



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α/α Μελέτης: **52/2018**

Τίτλος Μελέτης: **«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»**

CPV: 71320000-7 (Υπηρεσίες εκπόνησης τεχνικών μελετών)

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ (ΚΑΘΑΡΗ) ΑΞΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ: **51.951,90 €**

ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 15%: 7.792,78 €

ΦΠΑ 24%: 14.338,72 €

ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: **74.083,40 €**

Κ.Α. 64.7413.01 έτους 2018

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: **ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ του Υ.Π.ΕΝ.**

Είδος Σύμβασης: **ΜΕΛΕΤΗ**

Τρόπος Εκτέλεσης: **ΑΝΟΙΧΤΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ**

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ Ν. 4412/2016

ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
(συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 45, παρ.8 και λοιπές διατάξεις του Ν.4412/2016)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

B. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Γ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Γ1. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Γ2. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Δ. ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΜΟΙΒΗΣ

Ε. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ – ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

Δεκέμβριος 2018

A. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η αστική κινητικότητα είναι άμεσα συναρτημένη με την οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου καθώς και με την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα των κατοίκων και τις δραστηριότητες στην πόλη.

Ο Δήμος Κηφισιάς είναι Δήμος του Βόρειου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Κηφισιάς, Νέας Ερυθραίας και Εκάλης.

Καταλαμβάνει έκταση 35,6 τ.χλμ. και έχει πληθυσμό 64.558 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001.

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Διονύσου,
- νότια από τα διοικητικά όρια των Δήμων Πεντέλης, Λυκόβρυσης – Πεύκης, Αμαρουσίου και Μεταμόρφωσης και
- δυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αχαρνών (Μενίδι).

Φυσικά ή τεχνικά όρια αποτελούν:

- Ανατολικά η Πεντέλη
- Δυτικά ο Δήμος διασχίζεται από την Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης, που αποκόπτει ένα τμήμα του (Αδάμες, Καλυφτάκη και Πανόραμα).

Ο Δήμος χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του σαν περιοχή κατοικίας. Υπάρχουν επίσης δασικές εκτάσεις (περιοχή Νοσοκομείου Αγ. Ανάργυροι) και ειδικές χρήσεις μείζονος σημασίας (Νοσοκομεία, κλπ). Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων, ο Δήμος έχει σχέση κυρίως με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ). Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και ακόμη καλύπτει τις ανάγκες μιας ευρύτερης περιοχής.

Η οδική σύνδεση του Δήμου Κηφισιάς με την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή με όλους τους όμορους Δήμους, εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα λ. Κηφισιάς – λ. Ελ. Βενιζέλου και τις οδούς Χ. Τρικούπη, Ελαιών - Ιλισίων, Δεκελείας, Τατοΐου - Μπενάκη και Βενιζέλου - Αχαρνών. Μέσω των αξόνων αυτών εξυπηρετείται μεγάλο μέρος των μετακινήσεων προς/ από την Εθνική Οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης και τα προάστια βόρεια του Δήμου Κηφισιάς (π.χ. Διόνυσος).

Οι Εθνικές οδοί που διασχίζουν το Δήμο είναι η Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, η οποία έχει μήκος 3,7χλμ εντός του Δήμο και ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς και η ΠΑΘΕ, η οποία έχει μήκος 2,5χλμ εντός του Δήμο και ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Ν. Ερυθραίας.

Οι Περιφερειακές/τοπικές οδοί στη Δ.Ε. Κηφισιάς είναι η Ιλισίων, η Ελαιών, η Γ. Λύρα, η Χαρ. Τρικούπη, η Τατοΐου, η Θεσσαλονίκης, η Λ. Κηφισιάς, η Αχαρνών, η Όθωνος, η Άνδρου, η Αθηνάς, η Μπακογιάννη, η 25ης Μαρτίου, η Αγ. Παρασκευής. Στη Δ.Ε. Ν. Ερυθραίας είναι η Ελ. Βενιζέλου, η

Τατοΐου, η Χαρ. Τρικούπη, Ανδ. Παπανδρέου και η Αγίων Σαράντα. Στη Δ.Ε. Εκάλης είναι η οδός Ρόδων και η Θησέως.

Στο Δήμο εν γένει υπάρχει σημαντικός αριθμός ισόπεδων κόμβων με προβλήματα ορατότητας, καθυστερήσεων, ασαφούς διαχωρισμού των ρευμάτων κυκλοφορίας που διασταυρώνονται και μειωμένης εξυπηρέτησης των πεζών, καθώς και με αυξημένο αριθμό ατυχημάτων.

Οι τοπικοί δρόμοι έχουν πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται από 4μ-8μ.

Σε γενικές γραμμές υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια με ικανά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αλλά σε ορισμένες περιοχές υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις.

