



Σπάτα, 14 /04/2021

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ – ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ

Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ,
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ & ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
Ταχ. Δ/ση: Δημάρχου Χ. Μπέκα &
Βασιλ. Παύλου, Τ.Κ. 190 04 - Σπάτα
Πληροφορίες: Φ. Πρίφτη
Τηλ.: 213 2007 315, Fax: 210 6633 311
email: fprifti@spata-artemis.gr

**ΤΙΤΛΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ: «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)»**

CPV: 73220000-0, 79415200-8

Αρ. Μελέτης: 31/2021

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 161.283,02€
(Πλέον ΦΠΑ)
199.990,94€
(Με ΦΠΑ)

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

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 έχει τροποποιηθεί 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. 14/2017 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την αποδοχή υλοποίησης του ΣΒΑΚ,
- 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 ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος (ίδιοι πόροι) και το Πράσινο Ταμείο. Ειδικότερα,

- η συνολική δαπάνη για την εν λόγω σύμβαση βαρύνει την με Κ.Α. : 30-6162.004 σχετική πίστωση του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2021 του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος έως του ποσού των 199.990,94 ευρώ η οποία αναλύεται ως εξής:

α. Πιστώσεις του Πράσινου Ταμείου του Χρηματοδοτικού Προγράμματος “Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου” - Άξονας 4: “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα” (αρ. αποφ. 114.9/2016) έως του ποσού των 65.000,00 ευρώ

β. Ίδιοι Πόροι έως του ποσού των 134.990,94 ευρώ

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-syllogos/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 εμπειρογνομώνων 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 2021-2027.

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 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ – ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύξουν 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 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 ενιαία 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 , όπως:

- α)** στη Διεύθυνση Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής,
- β)** στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών,
- γ)** στη Διεύθυνση Υπηρεσίας Δόμησης

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.

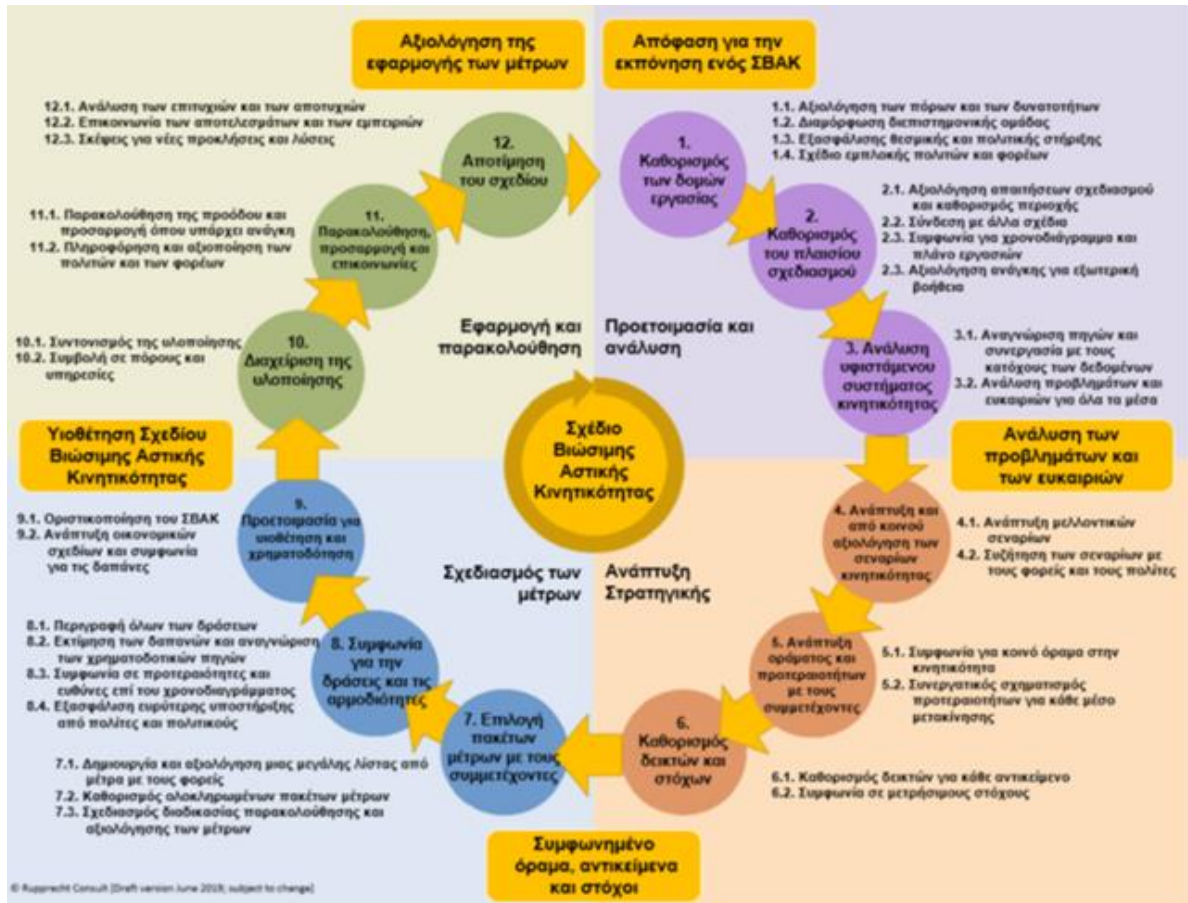
Επίσης, επειδή και καμία άλλη υπηρεσία του Δήμου δεν διαθέτει ούτε τα στελέχη των παραπάνω ειδικοτήτων, αλλά ούτε και την εξειδικευμένη περιγραφόμενη ως άνω εμπειρία, προτείνεται η συνδρομή

εξωτερικής βοήθειας 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 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*». Παράλληλα να σημειωθεί πως η μεθοδολογία έχει ελαφρές τροποποιήσεις (χωρίς να αλλάζει η ουσία της διαδικασίας) σύμφωνα με τη νέα έκδοση οδηγιών των ΣΒΑΚ, οι οποίες ανακοινώθηκαν πρόσφατα. Η ακριβής μεθοδολογία και ο τρόπος προσέγγισης εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα γίνει κατόπιν συνεννόησης με την ομάδα έργου του Δήμου.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το ΣΒΑΚ εκπονείται μέσα από μία διαδικασία τεσσάρων (4) φάσεων, δώδεκα (12) βημάτων και τριάντα ένα (31) δραστηριοτήτων.

