



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Διεύθυνση: Λ. Δημοκρατίας 28
ΤΚ:18863
Πληροφορίες: Θεμ. Τζιγκουνάκης
Τηλ: 2132037233
Fax: 2104021613
Email: texniki@perama.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την
εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας του Δήμου Περάματος

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 35.000 € (28.225,80€ + ΦΠΑ 24%)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: Πράσινο Ταμείο
Κ.Α.: 30-7412.0001

ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ: 14/2019

ΑΡ. ΠΡΩΤ. 13871/9064/17-7-2019

**«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος»**

Είδος Παρεχόμενης Υπηρεσίας: Υπηρεσίες Παροχής Συμβουλών σε Θέματα Σχεδιασμού
(CPV 79415200-8)

Προϋπολογισμού: 35.000,00€ (συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.)

Πέραμα, Ιούλιος 2019

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ:**

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την
εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας του Δήμου Περάματος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Διεύθυνση: Λ. Δημοκρατίας 28
ΤΚ:18863
Πληροφορίες: Θεμ. Τζιγκουνάκης
Τηλ: 2132037233
Fax: 2104021613
Email: texniki@perama.gr

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 35.000 € (28.225,80€ + ΦΠΑ 24%)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΗ:

Πράσινο Ταμείο
Κ.Α.: 30-7412.0001

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα τεχνική έκθεση αναφέρεται στη δαπάνη υλοποίησης της Υπηρεσίας «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος», συνολικού ποσού 35.000,00€ (συμπ/νου Φ.Π.Α. 24%).

Το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ) ενεκρίθη από το Πράσινο Ταμείο στο πλαίσιο της από 5377/27-10-2016 εγγράφου-πρόσκλησης του Πράσινου Ταμείου, την σχετική υποβολή Πρότασης του Δήμου Περάματος και την 114.6/2016 (ΑΔΑ: 7Τ3546Ψ844-ΠΔΘ) έγκριση, με βάση την οποία κατανεμήθηκαν στο Δήμο Περάματος 35.000 ευρώ.

Για το σκοπό έχει εγγραφεί στον προϋπολογισμό του Δήμου, οικονομικού έτους 2019, πίστωση με Κ.Α. 30-7412.0001 και τίτλο «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος».

Η Υπηρεσία υλοποιείται ως «**δημόσια σύμβαση γενικών υπηρεσιών**» κατά την έννοια της περίπτωσης (β) της παραγράφου 9 του άρθρου 2 «Ορισμοί» (άρθρο 2 και άρθρο 33 παρ. 1 εδάφιο β' της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) του Νόμου 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (ΦΕΚ Α' 147/8-8-2016), λαμβανομένων υπόψη των προβλεπόμενων καταργούμενων και μεταβατικών διατάξεων που περιλαμβάνονται σε αυτόν, καθώς και τις σχετικές τροποποιήσεις που εν τω μεταξύ έχουν επέλθει. Ο Ανάδοχος θα προκύψει από δημόσιο πρόχειρο διαγωνισμό.

Μητρώο Δεσμεύσεων – CPV – ΚΗΔΜΗΣ:

Σύμφωνα με την ισχύουσα κωδικοποίηση των υπηρεσιών περί ευρωπαϊκού κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο πλαίσιο της παρούσης ταξινομούνται με κωδικό: **79415200-8** «Υπηρεσίες παροχής συμβουλών σε θέματα σχεδιασμού».

Πέραμα, 17 / 7 /2019

Ο συντάξας

Ο Διευθυντής Τ.Υ.

Θεμιστοκλής Τζιγκουνάκης

Μανώλης Χατζηιωαννίδης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Διεύθυνση: Λ. Δημοκρατίας 28
ΤΚ:18863
Πληροφορίες: Θεμ. Τζιγκουνάκης
Τηλ: 2132037233
Fax: 2104021613
Email: texniki@perama.gr

ΥΠΗΡΕΣΙΑ:

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την
εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας του Δήμου Περάματος

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 35.000 € (28.225,80€ + ΦΠΑ 24%)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: Κ.Α.: 30-7412.0001
Πράσινο Ταμείο

2. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ
ΑΝΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ, ΚΑΙ ΑΝΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ

2.1. ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΙΔΟΥΣ	ΜΟΝ. ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΟΣ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΑ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ
1	Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος	ΤΕΜ.	28.225,80€	1	28.225,80€
ΣΥΝΟΛΟ					28.225,80€
Φ.Π.Α. 24%					6.774,19 €
Στρογγυλοποίηση					0,01 €
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ					35.000,00 €

2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (χωρίς ΦΠΑ)
Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	3.304,20
Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	12.108,40
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	9.404,40

Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	3.408,80
---	----------

2.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ ΚΑΙ ΣΤΕΛΕΧΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ:

