ή αρχείο σχετικού με το αντικείμενο της παρούσης, που θα αποκτηθούν ή θα αναπτυχθούν με δαπάνες του φορέα. Όλα τα παραπάνω αποτελούν ιδιοκτησία του φορέα, ο οποίος μπορεί να τα διαχειρίζεται και να τα εκμεταλλεύεται ελεύθερα.
5. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεωρεί κάθε πληροφορία, που λαμβάνει, ως εμπιστευτική και να μην τη χρησιμοποιεί ή αποκαλύπτει σε άλλα πρόσωπα, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του φορέα.
6. Ο ανάδοχος ρητά ευθύνεται, για κάθε ενέργεια δική του, απέναντι στον δικαιούχο φορέα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει ή κατά την άσκηση των δικαιωμάτων που του χορηγούνται με την σύμβαση, καθώς και για τις τυχόν παρεπόμενες υποχρεώσεις.

ΑΡΘΡΟ 6^ο : ΦΟΡΟΙ, ΤΕΛΗ, ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ

Ο Ανάδοχος βαρύνεται με όλους ανεξαίρετως τους φόρους, τέλη, δασμούς και εισφορές υπέρ του δημοσίου, δήμων και κοινοτήτων ή τρίτων που ισχύουν σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Η αναθέτουσα αρχή βαρύνεται με τον αναλογούντα ΦΠΑ.

ΑΡΘΡΟ 7^ο : ΡΗΤΡΑ ΕΧΕΜΥΘΕΙΑΣ

1) Τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν να τηρούν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ισχύουσα νομοθεσία, το Γενικό Κανονισμό για την Προστασία Δεδομένων (ΕΕ) 2016/679 (GDPR) τον Ν. 4624/2019 και τις σχετικές αποφάσεις, οδηγίες και κανονιστικές πράξεις της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα.

2) Σε ό,τι αφορά τις Υποχρεώσεις Εμπιστευτικότητας, ο ανάδοχος δεν αποκαλύπτει, χωρίς την προηγούμενη γραπτή άδεια του Δήμου εμπιστευτικές πληροφορίες που του δόθηκαν ή που ο ίδιος ανακάλυψε κατά την εκτέλεση της σύμβασης, ούτε κοινοποιεί στοιχεία, έγγραφα και πληροφορίες των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση της σε σχέση με τη σύμβαση.

Υποχρεούται δε να μεριμνά ώστε το προσωπικό του, οι υπεργολάβοι και κάθε συνεργαζόμενος με αυτόν να τηρήσει την ως άνω υποχρέωση.

Σε περίπτωση αθέτησης από τον ανάδοχο της ως άνω υποχρέωσής του, ο Δήμος δικαιούται να απαιτήσει την αποκατάσταση της βλάβης ή ζημίας.

Καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης, αλλά και μετά τη λήξη ή λύση αυτής, ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να τηρήσει εμπιστευτικά και να μην γνωστοποιήσει σε τρίτους, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του Δήμου οποιαδήποτε έγγραφα ή πληροφορίες που θα περιέλθουν σε γνώση του κατά την εκτέλεση της σύμβασης.

Όλες οι δαπάνες που συνεπάγονται τα παραπάνω βαρύνουν τον ανάδοχο.

ΑΡΘΡΟ 8^ο : ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Οι διαφορές που θα εμφανισθούν κατά την εφαρμογή της σύμβασης, επιλύονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία από τα αρμόδια όργανα και τα αρμόδια δικαστήρια.

ΑΡΘΡΟ 9^ο : ΠΛΗΡΩΜΗ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Η πληρωμή του αναδόχου θα πραγματοποιηθεί σταδιακά ανά πακέτο εργασίας, με τον πιο κάτω τρόπο :

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: Ανάπτυξη Σεναρίων και Πακέτων Μέτρων
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους του ΣΒΑΚ
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: Σχεδιασμός Έντυπου Υλικού Επικοινωνίας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: Ανάπτυξη και Διαχείριση Ψηφιακών Μέσων Επικοινωνίας
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: Διοργάνωση Ανοικτών Εκδηλώσεων και Συμμετοχικών Δράσεων

Η πληρωμή του συμβατικού τιμήματος θα γίνεται με την προσκόμιση των νομίμων παραστατικών και δικαιολογητικών που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 200 παρ. 4 του ν. 4412/2016, καθώς και κάθε άλλου δικαιολογητικού που τυχόν ζητηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία από τις αρμόδιες υπηρεσίες που διενεργούν τον έλεγχο και την πληρωμή.