4 ΦΑΣΕΙΣ:

- ΦΑΣΗ Α. Προετοιμασία και Ανάλυση
- ΦΑΣΗ Β. Ανάπτυξη Στρατηγικής
- ΦΑΣΗ Γ. Σχεδιασμός Μέτρων
- ΦΑΣΗ Δ. Εφαρμογή και Παρακολούθηση

Ειδικότερα:

ΦΑΣΗ Α: Προετοιμασία και Ανάλυση

Βήμα 1: Δημιουργία δομών εργασίας

Δραστηριότητα 1.1: Αξιολόγηση ικανοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 1.2: Σύσταση διατμηματικής ομάδας έργου

Δραστηριότητα 1.3: Εξασφάλιση θετικής πολιτικής και θεσμικής εμπλοκής

Δραστηριότητα 1.4: Σχέδιο συμμετοχής των ενδιαφερομένων φορέων και των πολιτών

Βήμα 2: Καθορισμός πλαισίου σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.1: Αξιολόγηση των απαιτήσεων σχεδιασμού και καθορισμός της περιοχής μελέτης

Δραστηριότητα 2.2: Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.3: Συμφωνία για το χρονοδιάγραμμα και το πρόγραμμα εργασιών

Δραστηριότητα 2.4: Εξέταση ενδεχόμενου λήψης εξωτερικής υποστήριξης

Βήμα 3: Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης κινητικότητας

Δραστηριότητα 3.1: Προσδιορισμός των πηγών πληροφοριών και τη συνεργασία με τους κατόχους των δεδομένων

Δραστηριότητα 3.2: Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών (όλων των τρόπων κινητικότητας)

Ορόσημο: Ολοκλήρωση προβλημάτων και ευκαιριών

ΦΑΣΗ Β: Ανάπτυξη Στρατηγικής

Βήμα 4: Δημιουργία και από κοινού αξιολόγηση σεναρίων

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 4.2: Συζήτηση σεναρίων με πολίτες και ενδιαφερόμενα μέρη

Βήμα 5: Ανάπτυξη οράματος και στόχων (objectives) με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δραστηριότητα 5.1: Συνδημιουργία κοινού οράματος με τους πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δραστηριότητα 5.2: Συμφωνία στους στόχους που αφορούν τα βασικά προβλήματα και όλους τους τρόπους κινητικότητας

Βήμα 6: Ορισμός δεικτών και στόχων (targets)

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός δεικτών για όλους τους στόχους (objectives)

Δραστηριότητα 6.2: Συμφωνία για μετρήσιμους στόχους (targets)

Ορόσημο: Όραμα, σκοποί και στόχοι

ΦΑΣΗ Γ: Σχεδιασμός Μέτρων

Βήμα 7: Επιλογή πακέτων μέτρων με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δραστηριότητα 7.1: Δημιουργία και αξιολόγηση εκτενούς καταλόγου μέτρων με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δραστηριότητα 7.2: Καθορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Βήμα 8: Συμφωνία για τις δράσεις και την κατανομή αρμοδιοτήτων

Δραστηριότητα 8.1: Περιγραφή όλων των δράσεων

Δραστηριότητα 8.2: Εντοπισμός πηγών χρηματοδότησης και αξιολόγηση των οικονομικών δυνατοτήτων

Δραστηριότητα 8.3: Συμφωνία για τις προτεραιότητες, τις ευθύνες και το χρονοδιάγραμμα

Δραστηριότητα 8.4: Εξασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

Βήμα 9: Προετοιμασία για έγκριση και χρηματοδότηση

Δραστηριότητα 9.1: Ανάπτυξη οικονομικού σχεδίου και συμφωνία καταμερισμού κόστους

Δραστηριότητα 9.2: Ολοκλήρωση και διασφάλιση της ποιότητας του εγγράφου «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Πάτρας»

Ορόσημο: Έγκριση του ΣΒΑΚ

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή και Παρακολούθηση

Βήμα 10: Διαχείριση της εφαρμογής

Δραστηριότητα 10.1: Συντονισμός της εφαρμογής των δράσεων

Δραστηριότητα 10.2: Προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών

Βήμα 11: Παρακολούθηση, προσαρμογή και επικοινωνία

Δραστηριότητα 11.1: Παρακολούθηση της προόδου και προσαρμογή

Δραστηριότητα 11.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερομένων μερών

