



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

(συντάσσεται σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 45 του Ν. 4412/2016
και τις λοιπές διατάξεις αυτού)

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)
ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ»**

Κ.Α.: 30-7425.0024

CPV: 71320000-7 (Υπηρεσίες εκπόνησης τεχνικών μελετών)

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A.	ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	1
B.	ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.....	5
B.1.	Περιοχή Μελέτης.....	5
B.2.	Μεθοδολογία.....	8
B.3.	Διαβούλευση.....	8
B.4.	Δομή Μελέτης.....	9
	<i>B.4.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών ΣΒΑΚ).....</i>	<i>9</i>
	<i>B.4.2. Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.....</i>	<i>9</i>
	<i>B.4.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ.....</i>	<i>10</i>
B.5.	Χρόνος Ολοκλήρωσης Μελέτης.....	10
Γ.	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	11
Γ.1.	Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ.....	11
	<i>Γ.1.1. Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών.....</i>	<i>11</i>
	<i>Γ.1.2. Μετρήσεις / Έρευνες.....</i>	<i>11</i>
	<i>Γ.1.3. Δημόσια Διαβούλευση – Σύνταξη Αρχικού Πλαισίου ΣΒΑΚ.....</i>	<i>12</i>
	<i>Γ.1.4. Καθορισμός Στόχων.....</i>	<i>13</i>
Γ.2.	Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.....	13
	<i>Γ.2.1. Προσδιορισμός / Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων.....</i>	<i>13</i>
	<i>Γ.2.2. Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου.....</i>	<i>13</i>
	<i>Γ.2.3. Σύνταξη ΣΒΑΚ.....</i>	<i>13</i>
Γ.3.	Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ.....	14
	<i>Γ.3.1. Σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού.....</i>	<i>14</i>
	<i>Γ.3.2. Διαδικασία Παρακολούθησης.....</i>	<i>14</i>
	<i>Γ.3.3. Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ.....</i>	<i>14</i>
Γ.4.	ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ.....	14
	<i>Γ.4.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ.....</i>	<i>14</i>
	<i>Γ.4.2. Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.....</i>	<i>15</i>
	<i>Γ.4.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ.....</i>	<i>16</i>
Γ.5.	Χρονοδιάγραμμα.....	16
	<i>Γ.5.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ.....</i>	<i>17</i>
	<i>Γ.5.2. Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.....</i>	<i>17</i>
	<i>Γ.5.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση τελικού ΣΒΑΚ.....</i>	<i>17</i>
Δ.	ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΜΟΙΒΗΣ.....	18
E.	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ.....	19
E1.	Χρηματοδότηση Σύμβασης.....	19
E2.	Διαδικασία Ανάθεσης.....	19
E3.	Κριτήρια Ανάθεσης.....	20

<i>E.3.1.</i>	<i>Τεκμηρίωση της Βαρύτητας των Κριτηρίων Ανάθεσης.....</i>	<i>21</i>
<i>E.3.2.</i>	<i>Τεκμηρίωση του Τρόπου Σύνταξης και Υποβολής των Οικονομικών Προσφορών</i> <i>21</i>	
<i>E.3.3.</i>	<i>Τεκμηρίωση του Τρόπου Αξιολόγησης των Προσφορών.....</i>	<i>21</i>

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 Καρδίτσας είναι Δήμος της Περιφέρειας Θεσσαλίας, που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Καρδίτσας, Ιτάμου, Καλλιφωνίου, Κάμπου και Μητρόπολης, με έδρα την Καρδίτσα. Η συνολική έκταση του Δήμου είναι 647,387 τ.χλμ και ο πληθυσμός του 56.747 κάτοικοι σύμφωνα με την Απογραφή του 2011.

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης συνορεύει με τους Δήμους Λίμνης Πλαστήρα, Μουζακίου, Παλαμά, Σοφάδων, Αγράφων και Καρπενησίου.

Ο Δήμος Καρδίτσας διαιρείται σε 5 «Δημοτικές Ενότητες» (Δ.Ε.), οι οποίες αντιστοιχούν στους 5 συγχωνευθέντες Δήμους. Κάθε Δημοτική Ενότητα διαιρείται σε «Κοινότητες», οι οποίες αντιστοιχούν στα διαμερίσματα των καταργηθέντων ΟΤΑ. Οι σημερινές Τοπικές Κοινότητες του Δήμου ήταν αυτόνομες Κοινότητες και Δήμοι πριν την εφαρμογή του προγράμματος Καποδίστρια.