Τον Ανάδοχο βαρύνουν οι υπέρ τρίτων κρατήσεις, ως και κάθε άλλη επιβάρυνση, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

ΑΡΘΡΟ 10^ο : ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Κριτήριο ανάθεσης της Σύμβασης είναι **η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας – τιμής**, η οποία εκτιμάται βάσει βαθμολογίας κριτηρίων, όπως περιγράφονται στο άρθρο 11 της παρούσας.

ΑΡΘΡΟ 11^ο : ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Οι προσφορές υποβάλλονται από τους ενδιαφερόμενους ηλεκτρονικά, μέσω της διαδικτυακής πύλης www.promitheus.gov.gr του ΕΣΗΔΗΣ.

Οι οικονομικοί φορείς υποβάλλουν με την προσφορά τους τα ακόλουθα:

(α) έναν (υπο)φάκελο με την ένδειξη «Δικαιολογητικά Συμμετοχής –Τεχνική Προσφορά» στον οποίο περιλαμβάνονται τα κατά περίπτωση απαιτούμενα δικαιολογητικά και η τεχνική προσφορά σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και την παρούσα.

(β) έναν (υπο)φάκελο με την ένδειξη «Οικονομική Προσφορά» στον οποίο περιλαμβάνεται η οικονομική προσφορά του οικονομικού φορέα και τα κατά περίπτωση απαιτούμενα δικαιολογητικά.

Στον φάκελο «Δικαιολογητικά συμμετοχής - Τεχνική Προσφορά» τοποθετούνται από τον συμμετέχοντα **επί ποινή απορρίψεως** της προσφοράς του τα ακόλουθα δικαιολογητικά έγγραφα:

α. Δικαιολογητικά Συμμετοχής

- Το Τυποποιημένο Έντυπο Υπεύθυνης Δήλωσης (ΤΕΥΔ) του αρ. 79 παρ. 4 του Ν.4412/2016 από τον Νόμιμο Εκπρόσωπο.

- Εγγυητική συμμετοχής

- Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας ΕΛΟΤ EN ISO 9001:2015 με πεδίο εφαρμογής: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ & ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ και Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ΕΛΟΤ EN ISO 14001:2015 με πεδίο εφαρμογής: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ & ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

- Πίνακα Ομάδας έργου με αναλυτικά στοιχεία απασχόλησης της ομάδας και ορισμό Υπευθύνου, την απαιτούμενη εξειδίκευση του καθενός και την συνολική του εμπειρία.

- Πίνακα Έργων / δράσεων / Υπηρεσιών όπου να προκύπτει η εμπειρία του υποψήφιου αναδόχου για τα τελευταία τρία έτη σε υπηρεσίες ίδιου ή συναφούς αντικειμένου.
- Βιογραφικό Σημείωμα από κάθε μέλος της Ομάδας έργου, προς απόδειξη των προσόντων και της εμπειρίας των μελών της Ομάδας Έργου του υποψηφίου η οποία πρέπει να αποτελείται από τουλάχιστον 3 μέλη, όπως τα απαιτούμενα προσόντα και η εμπειρία περιγράφονται αναλυτικά στο άρθρο 11 της συγγραφής υποχρεώσεων της παρούσας μελέτης
- ΥΔ από όλα τα μέλη της Ομάδας όπου να δηλώνεται α) η αλήθεια του περιεχομένου του Βιογραφικού Σημειώματος και β) η αποδοχή του ορισμού τους ως μέλος της Ομάδας Έργου.
- Υπεύθυνη δήλωση του Νομίμου εκπροσώπου, υπογεγραμμένη αρμοδίως, όπου θα αναφέρονται:
α. Η επιβεβαίωση γενικής και ειδικής εμπειρίας των μελών της ομάδας έργου,
β. Η αποδοχή των όρων και πλήρους γνώσης της παρούσας μελέτης
γ. Η έδρα της επιχείρησης, το απασχολούμενο προσωπικό και η νομική μορφή της επιχείρησης