Βήμα 12: Αναθεώρηση και διδάγματα

Δραστηριότητα 12.1: Ανάλυση επιτυχιών και αποτυχιών

Δραστηριότητα 12.2: Ανταλλαγή αποτελεσμάτων και διδαγμάτων

Δραστηριότητα 12.3: Μελέτη νέων προκλήσεων και λύσεων

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

1.5 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 22 του Νόμου 4599/2019, καθίσταται σαφές ότι φορέας εκπόνησης ορίζεται ο ΟΤΑ α' ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης. Ο ρόλος των υπηρεσιών είναι καταλυτικός τόσο στην έγκαιρη έναρξη της διαδικασίας εκπόνησης και την οριστική έγκριση των φορέων που θα συμμετάσχουν, όσο και στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων της εξωτερικής βοήθειας. Ο συντονισμός μεταξύ των δραστηριοτήτων του Δήμου όπως περιγράφονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 22 του Νόμου 4599/2019 αλλά και των δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ βάσει ELTIS αποτελεί βασική παράμετρος της επιτυχίας εκπόνησης. Κατά συνέπεια, παρακάτω περιγράφονται με σαφήνεια οι δραστηριότητες που θα αναλάβει να φέρει εις πέρας ο Δήμος. Ειδικότερα, ο Δήμος αναλαμβάνει την:

1. Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας του Δήμου (ΟΕΔ) για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ με απόφαση Δημάρχου. Η συγκεκριμένη απόφαση θα πρέπει να υπάρχει πριν την υπογραφή της σύμβασης με τον υποψήφιο ανάδοχο.
2. Συγκέντρωση των εθνικών, περιφερειακών, τοπικών πλαισίων, πολιτικών και σχεδίων που σχετίζονται με θέματα αστικής κινητικότητας. Πηγή τέτοιων δεδομένων αποτελούν Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΓΠΣ/ΤΧΣ), Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες). Η συγκέντρωση των παραπάνω κειμένων θα αποτελέσει τη βάση προκειμένου ο Ανάδοχος να αναλάβει την Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών, καθώς και των αντίστοιχων τοπικών σε θέματα κινητικότητας στο Δήμο καθώς και την Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ (δραστηριότητες που εναρμονίζονται με τα βήμα 1.2, 2.2 των προδιαγραφών). Για το σκοπό αυτό, η ΟΕΔ οφείλει να παραδώσει τα παραπάνω κείμενα στον ανάδοχο εντός δεκαημέρου από την υπογραφή της σύμβασης το αργότερο
3. Συλλογή Δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ ή/και άλλες πηγές σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του υποψήφιου αναδόχου, με σκοπό την όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

4. Καταγραφή των ήδη προγραμματισμένων και προς υλοποίηση έργων, με σκοπό την υποστήριξη στην ανάπτυξη του μηδενικού σεναρίου (Βήμα 3.2), τη διαμόρφωση των πακέτων μέτρων (Βήμα 6.1) και την εξειδίκευση του Σχεδίου (Βήμα 7.2).
5. Οριστικοποίηση της περιοχής παρέμβασης και του Δικτύου Φορέων του ΣΒΑΚ, μετά την πρόταση που θα παραλάβει από τον ανάδοχο, εντός δεκαημέρου από την υπογραφή της σύμβασης το αργότερο.
6. Παροχή αίθουσας για το εκπαιδευτικό εργαστήριο στην ΟΕΔ, καθώς και για τις διαβουλεύσεις
7. Πρόσκληση των ενδιαφερόμενων μερών για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων
8. Αποστολή προσκλήσεων σε όλους τους φορείς του Δικτύου πριν από κάθε διαβούλευση, προώθηση ερωτηματολογίων πολιτών και φορέων και εφόσον απαιτηθεί συλλογή όλων των εγγράφων των διαβουλεύσεων και των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού στον ανάδοχο προκειμένου να τα επεξεργαστεί
9. Υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής με τους Φορείς του Δικτύου, προώθηση στους Φορείς και κοινοποίησή του στις αρμόδιες υπηρεσίες σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 22 του Ν4599/2019, για αρχειοθέτηση και ανάρτηση στη σχετική ιστοσελίδα
10. Δημοσίευση και κοινοποίηση των δράσεων που εκπονούνται στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ (π.χ διαδικτυακή διαβούλευση) στην ιστοσελίδα και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου για την υποστήριξη των διαδικασιών εκπόνησης
11. Κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 9 του Νόμου 4599/2019
12. Προώθηση του οριστικού ΣΒΑΚ στο Δημοτικό Συμβούλιο για την οριστική έγκρισή του

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Δραστηριότητα 1: Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών πλαισίων, στοιχεία εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης, πλάνο εμπλοκής ενδιαφερομένων φορέων, χρονοδιάγραμμα

- Αξιολόγηση του αντικτύπου των εθνικών/περιφερειακών σχεδίων και στρατηγικών σε θέματα κινητικότητας στο Δήμο
- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών, μελετών και σχεδίων στην ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης: προσδιορισμός των υπερτοπικών και τοπικών πόλων έλξης και αποτύπωση σε χάρτη, οριοθέτηση της περιοχής παρέμβασης και της δειγματοληπτικής περιοχής πραγματοποίησης των αυτοψιών και αποτύπωση σε χάρτη. Πρωταρχική οργάνωση του ζωνικού συστήματος πάνω στο οποίο θα αναπτυχθεί το κυκλοφοριακό μοντέλο.
- Αναγνώριση των ενδιαφερομένων φορέων και του ρόλους τους στην εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- Στρατηγική Διαβούλευσης: Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, προσχέδιο συμφώνου συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων,

σύνταξη ερωτηματολογίων πολιτών και φορέων εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο, ενδεικτικό πρόγραμμα ανοιχτών συναντήσεων στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων.