Η πόλη της Καρδίτσας βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Θεσσαλικού κάμπου. Διακρίνεται για τα πολλά παραδοσιακά πέτρινα αρχοντικά, τις πλατείες και τους πεζόδρομους. Είναι χτισμένη δίπλα σε παραπόταμο του Πηνειού και βρίσκεται σε απόσταση 10 km απ' τις υπώρειες της Πίνδου σε υψόμετρο 110 μ..

Η πόλη φημίζεται για την καλή ρυμοτομία της, μια και είναι πεδινή, τους πολλούς πεζόδρομους και το δίκτυο ποδηλατοδρόμων

Η στάθμευση των οχημάτων στο κέντρο της πόλης της Καρδίτσας, η οποία – σε πολλές περιπτώσεις – δεν περιορίζεται σε κανονικές θέσεις, αλλά επεκτείνεται στις γωνίες των τετραγώνων, στους ποδηλατοδρόμους, στους πεζόδρομους, στις πλατείες, στις θέσεις των ΑμΕΑ, σε διπλές σειρές, κλπ. συνιστούν ένα πρόβλημα για την ομαλή λειτουργία της πόλης και υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Σε σχέση με τις μετακινήσεις – πέραν των ιδιωτικών και των εμπορευματικών – η πόλη της Καρδίτσας εξυπηρετείται από Υπεραστικό και Αστικό ΚΤΕΛ και από το δίκτυο του ΟΣΕ, για την κάλυψη των υπεραστικών αναγκών. Το Αστικό ΚΤΕΛ Καρδίτσας διαθέτει στόλο 10 λεωφορείων και 1 minibus με σκοπό να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις μέσα στην πόλη. Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Καρδίτσας πραγματοποιεί δρομολόγια για να συνδέσει την

Καρδίτσα με άλλες περιοχές της Ελλάδας. Οι πιο δημοφιλείς προορισμοί είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Λάρισα και τα Τρίκαλα. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Καρδίτσας είναι χτισμένος στα νότια όρια της πόλης και εξυπηρετείται από υπεραστικά τρένα.



Εικόνα 1: Πόλη της Καρδίτσας

Ο Δήμος Καρδίτσας αποφάσισε να προχωρήσει στην εκπόνηση **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**, ώστε να επιτευχθεί :

- 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 στη πόλη, 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 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 ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.
- Να πραγματοποιηθούν οι ενέργειες για το συνολικό σχεδιασμό αστικής κινητικότητας, ο οποίος θα αντιμετωπίζει και θα ρυθμίζει στο σύνολο της πόλης τις κυκλοφοριακές ροές, τη στάθμευση και θα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για στροφή των πολιτών σε εναλλακτικά μέσα μεταφοράς. Μια τέτοια μελέτη θα πρέπει να λάβει υπόψη της, υπερτοπικής σημασίας προορισμούς που είναι χωροθετημένοι στα όρια της πόλης, όπως είναι το νοσοκομείο, οι αθλητικές εγκαταστάσεις κ.α., ενώ ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις εξόδους της πόλης στο Εθνικό-Υπεραστικό δίκτυο.
- Η ενίσχυση της εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο ευρύτερο κέντρο της πόλης, όπου υπάρχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης.
- Η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων πεζοδρομίων, προκειμένου να επικρατήσει η επιλογή του περπατήματος στην πόλη, ιδίως από άτομα μειωμένης κινητικότητας (π.χ. άτομα τρίτης ηλικίας, άτομα με έντονα προβλήματα προσβασιμότητας).
- Να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών, να αναδειχτεί η ιστορία, η αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, καθώς και οι χώροι πρασίνου και αναψυχής.

Σημειώνεται ότι, τόσο η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων εργασιών όσο και η συνεπαγόμενη απαίτηση για ομάδα μελέτης με εμπειρία σε εκπόνηση μελετών Ελεγχόμενης Στάθμευσης, Οδικής Ασφάλειας, Κυκλοφοριακής μελέτης ή μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, μελέτης δικτύου ποδηλατοδρόμων, κλπ, που να αποτελείται από :

- συγκοινωνιολόγο, περιβαλλοντολόγο,
- επιστήμονα με εμπειρία στο συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό,
- επιστήμονα με εμπειρία 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 επιτρέπει στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τις μελέτες.

B. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

B.1. Περιοχή Μελέτης

Η προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης ΣΒΑΚ είναι η Δημοτική Κοινότητα Καρδίτσας της Δημοτικής Ενότητας Καρδίτσας, δηλαδή η πόλη της Καρδίτσας.



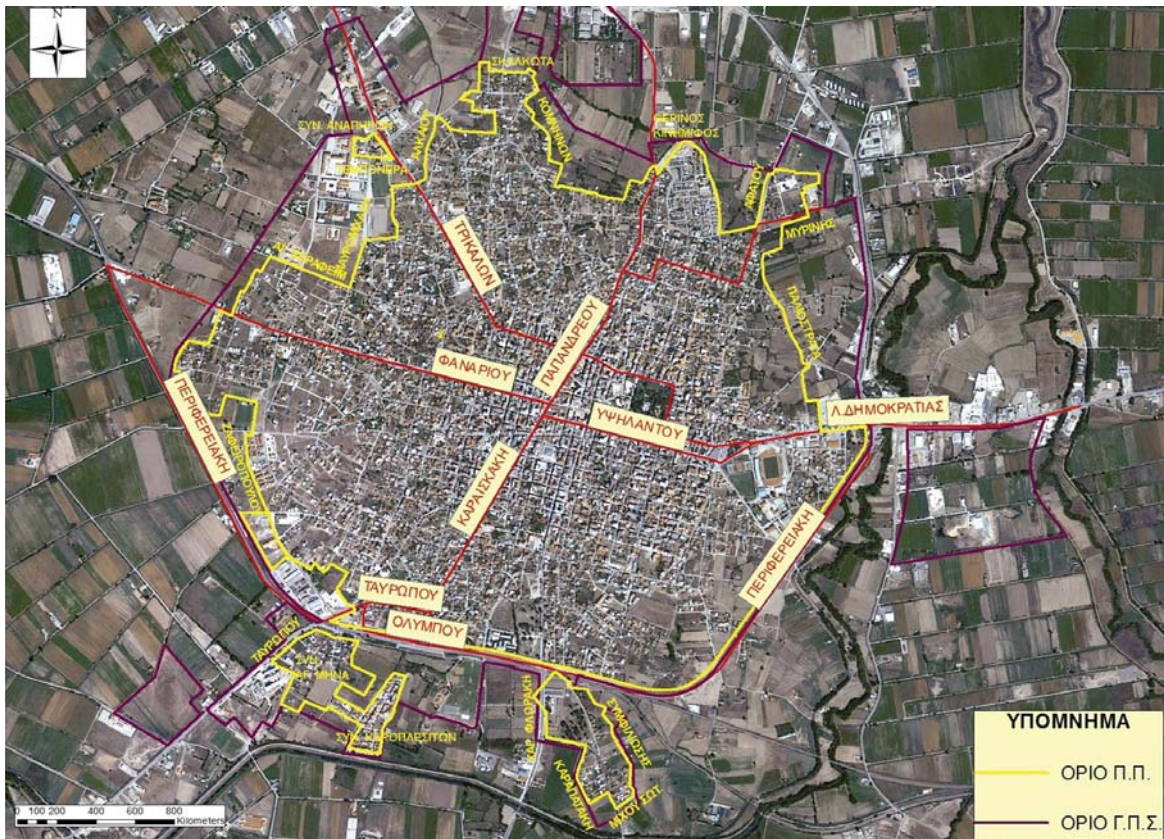
Εικόνα 2: Δημοτική Κοινότητα Καρδίτσας της Δημοτικής Ενότητας Καρδίτσας

Η Καρδίτσα είναι πόλη της Θεσσαλίας, πρωτεύουσα της ομώνυμης Περιφερειακής Ενότητας (τέως Νομού Καρδίτσας και παλαιότερα Θεσσαλιώτιδας) και έδρα του Δήμου Καρδίτσας και της Ιεράς Μητροπόλεως Θεσσαλιώτιδος και Φαναριοφερσάλων. Κατά την απογραφή του 2011 η Δημοτική ενότητα Καρδίτσας (η οποία αποτελείται από την Δημοτική Κοινότητα Καρδίτσας και τις Τοπικές Κοινότητες Καρδισσομαγούλας, Αρτεσιανού, Ρούσσου, Παλιοκκλησίου & Αγιοπηγής) είχε πληθυσμό 44.002 μόνιμους κατοίκους, ενώ η πόλη της Καρδίτσας είχε 38.554 κατοίκους.

