


<p>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΛΛΑΣ</p>  <p>ΔΗΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ</p>		<p>«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πέλλας»</p> <p>CPV: 73220000-0, 79415200-8</p>
<p>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ταχ. Δ/ση: Εθν. Αντίστασης & Χατζηδημητρίου Τ.Κ. 581 00 Πληροφορίες : κ. Παπαδημητρίου Ελένη Τηλέφωνο : 23823 50816 FAX : 23820 29033</p>		<p>ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 85.920,73€ με ΦΠΑ</p>

Α. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την παρούσα μελέτη περιγράφεται η παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης του Δήμου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την υποστήριξη των υπηρεσιών του δήμου για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του, τα προβλήματα που προκύπτουν και ακολούθως την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων που θα συμβάλουν στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ανάπτυξη με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

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)", όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει.
- του ν. 4314/2014 (Α' 265) , "Α) Για τη διαχείριση, τον έλεγχο και την εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2014–2020, Β) Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2012 (ΕΕ L 156/16.6.2012) στο ελληνικό δίκαιο, τροποποίηση του ν. 3419/2005 (Α' 297) και άλλες διατάξεις" και του ν. 3614/2007 (Α' 267) «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007 -2013»,
- του ν. 4270/2014 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις»,
- του ν. 4250/2014 (Α' 74) «Διοικητικές Απλουστεύσεις - Καταργήσεις, Συγχωνεύσεις Νομικών Προσώπων και Υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα-Τροποποίηση Διατάξεων του π.δ. 318/1992 (Α'161) και λοιπές ρυθμίσεις» και ειδικότερα τις διατάξεις του άρθρου 1,
- της παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Α' 107) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16.2.2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές»,
- του ν. 4129/2013 (Α' 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο»
- του άρθρου 26 του ν.4024/2011 (Α 226) «Συγκρότηση συλλογικών οργάνων της διοίκησης και ορισμός των μελών τους με κλήρωση»,
- του ν. 4013/2011 (Α' 204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και

Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων...»,

- του ν. 3861/2010 (Α' 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις»,
- του άρθρου 23 της απόφασης με αριθμ. 11389/1993 (Β' 185) του Υπουργού Εσωτερικών
- του ν. 2859/2000 (Α' 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας»,
- του ν.2690/1999 (Α' 45) "Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις" και ιδίως των άρθρων 7 και 13 έως 15,
- του ν. 2121/1993 (Α' 25) "Πνευματική Ιδιοκτησία, Συγγενικά Δικαιώματα και Πολιτιστικά Θέματα",
- του π.δ 28/2015 (Α' 34) "Κωδικοποίηση διατάξεων για την πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα και στοιχεία",
- του π.δ. 80/2016 (Α' 145) "Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες"
- της με αρ. 57654/22.05.2017 (ΦΕΚ 1781/23.05.2017 τεύχος Β') Απόφασης του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης
- των σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκδοθεισών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού και φορολογικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.
- τις υπ' αριθμ. 114.9/2016 και 118.1.2017 αποφάσεις του Πράσινου Ταμείου
- την υπ' αριθμ. **XX/X-X-2016** απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την αποδοχή υλοποίησης του έργου,
- τις Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf
- την από 13 Νοεμβρίου 2017 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου περί έναρξης των διαδικασιών εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο. Η δαπάνη για την εν λόγω σύμβαση βαρύνει την με Κ.Α. : 02.30.6162.005 σχετική πίστωση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2018 του Φορέα.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν ένα κείμενο στρατηγικής που στηρίζεται κυρίως στη διεπιστημονικότητα και στην νέα προοπτική που προσδίδεται στο σχεδιασμό των μεταφορών. Η έννοια της κινητικότητας αντικαθίσταται με την έννοια της προσβασιμότητας. Ειδικότερα, πρόκειται για γενική υπηρεσία συμβουλευτικού χαρακτήρα κατά άρθρο 2 παρ. 1, περ. 9 β του Ν. 4412/2016, καθώς έχει ως αντικείμενο 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) υλοποίησης των ανωτέρω δράσεων. Αντιθέτως, δεν πρόκειται για παροχή μελέτης ή παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, καθώς δεν έχει ως αντικείμενο την εκπόνηση μελετών και την παροχή τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών κατά την

έννοια των στοιχείων α' και β' , αντίστοιχα, της περίπτωσης 6 της παραγράφου 3 και δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες όπως αυτές ορίζονται στο Παράρτημα Ι του Προσαρτήματος Γ' του Ν. 4412/2016.