- Κατανομή και αξιολόγηση ανθρώπινου δυναμικού και οικονομικών πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος.
- Δημιουργία ιστοσελίδας - πλατφόρμας αναφορικά με το ΣΒΑΚ, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών

Δραστηριότητα 2: Εργαστήριο Βελτίωσης Τεχνογνωσίας της ΟΕΔ

Καθώς το αντικείμενο εκπόνησης του ΣΒΑΚ είναι καινοτόμο για την Ελλάδα, αλλά και αποτελεί ένα δυναμικό σύστημα σε διεθνές επίπεδο που οφείλει να ενσωματώνει συνεχώς τις επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της κινητικότητας, το σεμιναριακό πρόγραμμα θα έχει ως σκοπό την εξοικείωση όλων των μελών της Ομάδας Έργου του Δήμου με τις σύγχρονες αντιλήψεις για τη βιώσιμη κινητικότητα και τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν για την εφαρμογή της στο αστικό περιβάλλον, τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με τα εργαλεία εκπόνησης του σχεδίου και με τις μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης των μέτρων που αυτό προβλέπει. Η εκπαίδευση θα καλείται να παρουσιάσει τα αποτελέσματα του προηγούμενου βήματος και να καλύψει τα παρακάτω πεδία:

- 2.1 Εξοικείωση με την έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, με τη μεθοδολογία του ΣΒΑΚ και τα εργαλεία εκπόνησης (εργαλεία διαχείρισης εμπλεκόμενων φορέων, εργαλεία διαμόρφωσης σεναρίων, εργαλεία ποιοτικής αξιολόγησης υφιστάμενης κατάστασης (ενδεικτικά αναφέρονται ADVANCE, SWOT ανάλυση πάνω σε χάρτη)
- 2.2 Καθοδήγηση στην κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των μελών της ΟΕΔ (μητρώο ομάδας έργου, πρωτόκολλο επικοινωνίας)
- 2.3 Καθοδήγηση για δέσμευση με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (CIVITAS, CIVINET, κλπ.)
- 2.4 Καθοδήγηση στη διεξαγωγή της αυτο - αξιολόγησης (CH4LLENGE, κλπ.)

Π1. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 1 -2 – Ιστοσελίδα - Πλατφόρμα)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Ιστοσελίδα – Πλατφόρμα συμμετοχικού σχεδιασμού

Πρακτικά Εργαστηρίου

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

2 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

3.1 Συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων από υφιστάμενες μελέτες:

- 3.1.1 Στον Ανάδοχο θα δοθούν από τον Δήμο όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της παρεχόμενης υπηρεσίας.

3.1.2 Παράλληλα, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έρθει σε επαφή με όλους αυτούς τους φορείς τόσο δημόσιους όσο και ιδιωτικούς (Περιφέρεια, Υπουργείο Μεταφορών, Ο.Α.Σ.Α., παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας, συλλόγους ατόμων με προβλήματα κινητικότητας, εκπροσώπους ιδιοκτητών ταξί, σχολές οδηγών Δήμου, εμπορικό σύλλογο, ποδηλατικούς συλλόγους, πολιτιστικούς συλλόγους, κ.λπ.) αλλά και όποιους άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς διαθέτουν στοιχεία και μπορούν να συμβάλουν στην αρτιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Επαφές επίσης θα γίνουν με την Περιφέρεια Αττικής, τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και τους όμορους Δήμους για έργα που μελετώνται ή έχουν μελετηθεί και πρόκειται να υλοποιηθούν άμεσα και συνδέονται άρρηκτα με την κινητικότητα της πόλης.

3.1.3 Τέλος, με την υποστήριξη του αναδόχου, ο Δήμος θα αιτηθεί την χορήγηση κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου ή ταχυδρομικού κώδικα (πληθυσμός, Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ., κτλ.) από ΕΛΣΤΑΤ. Ο Ανάδοχος με την συγκέντρωση όλων των παραπάνω θα προβεί στην αξιολόγηση τους ώστε να καθοριστεί ποια από αυτά δύναται να χρησιμοποιηθούν ως συμπληρωματικά των μετρήσεων/αυτοψιών και ερευνών στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τη δόμηση του κυκλοφοριακού μοντέλου.

3.2 Διαμόρφωση πλάνου συλλογής δεδομένων υφιστάμενης κατάστασης

3.2.1 Ο Ανάδοχος θα οργανώσει ένα πλάνο συλλογής δεδομένων υφιστάμενης κατάστασης στο οποίο θα εμπεριέχονται όλες οι προβλεπόμενες αυτοψίες, έρευνες και μετρήσεις κυκλοφοριακών δεδομένων που απαιτούνται για την ορθή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στον Δήμο. Στο πλάνο θα υπάρχει πλήρης περιγραφή του τρόπου συλλογής των δεδομένων όσο και τεκμηρίωση του σκοπού πραγματοποίησης κάθε έρευνας-μέτρησης. **Οι μετρήσεις & έρευνες θα περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστο:**