Η πόλη βρίσκεται στο μέσο σχεδόν της Θεσσαλικής πεδιάδας και παραρρέεται από παραπόταμο του Πηνειού λεγόμενος και "ποταμός της Καρδίτσας". Είναι 24η στην κατάταξη του πληθυσμού των πόλεων της Ελλάδος, φημίζεται για την πολύ καλή ρυμοτομία της, τους πολλούς πεζόδρομους και το δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Σε κεντρικό σημείο της πόλης βρίσκεται το άλσος του Πausilύπου. Κοντά στην πόλη υπάρχει επίσης το άλσος της Παπαράντζας (Χίλια Δέντρα), όπου βρίσκεται το εκκλησάκι του Προφήτη Ηλία και το μουσείο Ύδρευσης.

Η Καρδίτσα επίσης, είναι μία “φιλική” προς τον άνθρωπο πόλη, διαθέτοντας πολλούς πεζοδρόμους, στους οποίους ο επισκέπτης μπορεί να ευχαριστηθεί τον περίπατό του. Οι Κεντρικοί Πεζόδρομοι είναι οι οδοί Δημητρίου Τερτίπη και Στεργίου Λάππα, ενώ άλλοι πεζόδρομοι είναι οι οδοί Βάλβη, Σκουφά, Καζαμπάκα, Πλαστήρα από Πλ. Δικαστηρίων έως Υψηλάντου, Αβέρωφ από Πλαστήρα έως Τζέλλα, Χατζημήτρου από Ιεζεκιήλ έως Υψηλάντου, Σμύρνης από Ιεζεκιήλ έως Υψηλάντου.

Οι Κεντρικές οδικές αρτηρίες είναι οι οδοί Καραϊσκάκη, Ανδρέα Παπανδρέου, Φαναρίου, Υψηλάντου, Μητροπολίτου Ιεζεκιήλ, Αθ. Μπλατσούκα, Καποδιστρίου, Σαρανταπόρου, Λεωφόρος Δημοκρατίας, Χαρίλαου Φλωράκη, Κώστα Καραμανλή, Ηρώων Πολυτεχνείου, Κουμουνδούρου, Θεσσαλιώτιδος.



Εικόνα 3: Πόλη της Καρδίτσας

Η Καρδίτσα έχει αρκετά Μουσεία, το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Λαογραφικό Μουσείο, το Πυροσβεστικό Μουσείο, το Αστυνομικό Μουσείο, τη Δημοτική Πινακοθήκη, το Μουσείο Λέσχης Φωτογραφίας και Κινηματογράφου Καρδίτσας (ΛΕΦΚΚ).

Σημαντικά κτίρια της πόλης είναι το Δικαστικό μέγαρο, το ανακαινισμένο κτίριο της Επισκοπής, το πέτρινο κτίριο της Εθνικής Τράπεζας, η Δημοτική Αγορά, η Παλιά Ηλεκτρική, το Εσπερινό Λύκειο, η Άρνη στην αρχή του Κεντρικού Πεζόδρομου.

Στην πόλη λειτουργούν :

- το τμήμα εκπαιδευτικών ιδρυμάτων Κτηνιατρικής της Σχολής Επιστημών Υγείας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και

- και τα τμήματα Δασοπονίας και Διαχείρισης Φυσικού Περιβάλλοντος, Τεχνολογίας Τροφίμων, Σχεδιασμού – Τεχνολογίας Ξύλου και Επίπλου & Διατροφής και Διαιτολογίας του παραρτήματος Τ.Ε.Ι. Θεσσαλίας.