Σύμφωνα με τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων **«Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη και δεν έχει τον προϋπολογισμό μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαβούλευση έχουν γίνει αποδεκτά προς εφαρμογή. Ως εκ τούτου, οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή»** (Πηγή: <http://www.ses.gr/index.php/o-sylogos/theseisses.html>).

Επίσης, στις οδηγίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ (σελίδα 5 και 7) που έχουν ανακοινωθεί στην πλατφόρμα του ELTIS γίνεται ρητή αναφορά στο ότι τα ΣΒΑΚ αποτελούν καθαρά ένα κείμενο Στρατηγικής και όχι μελέτη.

*Απόσπασμα σελ. 5: The guidelines are the result of a thorough and European-wide expert consultation process organized between 2010 and 2013 as part of a service contract for the European Commission. They **define a Sustainable Urban Mobility Plan as a strategic plan** designed to satisfy the mobility needs of people and businesses in cities and their surroundings for a better quality of life. Such a plan should not be considered as “yet another plan”. Instead, a Sustainable Urban Mobility Plan should build on existing planning practices and take due consideration of integration, participation and evaluation principles.*

«Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι το αποτέλεσμα διεξοδικής διαδικασίας διαβούλευσης εμπειρογνομόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο που διοργανώθηκε από το 2010 έως το 2013 στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ορίζουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως ένα στρατηγικό σχέδιο που έχει σχεδιαστεί για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για μία καλύτερη ποιότητα ζωής. Ένα τέτοιο σχέδιο δεν πρέπει να θεωρείται ως “ακόμα ένα σχέδιο”. Αντ' αυτού, ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται στις υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές ολοκλήρωσης, συμμετοχής και αξιολόγησης»

*Απόσπασμα σελ. 7: At the same time, developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan **should not be seen as an additional layer of transport planning**, but should be done in compliance with and by building on present plans and processes. Its concept has been designed with the best European examples in mind and it should become part of the daily planning practice in all European cities and municipalities.*

«Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν πρέπει να θεωρείται ως ένα πρόσθετο επίπεδο σχεδιασμού μεταφορών, αλλά πρέπει να γίνεται σε συμμόρφωση και με βάση τα παρόντα σχέδια και διαδικασίες. Η ιδέα του έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη τα βέλτιστα ευρωπαϊκά παραδείγματα και πρέπει να γίνει μέρος της καθημερινής πρακτικής σχεδιασμού σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις και δήμους.»

1.2 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

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 5^{ης} 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 κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020.**

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.

1.3 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

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 ένα στρατηγικό σχέδιο 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.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου, **τα ΣΒΑΚ είναι αποτέλεσμα συστηματικής ανάλυσης και αποτύπωσης της παρούσας και μελλοντικής κατάστασης, σχεδιασμού και αξιολόγησης μέτρων που η ευρωπαϊκή και διεθνής πρακτική προτείνει ως βέλτιστα για κάθε περίπτωση, εφαρμογής νέων πολιτικών, εφαρμογής νέων μορφών συνεργασίας, ανάδειξης νέων πηγών χρηματοδότησης και σωστού και ακριβούς προγραμματισμού.**

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 μετακινούμενων
- 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.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή φορέων μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2014 – 2020.

Ο Δήμος, 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 (ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ) 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:

1. 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 τουλάχιστον.
2. Τη σύσταση ενός εργαλείου πρόσβασης στη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου τόσο, όσον αφορά στο εθνικό σκέλος με το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 αλλά και αυτό που ακολουθεί, αλλά και όσον αφορά στα Ευρωπαϊκά προγράμματα εδαφικής συνεργασίας. Η άμεση εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου αποτελεί πολύ κρίσιμο ζήτημα για το Δήμο μας δεδομένου ότι ήδη έχουν δημοσιευθεί προσκλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για συγχρηματοδότηση μελετών και έργων στον τομέα αυτό (Horizon 2020 και Interreg Europe, Interreg Med), που δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Δήμους που κατέχουν ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Επίσης, ο Δήμος μας θα μπορέσει να ενταχθεί στα ενεργά ευρωπαϊκά Δίκτυα πόλεων για βιώσιμη κινητικότητα CIVITAS και

POLIS που έχουν θέμα την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, καλών πρακτικών και συνεργασιών σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα.