- Απογραφή χαρακτηριστικών οδικού δικτύου & οδικής υποδομής, κυκλοφοριακής οργάνωσης, χρήσεων γης της εξεταζόμενης περιοχής (λειτουργική ιεράρχηση, στοιχεία οδικής υποδομής και κυκλοφοριακής οργάνωσης, επικαιροποίηση χρήσεων γης). Η ιεράρχηση του δικτύου θα γίνει σε 5 κατηγορίες οδών: πρωτεύουσα, δευτερεύουσα, συλλεκτήρια, τοπικό δίκτυο, εθνικό-επαρχιακό δίκτυο.
- Καταγραφή μετρήσεων σύνθεσης της κυκλοφορίας σε κύριες διασταυρώσεις της περιοχής παρέμβασης. Οι μετρήσεις αυτές θα αφορούν τυπική ημέρα (με πρωινό και απογευματινό ωράριο καταστημάτων), και θα πραγματοποιηθούν σε τουλάχιστον 15 κόμβους για τα χρονικά διαστήματα 07:00-10:00, 13:00-16:00, 18:00- 21:00. Οι κόμβοι θα προσδιοριστούν κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα αρχή
- Καταγραφή κυκλοφοριακού φόρτου με απογραφικά μηχανήματα σε 18 διατομές ανά ώρα για δύο 24ωρα σε κάθε διατομή.
- Διεξαγωγή ερευνών ερωτηματολογίων αποκαλυπτόμενης και δεδηλωμένης προτίμησης (revealed and stated preferences. Ως ελάχιστο δείγμα ορίζονται τα 400 ερωτηματολόγια για την έρευνα της αποκαλυπτόμενης προτίμησης και τα 200 για την έρευνα της δεδηλωμένης προτίμησης, με την προϋπόθεση ότι ο ανάδοχος θα έχει προνοήσει ώστε η κατανομή του δείγματος να είναι ανάλογη της πληθυσμιακής κατανομής στις κυκλοφοριακές ζώνες που θα οριστούν.
- Καταγραφή του συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς: Θα καταγραφούν οι γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες- τέρματα, είδος και χωρητικότητα οχημάτων, χρονοπρογραμματισμός γραμμών καθώς επίσης και των σταθμών ταξί. Επίσης θα γίνει αξιολόγηση της γεωγραφικής κάλυψης του Δήμου από τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς με

καταγραφή αναγκών για αναμόρφωση των αστικών συγκοινωνιών. Επίσης, θα αξιολογηθεί η ευκολία προσβασιμότητας των οχημάτων και προσπέλασης των στάσεων από άτομα με προβλήματα κινητικότητας (ηλικιωμένοι) και ΑΜΕΑ.

- Καταγραφή σημαντικών χρήσεων γης, αλλά και εντοπισμός των θέσεων και προσβάσεων χρήσεων που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα (όχι περιοριστικά), ο Ανάδοχος θα καταγράψει υπηρεσίες τις οποίες επισκέπτονται συχνά ΑΜΕΑ, δημόσιες υπηρεσίες που επισκέπτεται συχνά ο πολίτης, σημεία με γενικό ενδιαφέρον (π.χ. εμπορικές ζώνες, ανοικτό θέατρο, κινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία, παιδικό σταθμό, πολιτιστικά κέντρα, κ.λπ.), σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος (π.χ. άλση, πάρκα, εκκλησίες, περιοχές φυσικού κάλλους, αρχαιολογικοί χώροι, κ.λπ.)
- Έρευνες προέλευσης προορισμού μέσω συνεντεύξεων παρά την οδό στις πύλες εισόδου/εξόδου της περιοχής μελέτης (roadside interviews). Οι έρευνες θα έχουν ελάχιστη διάρκεια 6 ωρών. Ελάχιστο απαιτούμενο δείγμα από κάθε σταθμό διενέργειας ερευνών RSI ορίζεται ως το 10% της διερχόμενης κυκλοφορίας ή τα 200 ερωτηματολόγια (στην περίπτωση που η διερχόμενη κυκλοφορία ανά κατεύθυνση είναι μικρότερη των 2000 οχημάτων για όλη την διάρκεια του βώρου).
- Εκτίμηση του επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών σε επιλεγμένες διαδρομές μεταξύ σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης.
- Εκτίμηση προσφοράς και ζήτησης στάθμευσης στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης. Περιτάρω υπολογισμός χαρακτηριστικών στάθμευσης (δείκτη εναλλαγής, συσώρευση κτλ) σε 4 τουλάχιστον αντιπροσωπευτικές διαδρομές της περιοχής παρέμβασης μέσω απογραφών που θα γίνουν σε αυτές ανά ώρα για το διάστημα 08:00 – 18:00.
- Καταγραφή ποδηλατικής υποδομής στην περιοχή παρέμβασης καθώς και επισήμανση των σημείων στα οποία παρατηρείται έντονη κυκλοφορία ποδηλάτων (απαραίτητη μια εκτίμηση του μεγέθους φόρτου ποδηλάτων σε επίπεδο διατομής).
- Καταγραφή ατυχημάτων και προσδιορισμός μελανών σημείων στο οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης για τα τελευταία 3 έτη. Τα σχετικά στοιχεία θα ληφθούν από τις αστυνομικές αρχές, ειδικότερα όσον αφορά σε θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμό για τα οποία συμπληρώνεται ΔΟΤΑ. Από την ανάλυση των ατυχημάτων θα προκύψουν τα μελανά σημεία και οδικά τμήματα του οδικού δικτύου που χρήζουν άμεσων παρεμβάσεων.

3.2.2 Πραγματοποίηση ερευνών και μετρήσεων στην περιοχή παρέμβασης βάσει του πλάνου συλλογής.

3.2.3 Επεξεργασία δεδομένων αποτύπωσης και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης

- Ο Ανάδοχος αφού προχωρήσει στην πραγματοποίηση των ερευνών και των μετρήσεων, και συνυπολογίζοντας το δεδομένων που έλαβε μέσα από τις υπάρχουσες μελέτες, θα προχωρήσει σε επεξεργασία όλων των συλλεχθέντων δεδομένων μέσα από την οποία θα προκύψει μια SWOT ανάλυση.
- Παράλληλα θα δημιουργηθεί μια γεωχωρική βάση δεδομένων (GIS) με τα παραπάνω δεδομένα καθώς και μια στατιστική βάση δεδομένων σε υπολογιστικά φύλλα.