β. Τεχνική Προσφορά

Η τεχνική προσφορά (σε μορφή τεύχους έως 10 σελίδων) θα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από τις παρακάτω ενότητες:

ΚΡΙΤΗΡΙΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Μέγιστος Αριθμός σελίδων	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ
	Μεθοδολογία Προσέγγισης και υλοποίησης της υπηρεσίας	6	
K1	Η κατανόηση από τον οικονομικό φορέα των απαιτήσεων του έργου - του περιβάλλοντος του έργου – Στόχοι και αντικείμενο	2	σ1=30%
K2	Η επαρκής ανάλυση - εξειδίκευση της καταλληλότητας και αποτελεσματικότητας της γενικής μεθοδολογίας υλοποίησης και των εργαλείων που θα χρησιμοποιηθούν	2	σ2=30%
K3	Προσδιορισμός των Σταδίων εκπόνησης του συμβατικού έργου και η σύνδεσή τους με τα ελάχιστα απαιτούμενα παραδοτέα και το χρονοδιάγραμμα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διακήρυξης	2	σ3=20%
	Ομάδα Έργου	4	
K4	Οργάνωση και Δομή της Ομάδας έργου – Παρουσίαση και περιγραφή των μελών και των καθηκόντων της ομάδας έργου	4	σ4=20%
	ΑΘΡΟΙΣΜΑ ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ	10	100%

Σε περίπτωση υπέρβασης του αριθμού σελίδων ανά ενότητα θα προσμετρήσει αρνητικά στην τελική βαθμολογία, αναλογικά με τον υπερβαίνοντα αριθμό σελίδων (εξαιρούνται εξώφυλλα, περιεχόμενα, παραρτήματα).

Βαθμολόγηση και κατάταξη προσφορών

Η βαθμολόγηση κάθε κριτηρίου αξιολόγησης κυμαίνεται από 100 βαθμούς στην περίπτωση που ικανοποιούνται ακριβώς όλοι οι όροι των τεχνικών προδιαγραφών, αυξάνεται δε μέχρι τους 120 βαθμούς όταν υπερκαλύπτονται οι απαιτήσεις του συγκεκριμένου κριτηρίου.

Κάθε κριτήριο αξιολόγησης βαθμολογείται αυτόνομα με βάση τα στοιχεία της προσφοράς.

Η σταθμισμένη βαθμολογία του κάθε κριτηρίου θα προκύπτει από το γινόμενο του επιμέρους συντελεστή βαρύτητας επί τη βαθμολογία του, η δε συνολική βαθμολογία της προσφοράς θα προκύπτει από το άθροισμα των σταθμισμένων βαθμολογιών όλων των κριτηρίων.

Η συνολική βαθμολογία της τεχνικής προσφοράς υπολογίζεται με βάση τον παρακάτω τύπο:

$$ΤΠ_i = \sigma_1 \times K_1 + \sigma_2 \times K_2 + \dots + \sigma_n \times K_n$$

όπου ΤΠ_i είναι η Τεχνική Προσφορά κάθε διαγωνιζόμενου

$\sigma_1, \sigma_2, \sigma_3, \dots, \sigma_n$, οι επιμέρους συντελεστές βαρύτητας και

$K_1, K_2, K_3, \dots, K_n$, οι επιμέρους βαθμολογίες των κριτηρίων

Η συνολική βαθμολογία της προσφοράς, όπως προκύπτει κυμαίνεται από 100 έως 120 βαθμούς.

Κριτήρια με βαθμολογία μικρότερη από 100 βαθμούς (ήτοι που δεν καλύπτουν/παρουσιάζουν αποκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας) επιφέρουν την απόρριψη της προσφοράς.

Ο συνολικός βαθμός τεχνικής προσφοράς υπολογίζεται

$$ΣΤΠ_i = (ΤΠ_i / ΤΠ_{max}) * 100$$

Για κάθε υποψήφιο υπολογίζεται ο Συνολικός βαθμός Οικονομικής Προσφοράς ΣΟΠ ως εξής:

$$ΣΟΠ_i = (ΟΠ_{min} / ΟΠ_i) * 100$$

Η συνολική βαθμολογία των προσφορών θα γίνει με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$ΤΒΑ_i = (ΣΤΠ_i * 0,85) + (ΣΟΠ_i * 0,15)$$

όπου: ΤΒΑ_i: ο Τελικός βαθμός αξιολόγησης

ΣΤΠ_i: η Συνολική βαθμολογία της Τεχνικής Προσφοράς

ΣΟΠ_i: η Συνολική βαθμολογία της Οικονομικής Προσφοράς

Πλέον συμφέρουσα από τεχνικό-οικονομική άποψη προσφορά είναι εκείνη που παρουσιάζει την υψηλότερη συνολική βαθμολογία (ΤΒΑ_i).