Με βάση τα παραπάνω το προτεινόμενο 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:

- 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,
- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.) εξαιτίας της αύξησης της χρήσης περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης,
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας,
- Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς,
- Εισαγωγή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών με ενημέρωση για συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης αλλά και χρόνου αναμονής λεωφορείων (έξυπνες στάσεις),
- 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 νομιμότητας”.

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.

Επομένως, για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου μας απαιτούνται στελέχη μεταξύ άλλων των ειδικοτήτων των Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ειδικότητα που συνδυάζει τις αρχές του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού, πολεοδομικού σχεδιασμού, κοινωνικοοικονομικών προσεγγίσεων, κλπ.) που να διαθέτουν εμπειρία στην εκπόνηση παρόμοιων στρατηγικών σχεδίων αστικής κινητικότητας, αλλά και στην πρωτογενή έρευνα πεδίου. Επιπλέον, απαιτείται πολύ καλή γνώση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος όπως: το ΕΣΠΑ 2014-2020, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τα χρηματοδοτικά εργαλεία JESSICA, ELENA και γενικότερα η Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής 2014 – 2020. Επίσης, απαιτείται η εμπειρία στην ανάλυση καλών πρακτικών από δήμους της Ε.Ε. με διεθνώς αναγνωρισμένες εφαρμογές βιώσιμης αστικής κινητικότητας που να τεκμαίρουν εφαρμογή τους στο Δήμο μας.

Επειδή στις αρμόδιες με το θέμα υπηρεσίες βάσει του ΟΕΥ του δήμου (ΦΕΚ 786/Β/23-03-2016) όπως:

- α) στη Διεύθυνση Πληροφορικής και Αναπτυξιακών Θεμάτων,
- β) στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών,
- γ) στη Διεύθυνση Δόμησης και Πολεοδομικού Σχεδιασμού

δεν υπηρετούν στελέχη με την παραπάνω εξειδικευμένη αντίστοιχη εμπειρία.

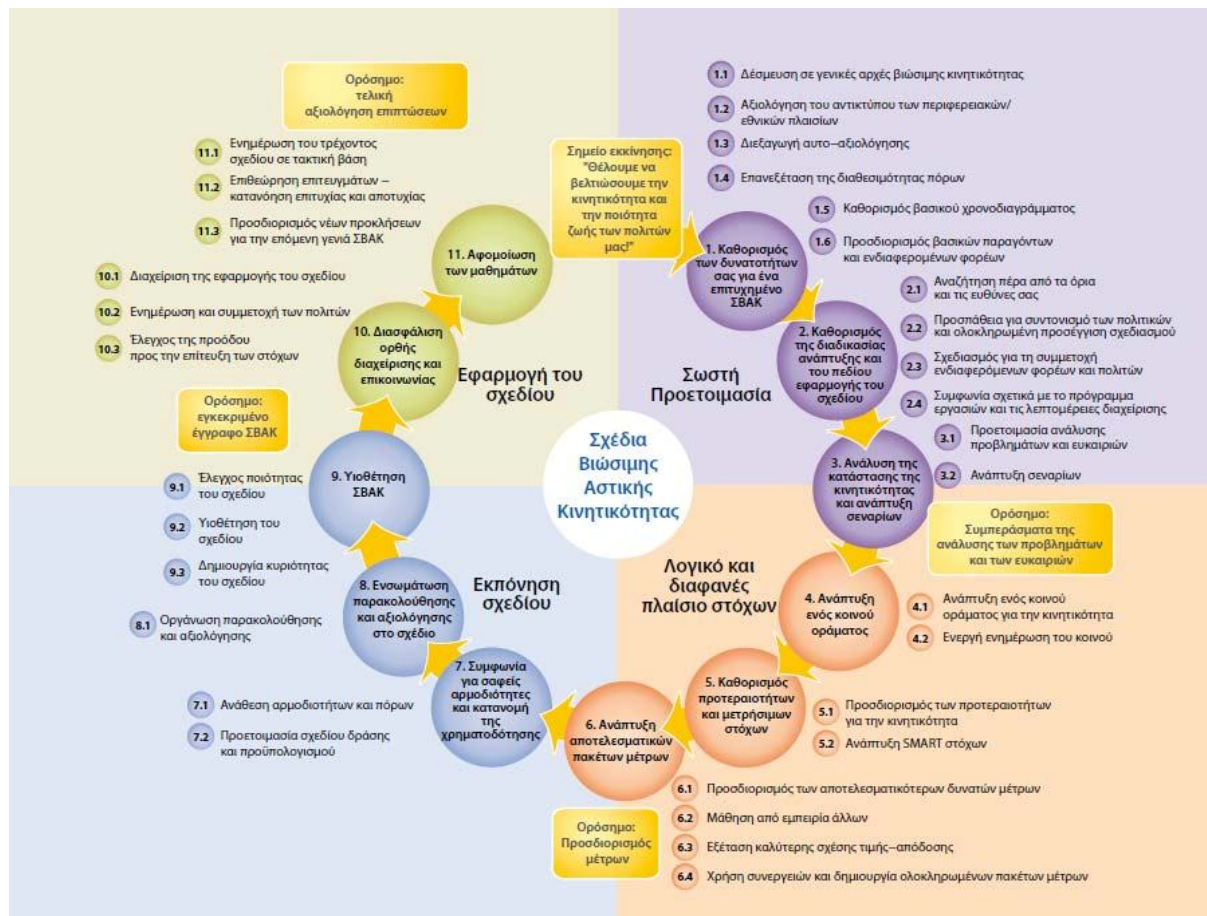
Παράλληλα, σύμφωνα με την ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου η εκπόνηση του ΣΒΑΚ θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις υφιστάμενες προδιαγραφές και κατευθύνσεις του ELTIS. Το υφιστάμενο προσωπικό του Δήμου, δεν έχει την τεχνογνωσία για να αξιοποιήσει τις απαιτήσεις και προδιαγραφές όπως αυτές περιγράφονται στην πλατφόρμα του ELTIS και να εφαρμόσει αποτελεσματικά τη συγκεκριμένη υπηρεσία.