3.3 Αναλυτική περιγραφή του τρόπου ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

3.4 Διαμόρφωση σχεδίου πρόσκλησης και αποστολή στην ΟΕΔ. - Σύνταξη Σχεδίου Δελτίου Τύπου και αποστολή στην ΟΕΔ. - Καθοδήγηση της ΟΕΔ για τον τρόπο διεξαγωγής και υποστήριξη στη διεξαγωγή

των διαβουλεύσεων (παρουσιολόγιο, υλικό για τα εργαστήρια κτλ.). - Ανάπτυξη παρουσιάσεων για τις διαβουλεύσεις

Π2. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 3 – Α' Διαβούλευση)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Έκθεση Ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης

A Διαβούλευση

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

7 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 4: Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων για τη διαχείριση της κινητικότητας στην πόλη

4.1 Δόμηση κυκλοφοριακού μοντέλου. Το κυκλοφοριακό μοντέλο θα πρέπει να αναπτυχθεί σε κατάλληλη πλατφόρμα λογισμικού και να είναι ικανό να ποσοτικοποιήσει δεδομένα μεταβολής προσφοράς π.χ. μονοδρομήσεις- αμφιδρομήσεις οδών και ζήτησης σε περίοδο αιχμής. Επίσης θα πρέπει να μπορεί να εκτιμηθούν τα ποσοστά μεταστροφής των μετακινούμενων από μηχανοκίνητη σε ήπιες μορφές μετακίνησης κατά την εφαρμογή στοχευμένων μέτρων. Συνεπώς στο κυκλοφοριακό μοντέλο θα πρέπει να περιλαμβάνονται μητρώα μετακίνησης ελαφρών οχημάτων (ΙΧ, μηχανοκίνητων δικύκλων), πεζών και ΜΜΜ, ενώ παράλληλα θα περιλαμβάνεται μητρώο βαρέων οχημάτων για διερεύνηση της επίδρασής τους στο δίκτυο της περιοχής.

Επίσης, απαραίτητη κρίνεται η αναλυτική περιγραφή της διαδικασίας βαθμονόμησης του μοντέλου τόσο ποιοτικά όσο και με στατιστικούς δείκτες.

Η μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί από τον Ανάδοχο για τη δημιουργία και χρήση του κυκλοφοριακού υποδείγματος θα περιγραφούν από τον ανάδοχο στην Τεχνική προσφορά και θα αποτελέσουν στοιχείο αξιολόγησης της.

4.2 Ανάπτυξη και παρουσίαση σεναρίου τάσεων (business as usual) σε ορίζοντα 5 και 10 ετών. Ο Ανάδοχος λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη εξέλιξη του ΑΕΠ, των προβλεπόμενων δεικτών ιδιοκτησίας ΙΧ στην περιοχή παρέμβασης και τα προβλεπόμενα έργα που θα πραγματοποιηθούν στην περιοχή την επόμενη δεκαετία, θα προχωρήσει μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου στην ανάπτυξη σεναρίων τάσης (Business as usual) για ορίζοντα 5 και 10 έτη με σκοπό την διερεύνηση της εξέλιξης που δύναται να έχει η κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης χωρίς την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

4.3 Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων για τη διαχείριση της κινητικότητας Ο ανάδοχος καλείται σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή να διαμορφώσει 3 εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή, τα οποία θα αποσκοπούν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ, καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα σενάρια αυτά θα περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές αιφύρου ανάπτυξης της περιοχής, τις προτάσεις που θα βασίζονται στη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τη γενικότερη ανάπτυξη της εξεταζόμενης περιοχής όπως καταγράφεται και στα σενάρια business as usual. Τα προτεινόμενα σενάρια θα προσομοιωθούν με το κυκλοφοριακό μοντέλο, θα συγκριθούν με τα αντίστοιχα μηδενικά

σενάρια για κάθε εξεταζόμενο ορίζοντα (5 και 10 έτη), θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις τους και τα αποτελέσματα της προσομοίωσης θα παρουσιαστούν και θα συζητηθούν στην δεύτερη διαβούλευση φορέων και πολιτών.

Θα υπάρχει αναλυτική παρουσίαση της μεθόδου και των εργαλείων διατύπωσης των εναλλακτικών σεναρίων.

Π3. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 4)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

9 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Δραστηριότητα 5: Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

5.1 Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και των συμμετοχικών διαδικασιών της 1ης διαβούλευσης, θα προχωρήσει στην ανάπτυξη στρατηγικών κατευθύνσεων για το ΣΒΑΚ τις οποίες θα ιεραρχήσει μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης ώστε να προκύψουν οι προτεραιότητες για την κινητικότητα.

5.2 Στην συνέχεια με βάση τις προτεραιότητες θα αναπτυχθεί ένα κοινό όραμα και θα εκπονηθεί ένα προσχέδιο αυτού, σε μια εύκολη και κατανοητή για το ευρύ κοινό μορφή το οποίο θα παρουσιαστεί στη 2^η διαβούλευση και θα οριστικοποιηθεί. Το όραμα αυτό θα πρέπει να συμβαδίζει με τις κατευθύνσεις των εναλλακτικών σεναρίων.

Π4. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 5 – Β' Διαβούλευση)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου.

Β' Διαβούλευση

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

10 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Δραστηριότητα 6: Ανάπτυξη έξυπνων στόχων και προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

1. Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων. Θα καθοριστούν (σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή), οι μετρήσιμοι στόχοι (S.M.A.R.T.) που θα επιτρέψουν τόσο την αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας όσο και την εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων που θα προταθούν. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να επιλέξει/συνθέσει τους ειδικούς αυτούς στόχους και να αναπτύξει τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους.