Σε περίπτωση ισοβαθμίας (ίσο ΤΒΑ), επικρατέστερη είναι η προσφορά με τη μεγαλύτερη ΣΤΠ (Συνολική βαθμολογία τεχνικής προσφοράς), ενώ σε περίπτωση πλήρους ισοβαθμίας (ΣΤΠ και ΣΟΠ) διενεργείται δημόσια κλήρωση παρουσία όλων των ενδιαφερομένων.

γ. Οικονομική Προσφορά

Στον φάκελο της Οικονομικής προσφοράς τοποθετούνται από τον συμμετέχοντα επί ποινή απορρίψεως της προσφοράς του τα ακόλουθα έγγραφα:

- Οικονομική προσφορά αναγράφοντας το ποσό που προκύπτει μετά από έκπτωση επί των τιμών του ενδεικτικού προϋπολογισμού, με υπολογισμένο το τελικό κόστος για την παροχή των υπηρεσιών.

Εάν οι οικονομικές προσφορές κρίνονται ασυνήθιστα χαμηλές σε σχέση με το αντικείμενο της σύμβασης, η Επιτροπή Αξιολόγησης απαιτεί από τους οικονομικούς φορείς να εξηγήσουν την τιμή που προτείνουν στην προσφορά τους, εντός αποκλειστικής προθεσμίας, κατά ανώτατο όριο δέκα (10) ημερών από την κοινοποίηση προς αυτούς της σχετικής πρόσκλησης. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται τα άρθρα 88 και 89 του ν. 4412/2016.

Οι προσφερόμενες τιμές είναι σταθερές καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης και δεν αναπροσαρμόζονται.

ΑΡΘΡΟ 12^ο ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια (αρ. 75 του Ν.4412/16)

Όσον αφορά την οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια για την παρούσα διαδικασία σύναψης σύμβασης, οι οικονομικοί φορείς απαιτείται να διαθέτουν μέσο γενικό κύκλο εργασιών των τριών (3) τελευταίων διαχειριστικών χρήσεων ίσο ή μεγαλύτερο με το 100% με τον προϋπολογισμού του υπό ανάθεση έργου.

Σε περίπτωση που ο υποψήφιος Ανάδοχος δραστηριοποιείται για χρονικό διάστημα μικρότερο των τριών διαχειριστικών χρήσεων, τότε ο μέσος κύκλος εργασιών για όσες διαχειριστικές χρήσεις δραστηριοποιούνται, θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 200% του προϋπολογισμού του έργου.

Τεχνική και επαγγελματική ικανότητα

Ο υποψήφιος ανάδοχος θα πρέπει να διαθέτει αποδεδειγμένα γνώση και εμπειρία ίδιου ή συναφούς αντικειμένου.

Επιπρόσθετα ο Ανάδοχος θα πρέπει να συστήσει **Ομάδα Έργου** (επί ποινή αποκλεισμού) και να ορίσει Υπεύθυνο Έργου, που δεσμεύει τον ανάδοχο για την έγκαιρη και έγκυρη υλοποίηση του έργου διαθέτοντας κατ' ελάχιστον:

- 1) Ως Επιστημονικό υπεύθυνο Έργου (Συντονιστή): Διπλωματούχο Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο με Μεταπτυχιακές Σπουδές (MSc ή PhD), με γενική εμπειρία τουλάχιστον 20 ετών. Ειδικότερα θα πρέπει να έχει συμμετάσχει ως συντονιστής σε τουλάχιστον τρεις (3) μελέτες ή υπηρεσίες ή έρευνες ή προγράμματα (σε δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα) που αφορούν σε **κυκλοφοριακό σχεδιασμό ή έρευνες μετακινήσεων ή βιώσιμη κινητικότητα**.
- 2) Ως Εμπειρογνώμονα 1: Διπλωματούχο Μηχανικό με Μεταπτυχιακές Σπουδές (MSc) και με τουλάχιστον 10ετή εμπειρία στον **πολεοδομικό σχεδιασμό** η οποία να τεκμηριώνεται με συμμετοχή σε τουλάχιστον τρεις (3) μελέτες ή υπηρεσίες ή έρευνες ή προγράμματα (σε δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα) πολεοδομικού περιεχομένου.
- 3) Ως Εμπειρογνώμονα 2: Επιστήμονα ΑΕΙ με Μεταπτυχιακές Σπουδές (MSc) και με τουλάχιστον 10ετή εμπειρία στα **οικονομικά ή χρηματοοικονομικά** και εμπειρία στην παρακολούθηση ή εκπόνηση ευρωπαϊκών διακρατικών συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων και στην εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και ανάλυσης κόστους οφέλους (σε δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα).

Οι διαγωνιζόμενοι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένοι στο οικείο Επιμελητήριο (Εμπορικό και Βιομηχανικό, Τεχνικό, Οικονομικό ή άλλο Επιμελητήριο Ελλάδος), είτε σε άλλο αντίστοιχο επαγγελματικό μητρώο της ΕΕ.

Τέλος, οι διαγωνιζόμενοι οικονομικοί φορείς καλούνται να πραγματοποιήσουν αναλυτική παρουσίαση της επιχειρηματικής και λειτουργικής τους δομής και των τομέων δραστηριότητας και κλάδων εξειδίκευσής τους.

ΑΡΘΡΟ 13^ο ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ

α) «**Εγγύηση συμμετοχής**», ύψους **χιλίων εννιακοσίων τριάντα πέντε ευρώ (1.935,00€)**, που είναι ίσο με το 2% του προϋπολογισμού χωρίς ΦΠΑ σύμφωνα με το αρ.72 του Ν.4412/16.

Στην περίπτωση ένωσης οικονομικών φορέων, η εγγύηση συμμετοχής περιλαμβάνει και τον όρο ότι η εγγύηση καλύπτει τις υποχρεώσεις όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στην ένωση.

Η εγγύηση συμμετοχής πρέπει να ισχύει τουλάχιστον για τριάντα (30) ημέρες μετά τη λήξη του χρόνου ισχύος της προσφοράς που καθορίζουν τα έγγραφα της σύμβασης. Η αναθέτουσα αρχή μπορεί, πριν τη λήξη της προσφοράς, να ζητά από τον προσφέροντα να παρατείνει, πριν τη λήξη τους, τη διάρκεια ισχύος της προσφοράς και της εγγύησης συμμετοχής.

Η εγγύηση συμμετοχής καταπίπτει, αν ο προσφέρων αποσύρει την προσφορά του κατά τη διάρκεια ισχύος αυτής, παρέχει ψευδή στοιχεία ή πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 73 έως 78, δεν προσκομίζει εγκαίρως τα προβλεπόμενα στα έγγραφα της σύμβασης δικαιολογητικά ή δεν προσέλθει εγκαίρως για υπογραφή της σύμβασης.

β) «**Εγγύηση καλής εκτέλεσης**» Για την καλή εκτέλεση των όρων της σύμβασης, ο ανάδοχος υποχρεούται να καταθέσει πριν ή κατά την υπογραφή της σύμβασης εγγυητική επιστολή που θα καλύπτει ποσό ίσο με ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) επί της αξίας της σύμβασης χωρίς να υπολογίζεται ο Φ.Π.Α. (άρθρο 72 του Ν.4412/16). Η διάρκεια ισχύος της εγγυητικής επιστολής θα είναι ως και δύο μήνες μετά τη λήξη της σύμβασης.

Η εγγύηση κατατίθεται πριν ή κατά την υπογραφή της σύμβασης και καταπίπτει στην περίπτωση παράβασης των όρων της σύμβασης, όπως αυτή ειδικότερα ορίζει.

Η εγγύηση καλής εκτέλεσης της σύμβασης καλύπτει συνολικά και χωρίς διακρίσεις την εφαρμογή όλων των όρων της σύμβασης και κάθε απαίτηση της αναθέτουσας αρχής έναντι του αναδόχου.