Στην πόλη της Καρδίτσας υπάρχουν εγκαταστάσεις για αθλητικές δραστηριότητες, όπως είναι Αθλητικό Στάδιο της Καρδίτσας (στο οποίο περιλαμβάνεται κλειστό Γυμναστήριο μπάσκετ και βόλει), γήπεδο Ποδοσφαίρου, Αίθουσα Πάλης, Κλειστό Κολυμβητήριο. Περιμετρικά του κτιρίου υπάρχει χώρος πρασίνου καθώς και ανοικτά γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ και τένις για τους δημότες.

Τέλος, ήταν μια από τις πρώτες πόλεις της Ελλάδας στην οποία εφαρμόστηκε το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων. Η πόλη της Καρδίτσας ή αλλιώς το Άμστερνταμ της Ελλάδας, όπως είναι γνωστό, έχει ένα από τα πιο σύγχρονα συστήματα αυτόματης μίσθωσης ποδηλάτων στην Ελλάδα. Το σύστημα είναι διαθέσιμο σε όλους, μόνιμους κατοίκους και επισκέπτες. Με τη χρήση της ηλεκτρονικής κάρτας easybike, ο καθένας μπορεί να παραλάβει ένα ποδήλατο σε ελάχιστα δευτερόλεπτα και να το χρησιμοποιήσει για όσο χρόνο επιθυμεί, επιστρέφοντας το στη συνέχεια σε οποιονδήποτε από τους σταθμούς μίσθωσης.

B.2. Μεθοδολογία

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.

B.3. Διαβούλευση

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 (π.χ. στο site του Δήμου)
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους διαφόρων Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.
- Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καρδίτσας.

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

B.4. Δομή Μελέτης

Η μελέτη «**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ**» θα εκπονηθεί στα εξής τρία (3) Στάδια :

- **A' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών ΣΒΑΚ)**
- **B' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων**
- **Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ**

B.4.1. A' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών ΣΒΑΚ)

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.

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).

Η συνολική διάρκεια του A' Σταδίου ορίζεται σε **τρεις (3) μήνες**.

B.4.2. B' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων

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

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

Μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων).

Το βέλτιστο σενάριο θα οδηγήσει στη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Η συνολική διάρκεια του Β' Σταδίου ορίζεται σε **τρεις (3) μήνες**.

B.4.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

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 Καρδίτσας 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.

Η συνολική διάρκεια του Γ' Σταδίου ορίζεται σε **τρεις (3) μήνες**.

B.5. Χρόνος Ολοκλήρωσης Μελέτης

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου (Στάδια Α', Β' και Γ') ορίζεται σε **εννέα (9) μήνες** και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε **δεκαπέντε (15) μήνες** από την υπογραφή του συμφωνητικού.

Γ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Γ.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ

Γ.1.1. 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 Καρδίτσας.

Ο Δήμος Καρδίτσας έχει εκπονήσει πρόσφατα μελέτη με τίτλο "ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΚΑΡΔΙΤΣΑ", η οποία εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο με την υπ' αριθμ. 101/2017 απόφασή του. Η ανωτέρω μελέτη θα χρησιμοποιηθεί ως βάση για την εκπόνηση του προς μελέτη ΣΒΑΚ.

Ο Ανάδοχος θα προσδιορίσει το βαθμό και τα περιθώρια εφαρμογής των εν λόγω μελετών σε συνεργασία με την Διευθύνουσα Υπηρεσία.

Γ.1.2. 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** (300 ερωτηματολόγια). Οι έρευνες θα απευθύνονται:
 1. Σε επιβάτες που μετακινούνται με το αστικό ΚΤΕΛ (50 ερωτηματολόγια).
 2. Σε επιβάτες που μετακινούνται με το υπεραστικό ΚΤΕΛ (100 ερωτηματολόγια).
 3. Σε επιβάτες που μετακινούνται με τον ΟΣΕ (Σιδηροδρομικός Σταθμός Καρδίτσας) (20 ερωτηματολόγια).
 4. Σε τυχαίο δείγμα διερχομένων από το Κέντρο της πόλης (80 ερωτηματολόγια).
 5. Σε χρήστες του διαδικτύου, με τη διακίνηση ερωτηματολογίου μέσω ειδικής πλατφόρμας του Δήμου (50 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 300 ερωτηματολογίων θα αποδελτιωθούν και θα εισαχθούν σε Βάση Δεδομένων. Στη συνέχεια με την κατάλληλη επεξεργασία θα εξαχθούν οι ανάγκες μετακίνησης.