Στη συνέχεια πραγματοποιείται ενδεικτική εκτίμηση χρόνου για την υλοποίηση κάθε δράσης ανά παραδοτέο:

	Συγκοινωνιολόγος μηχανικός	Πολιτικός μηχανικός (2 μέλη)	Διπλωματούχος Μηχανικός	Διπλωματούχος Διοικητικών Επιστημών	Διπλωματούχος Οικονομικών Επιστημών	Σύνολο	Δαπάνη (€)
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	Ανθρωπομήνες						
Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	0,166	1,092	0,225	0,240	0,530	2,253	3.304,20
Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	0,393	5,432	0,667	0,740	1,470	8,702	12.108,40
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	0,379	3,341	0,591	0,795	1,409	6,515	9.404,40
Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	0,187	0,978	0,292	0,370	0,475	2,302	3.408,80
ΣΥΝΟΛΟ (ΑΝΘΡΩΠΟΜΗΝΑΣ)	1,125	10,843	1,775	2,145	3,884		

Ακολουθεί η ενδεικτική προεκτίμηση κόστους των υπηρεσιών:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ		Ποσότητα (Ανθρωπομήνες)	Τιμή Μονάδας (€)	Δαπάνη (€)	ΣΥΝΟΛΟ
Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ	Συγκοινωνιολόγος μηχανικός 1	0,166	1800	298,80	3.304,20
	Πολιτικός μηχανικός (2 μελη)	1,092	1200	1310,40	
	Διπλωματούχος Μηχανικός	0,225	1800	405,00	
	Διπλωματούχος Διοικητικών	0,240	1400	336,00	
	Διπλωματούχος Οικονομικών	0,530	1800	954,00	
Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	Συγκοινωνιολόγος μηχανικός 1	0,393	1800	707,40	12.108,40
	Πολιτικός μηχανικός (2 μελη)	5,432	1200	6518,40	
	Διπλωματούχος Μηχανικός	0,667	1800	1200,60	
	Διπλωματούχος Διοικητικών	0,740	1400	1036,00	
	Διπλωματούχος Οικονομικών	1,470	1800	2646,00	
Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	Συγκοινωνιολόγος μηχανικός 1	0,379	1800	682,20	9.404,40
	Πολιτικός μηχανικός (2 μελη)	3,341	1200	4009,20	
	Διπλωματούχος Μηχανικός	0,591	1800	1063,80	
	Διπλωματούχος Διοικητικών	0,795	1400	1113,00	
	Διπλωματούχος Οικονομικών	1,409	1800	2536,20	
Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	Συγκοινωνιολόγος μηχανικός 1	0,187	1800	336,60	3.408,80
	Πολιτικός μηχανικός (2 μελη)	0,978	1200	1173,60	
	Διπλωματούχος Μηχανικός	0,292	1800	525,60	
	Διπλωματούχος Διοικητικών	0,370	1400	518,00	
	Διπλωματούχος Οικονομικών	0,475	1800	855,00	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:					28.225,80
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (ΦΠΑ 24%+ στρογγ. 0,01€):					35,000.00

Πέραμα, 17 / 7 /2019

Ο συντάξας

Θεμιστοκλής Τζιγκουνάκης

Ο Διευθυντής Τ.Υ.

Μανώλης Χατζηιωαννίδης

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ:**

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΑΤΤΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Διεύθυνση: Λ. Δημοκρατίας 28
ΤΚ:18863
Πληροφορίες: Θεμ. Τζιγκουνάκης
Τηλ: 2132037233
Fax: 2104021613
Email: texniki@perama.gr

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 35.000 € (28.225,80€ + ΦΠΑ 24%)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: Πράσινο Ταμείο
Κ.Α: 30-7412.0001

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Στο παρόν περιγράφεται η Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος. Η εν λόγω Παροχή Υπηρεσίας έχει ως στόχους την υποστήριξη των υπηρεσιών του Δήμου για την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του, των προβλημάτων που προκύπτουν και ακολούθως την κατάθεση προτάσεων ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων που θα συμβάλλουν στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ανάπτυξη με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο. Η δαπάνη της βαρύνει τον Κ.Α.: 30-7412.0001

ΓΕΝΙΚΑ

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
- Ενισχύουν την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού.

Η επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτό απαιτεί μία βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δεν μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα.

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 και τη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2021-2027.