2. Επισκόπηση καλών πρακτικών. Σε πλήρη αντιστοίχιση με τους στόχους που θα καθοριστούν, ο Ανάδοχος θα πρέπει να παραθέσει παραδείγματα από την εκπόνηση άλλων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας τόσο στην Ελλάδα όσο και στον Ευρωπαϊκό χώρο.
3. Διαμόρφωση επικρατέστερου σεναρίου στρατηγικής για την κινητικότητα. Μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης διαβούλευσης ο Ανάδοχος θα αξιολογήσει τις απόψεις και τις προτάσεις που εκφράστηκαν για τα προκαταρκτικά σενάρια, θα λάβει υπόψη του τυχόν προβλήματα και αντιρρήσεις που εκφράστηκαν, καθώς επίσης και τις παρατηρήσεις της Αναθέτουσας Αρχής, και θα προβεί στις κατάλληλες αλλαγές των σεναρίων. Κατόπιν μιας εκ νέου αξιολόγησης μέσω του κυκλοφοριακού μοντέλου και των ειδικών στόχων που έχουν τεθεί, θα υποβάλει το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης.
4. Προσδιορισμός προσχεδίου των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων αστικής κινητικότητας. Η υποδραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει αναλυτικά:
 1. Την κατάλληλη επιλογή κατηγοριών μέτρων που εξυπηρετούν το όραμα και συγκεκριμένα τις προτεραιότητες και τους "έξυπνους" στόχους όπως αυτοί έχουν διαμορφωθεί.
 2. Την εξειδίκευση των κατηγοριών μέτρων στην περιοχή παρέμβασης περιγράφοντας, ανάλογα το είδος του μέτρου και ποιοτικά χαρακτηριστικά.
 5. Ποιοτικός προσδιορισμός κόστους - ωφελειών των μέτρων.

Π5. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 6)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Στόχοι, Οριστικό Σενάριο και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

12 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Δραστηριότητα 7: Τελικό πακέτο μέτρων, μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

7.1 Διαμόρφωση τελικού πακέτου μέτρων.

7.2 Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης (αναλυτική περιγραφή πακέτων μέτρων, χωροθέτηση μέτρων, χρονικός ορίζοντας υλοποίησης, προσδιορισμός ενεργειών ωρίμανσης κτλ.). Για την εξειδίκευση του πακέτου μέτρων ο Ανάδοχος θα πρέπει να είναι σε στενή συνεργασία με την ομάδα έργου του Δήμου προκειμένου να καθοριστούν με σαφήνεια τα τελικά πακέτα μέτρων, οι ενέργειες ωρίμανσης και ο χρονοπροσδιορισμός.

7.3 Κοστολόγηση Μέτρων και χρηματοδοτικά εργαλεία. Για την κοστολόγηση των μέτρων ο Ανάδοχος θα πρέπει να είναι σε στενή συνεργασία με την ομάδα έργου του Δήμου προκειμένου να προβεί σε εκτιμήσεις του οικονομικού κόστους, να καθοριστούν με σαφήνεια οι αρμοδιότητες (πχ ποια υπηρεσία είναι αρμόδια για την υλοποίηση του μέτρου) καθώς και οι πηγές χρηματοδότησης.

7.4 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ.

7.5 Διαμόρφωση τελικού κειμένου του ΣΒΑΚ.

Π5. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ (περιλαμβάνει δραστηριότητα 7 – Γ' Διαβούλευση)

Έκθεση Πεπραγμένων με τα παραπάνω κεφάλαια

Γ' Διαβούλευση

Οριστικό ΣΒΑΚ

1.6. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης είναι 15 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Αναλυτικότερα, ανά φάση και παραδοτέο οι τμηματικές προθεσμίες ορίζονται ως κάτωθι:

Π.Ε.	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΤΜΗΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ
Π1	Δραστηριότητα 1 - Δραστηριότητα 2 - Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας ΣΒΑΚ	2 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
Π2	Δραστηριότητα 3 και Α Διαβούλευση	7 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
Π3	Δραστηριότητα 4	9 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
Π4	Δραστηριότητα 5 και Β Διαβούλευση	10 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
Π5	Δραστηριότητα 6	12 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης
Π6	Δραστηριότητα 7 και Γ Διαβούλευση	15 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΜΗΝΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Π1: Δραστηριότητα 1 - Δραστηριότητα 2 - Δημιουργία Ιστοσελίδας / Πλατφόρμας ΣΒΑΚ	■	■													
Π2: Δραστηριότητα 3 και Α Διαβούλευση			■	■	■	■	■	■							
Π3: Δραστηριότητα 4								■	■	■					
Π4: Δραστηριότητα 5 και Β Διαβούλευση										■	■				
Π5: Δραστηριότητα 6											■	■	■		
Π6: Δραστηριότητα 7 και Γ Διαβούλευση														■	■

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 συγκροτηθεί και να διαθέτει τουλάχιστον τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

ΟΜΑΔΑ ΈΡΓΟΥ/ΣΧΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Όσον αφορά στην τεχνική και επαγγελματική ικανότητα για την παρούσα διαδικασία σύναψης σύμβασης, οι οικονομικοί φορείς απαιτείται:

α) να έχει αποδεδειγμένη εμπειρία κατά τη διάρκεια των πέντε (5) 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 τρεις (3) 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 πολυετής 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.