Οι κατά μήκος κλίσεις των οδών του Δήμου είναι μάλλον μέτριες, εκτός από ορισμένες περιοχές όπως πχ η Πολιτεία Κηφισιάς, όπου υπάρχουν κλίσεις μεγαλύτερες από 10%.

Ο Δήμος Κηφισιάς έχει αναπτυγμένο δίκτυο ποδηλατόδρομων. Στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας ο υπάρχων ποδηλατόδρομος διέρχεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Κ.Βάρναλη – Δαβάκη- Β. Ηπείρου- Παπαναστασίου- Σεφέρη- Εθνικής Αντιστάσεως- Σεβδικίου – Γρηγορίου Ε΄ - Καζαντζάκη & Λ.Αρίτα, με συνολικό μήκος 6 χλμ. Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς, υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων που διέρχεται από τις οδούς Στροφιλιού- Εμμ. Μπενάκη- Β.Αμαλίας- Δηληγιάννη- Κασαβέτη- Λεβίδου- Κολοκοτρώνη – Πεντέλης Καποδιστρίου – Καραϊσκάκη- Γούναρη –Ρόδου – Απόλλωνος - Εθν. Στρατού, με συνολικό μήκος 4,67 χλμ. Τέλος, στη Δημοτική Ενότητα Εκάλης ο ποδηλατόδρομος διέρχεται από την οδό Ρόδων, συνολικού μήκους 3,85 χλμ. Ο εν λόγω ποδηλατόδρομος θα μπορούσε να επεκταθεί κατά τέτοιο τρόπο που να εξυπηρετούσε τους κατοίκους περισσότερων συνοικιών, με την κατασκευή σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων (και ηλεκτρικών λόγω της μορφολογίας της περιοχής), για την πραγματοποίηση των μετακινήσεων των πολιτών.

Η Γραμμή Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ/ Πράσινη Γραμμή - Μετρό Αθήνας) διέρχεται από το Δήμο Κηφισιάς. Εντός του Δήμου υπάρχουν δύο στάσεις. Η στάση 'Κηφισιά' που αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής ΗΣΑΠ, με υπερτοπική σημασία και η στάση 'ΚΑΤ' που βρίσκεται στα όρια του Δήμου με το Δήμο Αμαρουσίου.

Ο Δήμος εξυπηρετείται επίσης από λεωφορεία του ΟΑΣΑ και από ΚΤΕΛ. Τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ πραγματοποιούν στάσεις στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου Κηφισιάς ενώ διέρχονται συνολικά 21 λεωφορειακές γραμμές. Τα ΚΤΕΛ διέρχονται είτε από την Εθνική Οδό, είτε από την Πλατεία Κηφισιάς.

Ο Δήμος Κηφισιάς αποφάσισε να προχωρήσει στην εκπόνηση μελέτης **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** μέσω του οποίου επιδιώκεται:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας

- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης
- η μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων
- η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφορικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλη.

Σημειώνεται ότι η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων μελετών, ο απαιτούμενος εξοπλισμός (π.χ. μηχανήματα μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου), η απαίτηση για τάξη πτυχίου Β και άνω στη βασική κατηγορία 10, η απαίτηση για ομάδα μελέτης με πολυετή εμπειρία σε εκπόνηση μελετών Ελεγχόμενης Στάθμευσης, Δημοτικής Συγκοινωνίας, Οδικής Ασφάλειας, Κυκλοφοριακής μελέτης ή μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, δικτύου ποδηλατοδρόμων που να αποτελείται από συγκοινωνιολόγο, περιβαλλοντολόγο, επιστήμονα με εμπειρία στον συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό, επιστήμονα με εμπειρία σε εφαρμογές Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), σε μεγάλης κλίμακας χωροταξικά - πολεοδομικά σχέδια (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Περιφερειακά Σχέδια κ.λ.π.), επιστήμονα με εμπειρία στην εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και ανάλυσης κόστους οφέλους, κλπ., επιστήμονα με εμπειρία και συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα και αρχιτέκτονα μηχανικό με εμπειρία στις αστικές αναπλάσεις, όπως αναλυτικά περιγράφονται στη διακήρυξη, δεν επιτρέπει στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τις μελέτες.

B. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

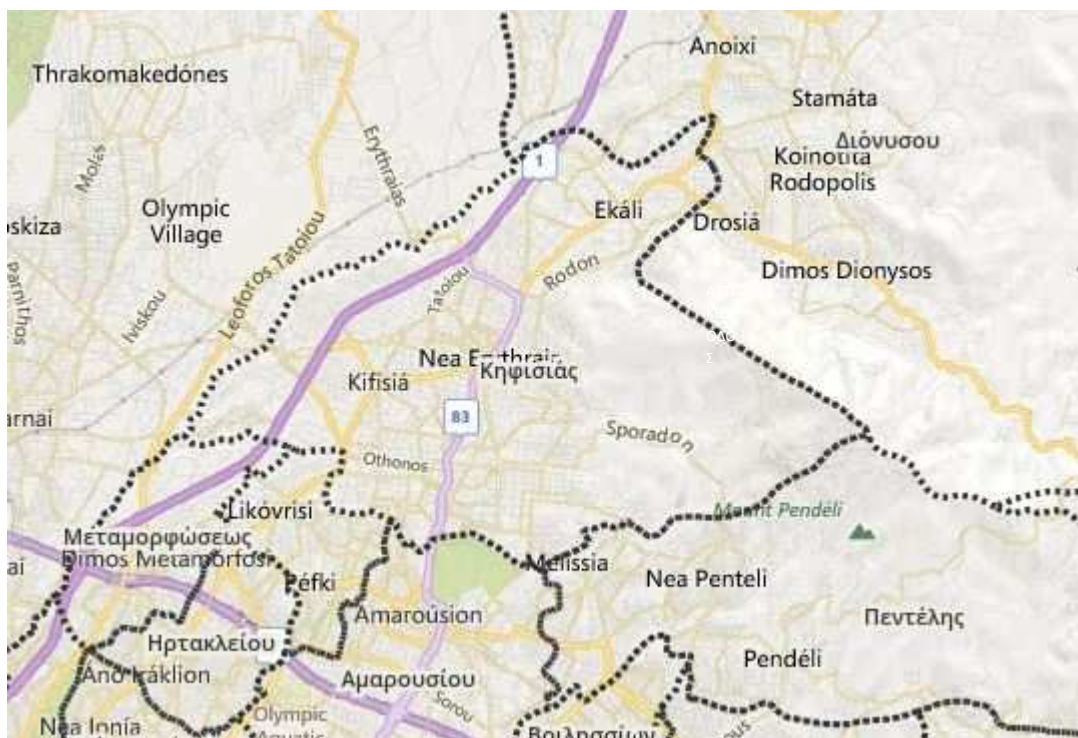
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η συνολική έκταση του Δήμου ανέρχεται σε 35,10τ.χλμ. Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Κηφισιάς ανέρχεται σε 71.259 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ 2011). Η μεταβολή πληθυσμού 2001 – 2011 για τον Δήμο Κηφισιάς, παρουσιάζει αύξηση.

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Διονύσου,
- νότια από τα διοικητικά όρια των Δήμων Πεντέλης, Λυκόβρυσσης – Πεύκης, Αμαρουσίου και Μεταμόρφωσης και
- δυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αχαρνών (Μενίδι).

Η προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης ΣΒΑΚ είναι το σύνολο του Δήμου Κηφισιάς.



ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η μεθοδολογία της μελέτης θα βασισθεί στις “ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GUIDELINES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)” που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. Ο πλήρης κύκλος βημάτων και δραστηριοτήτων ενός ΣΒΑΚ είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα: <http://www.eltis.org/content/sump-process>.

Συνοπτικά τα βήματα που θα ακολουθήσει η συγκεκριμένη μελέτη είναι:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης: συλλογή δεδομένων και προσδιορισμός προβλημάτων.
2. Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων
3. Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων και επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
4. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου και οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ

Το σύνολο της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα διατρέχεται από διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Η συμμετοχή πολιτών και φορέων, σε όλη τη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ είναι απολύτως απαραίτητη.

Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

- Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (πχ Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ)
- Ανακοινώσεις (πχ στο site του Δήμου)
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.
- Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο Κηφισιάς.

Οι δημόσιες διαβουλεύσεις θα οργανωθούν από τον Ανάδοχο και την Αναθέτουσα Αρχή, στις φάσεις/ στάδια της διαδικασίας που αναφέρεται αναλυτικά παρακάτω.

ΔΟΜΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρία (3) Στάδια:

1. Α΄ Στάδιο (καταγραφή /ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Στο στάδιο αυτό θα υλοποιηθεί η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συλλογή δεδομένων και τον προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος των Μεταφορών στην πόλη. Η συλλογή υφιστάμενων στοιχείων κυκλοφορίας, στάθμευσης, εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, κλπ, μπορεί να γίνει από υπάρχουσες σχετικές μελέτες, από μετρήσεις, έρευνες, κλπ. Θα πρέπει, επίσης, να ληφθούν υπόψη οι εντάξεις νέων περιοχών στο Σχέδιο Πόλης καθώς και οι νέοι πόλοι γένεσης και έλξης μετακινήσεων (π.χ. Πλατεία Κηφισιάς).

Παράλληλα με τη φάση καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση.

Στα συμπεράσματα της καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, θα στηριχθεί η αρχική διατύπωση των αρχών, των στόχων και του πλαισίου του ΣΒΑΚ (όραμα).

2. Β΄ Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων): 2 μήνες

Στο Στάδιο αυτό ο Ανάδοχος θα διαμορφώσει και θα μελετήσει εναλλακτικά σενάρια μέτρων για την επίτευξη των στόχων που καθορίστηκαν στο Α΄ Στάδιο.

Θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο εναλλακτικά σενάρια με έμφαση:

1. στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ
2. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης
3. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
4. στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης

Εναλλακτικά σενάρια θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Τέλος, μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το βέλτιστο σενάριο θα οδηγήσει στην σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3. Γ΄ Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Το Στάδιο Γ' θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους και θα εκτιμήσει ενδεικτικό κόστος τους, αξιοποιώντας την εμπειρία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς από την υλοποίηση μελετών και έργων. Επιπλέον, θα προτείνει τη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Στο πέρας του Σταδίου Γ', αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', ο Ανάδοχος θα συντάξει το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και στη συνέχεια το ΣΒΑΚ, όπως θα αναμορφωθεί μετά την τελική διαβούλευση, θα οδηγηθεί προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικείμενου (Στάδια Α', Β' και Γ') ορίζεται σε έξι (6) μήνες και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικείμενου της σύμβασης ορίζεται σε εννέα (9) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού.

Γ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΣΤΑΔΙΟ Α: καταγραφή και ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών και στόχων ΣΒΑΚ.

A.1. Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών

Ο Ανάδοχος θα μεριμνήσει για τη συλλογή και αξιολόγηση όλων, των σχετικών με το ΣΒΑΚ, μελετών, που έχουν εκπονηθεί για το Δήμο Κηφισιάς. Ο Ανάδοχος θα προσδιορίσει το βαθμό και τα περιθώρια εφαρμογής των εν λόγω μελετών.

A.2. Μετρήσεις/ Έρευνες

Ο ανάδοχος θα υλοποιήσει τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

- **Απογραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης:** μονόδρομοι, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, υφιστάμενα δίκτυα ποδηλατοδρόμων και οδηγών τυφλών, υφιστάμενες διαβάσεις πεζών, υφιστάμενες ράμπες ΑΜΕΑ, κλπ.
- **Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας** σε τουλάχιστον δέκα (10) διασταυρώσεις της πόλης, που θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι μετρήσεις θα πραγματοποιηθούν για μία ώρα πρωινής και μία ώρα απογευματινής αιχμής, σε δύο τουλάχιστον ημερομηνίες διαφορετικών κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών.
- **Απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης,** σε πέντε (5) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου, που θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές θα γίνουν από 8:00-21:00, τόσο για μία τυπική καθημερινή όσο και για ένα Σάββατο.
- **Ωριαίες Νυχτερινές απογραφές στάθμευσης,** σε δύο (2) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου, που θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές θα διαρκέσουν μία ώρα, στο χρονικό διάστημα από 03:00 έως 05:00, τόσο για μία τυπική καθημερινή όσο και για ένα Σάββατο.
- **Απογραφή δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:** γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες-τέρματα, κλπ.
- **Διεξαγωγή ερευνών, μέσω συνεντεύξεων** (400 ερωτηματολόγια). Οι έρευνες θα απευθύνονται:
 1. σε επιβάτες που μετακινούνται με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ (100 ερωτηματολόγια)
 2. σε επιβάτες που μετακινούνται με τον ΗΣΑΠ (σε σταθμούς εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς) (100 ερωτηματολόγια)
 3. σε τυχαίο δείγμα διερχομένων από την Πλατεία της Κηφισιάς (100 ερωτηματολόγια)
 4. σε χρήστες του διαδικτύου, με τη διακίνηση ερωτηματολογίου που θα στηθεί σε διαδικτυακή φιλική στο χρήστη (user friendly) πλατφόρμα (τουλάχιστον 100 τουλάχιστον)

Οι έρευνες θα απευθύνονται σε πολίτες που μετακινούνται για όλους τους σκοπούς (εργασία, εκπαίδευση, αναψυχή, εμπόριο κλπ) και θα καλύψουν όλη την ηλικιακή πυραμίδα με ιδιαίτερη έμφαση στις ευαίσθητες ηλικιακά ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά). Επίσης, θα επιδιωχθεί να καταγραφούν οι ανάγκες μετακίνησης των ΑΜΕΑ, ανέργων, κλπ

Οι πληροφορίες των 400 ερωτηματολογίων θα αποδελτιωθούν και θα εισαχθούν σε Βάση Δεδομένων. Στη συνέχεια με την κατάλληλη επεξεργασία θα εξαχθούν οι ανάγκες μετακίνησης.

- **Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων** στο Δήμο Κηφισιάς, για χρονική περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών (αντλώντας στοιχεία κυρίως από την Τροχαία) και σύνταξη χάρτη ατυχημάτων.

A.3. Δημόσια Διαβούλευση - Σύνταξη Αρχικού Πλαισίου ΣΒΑΚ

Παράλληλα με τη φάση καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση.

Η συμμετοχή πολιτών και φορέων, σε όλη τη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι απολύτως απαραίτητη. Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρονται οι ακόλουθοι:

- Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (πχ Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ)
- Ανακοινώσεις (πχ στο site του Δήμου)
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.
- Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο Κηφισιάς.

Οι δημόσιες διαβουλεύσεις θα οργανωθούν από τον Ανάδοχο και την Αναθέτουσα Αρχή.

A.4. Καθορισμός Στόχων

Στα συμπεράσματα της καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, θα στηριχθεί η αρχική διατύπωση από τον Ανάδοχο -σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή - των αρχών, των στόχων και του ΣΒΑΚ, με προσδιορισμό ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.

ΣΤΑΔΙΟ Β: Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων

B.1. Προσδιορισμός/ Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων

Ο ανάδοχος θα προσδιορίσει και θα σχεδιάσει εναλλακτικά σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/

σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης, σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου.

Εναλλακτικά σενάρια θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

B.2. Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου

Μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης και με βάση περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομοτεχνικά και λοιπά κριτήρια, που εξυπηρετούν τους στόχους του ΣΒΑΚ, αξιολογηθούν τα εναλλακτικά σενάρια και θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο μέτρων.

B.3. Σύνταξη ΣΒΑΚ

Ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα διαμορφώσει το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με βάση την οριστική διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και του βέλτιστου σεναρίου.

ΣΤΑΔΙΟ Γ: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ

Γ.1. Σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού

Ο Ανάδοχος θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα και το ενδεικτικό κόστος υλοποίησής του.

Γ.2. Διαδικασία Παρακολούθησης

Ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα προτείνει τη βέλτιστη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Γ.3. Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

Στο πέρας του Σταδίου Γ', αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', ο Ανάδοχος θα συντάξει το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και μετά το πέρας της - το τελικό κείμενο- θα οδηγηθεί προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Γ1. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Τα Παραδοτέα του Σταδίου Α θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, με τα εξής κεφάλαια:

- Καταγραφή και ανάλυση όλων των σχετικών μελετών που έχουν εκπονηθεί για το Δήμο Κηφισιάς.
- Καταγραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης.
- Καταγραφή του τόπου, του χρόνου και του τρόπου των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας. Παρουσίαση και σχολιασμός των αποτελεσμάτων.
- Καταγραφή του τόπου, του χρόνου και του τρόπου των απογραφών στάθμευσης (ημερήσιας και νυχτερινής) και εναλλαγής στάθμευσης. Παρουσίαση και σχολιασμός των αποτελεσμάτων.
- Καταγραφή του δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σχολιασμός των αδυναμιών και αξιολόγηση του.
- Παρουσίαση της οργάνωσης και των αποτελεσμάτων της έρευνας μέσω συνεντεύξεων (400 ερωτηματολόγια). Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.
- Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων στο Δήμο Κηφισιάς και σύνταξη χάρτη ατυχημάτων.
- Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και διατύπωση συμπερασμάτων.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 1: Σχέδια σε κατάλληλη κλίμακα και παραρτήματα με τα στοιχεία συλλογής, πίνακες, συμπληρωμένα πρωτόκολλα και ερωτηματολόγια, για την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, τις στρέφουσες κινήσεις και τη σύνθεση κυκλοφορίας, τη στάθμευση, τα ΜΜΜ και τα ατυχήματα.

ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Οι πληροφορίες των τετρακοσίων (400) ερωτηματολογίων θα αποδελτιωθούν και θα εισαχθούν σε Βάση Δεδομένων. Στη συνέχεια με την κατάλληλη επεξεργασία θα εξαχθούν οι ανάγκες μετακίνησης.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 2: ΑΡΧΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ

Η Τεχνική Έκθεση 2 θα περιλαμβάνει τις αρχές, τους στόχους και το πλαίσιο του ΣΒΑΚ, όπως προέκυψαν από τα συμπεράσματα της καταγραφής και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράθεση αντίστοιχων κατάλληλων ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 3: ΥΛΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Το συγκεκριμένο παραδοτέο θα περιλαμβάνει υλικό από τις δράσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης

Τα Παραδοτέα του Σταδίου Β θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 4: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Η Τεχνική Έκθεση 4 θα περιλαμβάνει εναλλακτικά σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του ΣΒΑΚ, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και της διαχείριση της στάθμευσης, σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην κεντρική περιοχή.

Επίσης θα περιλαμβάνει εναλλακτικά σενάρια μέτρων και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Η Τεχνική Έκθεση 4 θα αξιολογεί τα εναλλακτικά σενάρια και θα τεκμηριώνει την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου, όπως αυτό προέκυψε μέσω, τόσο της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης όσο και με βάση περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομοτεχνικά και λοιπά κριτήρια, που εξυπηρετούν τους στόχους του ΣΒΑΚ.

ΣΧΕΔΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 5: Σχέδια σε κατάλληλη κλίμακα και παραρτήματα για όλα τα εναλλακτικά σενάρια μέτρων.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 6: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΒΑΚ

Η Τεχνική Έκθεση 6, θα παραθέτει το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με την οριστική διατύπωση των στόχων (ποιοτικοί και ποσοτικοί δείκτες) του αρχικού σχεδίου του Α' Σταδίου και των βέλτιστων, ανά στόχο, σεναρίων μέτρων.

Τα Παραδοτέα του Σταδίου Γ θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 7: ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ & ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Η Τεχνική Έκθεση 7 θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικό κόστος υλοποίησής του, αξιοποιώντας την εμπειρία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς από μελέτες και έργα.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 8: ΤΕΛΙΚΟ ΣΒΑΚ

Η Τεχνική Έκθεση 8, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', θα παραθέτει το τελικό ΣΒΑΚ.

Γ2. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Οι χρόνοι αναφέρονται στην καθαρή διάρκεια κάθε σταδίου και δεν περιλαμβάνουν τους χρόνους εγκρίσεων. Επίσης κάποιες φάσεις εργασιών επικαλύπτονται και αυτό απεικονίζεται στους παρακάτω πίνακες, με τις στήλες έναρξης και περαίωσης κάθε φάσης, που αναφέρονται σε μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης.

Α΄ Στάδιο: Καταγραφή και ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών και στόχων ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια του σταδίου 2 μήνες.

ΦΑΣΗ	ΤΙΤΛΟΣ	έναρξη	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)	περαίωση
A.1	Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών	0	1	1
A.2	Μετρήσεις/ Έρευνες	0	2	2
A.3	Δημόσια Διαβούλευση	0	2	2
A.4	Καθορισμός Στόχων	1	1	2

Β΄ Στάδιο: Καθορισμός στόχων και μέτρων

Συνολική διάρκεια του σταδίου 2 μήνες.

ΦΑΣΗ	ΤΙΤΛΟΣ	έναρξη	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)	περαίωση
B.1	Προσδιορισμός/ Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων	2	2	4
B.2	Επιλογή βέλτιστου σεναρίου	3	1	4
B.3	Σύνταξη ΣΒΑΚ	3	1	4

Γ΄ Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση τελικού ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια του σταδίου 2 μήνες.

ΦΑΣΗ	ΤΙΤΛΟΣ	έναρξη	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (μήνες)	περαίωση
Γ.1	Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ενδεικτικός προϋπολογισμός βέλτιστου σεναρίου	4	1	5
Γ.2	Διαδικασία Παρακολούθησης	4	1	5
Γ.3	Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ	5	1	6

Δ. ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΜΟΙΒΗΣ

Η προεκτιμώμενη αμοιβή υπολογίζεται σύμφωνα με την απόφαση ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466 (ΦΕΚ Β/2519/20-7-2017) “Έγκριση Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών” (Αμοιβή σύμφωνα με το άρθρο ΓΕΝ.4 Αμοιβή μηχανικών ή άλλων επιστημόνων ανάλογα με το χρόνο απασχόλησης):

Κατηγορία Α/ Για επιστήμονα εμπειρίας έως 10 έτη, ημερήσια αμοιβή = 300 * τκ = 363,30€

(τκ₂₀₁₈ : Ο συντελεστής του άρθρου ΓΕΝ.3 του Κανονισμού = 1,211)

Ο εκτιμώμενος χρόνος εκπόνησης της μελέτης, για την κατηγορία μελέτης 10 – Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακές, είναι: 143 ανθρωποημέρες

Η συνολική προεκτίμηση αμοιβής απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα:

Κατηγορία μελέτης	Κατηγορία πτυχίου επιστήμονα	ανθρωποημέρες	Ημερήσια Αμοιβή (€)	Προεκτιμώμενη Αμοιβή (€)
10	B	143	363,30	51.951,90
Απρόβλεπτα (15%)				7.792,78
ΣΥΝΟΛΟ χωρίς ΦΠΑ				59.744,68
ΦΠΑ (24%)				14.338,72
ΣΥΝΟΛΟ				74.083,40

E. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ – ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

E1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η μελέτη έχει ενταχθεί στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου, οικονομικού έτους 2018 με **Κ.Α. 64.7413.01**. Η σύμβαση θα χρηματοδοτηθεί από το **ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ** του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Σχετική πράξη του Δήμου Κηφισιάς έχει ενταχθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα “Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου” - Άξονας 4: “Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα”, σύμφωνα με τη με αρ. 114.9/2016 Απόφαση με ΑΔΑ: 667146Ψ844-ΗΚ0 του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ. Η μελέτη, με απρόβλεπτα και ΦΠΑ έχει προεκτιμώμενη αμοιβή συνολικά **74.083,40 € (ΕΒΔΟΜΗΝΤΑ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΟΓΔΟΝΤΑ ΤΡΙΑ ΕΥΡΩ ΚΑΙ ΣΑΡΑΝΤΑ ΛΕΠΤΑ)**.

E2. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων μελετών, ο απαιτούμενος εξοπλισμός (πχ μηχανήματα μέτρησης κυκλοφοριακού φόρτου), η απαίτηση για τάξη πτυχίου Β και άνω, στη βασική κατηγορία 10, η απαίτηση για ομάδα μελέτης με πολυετή εμπειρία σε εκπόνηση μελετών Ελεγχόμενης Στάθμευσης, Δημοτικής Συγκοινωνίας, Οδικής Ασφάλειας, Κυκλοφοριακής μελέτης ή μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, δικτύου ποδηλατοδρόμων, που να αποτελείται από συγκοινωνιολόγο, περιβαλλοντολόγο, επιστήμονα με εμπειρία μεγαλύτερη των δέκα (10) χρόνων στο συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό, επιστήμονα με εμπειρία μεγαλύτερη των δέκα (10) χρόνων σε εφαρμογές Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), σε μεγάλης κλίμακας χωροταξικά - πολεοδομικά σχέδια (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Περιφερειακά Σχέδια κλπ.), επιστήμονα με εμπειρία στην εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και ανάλυσης κόστους οφέλους, κλπ., επιστήμονα με εμπειρία και συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα και αρχιτέκτονα μηχανικό με εμπειρία στις αστικές αναπλάσεις, όπως αναλυτικά περιγράφονται στη διακήρυξη, δεν επιτρέπουν στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τις μελέτες.

Η προτεινόμενη διαδικασία ανάθεσης είναι η **ανοιχτή, για μελέτες κάτω των ορίων και η εκτέλεση της σύμβασης υπόκειται στις διατάξεις του Ν. 4412/2016** (Α'147) "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)", κατά το πρότυπο τεύχος Διακήρυξης ανοικτής διαδικασίας (κάτω των ορίων) για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων μελετών βάσει της 179/2016 απόφασης της ΕΑΑΔΗΣΥ (ΦΕΚ B 4327/30-12-2016), όπως έχει προσαρμοστεί από την αρχή για ΣΥΝΟΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ (άρθρο 117, για συμβάσεις προϋπολογισμού μικρότερου των 60.000€ χωρίς ΦΠΑ). Κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης είναι η «πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά» **βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας – τιμής**. Για να προσδιοριστεί η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη

προσφορά βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας – τιμής, θα αξιολογηθούν οι Τεχνικές και Οικονομικές προσφορές των προσφερόντων με βάση τα παρακάτω κριτήρια και υποκριτήρια, καθώς και τη σχετική στάθμισή τους.

Ε3. ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Για να προσδιοριστεί η πλέον συμφέρουσα από την άποψη αυτή προσφορά, θα αξιολογηθούν οι Τεχνικές και Οικονομικές προσφορές των προσφερόντων με βάση τα κριτήρια και υποκριτήρια, καθώς και τη σχετική στάθμισή τους, που αναφέρονται στις περιπτώσεις α), β) και γ) της παρ. 4 του άρθρου 86 του Ν. 4412/2016 και είναι τα εξής:

α) ο βαθμός κατανόησης του αντικειμένου και των στόχων της προς εκπόνηση μελέτης, όπως προκύπτει από την τεχνική έκθεση για τη συγκεκριμένη μελέτη, που θα στηρίζεται στα υπάρχοντα στοιχεία του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης, με επισήμανση των προβλημάτων και εισήγηση του τρόπου επίλυσής τους.

β) η πληρότητα και αξιοπιστία της μεθοδολογίας εκπόνησης της μελέτης βάσει της Πρότασης Μεθοδολογίας και του χρονοδιαγράμματος και

γ) η οργάνωση του οικονομικού φορέα, βάσει του οργανογράμματος και της έκθεσης τεκμηρίωσης καθηκόντων και κατανομής εργασιών του συντονιστή και της ομάδας μελέτης και βάσει των στοιχείων για τη συνοχή της ομάδας μελέτης

Οι οικονομικές προσφορές βαθμολογούνται με το προσφερόμενο ποσοστό έκπτωσης όπως καθορίζεται στην παρ. 12 του άρθρου 86 του Ν. 4412/2016 σε σχέση με την προεκτιμώμενη αμοιβή της σύμβασης.

Τα κριτήρια ανάθεσης συνδέονται με το αντικείμενο της δημόσιας σύμβασης συνδεόμενα με τις υπηρεσίες που θα παρασχεθούν στο πλαίσιο της σύμβασης σε σχέση με οποιαδήποτε πτυχή και στάδιο της, περιλαμβανομένων και των παραγόντων που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη διαδικασία παραγωγής των εν λόγω υπηρεσιών και διασφαλίζουν την δυνατότητα αποτελεσματικού ανταγωνισμού συνοδευόμενα και από προδιαγραφές που επιτρέπουν την αποτελεσματική επαλήθευση των πληροφοριών που παρέχονται από τους προσφέροντες.

Τεκμηρίωση της βαρύτητας των κριτηρίων ανάθεσης

Ο συντελεστής βαρύτητας του 1^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **60%**. Ο συντελεστής βαρύτητας του 2^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **25%**. Ο συντελεστής βαρύτητας του 3^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **15%**. Ο συντελεστής βαρύτητας της βαθμολογίας της

Τεχνικής Προσφοράς ορίζεται σε **80%**, ενώ της βαθμολογίας της Οικονομικής Προσφοράς ορίζεται σε **20%**, λόγω των ποιοτικών απαιτήσεων των εν λόγω υπηρεσιών που προϋποθέτουν αυξημένη εμπειρία και εξειδικευμένη γνώση του αντικειμένου σε συνδυασμό με τις παρεχόμενες εγγυήσεις ακριβούς τήρησης του χρονοδιαγράμματος και του οργανογράμματος των εργασιών.

Τεκμηρίωση του τρόπου σύνταξης και υποβολής των οικονομικών προσφορών

Οι οικονομικές προσφορές προβλέπεται να συνταχθούν και να υποβληθούν σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 95 του Ν. 4412/2016 για διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης μελετών.

Τεκμηρίωση του τρόπου αξιολόγησης των προσφορών

Στο 1ο Κριτήριο αξιολογούνται:

- ο βαθμός κατανόησης και πληρότητας της εκτίμησης του αντικειμένου και των στόχων της προς εκπόνηση μελέτης,
- ο βαθμός πληρότητας και ορθότητας του σχολιασμού του, με εντοπισμό των θεμάτων ή τυχόν προβλημάτων στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία κατά την εκπόνηση της μελέτης.
- ο βαθμός αποτελεσματικότητας των προτάσεων που υποβάλλονται για την αντιμετώπιση των τυχόν προβλημάτων.

Δεν αξιολογούνται προτάσεις τεχνικών λύσεων.

Στο 2° Κριτήριο αξιολογούνται:

- ο βαθμός κάλυψης των απαιτήσεων της προς εκπόνηση μελέτης από δραστηριότητες που παρουσιάζει ο οικονομικός φορέας,
- ο βαθμός επάρκειας των ενεργειών και διαδικασιών για την παραγωγή της μελέτης, περιλαμβανομένων και των ενεργειών του συντονιστή, καθώς και
- η τεκμηρίωση της δυνατότητας υλοποίησης και η αξιοπιστία του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος, σε συνδυασμό με τη στελέχωση της ομάδας μελέτης και τα παρεχόμενα στοιχεία από τα οποία διασφαλίζεται ότι οι οικονομικοί φορείς διαθέτουν τους αναγκαίους ανθρώπινους πόρους, για να εκτελέσουν την σύμβαση σε κατάλληλο ποιοτικό επίπεδο.

Στο 3° Κριτήριο αξιολογούνται:

- η ποιότητα του διατεθέντος προσωπικού από πλευράς οργάνωσης, προσόντων και εμπειρίας του προσωπικού στο οποίο ανατίθεται η εκτέλεση της σύμβασης
- η σαφήνεια στον καθορισμό των καθηκόντων της ομάδας και

- η επάρκεια της προτεινόμενης ομάδας μελέτης για τη κάλυψη του αντικειμένου του έργου από πλευράς αριθμού επιστημόνων και ειδικοτήτων σε σχέση με τη δομή του οργανογράμματος και
- ο βαθμός της συνοχής της προτεινόμενης ομάδας μελέτης, που χαρακτηρίζεται από τις σχέσεις συνεργασίας (μόνιμες ή περιστασιακές) των στελεχών της ομάδας με τους υποψηφίους και την έκταση προηγούμενων συνεργασιών μεταξύ των μελών της ομάδας.
- ο βαθμός αποτελεσματικότητας της προτεινόμενης ομάδας και ιδιαίτερα του συντονιστή σε σχέση με τα προβλεπόμενα γι' αυτούς καθήκοντα και σε σχέση με παλαιότερες συνεργασίες σε αντίστοιχες συμβάσεις μελετών.

Ο ανωτέρω τρόπος αξιολόγησης καλύπτει με συγκεκριμένο και εξειδικευμένο τρόπο σε όλες τις πτυχές τους τις ανάλογες απαιτήσεις από τα τιθέμενα κριτήρια ανάθεσης των υπηρεσιών που θα παρασχεθούν στην αναθέτουσα αρχή.

Κηφισιά, **11/12/2018**

	ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ	ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Η συντάξασα	Η Αναπληρώτρια Προϊσταμένη του Τμήματος Προγραμματισμού & Μελετών	Η Προϊσταμένη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών
Φωτεινή ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΟΥ Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ	Δήμητρα ΔΗΜΑΚΑ Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ΠΕ	Ελένη ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ / Α'