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Ο Δήμος Περάματος, 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 κοινωνιακού 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 (Μέσων Μαζικής Μεταφοράς) 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 Περάματος προωθεί το παρόν έργο στην κατεύθυνση των βασικών στρατηγικών κειμένων της Ε.Ε. με σημαντικά οφέλη – πλεονεκτήματα, όπως:

- Τη δημιουργία ενός πλήρους και ολοκληρωμένου τοπικού πλάνου δράσης με επίκεντρο την κινητικότητα των κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών εντός των ορίων της δημοτικής επικράτειας. Ειδικότερα το ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης θα υποδεικνύει με σαφήνεια τις μελέτες – έργα – ενέργειες – συνεργασίες στον τομέα μεταφορών και μετακινήσεων που θα πρέπει να αναπτύξει ο δήμος στα επόμενα δέκα (10) χρόνια.
- Τη σύσταση ενός εργαλείου πρόσβασης στη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία της νέας Προγραμματικής Περιόδου τόσο, όσον αφορά στο εθνικό σκέλος με το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020, 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 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 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.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Περάματος

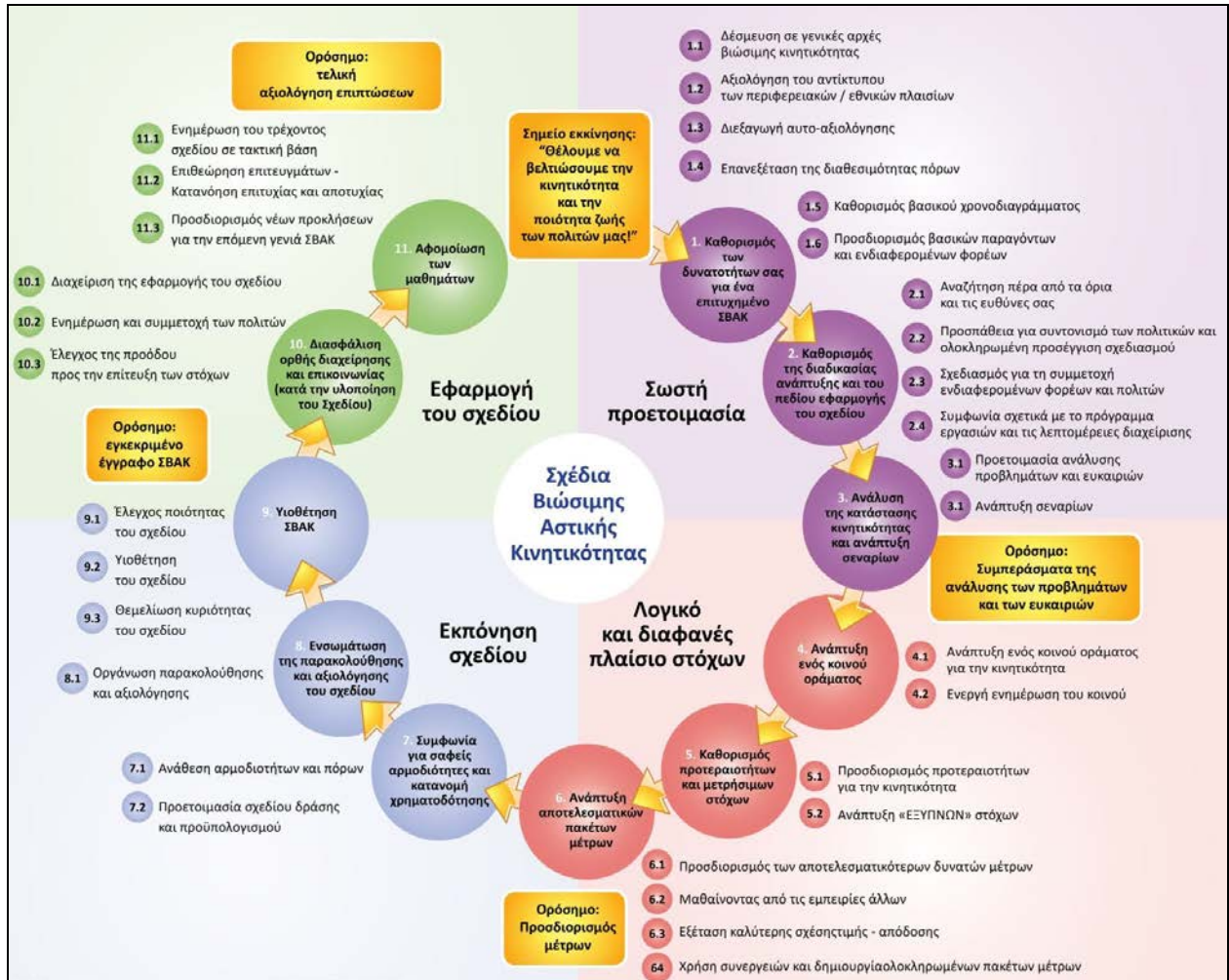
Με βάση τα παραπάνω το προτεινόμενο ΣΒΑΚ έχει σκοπό την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με ιδιαίτερη έμφαση στις ήπιες μορφές κινητικότητας, με στόχους που εφάπτονται στις αρχές της βιωσιμότητας και της ασφάλειας στις μετακινήσεις. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι παρακάτω:

- 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
- 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”.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η γραφική επισκόπηση της εν λόγω διαδικασίας παρουσιάζει τα βήματα αυτά σε μια λογική σειρά. Στην πράξη, αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να εκτελεστούν μερικώς, παράλληλα ή να περιλαμβάνουν βρόγχους ανάδρασης (*feedback loops*). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.), για να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων. Η συγκεκριμένη αλληλουχία παρουσιάζεται με τη μορφή κύκλου και αναφέρεται συχνά ως «*Κύκλος του ΣΒΑΚ*».