Επίσης, επειδή και καμία άλλη υπηρεσία του Δήμου δεν διαθέτει ούτε τα στελέχη των παραπάνω ειδικοτήτων, αλλά ούτε και την εξειδικευμένη περιγραφόμενη ως άνω εμπειρία, προτείνεται η συνδρομή εξωτερικής βοήθειας «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Πέλλας» που θα αναλάβει την συμβουλευτική - επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) του δήμου.

Η παροχή της συμβουλευτικής - επιστημονικής υποστήριξης στα στελέχη της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) του Δήμου θα αφορούν σε παροχή γενικής υπηρεσίας συμβουλευτικού χαρακτήρα με αντικείμενο 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.

Σύμφωνα, περαιτέρω, με την αρχή της οικονομικότητας που επιβάλλει την εκπλήρωση των σκοπών των ΟΤΑ Α βαθμού με την κατά το δυνατόν ελάχιστη επιβάρυνση του προϋπολογισμού τους, δε δύνανται, για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους, να διαθέτουν νομίμως πιστώσεις για την πληρωμή δαπανών που αφορούν στην εκτέλεση εργασιών που ανάγονται στα συνήθη καθήκοντα των υπαλλήλων τους, κατά κλάδο, όπως αυτά περιγράφονται στις οικείες οργανικές διατάξεις, αφού αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη οικονομική επιβάρυνση της οικείας υπηρεσίας. Κατ' εξαίρεση, στο βαθμό που αυτό επιβάλλεται από τις αρχές της αναγκαιότητας και της αποδοτικότητας, είναι δυνατή η ανάθεση σε τρίτους ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, εργασιών ειδικής φύσεως, για την εκτέλεση των οποίων απαιτείται είτε προσωπικό με εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία, που δεν διαθέτει, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, το ήδη υπηρετούν προσωπικό, (ενδεικτικά Πράξεις VII Τμ. ΕΛΣυν 298, 197/2014, 16/2012, 309, 176, 114, 85/2011), είτε εργασιών που εμπίπτουν μεν στα καθήκοντα του υπηρετούντος προσωπικού τους, το οποίο όμως, ενόψει των εκάστοτε συγκεκριμένων υφιστάμενων συνθηκών δεν επαρκεί ή αδυνατεί να εκτελέσει (ενδεικτικά Πράξεις VII Τμ. ΕΛΣυν 197/2014, 8/2012, 25/2012, 133/2012), είτε εφ' όσον αποδεικνύεται ότι, αν και προβλέπεται από τις οικείες οργανικές διατάξεις η σύσταση και λειτουργία αρμόδιας για την εκτέλεση των ως άνω εργασιών υπηρεσίας, αυτή δεν έχει στελεχωθεί με το προβλεπόμενο προσωπικό άνευ υπαιτιότητας του ενδιαφερόμενου Ν.Π.Δ.Δ. (ενδεικτικά Πράξεις VII Τμ. ΕΛΣυν 3/2004, 81/2006, 3/2008, 54/2008, 179/2011).