Η ανωτέρω εγγύηση επιστρέφεται στον ανάδοχο μετά την οριστική ποιοτική παραλαβή της υπηρεσίας, την εκπλήρωση όλων των συμβατικών του υποχρεώσεων και την εκκαθάριση τυχόν απαιτήσεων μεταξύ των συμβαλλομένων. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης καταπίπτει στην περίπτωση παράβασης των όρων της σύμβασης, όπως αυτή ειδικότερα ορίζει.

Η εγγύηση πρέπει να προβλέπει ότι, σε περίπτωση κατάπτωσής της, το οφειλόμενο ποσό υπόκειται στο εκάστοτε ισχύον πάγιο τέλος χαρτοσήμου.

Κατά τα λοιπά, αναφορικά με τις εγγυήσεις, ισχύουν τα αναφερόμενα στο άρθρο 72 του Ν.4412/16.



«Υπηρεσίες Συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αγίου Δημητρίου»

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Α.Μ.:79 /2020

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Κ.Α.Ε : 30.6117.11

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 120.000,00 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ

3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Συνολική αξία της σύμβασης ορίζεται το ποσό των **«Εκατόν είκοσι χιλιάδων ευρώ» 120.000,00 €** (96.774,19 € + ΦΠΑ 24% 23.225,81 €) όπου:

- το ποσό των 86.000,00€ (συμπ.ΦΠΑ) θα βαρύνει τον προϋπολογισμό οικονομικού έτους 2021 στον Κ.Α.Ε 30.6117.11 με τίτλο: «Υπηρεσίες Συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αγίου Δημητρίου» ενώ
- το υπόλοιπο ποσό των 34.000,00€ θα βαρύνει τον προϋπολογισμό οικονομικού έτους 2022.

Η δαπάνη θα καλυφθεί από χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο και από Ίδια Έσοδα.

Ανάλυση προϋπολογισμού ανά φάση:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (χωρίς ΦΠΑ)	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (με ΦΠΑ)
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας	32.258,06	40.000,00
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: Ανάπτυξη Σεναρίων και Πακέτων Μέτρων	24.193,55	30.000,00
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους του ΣΒΑΚ	16.129,03	20.000,00
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: Σχεδιασμός Έντυπου Υλικού Επικοινωνίας	4.032,26	5.000,00
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: Ανάπτυξη και Διαχείριση Ψηφιακών Μέσων Επικοινωνίας	8.064,52	10.000,00
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: Διοργάνωση Ανοικτών Εκδηλώσεων και Συμμετοχικών Δράσεων	12.096,77	15.000,00
ΣΥΝΟΛΟ	96.774,19	120.000,00

Άγιος Δημήτριος, 15/12/2020

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧ. – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΝΤΩΝΑΚΗΣ

ΑΓΡΟΝΟΜΟΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

OLGA VLACHOU

Digitally signed by OLGA VLACHOU
DN: o=Hellenic Public Administration Certification Services,
serialNumber=ERMIS-58361125, ou=DIMIOS AGIOU DIMITRIOU,
ou=MUNICIPALITY OF AGIOS DIMITRIOS, c=GR, email=ovlachou@dad.gr,
sn=VLACHOU, givenName=OLGA, ou=ΟΛΓΑ ΒΛΑΧΟΥ, cn=OLGA VLACHOU
Date: 2021.02.15 15:31:58 +02'00'



«Υπηρεσίες Συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αγίου Δημητρίου»

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Α.Μ.:79 /2020

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Κ.Α.Ε : 30.6117.11

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 120.000,00 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ

4. ΕΝΤΥΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ	ΜΟΝ. ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (χωρίς ΦΠΑ)	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (με ΦΠΑ)
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας	ΤΕΜ	1		
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: Ανάπτυξη Σεναρίων και Πακέτων Μέτρων	ΤΕΜ	1		
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους του ΣΒΑΚ	ΤΕΜ	1		
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: Σχεδιασμός Έντυπου Υλικού Επικοινωνίας	ΤΕΜ	1		
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: Ανάπτυξη και Διαχείριση Ψηφιακών Μέσων Επικοινωνίας	ΤΕΜ	1		
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: Διοργάνωση Ανοικτών Εκδηλώσεων και Συμμετοχικών Δράσεων	ΤΕΜ	1		
ΣΥΝΟΛΟ				

Ημερομηνία

Ο Προσφέρων