

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΕΡΙΑΣ ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΥ ΟΛΥΜΠΟΥ		«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Δίου Ολύμπου» CPV: 73220000-0
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ		ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 34.998,38€

Γ.ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

Αντικείμενο της ανάθεσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας είναι η παροχή 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, 118.1.2017&150.6.2019 αποφάσεις του Πράσινου Ταμείου
- την υπ' αριθμ. 16/2017 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την έγκριση προσχώρησης στους όρους και συμφωνίες σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrowaccount) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου «ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ 2016» (Άξονας Προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα»).
- την υπ' αριθμ 158/2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την τροποποίηση του άρθρου 4 της από 30-12-2016 σχετικής σύμβασης, με παράταση του συμβατικού χρόνου του ειδικού δεσμευμένου λογαριασμού, στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού προγράμματος του Πράσινου Ταμείου με τίτλο «Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου 2016» και ειδικότερα του άξονα Προτεραιότητας 4 «Αστική βιώσιμη Κινητικότητα ΣΒΑΚ», μέχρι την 26-2-2021.
- τις Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf
- τις νέες Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ELTIS (2η έκδοση) https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf
- την από 13 Νοεμβρίου 2017 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου περί έναρξης των διαδικασιών εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- την από 19.03.2018 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου
- το Ν.4599/2019 και το άρθρο 22 αυτού, το οποίο εμπεριέχει ρυθμίσεις για τα ΣΒΑΚ
- την ΚΥΑ στην οποία θα εξειδικεύονται οι διαδικασίες έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και θα ορίζονται οι προθεσμίες για τη γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών επί του ΣΒΑΚ και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο. Η δαπάνη για την εν λόγω σύμβαση βαρύνει την με Κ.Α.: 30.6117.0009 «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του σχεδίου Βιώσιμης αστικής κινητικότητας Δήμου Δίου-Ολύμπου» σχετική πίστωση του

προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2021 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.

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 UrbanMobility, 2007
- Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – ActionPlan on UrbanMobility, 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 ηχορύπανσης, 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. Γενικότερα, πόλεις με εγκεκριμένο ΣΒΑΚ θα έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη διεκδίκηση πόρων από τα Διαρθρωτικά Επενδυτικά Ευρωπαϊκά Ταμεία (ESIF), σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Δεκέμβριος 2013).

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. 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, InterregMed), 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 την 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 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, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου που δύναται να εμπλακούν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ αδυνατούν να ανταποκριθούν και να αναλάβουν πλήρως την εκπόνηση του ΣΒΑΚ λόγω των ήδη υφιστάμενων υποχρεώσεών τους.

Για τους παραπάνω λόγους προτείνεται η συνδρομή εξωτερικής βοήθειας «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Δίου Ολύμπου» που θα αναλάβει την συμβουλευτική - επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) του Δήμου.

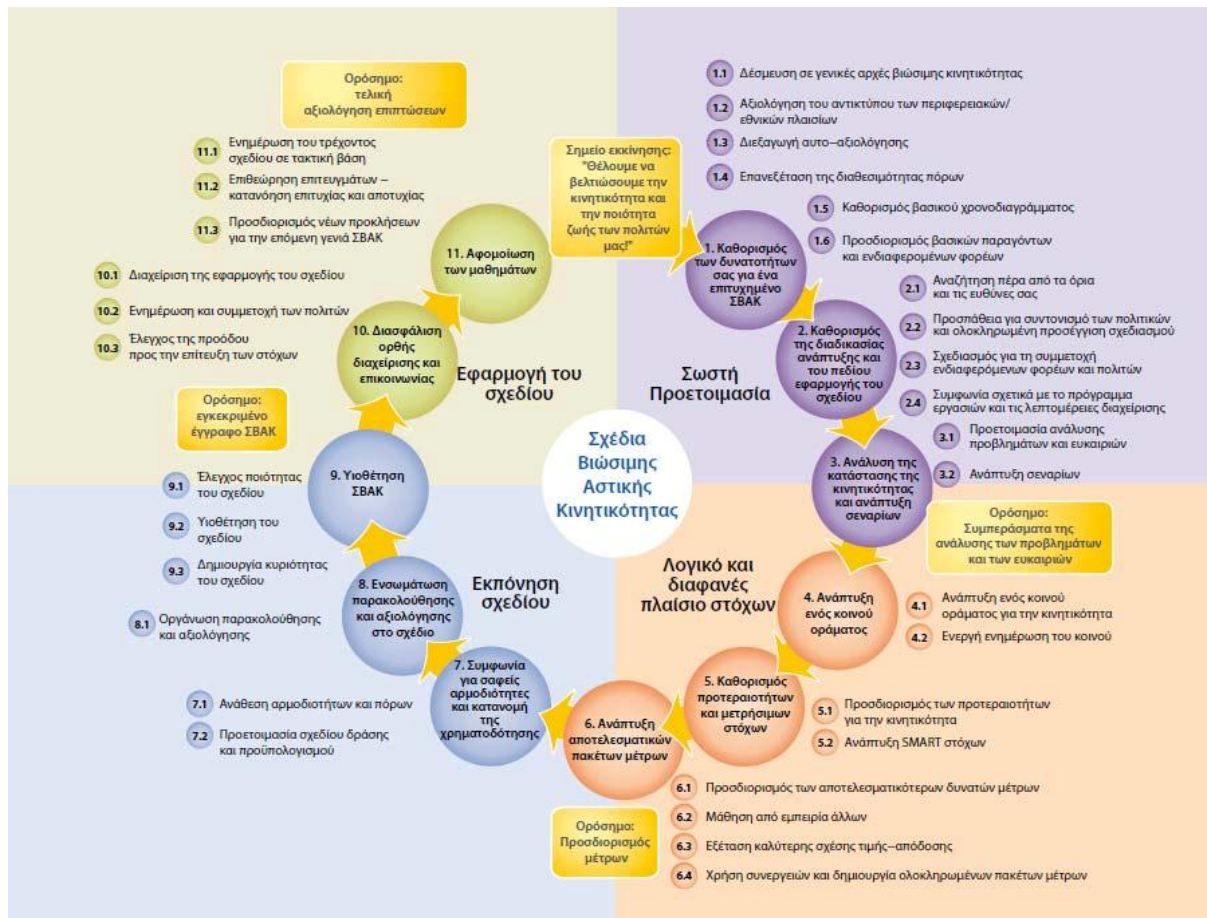
Όπως ορίζεται από το Νόμο 4599/2019, αλλά και από τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και Κατευθύνσεις, αρμόδιος