1.4. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ



Η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ νοείται σαν μια συνεχής διαδικασία η οποία απαρτίζεται από έντεκα 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».

Μεθοδολογία υλοποίησης

Το ΣΒΑΚ εκπονείται μέσα από μία διαδικασία τεσσάρων (4) φάσεων, έντεκα (11) βημάτων και τριάντα δύο (32) δραστηριοτήτων. Ειδικότερα:

ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

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

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας

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

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

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

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Σε συμφωνία με τα παραπάνω, ο ανάδοχος ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του δήμου δύναται να εξειδικεύσει τη μεθοδολογία της Ε.Ε. στο επιχειρησιακό περιβάλλον του Δήμου έχοντας υπόψη:

- τα μεγέθη της έκτασης και του πληθυσμού του Δήμου,
- την εμπειρία και την εξοικείωση του Δήμου και των πολιτών σε συμμετοχικές διαδικασίες και διοργανώσεις ανοικτής διαβούλευσης
- τις υφιστάμενες δυνατότητες συλλογής, επεξεργασίας και αξιοποίησης πληροφοριών και δεδομένων αστικής κινητικότητας από το Δήμο
- το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- την υφιστάμενη οργάνωση του συστήματος αστικών μετακινήσεων στο Δήμο (μεταφορικά μέσα, δίκτυο, πάροχοι κ.λπ.) και
- το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό (στελέχη υπηρεσιών κ.λπ.) του Δήμου
- την αίτηση η οποία έχει αποσταλεί στο Πράσινο Ταμείο και από την οποία προέκυψε το ύψος της χρηματοδότησης κατόπιν αξιολόγησης.

Τέλος, το φυσικό αντικείμενο 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

1.5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Το αντικείμενο της Υπηρεσίας θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την παραπάνω μεθοδολογία. Ο ανάδοχος καλείται να προσαρμόσει τις δράσεις του αντικειμένου στην παραπάνω μεθοδολογία. Ειδικότερα, για το Δήμο μας, ύστερα από ανάλυση της υπηρεσίας, το ελάχιστο αντικείμενο της εξωτερικής υποστήριξης θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κάτωθι:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

- Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, με σκοπό η τεχνογνωσία να μεταφερθεί στο προσωπικό του Δήμου. Ειδικότερα, η σύσταση της ΟΕ δεν έχει ως σκοπό την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά την απόκτηση της εμπειρίας και εξειδίκευσης, ώστε να μπορεί να το παρακολουθεί, αξιολογεί και επικαιροποιεί
- Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS
- Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, αλλά και πιθανά άλλα εργαλεία τα οποία ταιριάζουν στα χαρακτηριστικά του Δήμου. Ενδεικτικά εργαλεία που καλείται να αναπτύξει ο ανάδοχος, πλην του ELTIS, είναι:
 - ο Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων
 - ο Δευτερογενείς έρευνες
 - ο Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων
 - ο Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων
 - ο Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας

Η παρουσίαση θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή σεμιναρίου, η οποία θα έχει διάρκεια τουλάχιστον 15 ωρών και ο υποψήφιος ανάδοχος καλείται να παρουσιάσει αναλυτικά τον τρόπο παροχής της εκπαιδευτικής διαδικασίας και των εργαλείων που θα χρησιμοποιήσει. Η εκπαίδευση δύναται να παραταθεί μετά από αίτημα της αναθέτουσας αρχής και ανάλογα με τις απαιτήσεις της Ομάδας Έργου του Δήμου.

- Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων

- Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
- Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
- Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών
- Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών
- Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου
- Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Διεξαγωγή διαβούλευσης
- Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών
- Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Διεξαγωγή δεύτερης διαβούλευσης
- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων
- Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας).
- Επισκόπηση καλών πρακτικών
- Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών
- Διεξαγωγή τρίτης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης (περιγραφή Μέτρου, κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων)
- Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ

1.6. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 14 μήνες.