β) να διαθέτουν ανθρώπινο δυναμικό και πόρους ικανούς και αξιόπιστους για να φέρουν σε πέρας επιτυχώς τις απαιτήσεις του Έργου, σε όρους απαιτούμενης εξειδίκευσης, επαγγελματικών προσόντων και εμπειρίας. Η προτεινόμενη από τον υποψήφιο ομάδα έργου θα πρέπει να απαρτίζεται από επαρκή σε αριθμό άτομα, με τα κάτωθι προσόντα και εμπειρία, τα οποία θα πρέπει να περιγράφονται επακριβώς σε αναλυτικά βιογραφικά σημειώματα. Επιπλέον, το 70% των μελών της ομάδας έργου θα πρέπει να είναι μόνιμα στελέχη των οικονομικών φορέων (πλήρης απασχόληση ή ημιαπασχόληση και όχι εποχική).

Ειδικότερα, στην Ομάδα Έργου του Αναδόχου (ΕΟΑ) θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνονται οι εξής ειδικότητες:

ΟΜΑΔΑ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

A) Διπλωματούχος Μηχανικός, , με γενική εμπειρία τουλάχιστον 20 ετών και ειδική εμπειρία σε εκπόνηση Πολεοδομικών Μελετών, Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και αποδεδειγμένη εμπειρία σε Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών.

Ειδικότερα να διαθέτει εμπειρία σε δύο (2) τουλάχιστον έργα παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους σε ότι αφορά τις μετακινήσεις στον οικιστικό ιστό με κάθε μέσο σε συνδυασμό με τον καθορισμό των παρόδιων χρήσεων γης. Επιπλέον πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει εμπειρία στον συντονισμό μελετών που αφορούν στην αξιολόγηση της επιβάρυνσης του κυκλοφοριακού δικτύου από τις παρόδιες χρήσεις γης, των πραγματικών απαιτήσεων στάθμευσης αλλά και στην εξασφάλιση συνθηκών βιωσιμότητας των πόλεων σε ότι αφορά τις πεζή μετακινήσεις.

B) Διπλωματούχος Μηχανικός, κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών σε Τεχνικές και Μεθόδους στην Ανάλυση, Σχεδιασμό και Διαχείριση του Χώρου, με γενική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών και ειδική εμπειρία σε Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) και στην ανάπτυξη και εφαρμογή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών.

Γ) Διπλωματούχος Μηχανικός, κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στον Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό με γενική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών και ειδική εμπειρία σε διαχείριση έργων, ωρίμανση τεχνικών έργων και εκπόνηση περιβαλλοντικών μελετών.

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ (ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ) 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 τρία (3) έργα παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επιπλέον πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει εμπειρία στον Επιχειρησιακό και Στρατηγικό Σχεδιασμό, στη διαχείριση έργων και στην υλοποίηση έργων ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΕΡΓΟΥ

Διπλωματούχος Μηχανικός, κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στο θεματικό τομέα του Αστικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης, με γενική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών και ειδική εμπειρία σε έργα Επιχειρησιακού, Στρατηγικού και Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Διπλωματούχος Μηχανικός με ειδίκευση στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στην περιφερειακή ανάπτυξη, με τουλάχιστον 10ετή γενική εμπειρία στον τομέα του επιχειρησιακού και του στρατηγικού σχεδιασμού, διαχείρισης έργων, υλοποίησης συγχρηματοδοτούμενων έργων ευρωπαϊκών προγραμμάτων, μελέτες ανάπτυξης και έργα στρατηγικού σχεδιασμού μεταξύ των οποίων ένα (1) έργο με αντικείμενο το Στρατηγικό Σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και να έχει παρακολουθήσει σεμινάριο επιθεωρητών συστημάτων ποιότητας.

ΛΟΙΠΑ ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ ΈΡΓΟΥ:

α) Κάτοχος πανεπιστημιακού τίτλου σπουδών οικονομικής κατεύθυνσης με μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών, αποδεδειγμένη τουλάχιστον 10ετή (ημερολογιακά έτη) γενική επαγγελματική εμπειρία και ειδική εμπειρία που να αποδεικνύεται με συμμετοχή σε τουλάχιστον 3 έργα παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

β) Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων με 4ετή γενική εμπειρία και ειδική εμπειρία που να αποδεικνύεται με συμμετοχή σε τουλάχιστον ένα (1) τουλάχιστον έργο συγχρηματοδοτούμενο από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αντικείμενο σχετικό με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με στόχο τη μεταφορά τεχνογνωσίας από το εξωτερικό.

γ) Διπλωματούχος Αγρονόμος – Τοπογράφος Μηχανικός, κάτοχος Μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, με τουλάχιστον 4ετή γενική εμπειρία και ειδική αποδεδειγμένη εμπειρία στην ανάπτυξη και βαθμονόμηση υποδειγμάτων πρόβλεψης της κυκλοφορίας και σε συγκοινωνιακά έργα που να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων μελέτες σκοπιμότητας και μελέτες έρευνας συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων.

δ) Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός με τουλάχιστον 3ετή γενική εμπειρία και ειδική εμπειρία σε Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης που να αποδεικνύεται από τη συμμετοχή του σε τουλάχιστον ένα ολοκληρωμένο (1) έργο παροχής υπηρεσιών τεχνικής υποστήριξης σε Δήμους για την εκπόνηση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι οικονομικοί φορείς για την παρούσα διαδικασία σύναψης σύμβασης οφείλουν να συμμορφώνονται με:

α) Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001:2015 ή ισοδύναμό τους 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

β) Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας ISO 14001:2015 ή ισοδύναμό τους 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

γ) Εν ισχύ Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας ISO 27001:2013 ή ισοδύναμό τους 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

Σπάτα, 14/04/2021

Η συντάξασα

Η προϊσταμένη της Δ/νσης

Φανή Πρίφτη
Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ3/Α

Αθανασία Σωτηροπούλου
Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ6/Α