Μεθοδολογία υλοποίησης

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

ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

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

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

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

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

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

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου

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

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

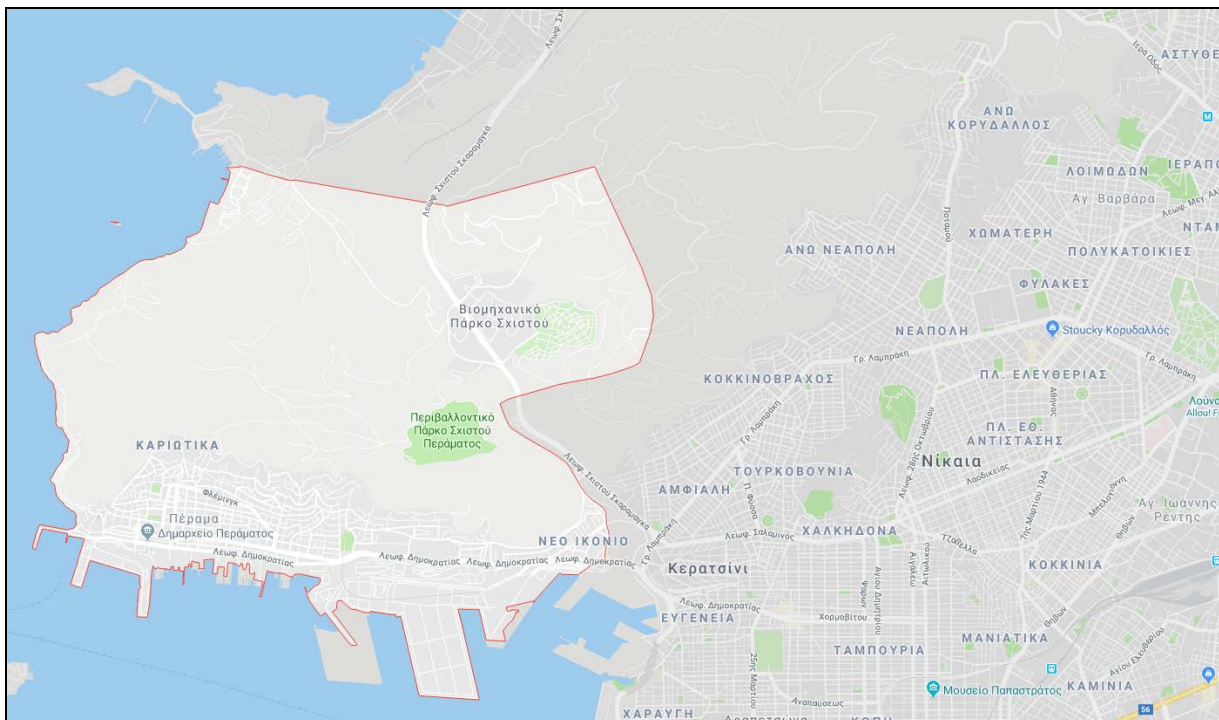
Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ο Δήμος Περάματος Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται στο Νοτιοδυτικό άκρο του Λεκανοπεδίου Αττικής, αποτελεί το δυτικότερο άκρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας και έχει έκταση 14.000 στρεμμάτων. Αποτελείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο.

Ο Δήμος Περάματος ανήκει στο διαμέρισμα του Πειραιά. Βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας (απέχει από το κέντρο της Πόλης 14,7 χλμ.) και συνορεύει με τους Δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου (ανατολικά). Η νότια πλευρά του Περάματος βρέχεται από τον όρμο του Κερατσινίου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του στενού της Σαλαμίνας.

Στη βόρεια πλευρά του Δήμου εκτείνεται το όρος Αιγάλεω, ενώ απέναντι του βρίσκεται η Σαλαμίνα. Το οικιστικό κομμάτι του Δήμου αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της παραλίας στο δυτικό άκρο του και στις υπώρειες του όρους Αιγάλεω με κλίσεις που σε μερικά σημεία είναι αρκετά έντονες (μέσος όρος 30-35%). Ο ορεινός όγκος του Αιγάλεω και η εκτεταμένη επιφάνεια που καλύπτουν οι δεξαμενές πετρελαιοειδών και χημικών των εταιρειών καυσίμων τον αποκλείουν από το υπόλοιπο οικιστικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας ενώ η δυτική του πλευρά καταλαμβάνεται από τις εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου.



Σήμερα το Πέραμα αποτελεί περιοχή έντασης βιομηχανικής απασχόλησης με βάση τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής ο οποίος τα τελευταία χρόνια μαστίζεται από δραματική μείωση των εργασιών του και επακόλουθα υψηλή ανεργία τόσο στο Πέραμα όσο και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Σε ότι αφορά το περιβάλλον, την οικιστική ανάπτυξη και την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του

πληθυσμού τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα αυτά της οικονομικής κρίσης παρατηρούνται σοβαρά προβλήματα. Το φυσικό περιβάλλον της πόλης επιβαρύνεται από υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης ενώ η παρουσία των δεξαμενών πετρελαιοειδών εγκυμονεί κινδύνους τεχνολογικών ατυχημάτων. Για την ευρύτερη κατανόηση της περιοχής στην οποία εκτείνεται ο Δήμος Περάματος, παρουσιάζεται ακολούθως η απεικόνιση του συνόλου της ΠΕ Πειραιά.

Οι χρήσεις γης στο Πέραμα αναπτύσσονται γραμμικά παράλληλα με τη γραμμή της παραλίας. Την παραλιακή ζώνη καταλαμβάνουν βιομηχανικές χρήσεις και εγκαταστάσεις μεταφορών (λιμενική). Η αμέσως επόμενη ζώνη μεταξύ Λεωφ. Ειρήνης και Λεωφ. Δημοκρατίας («κάτω των γραμμών»), κυριαρχείται από μικτές χρήσεις βιοτεχνίας εμπορίου και κατοικίας, ενώ βόρεια της Λεωφ. Ειρήνης κυριαρχεί η «γενική κατοικία». Το Πέραμα έχει εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 498/Δ/1993) και επίσης διαθέτει εγκεκριμένες Πολεοδομικές Μελέτες και Πράξη Εφαρμογής για το παλαιότερο τμήμα του οικισμού («κάτω των γραμμών») και για το Άνω Πέραμα.

Ο οικισμός είχε αρχικά περιοχή 168Ha ενταγμένη στο Σχέδιο Πόλης, βόρεια της οποίας αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970 οικισμός αυθαιρέτων, τα οποία κατέλαβαν έκταση ιδιοκτησίας του ΟΔΔΕΠ. Τα αυθαίρετα αυτά κτίσματα, τα οποία αρχικά ήταν παράγκες και παραπήγματα προσωρινής κατασκευής, μετατράπηκαν σε κανονικές μόνιμες κατασκευές και εντάχθηκαν υλικά στο σχέδιο Πόλης με περιοχή 68,3Ha.

Η έντονη αστικοποίηση έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στον Δήμο Περάματος, και ειδικότερα απαράδεκτη κυκλοφοριακή κατάσταση επικρατεί ειδικά στη Λεωφόρο Σχιστού, στον κόμβο Ικονίου και τη νέα οδό που ενώνει τη λεωφόρο με το λιμάνι. Στην περιοχή γύρω από τη Λεωφόρο Σχιστού υπάρχουν μικρές παράνομες χωματερές, όπου οι απορρίψεις μπαζών, σκουπιδιών και άλλων άχρηστων αντικειμένων είναι συνηθισμένο φαινόμενο. Η Λεωφ. Δημοκρατίας και Ειρήνης χαρακτηρίζονται ως πλέον επικίνδυνοι, αφού η συχνότητα των ατυχημάτων είναι μεγάλη. Ενώ προβλήματα στη κυκλοφορία δημιουργούνται με την κίνηση των βυτιοφόρων και των βαρέων οχημάτων από το νέο δρόμο του λιμανιού. Η διακίνηση των καυσίμων ημερησίως γίνεται μέσω του μοναδικού δρόμου που διαθέτει το Πέραμα ο οποίος είναι και ο δρόμος που εξυπηρετεί ολόκληρο το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Σε περίπτωση ατυχήματος στις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών δύναται να μην υπάρξει διέξοδος διαφυγής από την πόλη, δεδομένου ότι ο δρόμος διέρχεται μέσα από τον κύριο όγκο των εγκαταστάσεων (ο σταθμός της πυροσβεστικής βρίσκεται στην άλλη μεριά των εγκαταστάσεων). Τέλος η στάθμευση των φορτηγών, στην είσοδό της Λεωφ. Δημοκρατίας τις βραδινές ώρες θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες της διάβασης.

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και τα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα στη Λεωφ. Ειρήνης δημιουργούν προβλήματα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στα οχήματα του Δήμου. Είναι επιτακτική η άμεση δημιουργία κεντρικών χώρων στάθμευσης που θα είναι ικανοί να φιλοξενήσουν και τα οχήματα που θα προστεθούν από την λειτουργία των νέων στάσεων του Αττικό Μετρό.

Λόγω των γεωμορφολογικών διαφοροποιήσεων που δεν επιτρέπουν την ευχερή πρόσβαση και την λειτουργική ενοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από το Δημόσιο Τομέα, την Αυτοδιοίκηση, αλλά και από τις επιχειρήσεις, η καθημερινά μετακίνηση πεζών και γενικότερα των κατοίκων δυσχεραίνεται από την απουσία ενός οργανωμένου και ασφαλούς δικτύου για όλους τους χρήστες.

Στα προβλήματα του Δήμου εντείνονται κατά τους θερινούς μήνες λόγω των αυξημένων κυκλοφοριακών φόρτων από χρήστες εκτός δήμου που κατευθύνονται από και προς το νησί της Σαλαμίνας. Άρα, η ανάγκη στρατηγικής για την συστηματοποίηση και στήριξη της μετάβασης από τις

«Μεταφορές» στην «Προσπελασιμότητα», αναδεικνύοντας την ανθρωποκεντρική διάσταση των μετακινήσεων και της διαβίωσης και χρήσης των υπηρεσιών στον αστικό χώρο του Περάματος αποτελεί άμεση και αδήριτη ανάγκη.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της δομής του δήμου είναι:

- Οδικό δίκτυο με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- Έλλειψη δικτύων πεζών και ποδηλάτων που να συνδέουν τις περιοχές του δήμου με γεωμορφολογικές διαφοροποιήσεις
- Μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις κυκλοφορικού φόρτου
- Μεγάλα ποσοστά βαρέων οχημάτων και βιομηχανικής δραστηριότητας
- Έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης
- Ανεπαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ δημοτικών ενοτήτων και οικισμών του δήμου.

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ-ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Με βάση τα παραπάνω χαρακτηριστικά, ο Δήμος Περάματος προτίθεται να διεξάγει διαγωνισμό για την **«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος»**, σε συνεργασία και συμμετοχή των τοπικών φορέων με στόχους

- την οικονομική διάσταση της προσπελασιμότητας σε ένα ενιαίο λειτουργικά αστικό περιβάλλον, με την «ανοιχτή» έννοια του όρου, σχεδιάζοντας και αξιοποιώντας τις βέλτιστες οικονομικά λύσεις,
- τη περιβαλλοντική διάσταση της προσπελασιμότητας, που είναι στενά συνυφασμένη με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και,
- τη διάσταση της κοινωνικής βιωσιμότητας, δηλαδή, την εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους, καθώς και την ανάπτυξη ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, με έμφαση στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης.

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 τις παρακάτω εργασίες

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: Ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

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

- ο Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων
- ο Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας
 - Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων
 - Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας
 - Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
 - Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών
 - Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών
 - Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης του σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου
 - Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

Προσδιορίζονται, σε συνεργασία με το Δήμο, οι βασικές περιοχές αναφοράς για τις διακεκριμένες δραστηριότητες της μελέτης, καθώς και η λίστα των δεδομένων που θα απαιτηθούν για την εκπόνηση των δραστηριοτήτων της μελέτης. Βάσει αυτών, ο ανάδοχος (α) θα αναζητήσει από το Δήμο όσα δεδομένα είναι διαθέσιμα από το Δήμο ή από άλλους σχετικούς φορείς, και (β) θα συλλέξει τα συμπληρωματικά δεδομένα που είναι απαραίτητα για τις δραστηριότητες της μελέτης (π.χ. ΓΠΣ), σε συνδυασμό με τα δεδομένα που αναμένεται να συλλεχθούν (βλ. παρακάτω).

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

- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Διεξαγωγή 1ης διαβούλευσης
- Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)
- Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων (π.χ. υφιστάμενα χαρακτηριστικά οδών, σηματοδοτημένοι κόμβοι, κυκλοφοριακοί φόρτοι, περιοχές στάθμευσης, γραμμές ΜΜΜ, οδική ασφάλεια, κλπ.)
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών και ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.

Η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο αστικό περιβάλλον αφορά κατ' ελάχιστο στα ακόλουθα βασικά ζητήματα του σχεδιασμού:

- Περιβαλλοντικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Κοινωνικές διαστάσεις της κινητικότητας
- Ειδικές/ έκτακτες διαστάσεις της κινητικότητας
- Ευάλωτοι χρήστες, ΑΜΕΑ
- Πεζοί / Ποδηλάτες
- Αστικές Συγκοινωνίες
- Διαχείριση κυκλοφορίας & κινητικότητας
- Οδική ασφάλεια
- Στάθμευση

- Νέα δεδομένα για το Δήμο (π.χ. νέες εντάξεις, έργα, οικισμοί δορυφόροι, νέα συστήματα μεταφοράς κ.λπ.)

Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης θα αφορά στον εντοπισμό και την ιεράρχηση των προβλημάτων που σχετίζονται άμεσα και έμμεσα με την κινητικότητα και τις μεταφορές στο δήμο και θα καταλήξει στον εντοπισμό των αναγκών, των κινδύνων και των εμποδίων που πρέπει να αρθούν αναφορικά με το σύνολο των χρηστών και με ειδικές ομάδες κατά περίπτωση. Η συλλογή των δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης θα περιλαμβάνει επιπλέον: Αναλυτική καταγραφή του δικτύου και των χρήσεων γης της υπό εκπόνησης περιοχής, στις περιοχές που θα κριθούν ως πρώτης προτεραιότητας.

Στη συνέχεια, η ιεράρχηση των προβλημάτων θα πρέπει να οδηγήσει στη διατύπωση των επιχειρησιακών και στρατηγικών στόχων του σχεδιασμού και των παρεμβάσεων που θα μελετηθούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα
- Διεξαγωγή 2^{ης} διαβούλευσης
- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων
- Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις των δημοσίων συγκοινωνιών, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας).
- Επισκόπηση καλών πρακτικών
- Κοστολόγηση μέτρων και περιγραφή ωφελειών
- Διεξαγωγή 3^{ης} διαβούλευσης - Ενημέρωση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα

Με βάση την ιεράρχηση των προβλημάτων και των στόχων που διατυπώνονται στο προηγούμενο παραδοτέο, θα καταστρωθεί σε προκαταρκτική μορφή το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – ΣΒΑΚ για το Δήμο Περάματος. Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν στα υποσυστήματα της τοπικής αστικής κινητικότητας και μεταφορών με εφαρμογή στα βασικά «αστικά κέντρα του Δήμου, όπως ενδεικτικά:

- Πεζοί (ανάπτυξη δικτύου),
- Ποδήλατα (ανάπτυξη δικτύου),
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ανάπτυξη/επέκταση δημοτικής συγκοινωνίας).
- Οδική Ασφάλεια
- Στάθμευση
- Συνοδευτικές παρεμβάσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και την προσπελασιμότητα.

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν, θα πρέπει να είναι στοχευμένες και ρεαλιστικές και να λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα υποδομής και τις υφιστάμενες και

προγραμματισμένες πολεοδομικές/χωρικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εναρμονίζεται με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο καθώς και με όλα τα συναφή προγράμματα, μελέτες και έργα που σχετίζονται με τις αστικές μεταφορές και κινητικότητα.

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

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

Το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει πακέτα έργων, μέτρων και παρεμβάσεων που θα αφορούν:

- Την αποφόρτιση των βασικών «αστικών κέντρων» του Δήμου από αυτοκίνητα
- Τη δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, μέγιστης ταχύτητας 30χλμ/ώρα
- Τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών στα διοικητικά όρια πόλης (πεζοδρομήσεις, μερικές πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, πράσινες διαδρομές, δρόμοι συνύπαρξης πεζών οχημάτων – με ανοχή του αυτοκινήτου)
- Τη δημιουργία κίνησης ποδηλάτου στα διοικητικά όρια αστικού κέντρου, που θα συνδέει του πόλους ενδιαφέροντος (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, ΚΧ, κ.λπ.) και που θα περιλαμβάνει και εξόδους προς γειτονικούς προορισμούς
- Την ενίσχυση – αναδιοργάνωση της δημόσιας συγκοινωνίας
- Την αναδιάρθρωση του τοπικού συστήματος μεταφορών
- Την ιεράρχηση του οδικού δικτύου με γνώμονα όλα τα παραπάνω
- Την οργάνωση της στάθμευσης

Το σχέδιο διαβούλευσης θα προταθεί από τον Ανάδοχο (εμπλεκόμενοι Εταίροι) και μεθοδολογία διαβούλευσης και θα εγκριθεί από το Δήμο. Το ΣΒΑΚ θα τεθεί σε διαβούλευση με μέριμνα του Δήμου. Ο Ανάδοχος θα παρέχει πλήρη τεχνική υποστήριξη στο Δήμο κατά τη διαδικασία διαβούλευσης.

Στο Παραδοτέο αυτό, θα διατυπώνεται ένα χρονικά ιεραρχημένο και κοστολογημένο Σχέδιο Δράσης που θα αφορά στην υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ. Ο Ανάδοχος θα αναλύσει τα μέτρα σε βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα και θα τα συνδέσει με συγκεκριμένες Επενδυτικές Προτεραιότητες, Δράσεις και Κατηγορίες Παρέμβασης, όπου αυτές είναι επιλέξιμες στο πλαίσιο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ.

Ο υποψήφιος στην τεχνική του προσφορά του, μπορεί να προσεγγίσει αναλυτικά τα παραπάνω περιεχόμενα και να τα εξειδικεύσει τεκμηριωμένα.

Οι ανωτέρω εξειδικευμένες υπηρεσίες επιχειρησιακού σχεδιασμού υποστήριξης του Δήμου Περάματος για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των «γενικών υπηρεσιών» κατά την έννοια της περίπτωσης (β) της παραγράφου 9 του άρθρου 2 «Ορισμοί» (άρθρο 2 και άρθρο 33 παρ. 1 εδάφιο β' της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ) και θα ανατεθούν κατόπιν ανοιχτού συνοπτικού διαγωνισμού, οι όροι, οι διαδικασίες και οι προϋποθέσεις του οποίου περιγράφονται στη Συγγραφή Υποχρεώσεων και θα εξειδικευθούν και θα συμπληρωθούν στο πλαίσιο της σχετικής Διακήρυξης.

Διάρκεια σύμβασης-Χρόνοι παράδοσης

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 12 μήνες.

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

Το παραδοτέο Β παραδίδεται εντός 6 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

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

Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Πέραμα , 17 / 7 /2019

Ο συντάξας

Ο Διευθυντής Τ.Υ.

Θεμιστοκλής Τζιγκουνάκης

Μανώλης Χατζηιωαννίδης



ΥΠΗΡΕΣΙΑ:

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 35.000 € (28.225,80€ + ΦΠΑ 24%)

ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Πράσινο Ταμείο

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: Κ.Α.: 30-7412.0001

Διεύθυνση: Λ. Δημοκρατίας 28

ΤΚ:18863

Πληροφορίες: Θεμ. Τζιγκουνάκης

ΑΡ. ΜΕΛΕΤΗΣ: 14/2019

Τηλ: 2132037233

Fax: 2104021613

ΑΡ. ΠΡΩΤ. 13871/9064/17-7-2019

Email: texniki@perama.gr

ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

ΑΡΘΡΟ 1^ο (Αντικείμενο)

Η συγγραφή αυτή αφορά στην υλοποίηση της Υπηρεσίας «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Περάματος»

ΑΡΘΡΟ 2^ο (Ισχύουσες διατάξεις)

Η εκτέλεση της υπηρεσίας θα γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.4412/16 (Φ.Ε.Κ. 147/8-8- 2016 τ. Α').

ΑΡΘΡΟ 3^ο (Συμβατικά στοιχεία)

Τα συμβατικά στοιχεία της υπηρεσίας αποτελούνται από το φάκελο της μελέτης με όλα τα συνοδευτικά του έγγραφα.

ΑΡΘΡΟ 4^ο (Τρόπος εκτέλεσης)

Η εκτέλεση της ανάθεσης θα διεξαχθεί με τη διαδικασία του συνοπτικού διαγωνισμού του άρθρου 117 του ν. 4412/2016.

ΑΡΘΡΟ 5^ο (Σύμβαση)

Ο ανάδοχος της μετά από την σχετική πρόσκληση της Υπηρεσίας υποχρεούται να προσέλθει εντός είκοσι (20) ημερών για υπογραφή της σύμβασης .

ΑΡΘΡΟ 6^ο (Εγγύηση καλής εκτέλεσης)

Ο ανάδοχος υποχρεούται πριν την υπογραφή της σύμβασης να προσκομίσει εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης ύψους 5% επί του ποσού της σύμβασης (μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.)

ΑΡΘΡΟ 7^ο (Προθεσμία εκτέλεσης)

Η συνολική διάρκεια της σύμβασης ορίζεται σε 12 μήνες.

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

Το παραδοτέο Β παραδίδεται εντός 6 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

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

Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 12 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 8^ο (Φόροι, τέλη, κρατήσεις)

Ο ανάδοχος σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις βαρύνεται με όλους ανεξαιρέτως τους φόρους, τέλη, δασμούς και εισφορές υπέρ του δημοσίου, δήμων και κοινοτήτων ή τρίτων που ισχύουν κατά την ημέρα της δημοπρασίας.

ΑΡΘΡΟ 9^ο (Τρόπος Πληρωμής)

Η πληρωμή του αναδόχου θα πραγματοποιείται με την παράδοση και παραλαβή κάθε παραδοτέου.

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

ΑΡΘΡΟ 10^ο (Παραλαβή)

Η παραλαβή των παρεχόμενων υπηρεσιών ή/και παραδοτέων γίνεται από επιτροπή παραλαβής που συγκροτείται σύμφωνα με την παράγραφο 11 εδάφιο δ' του άρθρου 221 του ν. 4412/2016.

Ο συντάξας

Ο Διευθυντής Τ.Υ.

Θεμιστοκλής Τζιγκουνάκης

Μανώλης Χατζηιωαννίδης