- **Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων** στην πόλη της Καρδίτσας, για χρονική περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών (αντλώντας στοιχεία κυρίως από την Τροχαία) και σύνταξη χάρτη ατυχημάτων.

Γ.1.3. 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 (π.χ. στο site του Δήμου).
- Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.

- Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο Καρδίτσας.

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

Γ.1.4. 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.

Γ.2. Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων

Γ.2.1. 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, στην πόλη της Καρδίτσας, με ιδιαίτερη έμφαση στην κεντρική περιοχή.

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

Γ.2.2. Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου

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

Γ.2.3. 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.

Γ.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

Γ.3.1. Σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού

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

Γ.3.2. 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.3.3. 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.

Γ.4. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Γ.4.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ

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 Καρδίτσας.
 - 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 (300 ερωτηματολόγια). Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.
 - Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων 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 MMM και τα ατυχήματα.
- **ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ.** Οι πληροφορίες των πεντακοσίων (300) 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.** Θα περιλαμβάνονται οι αρχές, οι στόχοι 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

Γ.4.2. Β' Σταδίο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων

Τα Παραδοτέα του Σταδίου Β θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 4

- **ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ / ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.** Θα περιλαμβάνονται 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, στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης, στην πόλη της Καρδίτσας, με ιδιαίτερη έμφαση στην κεντρική περιοχή, όπου θα εξετάσει και το ενδεχόμενο λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

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

Θα περιλαμβάνει αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων και τεκμηρίωση της επιλογής 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.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 5

- **ΣΧΕΔΙΑ.** Σχέδια σε κατάλληλη κλίμακα και παραρτήματα για όλα τα εναλλακτικά σενάρια μέτρων.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 6

- **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΒΑΚ.** Θα παρατίθεται 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.

Γ.4.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ

Τα Παραδοτέα του Σταδίου Γ θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ 7

- **ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ & ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.** Θα εξειδικευθεί περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιοριστεί χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικό κόστος υλοποίησής του, αξιοποιώντας την εμπειρία της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Καρδίτσας 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.

Γ.5. Χρονοδιάγραμμα

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.

Γ.5.1. Α' Στάδιο: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια του σταδίου 3 μήνες.

Φάση	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περάτωση (μήνας)
A.1	Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών	0	1,5	1,5
A.2	Μετρήσεις / Έρευνες	0	1,5	1,5
A.3	Δημόσια Διαβούλευση	1,5	1	2,5
A.4	Καθορισμός Στόχων	2,5	0,5	3

Γ.5.2. Β' Στάδιο: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων

Συνολική διάρκεια του σταδίου 3 μήνες.

Φάση	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περάτωση (μήνας)
B.1	Προσδιορισμός / Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων	3	1,5	4,5
B.2	Επιλογή βέλτιστου σεναρίου	4,5	0,5	5
B.3	Σύνταξη ΣΒΑΚ	5	1	6

Γ.5.3. Γ' Στάδιο: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Βέλτιστου Σεναρίου, Προϋπολογισμός, Διαδικασία Παρακολούθησης, Οριστικοποίηση και Έγκριση τελικού ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια του σταδίου 3 μήνες.

Φάση	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περάτωση (μήνας)
Γ.1	Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ενδεικτικός προϋπολογισμός βέλτιστου σεναρίου	6	1	7
Γ.2	Διαδικασία Παρακολούθησης	7	1	8
Γ.3	Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ	8	1	9

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€

(τκ 2018: 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: 125 ανθρωποημέρες

Η συνολική προεκτίμηση αμοιβής απεικονίζεται στον παρακάτω πίνακα :

Κατηγορί α μελέτης	Κατηγορία επιστήμονα	Ανθρωποημέρες	Ημερήσια Αμοιβή (€)	Προεκτιμώμενη Αμοιβή (€)
10	A	125	363,30	45.412,50
			Απρόβλεπτα (15%)	6.811,88
			ΦΠΑ (24%)	12.533,85
			ΣΥΝΟΛΟ	64.758,23

Ε. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Ε1. Χρηματοδότηση Σύμβασης

Η μελέτη έχει ενταχθεί στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Ο.Ε. 2018 με Κ.Α.: 30-7425.0024 και η σύμβαση θα χρηματοδοτηθεί από **το ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ** του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αφού σχετική πράξη του Δήμου Καρδίτσας 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 με συνολικό χρηματοδοτούμενο ποσό ύψους 65.000,00€.