Το παραδοτέο Α παραδίδεται εντός 2 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Β παραδίδεται εντός 5 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Γ παραδίδεται εντός 10 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 14 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

1.7. ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ

Ο ανάδοχος που θα αναλάβει την εν λόγω υπηρεσία θα πρέπει να συγκροτήσει ομάδα έργου για την ορθή διεκπεραίωση της εργασίας που θα συνεργαστεί με την ΟΕ του δήμου. Η παροχή των υπηρεσιών και των παραδοτέων που προβλέπονται προς τον Δήμο γίνεται από τον ανάδοχο που αναλαμβάνει την εργασία, ο οποίος ευθύνεται έναντι του Δήμου για την ακρίβεια της τεχνικής υποστήριξης, την τήρηση του χρονοδιαγράμματος και την εν γένει καλή και σωστή εκτέλεση της εργασίας.

Στην Ομάδα Έργου του αναδόχου θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνονται οι εξής ειδικότητες:

Συντονιστής (Υπεύθυνος) Έργου: Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης ή Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, με Μεταπτυχιακές Σπουδές στο αντικείμενο του σχεδιασμού, οργάνωσης και διαχείρισης μεταφορών με γενική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών και ειδική εμπειρία σε έργα ανάπτυξης συστημάτων αστικών μεταφορών, σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, έργα αξιολόγησης συστημάτων αστικών μεταφορών και έργα συλλογής και αξιολόγησης δεδομένων για τις αστικές μεταφορές. Ειδικότερα, να διαθέτει εμπειρία σε ένα (1) τουλάχιστον έργο παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και σε ένα (1) έργο συγχρηματοδοτούμενο από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αντικείμενο σχετικό με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επιπλέον, ο συντονιστής του έργου πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει εμπειρία στον Επιχειρησιακό και Στρατηγικό Σχεδιασμό.

Διευθυντής έργου: Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος με τουλάχιστον 8ετή γενική εμπειρία και κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Ο Διευθυντής έργου θα πρέπει να αποδείξει εμπειρία τουλάχιστον 4 ετών σε έργα σχετικά με συστήματα μεταφορών, οργάνωσης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Επιπλέον, ο διευθυντής του έργου πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει εμπειρία σε τουλάχιστον ένα (1) έργο παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και σε ένα (1) ερευνητικό έργο στον τομέα των αστικών μεταφορών.

Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας: Διπλωματούχος Μηχανικός με ειδίκευση στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στην περιφερειακή ανάπτυξη, με τουλάχιστον 8ετή γενική εμπειρία στον τομέα του επιχειρησιακού και του στρατηγικού σχεδιασμού, διαχείρισης έργων, υλοποίησης συγχρηματοδοτούμενων έργων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, μελέτες ανάπτυξης και έργα στρατηγικού σχεδιασμού και να έχει παρακολουθήσει σεμινάριο επιθεωρητών συστημάτων ποιότητας.

Μέλη Ομάδας Έργου: α) ύπαρξη πανεπιστημιακού τίτλου σπουδών, κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη Δημόσια Διοίκηση, αποδεδειγμένη τουλάχιστον τετραετή (ημερολογιακά έτη) γενική εμπειρία σε υλοποίηση εθνικών, ή/και ευρωπαϊκών έργων.

β) ύπαρξη πανεπιστημιακού τίτλου σπουδών οικονομικής κατεύθυνσης, κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, αποδεδειγμένη τουλάχιστον δεκαετή (ημερολογιακά έτη) γενική επαγγελματική εμπειρία, συμμετοχή σε τουλάχιστον ένα (1) έργο παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Ομάδα Εμπειρογνομώνων:

α) Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος μηχανικός με 15ετή τουλάχιστον γενική εμπειρία και ειδική εμπειρία σε 3 κυκλοφοριακές μελέτες και σε 1 έργο ως υπεύθυνος συγκοινωνιολόγος σε

μελέτες βιοκλιματικής ανάπλασης και βιώσιμης κινητικότητας δήμων. Θα πρέπει να έχει σημαντική εμπειρία (μελετητική και ερευνητική) σε θέματα σχεδιασμού αστικής συγκοινωνιακής υποδομής και οδικής ασφάλειας με έμφαση στα δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων.

β) Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος μηχανικός με 15ετή τουλάχιστον γενική εμπειρία και ειδική εμπειρία σε 3 έργα σχεδιασμού, οργάνωσης και αξιολόγησης κυκλοφοριακών μετρήσεων. Θα πρέπει να έχει σημαντική εμπειρία 5 ετών, και επιστημονική γνώση σε θέματα σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης κυκλοφορίας και Ευφυνών Συστημάτων Αστικών Μεταφορών.