για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ είναι ο Δήμος. Για το λόγο αυτό παρακάτω αναλύονται τι θα αναλάβει να υλοποιήσει η Ομάδα Εργασίας του Δήμου και τι η εξωτερική βοήθεια.

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. 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.

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 (παλαιά και αναθεωρημένη έκδοση).

1.5. 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, ενώ στην παράγραφο 1.6 οι δραστηριότητες του υποψήφιου αναδόχου. Ειδικότερα, ο Δήμος αναλαμβάνει την:

1. Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας του Δήμου (ΟΕΔ) για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ με απόφαση Δήμαρχου. 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 δεκαήμερου 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

1.6. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ - 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:

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, καθώς και των αντίστοιχων τοπικών σε θέματα κινητικότητας στο Δήμο

- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την 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.
- 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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Έκθεση Πεπραγμένων με τα παράνω κεφάλαια

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 2 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα2: 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 σεμιναρικό 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 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:

- 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)
- Καθοδήγηση στην κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των μελών της ΟΕΔ (μητρώο ομάδας έργου, πρωτόκολλο επικοινωνίας),
- Καθοδήγηση για δέσμευση με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (CIVITAS, CIVINET, κλπ.)
- Καθοδήγηση στη διεξαγωγή της αυτο- αξιολόγησης (CH4LENGE, κλπ.)

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Πρακτικά Εργαστηρίου

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 2 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 3: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

- Συλλογή και επεξεργασία δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. σύνταξη χαρτών, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)
- Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (προσδιορισμός και ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών)

Ο ανάδοχος καλείται να περιγράψει αναλυτικά τον τρόπο ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Έκθεση Ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 7 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

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

- Ανάπτυξη και παρουσίαση μηδενικού σεναρίου σε 5 και 10 χρόνια.
- Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων για τη διαχείριση της κινητικότητας

Ο ανάδοχος καλείται να παρουσιάσει αναλυτικά τη μέθοδο και τα εργαλεία διατύπωσης των εναλλακτικών σεναρίων.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Έκθεση Ανάλυσης Σεναρίων Κινητικότητας

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 9 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 5: Διαβουλεύσεις με Δίκτυο Φορέων και πολίτες

Ο Ανάδοχος θα συμμετέχει σε τρεις διαβουλεύσεις με το Δίκτυο Φορέων. Ειδικότερα θα αναλάβει:

- Τη 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
- 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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Πρακτικά Διαβουλεύσεων
- Πλατφόρμα συμμετοχικού σχεδιασμού

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 1^η Διαβούλευση: πριν την ολοκλήρωση της δραστηριότητας 3
- 2^η Διαβούλευση: μετά την ολοκλήρωση της δραστηριότητας 4 και πριν την ολοκλήρωση της δραστηριότητας 6
- 3^η Διαβούλευση: μετά την ολοκλήρωση της δραστηριότητας 7
- Πλατφόρμα: 2 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 6: Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

- Σύνθεση αποτελεσμάτων ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και συμμετοχικών διαδικασιών 1ης διαβούλευσης

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Όραμα και Προτεραιότητες για την κινητικότητα του Δήμου

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 10 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 7: Ανάπτυξη έξυπνων στόχων και προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

- Διαμόρφωση επικρατέστερου σεναρίου στρατηγικής για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων
- Επισκόπηση καλών πρακτικών
- Προσδιορισμός προσχεδίου των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων αστικής κινητικότητας. Η υποδραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει αναλυτικά:
 - Την κατάλληλη επιλογή κατηγοριών μέτρων που εξυπηρετούν το όραμα και συγκεκριμένα τις ιεραρχημένες προτεραιότητες και τους "έξυπνους" στόχους όπως αυτοί έχουν διαμορφωθεί.
 - Την εξειδίκευση των κατηγοριών μέτρων στην περιοχή παρέμβασης περιγράφοντας, ανάλογα το είδος του μέτρου και ποιοτικά χαρακτηριστικά
- Ποιοτικός προσδιορισμός κόστους - ωφελειών των μέτρων

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Στόχοι και Λίστα Προτεινόμενων Μέτρων ΣΒΑΚ

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 12 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

Δραστηριότητα 8:Τελικό πακέτο μέτρων, μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- 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
- 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
- Διαμόρφωση πακέτου μέτρων
- Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- Διαμόρφωση τελικού κειμένου του ΣΒΑΚ.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

- Οριστικό ΣΒΑΚ

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

- 15 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης

<p>Ο συντάξας</p> <p>Στυλίδου Μαρία Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε</p>	<p>Ελέγχθηκε Ο προϊστάμενος Τ.Υ</p> <p>Χατζημήτρος Ηρακλής Πολιτικός Μηχανικός</p>	<p>Θεωρήθηκε Ο Δ/ντης Τ.Υ Περιβάλλοντος & πολεοδομίας α/α</p> <p>Μπονοβόλιας Νικόλαος Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε. Msc</p>
---	--	--