Η μελέτη, με απρόβλεπτα και ΦΠΑ έχει προεκτιμώμενη αμοιβή συνολικά 64.758,23 € (εξήντα τέσσερις χιλιάδες επτακόσια πενήντα οκτώ ευρώ και είκοσι τρία λεπτά).

Ε2. Διαδικασία Ανάθεσης

Όπως προαναφέρθηκε η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων εργασιών όσο και η συνεπαγόμενη απαίτηση για ομάδα μελέτης με εμπειρία σε εκπόνηση μελετών Ελεγχόμενης Στάθμευσης, Οδικής Ασφάλειας, Κυκλοφοριακής μελέτης ή μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, μελέτης δικτύου ποδηλατοδρόμων, κλπ, που να αποτελείται από συγκοινωνιολόγο, περιβαλλοντολόγο, επιστήμονα με εμπειρία στο συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό, επιστήμονα με εμπειρία 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 επιτρέπει στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τις μελέτες.

Η προτεινόμενη διαδικασία ανάθεσης είναι η διεξαγωγή συνοπτικού διαγωνισμού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 117 του Ν. 4412/2016 (Α'147) "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)".

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. Κριτήρια Ανάθεσης

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.
- 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.

E.3.1. Τεκμηρίωση της Βαρύτητας των Κριτηρίων Ανάθεσης

Ο συντελεστής βαρύτητας του 1^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **34%**.

Ο συντελεστής βαρύτητας του 2^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **33%**.

Ο συντελεστής βαρύτητας του 3^{ου} κριτηρίου στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **33%**.

Ο συντελεστής βαρύτητας της βαθμολογίας της Τεχνικής Προσφοράς ορίζεται σε **75%**, ενώ της βαθμολογίας της Οικονομικής Προσφοράς ορίζεται σε **25%**, λόγω των ποιοτικών απαιτήσεων των εν λόγω υπηρεσιών που προϋποθέτουν αυξημένη εμπειρία και εξειδικευμένη γνώση του αντικείμενου σε συνδυασμό με τις παρεχόμενες εγγυήσεις ακριβούς τήρησης του χρονοδιαγράμματος και του οργανογράμματος των εργασιών.

Με τον τρόπο αυτό όλα τα κριτήρια (τα τρία της τεχνικής προσφοράς και η οικονομική προσφορά) αποτιμούνται ισάξια ($\approx 25\%$) στο σύνολο της βαθμολογίας κάθε διαγωνιζόμενου.

E.3.2. 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.

E.3.3. Τεκμηρίωση του Τρόπου Αξιολόγησης των Προσφορών

- ***Κριτήριο 1: Τεχνικής Προσφοράς***

Αξιολογείται ο βαθμός κατανόησης του αντικείμενου και των στόχων, που πρέπει να επιτευχθούν στην προς εκπόνηση μελέτη, όπως προκύπτει βάσει των στοιχείων της περίπτωσης α του άρθρου 20.2 της παρούσας, με εντοπισμό των θεμάτων στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία κατά την εκπόνηση της μελέτης.

Δεν αξιολογούνται προτάσεις τεχνικών λύσεων.

Το 1ο κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό **K1**, που συνίσταται σε ακέραιο βαθμό από 1 έως 100.

Προσφορές που θα λάβουν στο κριτήριο αυτό βαθμό **κάτω του 50 απορρίπτονται** ως απαράδεκτες.

Η βαρύτητα του Κριτηρίου 1 στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του υποψηφίου ορίζεται σε **$\sigma_1 = 34\%$** .