γ) Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος μηχανικός με 15ετή τουλάχιστον γενική εμπειρία και ειδική εμπειρία σε 1 έργο βιοκλιματικής ανάπλασης και βιώσιμης κινητικότητας δήμων. Θα πρέπει να έχει σημαντική εμπειρία 2 ετών, σε θέματα σχεδιασμού αστικής συγκοινωνιακής υποδομής και οδικής ασφάλειας.

Επιπλέον, το 50% των μελών της ομάδας έργου θα πρέπει να είναι μόνιμα στελέχη των οικονομικών φορέων (πλήρης απασχόληση ή ημιαπασχόληση και όχι εποχική).

Λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις της σύμβασης καθώς και το ύψος της χρηματοδότησης, ο ανάδοχος θα πρέπει:

α) να διαθέτει:

Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2008 με πεδίο εφαρμογής: Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε φορείς του δημοσίου τομέα και διαχείρισης έργων, σχεδιασμό διαχείριση και υλοποίηση έργων χρηματοδοτούμενων από εθνικούς ή/και ευρωπαϊκούς πόρους.

Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας και ISO 14001: 2004

β) να έχει αποδεδειγμένη εμπειρία κατά τη διάρκεια των τριών (3) τελευταίων ετών σε τουλάχιστον πέντε (5) έργα που σχετίζονται με το σχεδιασμό ή / και την αξιολόγηση ή / και την έρευνα για τις αστικές μεταφορές, στα οποία να περιλαμβάνονται υποχρεωτικά δύο (2) τουλάχιστον συμβάσεις παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθώς και δύο (2) τουλάχιστον ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα ή χρηματοδοτούμενα έργα σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (με στόχο τη μεταφορά τεχνογνωσίας από το εξωτερικό). Πρόσθετη πολυετή εμπειρία στον τομέα του Επιχειρησιακού και Στρατηγικού Σχεδιασμού, διαχείριση έργων-υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων έργων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, μελέτες και έργα ανάπτυξης, τεχνική υποστήριξη των δημόσιων αρχών στη νέα προγραμματική περίοδο ή / και ωριμότητα νέων έργων (2014-2020), θα θεωρηθούν ως πλεονέκτημα στην επιλογή.

Ο ανάδοχος θα πρέπει να υποβάλλει με την υπογραφή της σύμβασης αναλυτικό πίνακα με την ομάδα έργου και την περιγραφή του ρόλου τους.

1.8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Εκτιμώμενη αξία σύμβασης σε ευρώ, χωρίς ΦΠΑ : εξήντα εννέα χιλιάδες διακόσια ενενήντα ευρώ και ενενήντα ένα λεπτά (69.290,91€)

Στη συνέχεια πραγματοποιείται ενδεικτική εκτίμηση χρόνου για την υλοποίηση κάθε δράσης ανά παραδοτέο και Στέλεχος Ομάδας Έργου:

		ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕΡΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΕΛΕΧΗ					
1	Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΗ (2 ΑΤΟΜΑ)	ΕΜΠΕΙΡΟ-ΓΝΩΜΟΝΕΣ (3 ΑΤΟΜΑ)	ΣΥΝΟΛΟ
1.1	Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ	2	2	1	3	2	140
1.2	Εκπαίδευση της ΟΕ για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία και τα εργαλεία εκπόνησης ΣΒΑΚ	2	2	2	12	6	
1.3	Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων	3	3	2	5	3	
1.4	Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας	1	1	1	2	3	
1.5	Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	2	3		8	6	
1.6	Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών			2	8	4	
1.7	Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών			4	9	4	
1.8	Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου	1	2	2	5	3	
1.9	Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος	3	3	3	6	4	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕΡΕΣ)	14	16	17	58	35	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΜΗΝΑΣ)	0,64	0,73	0,77	2,64	1,59	
2	Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΗ (2 ΑΤΟΜΑ)	ΕΜΠΕΙΡΟ-ΓΝΩΜΟΝΕΣ (3 ΑΤΟΜΑ)	ΣΥΝΟΛΟ
2.1	Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ		2	1	6	3	290

2.2	Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ	3	3	3	6	3	
2.3	Διεξαγωγή διαβούλευσης	2	4	4	8	6	
2.4	Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)	8	13	12	65	30	
2.5	Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών	3	5	6	16	8	
2.7	Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας	5	7	10	30	18	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕΡΕΣ)	21	34	36	131	68	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΜΗΝΑΣ)	0,95	1,55	1,64	5,95	3,09	
3	Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΗ (2 ΑΤΟΜΑ)	ΕΜΠΕΙΡΟ-ΓΝΩΜΟΝΕΣ (3 ΑΤΟΜΑ)	ΣΥΝΟΛΟ
3.1	Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα	2	2	2	5	3	306
3.2	Διεξαγωγή δεύτερης διαβούλευσης	3	5	5	15	7	
3.3	Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	2	3	4	10	8	
3.4	Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων	2	3	4	12	8	
3.5	Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους	5	8	12	35	18	

	και για λόγους οδικής ασφάλειας)						
3.6	Επισκόπηση Καλών Πρακτικών		2	4	6	3	
3.7	Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή Ωφελειών	3	6	9	18	14	
3.8	Διεξαγωγή τρίτης διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα	4	5	9	20	20	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕΡΕΣ)	21	34	49	121	81	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΜΗΝΑΣ)	0,95	1,55	2,23	5,50	3,68	
4	Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ	ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ	ΜΕΛΗ (2 ΑΤΟΜΑ)	ΕΜΠΕΙΡΟ-ΓΝΩΜΟΝΕΣ (3 ΑΤΟΜΑ)	ΣΥΝΟΛΟ
4.1	Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης (περιγραφή Μέτρου, κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων)	5	10	10	30	20	140
4.2	Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	4	5	10	18	12	
4.3	Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ	4	4	2	2	4	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΗΜΕΡΕΣ)	13	19	22	50	36	
	ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΜΗΝΑΣ)	0,59	0,86	1	2,27	1,64	

Με βάση την ανωτέρω ανάλυση του εκτιμώμενου ανθρωποχρόνου κοστολογούνται οι επιμέρους υπηρεσίες και προσδιορίζεται το ύψος του προϋπολογισμού.

Η τιμή μονάδας στον παρακάτω πίνακα ορίζεται ως το συνολικό μηνιαίο κόστος ανά στέλεχος συμπεριλαμβανομένης αμοιβής, φόρων και εισφορών.

Α/Α	Είδος Παροχής Εργασίας	Ειδική Εμπειρία – Ομάδα Έργου	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας (€)	Δαπάνη (€)
			(Ανθρωπομήνες)		
1	Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	Συντονιστής – συγκοινωνιολόγος	0,64	€2.000,00	€1.272,73
		Διευθυντής – Πολιτικός Μηχανικός	0,73	€2.000,00	€1.454,55
		Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας - Μηχανικός	0,77	€1.600,00	€1.236,36
		Λοιπά μέλη ομάδας	2,64	€1.200,00	€3.163,64
		Ομάδα Εμπειρογνομόνων	1,59	€2.500,00	€3.977,27
		ΣΥΝΟΛΟ:			
2	Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	Συντονιστής – συγκοινωνιολόγος	0,95	€2.000,00	€1.909,09
		Διευθυντής – Πολιτικός Μηχανικός	1,55	€2.000,00	€3.090,91
		Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας - Μηχανικός	1,64	€1.600,00	€2.618,18
		Λοιπά μέλη ομάδας	5,95	€1.200,00	€7.145,45
		Ομάδα Εμπειρογνομόνων	3,09	€2.500,00	€7.727,27
		ΣΥΝΟΛΟ:			
3	Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	Συντονιστής – συγκοινωνιολόγος	0,95	€2.000,00	€1.909,09
		Διευθυντής – Πολιτικός Μηχανικός	1,55	€2.000,00	€3.090,91
		Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας - Μηχανικός	2,23	€1.600,00	€3.563,64
		Λοιπά μέλη ομάδας	5,5	€1.200,00	€6.600,00
		Ομάδα Εμπειρογνομόνων	3,68	€2.500,00	€9.204,55

ΣΥΝΟΛΟ:					€24.368,18
4	Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	Συντονιστής – συγκοινωνιολόγος	0,59	€2.000,00	€1.181,82
		Διευθυντής – Πολιτικός Μηχανικός	0,86	€2.000,00	€1.727,27
		Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας - Μηχανικός	1	€1.600,00	€1.600,00
		Λοιπά μέλη ομάδας	2,27	€1.200,00	€2.727,27
		Ομάδα Εμπειρογνομώνων	1,64	€2.500,00	€4.090,91
ΣΥΝΟΛΟ:					€11.327,27
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:					€69.290,91
ΦΠΑ (24%):					€16.629,82
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:					€85.920,73

ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ, / / 2018

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Κ.Ε

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΕΛΕΝΗ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
Τ.Ε.

ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΛΟΥΤΣΙΑ ΣΑΝΤΙΝΙ – ΑΔΑΜΙΔΟΥ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Π.Ε.