- ***Κριτήριο 2: Τεχνικής Προσφοράς***

Αξιολογείται η πληρότητα και αξιοπιστία της προτεινόμενης μεθοδολογίας εκπόνησης της μελέτης, δηλαδή συγκεκριμένα:

- 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, περιλαμβανόμενων και των ενεργειών του συντονιστή,
- η τεκμηρίωση της δυνατότητας υλοποίησης και η αξιοπιστία του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος, σε συνδυασμό με τη στελέχωση της ομάδας μελέτης με το επιπλέον εξειδικευμένο προσωπικό και τα παρεχόμενα στοιχεία, από τα οποία διασφαλίζεται ότι οι οικονομικοί φορείς διαθέτουν τους αναγκαίους ανθρώπινους πόρους, για να εκτελέσουν τη σύμβαση σε κατάλληλο ποιοτικό επίπεδο. Εξειδικευμένο προσωπικό που θα ήταν βέλτιστο να έχουν στη διάθεση τους οι οικονομικοί φορείς, για την εκπόνηση της μελέτης, αποτελεί, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά:
 - ένας (1) συγκοινωνιολόγος με εμπειρία στην εκπόνηση μελετών ποδηλατοδρόμων,

- ένας (1) περιβαλλοντολόγος με εμπειρία σε σχέδια δράσεις για την αντιμετώπιση θορύβου / ηχορύπανσης, σε αστικές περιοχές, καθώς και εμπειρία στη στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου, κατ' εφαρμογή της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ. Ο περιβαλλοντολόγος, καλό θα είναι να διαθέτει: λογισμικά περιβαλλοντικού θορύβου και εκτίμησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εξοπλισμό μέτρησης θορύβου,
- ένας (1) επιστήμονας με εμπειρία στο συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό, με έμφαση σε θέματα Βιώσιμης Κινητικότητας,
- ένας (1) επιστήμονας με εμπειρία σε εφαρμογές Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), σε μεγάλης κλίμακας χωροταξικά - πολεοδομικά σχέδια (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Περιφερειακά Σχέδια κλπ.),
- ένας (1) επιστήμονας με εμπειρία στην εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και ανάλυσης κόστους οφέλους, κλπ.,
- ένας (1) επιστήμονας με εμπειρία και συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα και
- ένας (1) αρχιτέκτονας μηχανικός με εμπειρία στις αστικές αναπλάσεις.

Το 2ο κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό **K2**, που συνίσταται σε ακέραιο αριθμό από 1 έως 100.

Προσφορές που θα λάβουν στο κριτήριο αυτό βαθμό **κάτω του 50 απορρίπτονται** ως απαράδεκτες.

Η βαρύτητα του Κριτηρίου 2 στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζομένου ορίζεται σε **$\sigma_2=33\%$** .

• **Κριτήριο 3 Τεχνικής Προσφοράς**

Αξιολογείται η οργάνωση του οικονομικού φορέα, βάσει των στοιχείων των περιπτώσεων δ, ε, στ και ζ του άρθρου 20.2 της παρούσας, δηλαδή συγκεκριμένα:

- η σαφήνεια στον καθορισμό των καθηκόντων της ομάδας μελέτης,
- η επάρκεια της προτεινόμενης ομάδας μελέτης, η οποία θα περιλαμβάνει και το επιπλέον εξειδικευμένο προσωπικό, σε σχέση με τη δομή του οργανογράμματος,
- ο βαθμός συνοχής της προτεινόμενης ομάδας μελέτης και
- η εμπειρία της προτεινόμενης ομάδας μελέτης, βάσει του αριθμού και του είδους των παρόμοιων φύσης μελετών, που έχει ήδη εκπονήσει.

- η εμπειρία της προτεινόμενης ομάδας μελέτης, βάσει των ερευνών που έχει πραγματοποιήσει και αφορούν στον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών και των αναγκών των μετακινήσεων.

Το 3ο Κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό **K3**, που συνίσταται σε ακέραιο αριθμό από 1 έως 100.

Προσφορές που θα λάβουν στο κριτήριο αυτό βαθμό **κάτω του 50 απορρίπτονται** ως απαράδεκτες.

Η βαρύτητα του Κριτηρίου 3 στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζομένου ορίζεται σε **σ3 = 33%**.

Ο ανωτέρω τρόπος αξιολόγησης καλύπτει με συγκεκριμένο και εξειδικευμένο τρόπο, σε όλες τις πτυχές τους, τις ανάλογες απαιτήσεις από τα τιθέμενα κριτήρια ανάθεσης.

Καρδίτσα, 13 / 6 / 2019

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Δ/ντης Τεχνικών Υπηρεσιών

Βασίλειος Βασιλογλου

Βάιος Ελευθερίου

Δρ. Πολιτικός Μηχανικός

Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός