

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ-ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ & Η/Μ ΕΡΓΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ:

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ



ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ
ΑΜΟΙΒΗ:

"Μελέτη Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας για το Δήμο
Ραφήνας-Πικερμίου"
-ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
Άξονας Προτεραιότητας "04 –
Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα" του
Χρηματοδοτικού Προγράμματος
"Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού
Ισοζυγίου 2016" και
-ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΟΤΑ
Κ.Α. 30.7413.25
C.P.V. 71320000-7
Υπηρεσίες Εκπόνησης Τεχνικών Μελετών
59.900,00 € (προ ΦΠΑ)
74.276,00 € (με ΦΠΑ)

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

(συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 45, παρ.8, και λοιπές διατάξεις του
Ν.4412/2016)

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ

ΜΕΛΕΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)

ΔΗΜΟΥ ΡΑΦΗΝΑΣ ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ"

ΡΑΦΗΝΑ -ΠΙΚΕΡΜΙ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εννοια και Διαδικασία του ΣΒΑΚ
2. Σκοπιμότητα και Στόχοι
3. Τεχνικά Δεδομένα Μελέτης
4. Δομή Μελέτης
5. Χρόνος Ολοκλήρωσης Μελέτης
6. Πρόγραμμα Απαιτούμενων Εργασιών
7. Παραδοτέα
8. Χρονοδιάγραμμα
9. Χρηματοδότηση - Διαδικασία αναθεσης- Κριτήρια

1. ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η Αστική Κινητικότητα είναι άμεσα συναρτημένη με την οργάνωση και τη λειτουργία του αστικού χώρου, με την ποιότητα ζωής και την καθημερινότητα των κατοίκων. Επιρρεάζει όλες τις δραστηριότητες στην πόλη, την θέση, την κίνηση και την πρόσληψη του περιβάλλοντος από τον μέσο κάτοικο της πόλης.

Σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ , " ..Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, με βελτίωση της Αστικής Κινητικότητας στις πόλεις και στα περίχωρά τους. Βασίζεται σε πρακτικές σχεδιασμού ολοκληρωμένης προσέγγισης και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

1. Στόχοι και επιδιώξεις

Κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της μετακίνησης στις αστικές περιοχές και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες μιας "λειτουργικής πόλης" και του εσωτερικού της

2. Όραμα με διάρκεια και σχέδιο υλοποίησης

Ένα ΣΒΑΚ συνδέεται με μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και στοχεύει στην υλοποίηση υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Αναπτύσσει ένα σχέδιο προσδιορίζοντας τον απαιτούμενο χρονικό ορίζοντα των ενεργειών, κατανέμοντας αρμοδιότητες και καταγράφοντας τους πόρους που θα απαιτηθούν και προσδιορίζοντας τις συνέπειες που θα προκύψουν.

3. Σύγκριση παρούσας με την μελλοντική απόδοση.

Το Σχέδιο θα πρέπει να βασιστεί σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών. Για αυτό απαιτείται καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και διαμόρφωση πλαισίων μέτρησης της απόδοσης από την υλοποίηση στόχων και σχεδίου. Αναπτύσσει μια ολοκληρωμένη σειρά μέτρων, τεχνικών, υποδομής, πολιτικής, επικοινωνίας καθώς και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της σχέσης κόστους απόδοσης, στις συνολικές αλλά και τις επιμέρους επιδιώξεις του σχεδίου.

4. Ολοκληρωμένο μοντέλο συστημάτων μεταφοράς

Ένα ΣΒΑΚ στοχεύει σε ισορροπημένη συνύπαρξη όλων των τρόπων μετακίνησης στην πόλη. Ενθαρρύνει δε την ανάπτυξη πιο βιώσιμων τρόπων, όπως με τα πόδια ή με ποδήλατο, επεκτείνοντας ταυτόχρονα την προσβασιμότητα σε όλες τις αστικές υποδομές.

5. Ολοκληρωμένη Προσέγγιση

Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβουλεύσεων μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Αυτό βασίζεται στη θέσπιση νέων κατάλληλων δομών και διαδικασιών.

6. Συμμετοχικές Διαδικασίες

Ένα ΣΒΑΚ έχει προδιαγραφεί να ακολουθήσει διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση. Ο Δήμος θα πρέπει να επιδιώξει τη συμμετοχή των σχετικών φορέων - πολιτών, καθώς και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικών παραγόντων, κατά την ανάπτυξη και κατά την υλοποίηση του σχεδίου από την έναρξή του και καθ' όλη τη διαδικασία, προκειμένου να διασφαλίζονται υψηλά επίπεδα αποδοχής και υποστήριξης.

Τα πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής της αστικής περιοχής.
- Εξοικονόμηση κόστους με δεδομένο ότι η κινητικότητα αποτελεί σημαντικό καταλύτη για την τοπική οικονομία.
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Βελτιωμένη προσβασιμότητα - προσπελασιμότητα εντός της αστικής περιοχής μέσω της δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών.
- Ορθή και αποτελεσματική χρήση περιορισμένων οικονομικών πόρων
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών, προκειμένου κάθε λύση/πρακτική σχεδιασμού να αποκτήσει "δημόσια νομιμοποίηση".
- Καλύτερες και αποτελεσματικότερες τεχνικές λύσεις/σχέδια, προωθώντας την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τρόπων και μέσων μετακίνησης.
- Συνεργατικός σχεδιασμός μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και επιπέδων διακυβέρνησης στο πλαίσιο της "λειτουργικής πόλης".
- Βελτίωση ανταγωνιστικότητας και προσέγγισης χρηματοδοτήσεων μιας αστικής περιοχής.
- Υιοθέτηση κουλτούρας - νοοτροπίας περί συνεχούς αειφόρου σχεδιασμού Αστικής Κινητικότητας.

1.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η κατάρτιση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί σύνθετο εγχείρημα. Με την υποστήριξη του Ανάδοχου Μελετητή, θα αναπτυχθούν συγκεκριμένες προτάσεις και μέθοδοι, βασισμένες σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την εφαρμογή τους. Οι στόχοι του ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν την κατάρτιση μιας στρατηγικής αστικής κινητικότητας, βασισμένης σε ένα σαφές όραμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Οι κατευθυντήριες γραμμές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τα τεχνικά μέτρα που θα συμπεριληφθούν σε ένα ΣΒΑΚ. Περιγράφουν όμως τη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης ενός τέτοιου Σχεδίου. Η εν λόγω διαδικασία περιλαμβάνει 11 κύρια βήματα με 32 σχετικές δραστηριότητες:

Βήμα 1: Καθορισμός των προοπτικών για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του αντικειμένου του σχεδίου.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης της κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

- Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.
Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.
Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.
Βήμα 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων.
Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου.
Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.
Βήμα 10: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου).
Βήμα 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών

Κάθε βήμα αυτής της διαδικασίας επεξηγείται στις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και παραπομπές για περαιτέρω πληροφορίες.

Οι κατευθυντήριες γραμμές απευθύνονται σε τοπικές αρχές, επαγγελματίες του τομέα αστικών μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς που εμπλέκονται στην κατάρτιση ενός ΣΒΑΚ.

Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι το αποτέλεσμα αναθεώρησης υφιστάμενων εγγράφων και διεξοδικής διαδικασίας διαβούλευσης με εμπειρογνώμονες σε ευρωπαϊκό επίπεδο που διοργανώθηκε μεταξύ του 2010 και του 2013 στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Τα εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν την εφαρμογή της ιδέας ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να τα γνωρίζει ο Ανάδοχος Μελετητής και να υποδείξει στο Δήμο Ραφήνας Πικερμίου τα πλέον κατάλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες και τις ανάγκες του Δήμου

2. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1. Γεωγραφική Θέση του Δήμου

Ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου είναι ένας προαστιακός Δήμος που βρίσκεται βορειοανατολικά της Αθήνας. Ανήκει διοικητικά στην Ανατολική Περιφερειακή Ενότητα της Περιφέρειας Αττικής. Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2011, ο πρώην Δήμος Ραφήνας ενώθηκε με την πρώην Κοινότητα Πικερμίου, σχηματίζοντας ένα νέο Δήμο με δύο Διοικητικές Ενότητες που αντιστοιχούν σήμερα, με τα προηγούμενα όριά τους.

Ο Δήμος Ραφήνας Πικερμίου συνορεύει με τους Δήμους Μαραθώνα – Νέας Μάκρης και Πεντέλης στα Βόρεια, Σπάτων – Αρτέμιδας στα Νότια, Παλλήνης στα Δυτικά, ενώ στα Ανατολικά βρέχεται από τον Νότιο Ευβοϊκό Κόλπο. Πάνω από το μισό της έκτασής του καταλαμβάνεται από πράσινο, ενώ κυριαρχούν, ο ορεινός όγκος της Πεντέλης προς τα Βόρεια Ανατολικά και ο κάμπος των Μεσογείων προς στα ΝότιοΔυτικά.

Η συνολική έκταση του Δήμου ανέρχεται σε 34,43 km² που κατανέμονται σε 18,83 km² στη Δ.Ε. Ραφήνας και 20,60 km² στη Δ.Ε. Πικερμίου. Από τη συνολική αυτή έκταση οι κατοικημένες περιοχές καταλαμβάνουν τα 17,67 km². Σε αυτές περιλαμβάνονται τα αστικά κέντρα των Δ.Ε., αρκετοί Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί και εκτεταμένη δόμηση εκτός Σχεδίου Πόλεως.

2.2 - Δημογραφικά - Αναπτυξιακά χαρακτηριστικά Δήμου

Ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής ανέρχεται σε 20.266 κατοίκους, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2011. Κατανέμονται σε 13.091 στη Δ.Ε Ραφήνας και 7.175 στη Δ.Ε. Πικερμίου. Η πληθυσμιακή κατανομή έχει ως χαρακτηριστικό τη μεγάλη διαφορά σε διακριτές ενότητες με αποστάσεις μεταξύ τους, σε περιοχές εκτός σχεδίου και σε Οικισμούς (πρώην Οικιστικούς Συνεταιρισμούς). Οι συνεκτικές οικιστικές περιοχές αναπτύσσονται κυρίως στην Ραφήνα, γύρω από το Λιμάνι και προς τα βόρεια. Το Πικέρμι έχει διασπαρτες ενότητες, στα βόρεια του παλιού οικισμού του. Οι διαχωρισμένες μεταξύ τους οικιστικές ενότητες των

Οικοδομικών Συνεταιρισμών έχουν αναπτυχθεί στον ορεινό όγκο της Πεντέλης. Στη ΔΕ Πικερμίου ανήκουν οι οικισμοί, Ντράφι, Διώνη που περιλαμβάνει και τον Άγιο Σπυρίδωνα και το παλιό Πικέρμι. Στη Δ.Ε Ραφήνας ανήκει η Παλιά Ραφήνα, η Καλλιτεχνούπολη και ο Νέος Βουτζάς, που ανήκει κατά ένα μικρότερο τμήμα του στη Ραφήνα και κατά ένα μεγαλύτερο τμήμα του στη Νέα Μάκρη.

Κύριο χαρακτηριστικό του Δήμου είναι το Λιμάνι της Ραφήνας, που παρέχει τακτική ακτοπλοική σύνδεση με νησιά του Αιγαίου. Η βασική αρτηρία που διέρχονται από το Δήμο και τον συνδέει με την πρωτεύουσα είναι η Λεωφόρος Μαραθώνος που ανήκει στο επαρχιακό οδικό δίκτυο της Αττικής και στην αρμοδιότητα της Περιφέρειας. Η Λεωφόρος Αλεξάνδρου Φλέμιγκ συνδέει το Λιμάνι της Ραφήνας με τη Λεωφόρο Μαραθώνος, ενώ ανήκει στο Δίκτυο των Δευτερευόντων Εθνικών Οδών και δεν έχει ακόμα διανοιχθεί και διαμορφωθεί

Η χρήση της συνολικής έκτασης του Δήμου, εξαιρουμένης μιας μικρής Βιοτεχνικής Ζώνης στον κάμπο του Πικερμίου, είναι η κατοικία. Η οικιστική περιοχή είναι η πολύ εκτεταμένη σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, με χαμηλή πυκνότητα και μέσα σε έντονο πράσινο και ανάγλυφο. Λόγω κυρίως του παράλιου μετώπου, η προσέκλυση πλυθισμού επί πολλές δεκαετίες, ήταν εποχιακή, με κατοίκηση σε δευτερεύουσες παραθεριστικές κατοικίες. Αυτό συνετέλεσε στο να παραμείνουν μέχρι σήμερα σε πολύ χαμηλό επίπεδο, οι απαιτούμενες αστικές υποδομές συμπεριλαμβανομένων των οδικών συνδέσεων και των συγκοινωνιών.

2.3 Αναγκαιότητα

Οι βασικές επισημάνσεις που προκύπτουν από τη θεώρηση της υφιστάμενης κατάστασης και σε σχέση με το υπάρχον σύστημα μεταφορών της πόλης, είναι οι ακόλουθες:

- Έλλειψη μακροχρόνιου κυκλοφοριακού σχεδιασμού και επαρκούς οδικού δικτύου
- Έλλειψη επαρκούς συστήματος μαζικής μεταφοράς με συνέπεια τον υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ
- Κατακερματισμός της περιοχής από οδικούς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υψηλά ποσοστά διαμπερούς κυκλοφορίας
- Έντονα προβλήματα με τη στάθμευση στο κέντρο της Ραφήνας και με την ασφάλεια πεζών και οχημάτων.
- Κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων σχετικά με το σχεδιασμό και υλοποίηση έργων μεγάλης κλίμακας

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου, συνδέεται με την ανάγκη επίλυσης μιας σειράς προβλημάτων κινητικότητας και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης. Αναφέρονται κάποια από αυτά ως μελετητικό αντικείμενο του ΣΒΑΚ.

1. Το λιμάνι της Ραφήνας είναι το κέντρο για μεταφορές και διακίνηση επιβατών από την Αττική προς:

- A) την Εύβοια (Κάρυστος, Μαρμάρι), με δρομολόγια πλοίων της γραμμής όλο το χρόνο καθημερινά.
- B) τα νησιά των Κυκλάδων Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, με δρομολόγια πλοίων της γραμμής όλο το χρόνο καθημερινά και Πάρο Νάξο, τους θερινούς μήνες και τις περιόδους διακοπών.
- Γ) τα νησιά Σαντορίνη - Κρήτη, με πλοία της γραμμής, την καλοκαιρινή περίοδο καθημερινά.
- Δ) τα νησιά των Κυκλάδων με Ταχύπλοα, την καλοκαιρινή περίοδο, καθημερινά.

Η περίοδος αιχμής για την τουριστική κίνηση και τις μεταφορές ξεκινάει από το Πάσχα μέχρι το Σεπτέμβριο, με πλοία και δρομολόγια υπερδιπλάσια από τα χειμερινά. Σχεδόν όλο το χρόνο υπάρχουν αιχμές κίνησης, τα Σαββατοκύριακα και τις Αργίες,.

2. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της πόλης, έχουν οξυνθεί από τις ανάγκες του Λιμανιού με το οποίο γειτονεύει. Στο Κέντρο συγκεντρώνονται πολλές χρήσεις, με εντονη αλληλεπίδραση, όπως οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες, το εμπόριο και ο τουρισμός, η κατοικία, η αναψυχή και ο πολιτισμός καθώς και πολλές διοικητικές λειτουργίες και χρήσεις. Χαρακτηρίζεται από πολλές δυνατότητες λόγω της θέσης του αλλά φθίνουσα εξέλιξη λόγω της κακής κατάστασης των αστικών υποδομών του, με κύρια στοιχεία, την τραγική ανεπάρκεια βατότητας, προσβασιμότητας και την ασφυξία από την άναρχη στάθμευση.

3. Η έλλειψη σε χώρους στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του λιμανιού και την εξυπηρέτηση του εμπορικού και ψυχαγωγικού κέντρου της Δ.Ε. Ραφήνας και της Δ.Ε. Πικερμίου. Ιδιαίτερα οι δρόμοι στο παράλιο μέτωπο αντιμετωπίζουν ασφυκτικά προβλήματα παράνομης στάθμευσης, που επιτείνονται από την χρήση Ι.Χ. από τους ταξιδιώτες του λιμένα, που τα αφήνουν στη Ραφήνα πριν επιβιβαστούν. Επίσης η έλλειψη ενός σύγχρονου συστήματος συνολικής διαχείρισης των υπαρχουσών θέσεων στάθμευσης, σε οδούς και σε παρκινγ, με ενιαία πληροφόρηση για κενές θέσεις και κόστος. Το υφιστάμενο υπαίθριο πάρκιγκ στην οδό Αραφηνίδων Αλών, που ανήκει στον Οργανισμό Λιμένα, καταλαμβάνει ζωτικό χώρο αναψυχής της πόλης, σε επαφή με το παράκτιο μέτωπο. Η χωροθέτηση στάθμευσης θα πρέπει να αποφεύγει την επαφή με παραλίες, ιδιαίτερα στο κέντρο εμπορίου και αναψυχής της πόλης, που έτσι υποβαθμίζεται. Ο Δήμος έχει ένα πάρκιγκ σε κοινόχρηστο χώρο στην οδό Μάντικα, που θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης ενότητας εξυπηρέτησης στάθμευσης, χωρίς οπτική επαφή με τη θάλασσα.

4. Η έλλειψη αστικής συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση της κίνησης του λιμανιού, (αστική σύνδεση με το μετρο και το αεροδρόμιο). Υπάρχει μόνο μια υπεραστική γραμμή ΚΤΕΛ, που δεν συνδέεται με ενιαίο εισιτήριο με το αστικό δίκτυο ΜΜΜ. Επίσης για την εξυπηρέτηση μεταφοράς των κατοίκων σε μετρό και αερολιμένα, είναι ελλιπής η διερχόμενη αστική γραμμή της Παλλήνης (314 του ΟΑΣΣΑ), που κινείται μόνο επί της λεωφ. Μαραθώνος με τέρμα στον Νέο Βουτζά. Η μόνη αστική γραμμή (το 310) είναι προσωρινή κι εξυπηρετεί την σύνδεση της πυρόπληκτης περιοχής με τα δύο Δημαρχεία Ραφήνας-Πικερμίου και Μαραθώνος. Υπάρχει και δημοτική συγκοινωνία, για σύνδεση των οικιστικών περιοχών μεταξύ τους σε Ραφήνα και Πικέρμι. χωρίς σταθερό εξοπλισμό (στάσεις, οχήματα), με αραιά δρομολόγια και με περιορισμένες ώρες λειτουργίας κι επομένως περιορισμένη λειτουργικότητα.

Επίσης ένα μεγάλο πρόβλημα τοπικής μετακίνησης προκύπτει από το ότι πολλές εντός σχεδίου περιοχές ή και εκτός σχεδίου οικισμοί του Δήμου βρίσκονται μακριά από το κέντρο άρα από την τοπική αγορά, τις υπηρεσίες, τα σχολεία κλπ. και σε συνδιασμό α) με το έντονο ανάγλυφο της περιοχής και β) της έλλειψης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς καθιστά επιτακτική την χρήση του Ι.Χ.

Δεν έχει εκπονηθεί και εγκριθεί ένα βιώσιμο σχέδιο συγκοινωνίας, δρομολογίων και χωροθέτησης στάσεων.

Στις περισσότερες στάσεις δεν υπάρχει καμία υποδομή, ούτε σήμανση

Δεν υπάρχουν εγκεκριμένοι τύποι στάσεων, ούτε πρόβλεψη εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ

Επίσης απουσιάζει οποιαδήποτε υποδομή και δυνατότητα μετακίνησης ΑΜΕΑ, σε όλα τα υπάρχοντα συστήματα μεταφοράς.

5. Η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων στην περιοχή γύρω από το λιμάνι και το εμπορικό κέντρο, αλλά και σε όλη την κατοικημένη περιοχή. Τα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι παλαιά, με εκτεταμένες φθορές, κατασκευές από τους παροδούς, φυτεύσεις και εγκαταστάσεις των δικτύων Κοινής Ωφελείας, που περιορίζουν ή και καταργούν εντελώς τη βατότητα. Επιπροσθέτως υπάρχουν πολλές ασυνέχειες στα πεζοδρόμια, κυρίως μπροστά σε άκτιστα οικόπεδα του αστικού ιστού. Στους οικοδομικούς συνεταιρισμούς της Δ.Ε. Πικερμίου, τα υπάρχοντα πεζοδρόμια είναι διάσπαρτα, συνήθως μη βατά από φυτεύσεις, και αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα της παντελούς απουσίας. Το πρόβλημα βατότητας επιτείνεται από τις σειρές των παρκαρισμένων οχημάτων που υποχρεώνουν πεζούς και ΑμΕΑ να περπατούν στη μέση των δρόμων.

Σημαντικό επίσης είναι το πρόβλημα βατότητας στα πεζοδρόμια της Λεοφόρου Μαραθώνος, που επιτείνεται τα Σαββατοκύριακα, με πολλές ομάδες πεζών που προχωρούν ή τρέχουν πάνω στο οδόστρωμα, με κίνδυνο να παρασυρθούν από διερχόμενα οχήματα. Το ίδιο πρόβλημα αλλά σε καθημερινή βάση και με μεγαλύτερες ομάδες πεζών, υπάρχει στη Λεωφόρο Αλ. Φλέμιγκ, όπου δεν υπάρχουν καθόλου πεζοδρόμια, ενώ είναι χαρακτηρισμένη, όπως και η Λ. Μαραθώνος ως δευτερεύουσα Εθνική Οδός

6. Το παράκτιο μέτωπο παρουσιάζει έλλειψη πεζοπορικών και ποδηλατικών διαδρομών. Επίσης δεν υπάρχουν τέτοιες διαδρομές, τόσο στο εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο, όσο και σε όλο τον κατοικημένο χώρο του δήμου, αστικό και μη. Ομοίως, καμία υποδομή πρόσβασης ατόμων με περιορισμούς κινητικότητας και ΑΜΕΑ. Έτσι δεν συνδέονται οι περιοχές τουριστικού, πολιτιστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, με πεζοπορικές διαδρομές βιώσιμης κινητικότητας. Έχει γίνει πρόταση για παραρεμμάτιες πεζοπορικές διαδρομές που δεν έχουν ακόμα συμπεριληφθεί στην μελέτη οριοθέτησης του Μεγάλου Ρέματος Ραφήνας. Τέτοιες διαδρομές μπορούν να προβλεφθούν στις επικείμενες οριοθετήσεις ρεμάτων σε όλη την πυρόπληκτη περιοχή.

7. Στις εντός σχεδίου οικιστικές περιοχές της Δ.Ε. Ραφήνας, υπάρχουν αδιάνοικτα τμήματα δρόμων. Κυρίως στο παράλιο μέτωπο, στα όρια του σχεδίου πόλεως με την ακτογραμμή, τόσο στο κέντρο της αστικής περιοχής όσο και στις Μαρίκες. Αυτό έχει σαν συνέπεια να διακόπτεται η ροή του οδικού δικτύου και να υπάρχουν περιοχές που αντιμετωπίζουν έλλειψη επαρκούς πρόσβασης. Επίσης να υπάρχουν θέματα ασφάλειας και πεζοπορικής πρόσβασης στους παράκτιους χώρους πρασίνου.

8. Η έλλειψη ιεράρχησης του οδικού δικτύου και η ελλιπής κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Η υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας του οδικού δικτύου είναι μη βιώσιμη, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη ενίσχυσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Η παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων, το διπλοπαρκάρισμα, η παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, τα μόνιμα εμπόδια (στύλοι, δένδρα) κλπ, αναγκάζουν τους πεζούς να κινούνται στο δρόμο και όχι στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μειώνεται η ασφάλεια στην πεζή μετακίνηση.

2.4 Στόχοι και Προοπτικές

Ο Δήμος συνολικότερα έχει αναπτυξιακές προϋποθέσεις, ως τόπος αναψυχής και τουρισμού, λόγω του εκτεταμένου παρακτιου μετώπου, του αναγλύφου του πρασίνου και του κλίματος, της σχετικά μικρής απόστασης από το πυκνοκατοικημένο λεκανοπέδιο της Αθήνας, του λιμανιού και του αεροδρομίου που βρίσκεται σε απόσταση περίπου 6 χλμ..

Η διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος, εν όψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων έτους 2004, βελτίωσε την πρόσβαση από το κέντρο και τις γύρω περιοχές. Επίσης ο Δήμος διαθέτει τόπους ιστορικού, πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, σε αποστάσεις τέτοιες, που θα επέτρεπαν την δημιουργία περιπατητικών και ποδηλατικών διαδρομών και προσβάσεων. Έχει επίσης δυνατότητα αξιοποίησης των παραρεμμάτων ζωνών στο Μέγα Ρέμα Ραφήνας, το Ρέμα Παπά και άλλα μικρότερα ρέματα, για πεζοπορικές και ποδηλατικές διαδρομές.

Ακολουθώντας αρχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, επιδιώκεται να μετακινηθεί ο προσανατολισμός, από το αυτοκινητοκεντρικό μοντέλο σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατο, συγκοινωνία). Ως συνέπεια των παραπάνω και σε εναρμόνιση με τις νέες ανάγκες της πόλης και τις ευρωπαϊκές τάσεις, οι προτάσεις έργων θα πρέπει να έχουν τους εξής στόχους:

- Την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών από την μεταφορική κίνηση του λιμανιού της Ραφήνας με παράλληλη δημιουργία ωφέλους για την πόλη
- Τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με ιεράρχηση και σήμανση του οδικού δικτύου.
- Την ανάδειξη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της πόλης και των στοιχείων της ιστορίας της.
- Την ανάδειξη των χώρων αναψυχής, μνημείων, αθλητικών εγκαταστάσεων της πόλης σε συνδυασμό με την κίνηση των πολιτών και επισκεπτών, με αναπλάσεις δρόμων δημοσίων χώρων κλπ..
- Την Δημιουργία Φιλικού περιβάλλοντος, με έμφαση στην βελτίωση των προϋποθέσεων για χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου, της πεζοπορείας και την εξυπηρέτηση της προσβασιμότητας.

- Στρατηγικός σχεδιασμός και προγραμματισμός των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί μια ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια.
- Την αποκατάσταση της συνέχειας σύνδεσης του οικιστικού ιστού της πόλης.
- Την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, με την βελτίωση των υποδομών και χρήση νέων τεχνολογιών.

3. ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



Εικόνα 1: Ραφήνα (Πηγή: GoogleEarth).

Χωροταξικά - Δημογραφικά - Αναπτυξιακά χαρακτηριστικά Δήμου.

Ο Δήμος Ραφήνας-Πικερμίου έχει συνολική έκταση 39.432.700 μ².

Η Δ.Ε. Ραφήνας έχει έκταση 18.825.001 μ² εκ των οποίων τα 9.098.159 είναι κατοικημένη περιοχή.

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΑΦΗΝΑΣ

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΚΤΑΣΗ m ²	
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΟΥΠΟΛΗ	699.208	
ΒΟΥΤΖΑΣ	554.094	
ΚΟΚΚΙΝΟ ΛΙΜΑΝΑΚΙ ΝΕΟ	341.707	
ΠΑΛΑΙΑ ΡΑΦΗΝΑ ΚΟΚΚΙΝΟ	877.559	
ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΣ	296.169	
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΜΕΑΣ Γ	145.037	
ΠΡΩΤΕΑΣ	91.068	
ΝΗΡΕΑΣ	224.842	
ΟΡΥΧΑΛΚΟΥΡΓΟΙ	148.450	3.378.134
ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ		

ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΣΚΑΛΟΠΑΤΙ ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	800.322	
ΠΕΥΚΩΝΑΣ	276.117	
ΜΑΥΡΑ ΑΜΠΕΛΙΑ	516.649	
ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΜ.	393.661	
ΒΓΕΝΑ	619.380	
ΠΕΡΙΒΟΛΑΚΙΑ	2.875.285	
ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ	238.611	5.720.025
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:		9.098.159

Η Δ.Ε. Πικερμίου έχει έκταση 20.608.2991 μ2 εκ των οποίων τα 8.370.101 μ2 είναι κατοικημένη περιοχή

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ

ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΚΤΑΣΗ m2	
ΝΤΡΑΦΙ	4.443.237	
ΔΙΩΝΗ	3.017.017	
ΠΑΛΑΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ	555.338	
ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΠΕ	16.915	8.032.507
ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ		
ΗΜΕΡΟ ΠΕΥΚΟ	205.744	
ΡΟΣΣΟΛΥΜΟΣ	131.850	337.594

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:	8.370.101
-----------------------	------------------

Απογραφή Πληθυσμού - Κατοικιών 2011. ΜΟΝΙΜΟΣ Πληθυσμός

Επίπεδο διοικητικής διαίρεσης	α/α	Γεωγραφικός κωδικός Καλλικράτη	Περιγραφή	Μόνιμος Πληθυσμός
5	16121	4910	ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ - ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ (Έδρα: Ραφήνα,η)	20.266
6	16122	491002	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	7.175
7	16123	49100201	Δημοτική Κοινότητα Πικερμίου	7.175
8	16124	4910020102	Διώνη,η	2.111
8	16125	4910020103	Ντράφι,το	3.055
8	16126	4910020101	Πικέρμιον,το	2.009
6	16127	491001	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΑΦΗΝΑΣ	13.091
7	16128	49100101	Δημοτική Κοινότητα Ραφήνας	13.091
8	16129	4910010102	Καλλιτεχνούπολις,η	923
8	16130	4910010101	Ραφήνα,η	12.168

3.2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει τις Δ.Ε. Ραφήνας και Πικερμίου συμπεριλαμβανόμενης της πρόσβασης σε όλα τα σχολεία και τις υπηρεσίες του Δήμου καθώς και την δημοτική, αστική και υπεραστική συγκοινωνία, που θα μελετηθεί στο σύνολο του Δήμου.

Βασικό αντικείμενο της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα 20ετίας

Η επίβλεψη της μελέτης θα γίνει από την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία ευθύνεται για την παρακολούθηση της σύμβασης της μελέτης, την τήρηση των όρων της από τον Ανάδοχο και τη διατύπωση εισηγήσεων και παρατηρήσεων σχετικών με το αντικείμενο της σύμβασης προς τη Δημοτική Αρχή.

Αντικείμενο της σύμβασης είναι η εκπόνηση μιας στρατηγικής μελέτης – σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου, σύμφωνα με σχετικές οδηγίες της ΕΕ. Ο τύπος αυτός μελέτης προδιαγράφηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης. Επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη - τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων: 1. Ανάπτυξη μοντέλου αποσυμφόρησης της κίνησης και στάθμευσης αιχμής του Λιμανιού, 2. Βελτίωση της ασφαλείας όλων των ειδών μετακινήσεων στην πόλη, με ιεράρχηση και σήμανση 3, Προσβασιμότητα για όλους στο δίκτυο μεταφορών και αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ., 4. Ενίσχυση ήπιων μετακινήσεων για συμβολή στην μείωση ρύπανσης του περιβάλλοντος και κατανάλωσης ενέργειας 5. Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού δημόσιου χώρου, με ενίσχυση ταυτότητας, προσβασιμότητας και εμπορικότητας του δημοσίου χώρου, με αναπλάσεις οδών κλπ. 6. Ρυθμίσεις στις συνδετήριες οδούς των απομακρυσμένων αστικών ενοτήτων, για βελτίωση συνεκτικότητας του κατακερματισμένου οικιστικού ιστού 7. Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για αύξηση της αποδοτικότητας και της ενημέρωσης και τέλος 8. Ενίσχυση της συμμετοχικότητας σε θέματα αστικού χώρου.

3.3 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία θα διαθέσει στους μελετητές όσα από τα απαραίτητα χαρτογραφικά υπόβαθρα είναι διαθέσιμα σε ηλεκτρονική ή έντυπη μορφή. Επιπλέον, θα μεριμνήσει για τη διευκόλυνση των μελετητών στη συλλογή από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς όλων των απαιτούμενων δεδομένων που σχετίζονται με το αντικείμενο της μελέτης.

Οι μελετητές θα πρέπει να συγκεντρώσουν και αποδελτιώσουν με δικά τους μέσα τα στοιχεία που απαιτούνται για την άρτια εκπόνηση της μελέτης.

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι βασικές σχετικές μελέτες που διαθέτει στην κατοχή του ο Δήμος και θα περιληφθούν στον φάκελο της μελέτης που θα παραδοθεί στον Ανάδοχο μετά την υπογραφή της σύμβασης του.

Α/Α Τίτλος Μελέτης Ημερομηνία ολοκλήρωσης

1. Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Ραφήνας
2. Θέσεις στάθμευσης Ραφήνα
3. Διαμ.σήμανση κόμβου Φλέμινγκ
4. Διαμ. σήμανση Αραφηνίδων Αλων
5. Σχέδιο ποδηλατοδρόμων
6. Σχέδιο Δημοτικής συγκοινωνίας
7. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων Ραφήνα
8. Κυκλοφοριακή μελέτη Χρυσ.Σμύρνης
9. Κυκλοφοριακή μελέτη Διώνη
10. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Νηρέα

11. Πεζοπορικές διαδρομές
12. Πεζοπορική διαδρομή στην Μελέτη Διευθέτησης Μέγα Ρέματος
13. ΜΠΕ Οριοθέτηση Μεγάλου Ρέματος Ραφήνας με δημιουργία πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου
14. Δρασεις/Υπηρεσίες προστασίας πολεοδομικών τετραγώνων από πλημμυρες του ρεματος Ραφήνας »
15. Αποκατάσταση ζημιών από τις πυρκαγιές του Ιουλίου 2018
16. ΓΠΣ Πικερμίου
17. Τοπικό Χωρικό Πυρόπληκτης Περιοχής

Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπ όψη μια σειρά από σχεδιασμούς που επιρρεάζουν το μελετητικό αντικείμενο. Ενδεικτικά αναφέρονται:

1. Διαπλάτυνση Λεωφ. Φλέμιγκ, 2. Πιθανή υπογειοποίηση Λ. Φλέμιγκ κάτω από την Πλατεία Πλαστήρα, για είσοδο έξοδο στο Λιμάνι 3. Πιθανή Νέα οδός εισόδου στο Λιμάνι κατάντι του Ρέματος Ραφήνας 4. Επέκταση Σταθερού υπογειοποιημένου μέσου τροχιάς ως το Λιμάνι 5. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου οδού Δημοκρατίας με πρόβλεψη ποδηλατόδρομου και σύνδεση παραλιακού μετώπου, 6. Διαμόρφωση πεζοδρομίου ποδηλατοδρόμου σε οδό Κένεντυ, για πρόσβαση στο Νέο Αθλητικό Κέντρο, 7. Διαπλάτυνση οδού Αρίωνος λόγω έργων της ΕΥΔΑΠ και των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ, 8. Χώροι στάθμευσης στην οδό Μάντικα και στην περιοχή Νεκροταφείο. Παράλληλα, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έρθει σε επαφή με τον ΟΛΡ, την Περιφέρεια, την ΕΛ.ΣΤΑΤ., ΟΑΣΑ, κλπ αλλά και όποιους άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς διαθέτουν στοιχεία και μπορούν να συμβάλουν στην αρτιότητα της μελέτης.

3.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η Μεθοδολογία της μελέτης θα βασιστεί στις «ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GUIDNES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING URBAN MOBILITY PLAN) της “European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans”. Η σειρά των βημάτων και των δράσεων για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα : <http://www.eltis.org/content/sump-process>

Συνοπτικά τα βήματα που θα ακολουθήσει η μελέτη αυτή 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.

Στην τεχνική τους προσφορά οι μελετητές θα πρέπει να αναφέρουν αναλυτικά τις μεθόδους και τα εργαλεία (μοντέλα / πρότυπα) που κρίνουν σαν αποτελεσματικότερα για την εκπόνηση της μελέτης. Τα παραπάνω θα περιγραφούν αναλυτικά στο τεύχος της Τεχνικής Προσφοράς και θα αποτελέσουν στοιχείο αξιολόγησης - βαθμολόγησης της ποιότητας της Τεχνικής προσφοράς σύμφωνα με το άρθρο 20.2 της προκήρυξης.

3.5 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 Ραφήνας Πικερμίου .

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

4. ΔΟΜΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε τρία διακριτά στάδια, τα οποία με τη σειρά τους περιλαμβάνουν επιμέρους φάσεις με συγκεκριμένες δραστηριότητες ως εξής:

-ΣΤΑΔΙΟ I: Καταγραφή – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαβούλευση – Διατύπωση Αρχών και Στόχων

-ΣΤΑΔΙΟ II: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.

-ΣΤΑΔΙΟ III: Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση & Έγκριση του ΣΒΑΚ

4.1. -ΣΤΑΔΙΟ I: Καταγραφή – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαβούλευση – Διατύπωση Αρχών και Στόχων

Στο στάδιο αυτό θα γίνει η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης με τη συλλογή και οργάνωση σε κατάλληλη βάση των δεδομένων και των στοιχείων που απαιτούνται για το προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος Μεταφορών στην πόλη.

Η συλλογή στοιχείων κυκλοφορίας, στάθμευσης, εξυπηρέτησης των μετακινήσεων κλπ. Μπορεί να γίνει από υπάρχουσες σχετικές μελέτες, από μετρήσεις, έρευνες κλπ. Θα πρέπει να ληφθούν υπ όψη οι εντάξεις νέων περιοχών στο σχέδιο και οι μελέτες που είναι σε εξέλιξη από διάφορους φορείς.

Παράλληλα με τη φάση καταγραφής / ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση. Στην πρώτη εκδήλωση ενημέρωσης κοινού (open day), θα ενημερωθούν οι πολίτες του Δήμου Ραφήνας-Πικερμίου σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει τόσο στην ανάπτυξη της πόλης όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους. Κατά τη διάρκειά της εκδήλωσης μπορεί να διανέμονται ενημερωτικά φυλλάδια που θα σχεδιάσει κι εκτυπώσει ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή (ως προς το περιεχόμενό τους), ενώ ταυτόχρονα το κοινό θα ενημερωθεί για την έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια του Έργου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευρεία συμμετοχή του σε αυτήν.

Στα συμπεράσματα που θα εξαχθούν θα στηριχθεί η πρώτη διατύπωση αρχών και στόχων που θα διαμορφώσουν το πλαίσιο δηλαδή το όραμα του ΣΒΑΚ

Η συνολική διάρκεια του Σταδίου I θα είναι **τρεις (3) μήνες**

4.2. -ΣΤΑΔΙΟ II: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.

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

Τα σενάρια αυτά θα περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης της περιοχής, τις προτάσεις που θα βασίζονται στη προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας, 10αετίας και 20αετίας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη την εμπορική και την τουριστική ανάπτυξη της πόλης.

Γενικά, οι προτάσεις βιώσιμης κινητικότητας θα λάβουν υπ όψη τις παρακάτω αρχές και προτεραιότητες:

- Ανάπτυξη μοντέλου κυκλοφορίας και στάθμευσης για τη μεταφορική κίνηση αιχμής του Λιμανιού με στόχο την ελαχιστοποίηση της όχλησης και τη δημιουργία οφέλους στην πόλη.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου και σχεδιασμός μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφαλείας.

- Ανασχεδιασμός λειτουργίας & υποδομών των ΜΜΜ, με προώθηση ενοποίησης & προσβασιμότητας. (Νέα χωροθέτηση - αλλαγή στάσεων, ανανέωση του στόλου λεωφορείων με οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων, πύκνωση δρομολογίων, κτλ.)
- Προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑΜΕΑ, σε όλη τη περιοχή του Έργου μέσω της δημιουργίας δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικών δακτυλίων, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια όλων των χρηστών.
- Ανάπτυξη ενός μοντέλου στάθμευσης και διαχείρισής της, με μέτρα, ρυθμίσεις και συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης ώστε να μην αντιστρατεύονται τη βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός παραλιακού μετώπου, με συνδυασμό εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης προς κέντρο και Λιμάνι.
- Αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία ζωνών πεζών, ποδηλάτου και πράσινου σε κύριες οδούς, προσβάσεις στο παράκτιο μέτωπο, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, κτλ.) σε συνδυασμό με ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κτλ).
- Μέτρα ρύθμισης και ελέγχου και για την προσβασιμότητα των οχημάτων διανομής και τροφοδοσίας.
- Ρυθμίσεις των οδικών συνδέσεων για βελτίωση συνεκτικότητας του κατακερματισμένου οικιστικού ιστού, μεταξύ των απομακρυσμένων αστικών ενοτήτων του Δήμου

Μέσω της διαδικασίας της Δημόσιας Διαβούλευσης θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Λόγω περιορισμένων προϋπολογισμών, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η εφαρμογή των μέτρων που επιλέγονται να αποδίδουν τα μέγιστα για το σύνολο των χρημάτων που δαπανούνται. Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα εστιάσει στα προτεινόμενα μέτρα που θεωρεί ως τα πλέον σημαντικά και θα εκτιμήσει τη σχέση κόστους – οφέλους, προκειμένου να ενισχυθεί η αξιοπιστία εφαρμογής τους και να αποφευχθεί η επιλογή εκείνων των οποίων η εφαρμογή δεν είναι οικονομικά ρεαλιστική.

Η συνολική διάρκεια του Σταδίου II θα είναι **τρεις (3) μήνες**

4.3. -ΣΤΑΔΙΟ III:Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση & Έγκριση του ΣΒΑΚ

Στο στάδιο αυτό ο Ανάδοχος θα εξειδικεύσει το βέλτιστο σενάριο, και θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης παρεμβάσεων και μέτρων. Επιπλέον θα εκτιμήσει ενδεικτικά το κόστος τους, σε συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου. Θα προτείνει επίσης τη διαδικασία παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης των επιλεγμένων μέτρων και το βαθμό που επιτυγχάνονται οι στόχοι που τέθηκαν. Η τελική έκδοση του ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με αξιοποίηση όλων των ευρημάτων των τριών σταδίων. Στη συνέχεια θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και μετά θα υποβληθεί για έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο αφού ενσωματώσει τυχόν παρατηρήσεις από τη διαβούλευση.

Μετά τον έλεγχο ποιότητάς του από την Αναθέτουσα Αρχή, θα κατατεθεί για έγκριση και παραλαβή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ραφήνας - Πικερμίου.

Η συνολική διάρκεια του Σταδίου III θα είναι **τρεις (3) μήνες**

5. ΧΡΟΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης των ανωτέρω τριών σταδίων της μελέτης ορίζεται σε **εννέα (9) μήνες** και η συνολική προθεσμία για την παραίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε **δεκαπέντε (15) μήνες** από την υπογραφή του συμφωνητικού.

Με βάση τα υφιστάμενα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν και τις συστηματικές παρατηρήσεις της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης, θα οριστούν και σχεδιαστούν οι απαραίτητες έρευνες και μετρήσεις των χαρακτηριστικών κυκλοφορίας, στάθμευσης και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Οι καταγραφές θα περιλαμβάνουν:

6.ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Στάδια / Φάσεις	Ενέργειες
Στάδιο I: Καταγραφή – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαβούλευση – Διατύπωση Αρχών και Στόχων	
Στάδιο I – A1 Συλλογή και αξιολόγηση υπαρχόντων σχετικών μελετών	<p>Ο Ανάδοχος θα μεριμνήσει για τη συλλογή και αξιολόγηση όλων των σχετικών με το ΣΒΑΚ, μελετών και ρυθμίσεων, που υπάρχουν στο Δήμο Ραφήνας Πικερμίου. Επίσης τα δεδομένα χαρακτηρισμών του οδικού δικτύου και θα τα ταξινομήσει σε πίνακα. Στη συνέχεια θα προσδιορίσει το βαθμό και τα περιθώρια εφαρμογής τους, διατυπώνοντας και τις ελλείψεις τους, σε συνεργασία με τη Διευθύνουσα Υπηρεσία. Οι παρατηρήσεις του θα περιληφθούν σε σχετική συνολική έκθεση αξιολόγησης. Σε αυτή θα υπάρχει αναφορά στην υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου, σε σχέση με τις χρήσεις γης, τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, το καθεστώς στάθμευσης, την οδική ασφάλεια καθώς και πιθανά ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα.</p>
Στάδιο I - A2 Μετρήσεις - Έρευνες	<p>Ο Ανάδοχος θα υλοποιήσει τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:</p> <p>1.Καταγραφή της κυκλοφοριακής Οργάνωσης της Πόλης: Δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας – Συλλεκτήριοι – Τοπικής κυκλοφορίας - Μονόδρομοι – Πεζόδρομοι – Ποδηλατόδρομοι – Διαβάσεις Πεζών – Σήμανση για Τυφλούς – Ράμπες ΑΜΕΑ – Κόμβοι φωτεινής σηματοδότησης - Ήπια Κυκλοφορία κλπ.</p> <p>2.Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας: Θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο, δέκα (10) τουλάχιστον διασταυρώσεις. Σε αυτές θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις, για μία ώρα πρωινής και μία ώρα απογευματινής αιχμής, σε δύο τουλάχιστον ημερομηνίες με διαφορετικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.</p> <p>3. Καταγραφή στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης Θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο, πέντε (5) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου. Σε αυτά θα γίνουν καταγραφές από 8,00 – 21,00, σε μια καθημερινή και ένα Σάββατο.</p> <p>4. Ωριαίες Καταγραφές στάθμευσης σε αναχώρηση – άφιξη δρομολογίων πλοίων Θα καθοριστούν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο, δύο (2) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου. Σε αυτά θα γίνουν καταγραφές για διάρκεια μιάς ώρας, μία σε αναχώρηση και μία σε άφιξη πλοίου, Σάββατο πρωί και Κυριακή βράδυ.</p> <p>5. Καταγραφή Δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Θα αποτυπωθούν Γραμμές – Διαδρομές – Δρομολόγια – Στάσεις – Αφετηρίες – Τέρματα – Προσβασιμότητα στα μέσα κλπ.</p> <p>6. Διεξαγωγή έρευνας επιβατών ΜΜΜ, με ερωτηματολόγια (250) Θα απευθύνονται σε πολίτες που μετακινούνται για όλους τους σκοπούς, (εργασία, εκπαίδευση, αναψυχή, εμπόριο κλπ.) με την κάτωθι ομαδοποίηση: 1. Επιβάτες που μετακινούνται με το αστικό ΚΤΕΛ Αθήνας (80 ερωτηματολόγια)</p>

	<p>2. Επιβάτες που μετακινούνται με το αστικό ΚΤΕΛ Αεροδρομίου (20 ερωτηματολόγια)</p> <p>3. Επιβάτες που μετακινούνται με το αστικό 314 (25 ερωτηματολόγια)</p> <p>4. Επιβάτες που μετακινούνται με το αστικό 310 (25 ερωτηματολόγια)</p> <p>5. Επιβάτες που μετακινούνται με δημοτική συγκοινωνία (25 ερωτηματολόγια)</p> <p>6. Τυχαίο δείγμα διερχομένων από το κέντρο της πόλης (25 ερωτηματολόγια)</p> <p>7. Χρήστες διαδικτύου, μέσω της πλατφόρμας του Δήμου. (50 ερωτηματολόγια)</p> <p>Η έρευνα θα επιδιώξει να υπάρξει αντιπροσώπηση:</p> <ul style="list-style-type: none"> - όλων των ηλικιών με έμφαση στους ηλικιωμένους και τα παιδιά. - όλες των ευαίσθητων ομάδων (ΑμεΑ, άνεργοι) καθώς και των αναγκών τους - όλων των απομακρισμένων περιοχών κατοικίας, Οικισμών, εκτός σχεδίου κλπ. <p>Οι πληροφορίες από τα 250 ερωτηματολόγια θα αποδελτιωθούν και θα εισαχθούν σε Βάση Δεδομένων. Με κατάλληλη επεξεργασία θα εξαχθούν οι ανάγκες μετακίνησης.</p> <p>7. Καταγραφή Τροχαίων Ατυχημάτων.</p> <p>Θα ζητηθούν στοιχεία κυρίως από την Τροχαία και το Α.Τ. για όλη την περιοχή του Δήμου και για διάστημα τουλάχιστον πέντε (5) ετών, με σύνταξη χάρτη ατυχημάτων.</p>
Στάδιο I - A3 Δημόσια Διαβούλευση	<p>Παράλληλα με την αποτύπωση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα γίνει η δημόσια διαβούλευση, εφ' όσον είναι απαραίτητη στην διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Ενδεικτικά αναφέρονται τρόποι διαβούλευσης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Παρουσιάσεις στα Τοπικά Συμβούλια ή το Δημοτικό Συμβούλιο Ραφήνας Πικερμίου - Παρουσιάσεις με συζήτηση σε φορείς, συλλόγους, ομάδες, πολίτες κλπ. - Συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, Περιφέρειας, Τροχαίας κλπ - Ανακοινώσεις σε τοπικά μέσα, στην ιστοσελίδα του Δήμου κλπ. <p>Όποιοι από τους ανωτέρω ή και άλλους τρόπους κριθούν πιο κατάλληλοι, θα διοργανωθούν από τον Ανάδοχο, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.</p>
Στάδιο I - A4 Καθορισμός Στόχων	<p>Τα συμπεράσματα από την καταγραφή και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τα στοιχεία από την παράλληλη διαβούλευση, θα οδηγήσουν στην διατύπωση από τον Ανάδοχο, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, των Αρχών και των Στόχων του ΣΒΑΚ. Θα γίνει η επιλογή των δεικτών, με ποιοτικό και ποσοτικό προσδιορισμό.</p>
ΣΤΑΔΙΟ II. Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.	
Στάδιο II - B1 Σχεδιασμός – Διατύπωση Εναλλακτικών Σεναρίων	<p>Ο Ανάδοχος θα αναπτύξει και θα περιγράψει με εποπτικά (όσους χάρτες κρίνονται αναγκαίοι) και λεκτικά μέσα, σενάρια μέτρων - ρυθμίσεων, που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου που έχουν ήδη τεθεί. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στην αύξηση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τα Μ.Μ.Μ., με ανασχεδιασμό διαδρομών, δρομολογίων – ανταποκρίσεων, στάσεων, προσβασιμότητας κλπ. 2. Στο σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί κλπ) 3. Στον καθορισμό & σχεδιασμό μέτρων – ρυθμίσεων βελτίωσης της οδικής ασφαλείας, 4. Στην ανάπτυξη μοντέλων στάθμευσης και διαχείρισής της με μέτρα, ρυθμίσεις και συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης 5. Στη διαχείριση της κίνησης του Λιμανιού, ώστε να εξυπηρετείται χωρίς να επιρρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη των κεντρικών λειτουργιών της πόλης, 6. Στην αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία ζωνών πεζών, ποδηλάτου και πράσινου σε κύριες οδούς, προσβάσεις στο παράκτιο μέτωπο, κλπ) 7. Στην συνεκτικότητα του κατακερματισμένου οικιστικού ιστού, με βελτίωση των οδικών συνδέσεων των απομακρυσμένων οικιστικών και λειτουργικών ενότητων.

	Από τον Ανάδοχο θα μελετηθούν Εναλλακτικά Σενάρια και για τους υπόλοιπους τομείς που συνθέτουν την Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα για την πόλη.
Στάδιο II - B2 Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου	Ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή και μέσα από διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης, θα προχωρήσει στην Αξιολόγηση των Εναλλακτικών Σεναρίων. Με βάση μια σειρά από κριτήρια για το περιβάλλον, την οικονομία, την εξυπηρέτηση των ασθενέστερων ομάδων, την ασφάλεια κλπ αλλά και με βάση το όραμα για την εξέλιξη της πόλης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο μέτρων, που θα διασφαλίζει την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ.
Στάδιο II - B3 Σύνταξη ΣΒΑΚ	1η έκδοση ΣΒΑΚ Στη φάση αυτή του σταδίου II, θα διαμορφωθεί το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σύμφωνα με το βέλτιστο σενάριο. Θα περιλαμβάνει επίσης μια χρονικά προσδιορισμένη διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων του σεναρίου και τις κατευθύνσεις για τις επόμενες φάσεις και Δράσεις του ΣΒΑΚ
Στάδιο III Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση & Έγκριση του ΣΒΑΚ	
Στάδιο III - Γ1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης – Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Εξειδίκευση Σχέδιου Δράσης - Προϋπολογισμός. Θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον: 1. Αναλυτική περιγραφή των πακέτων μέτρων. 2. Περιγραφή του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων. 3. Αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων. 4. Πίνακας κανονιστικών αποφάσεων και εγκρίσεων που θα απαιτηθούν για την υλοποίηση των μέτρων του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού συνοδευόμενος από σχετικό χρονοδιάγραμμα. 5. Αναλυτική παρουσίαση προτάσεων συσχετιζόμενοι με τους δυνατούς τρόπους εύρεσης χρηματοδότησης των μέτρων. 6. Εκτίμηση κόστους με προκαταρκτική κοστολόγηση των προτεινόμενων δράσεων, των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων έργων, συνοδευόμενοι από χρονοδιαγράμματα, είτε με την εξασφάλιση χρηματοδότησης, είτε με την εκτέλεση από έσοδα του Δήμου. 7. Συμπεράσματα και Προτάσεις παράλληλων μέτρων (εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πολιτών, εκπαίδευση κτλ). Η Έκθεση θα συνοδεύεται από σειρά θεματικών σχεδίων που θα απεικονίζουν σε λεπτομέρεια τα τελικά προτεινόμενα μέτρα με τις προδιαγραφές υλοποίησής τους (π.χ. σκαριφήματα παρεμβάσεων στους κόμβους, προδιαγραφές υλοποίησης δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύνδεση οδών ήπιας κυκλοφορίας με το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, βελτιστοποίηση ραμπών ΑΜΕΑ, προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις, αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων, μονοδρομήσεων, προτεινόμενο σχέδιο στάθμευσης κτλ.).
Στάδιο III - Γ.2 Παρακολούθηση	Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα προτείνει τη βέλτιστη Διαδικασία για την παρακολούθηση της υλοποίησης των μέτρων του σεναρίου και τον τρόπο αποτίμησης της επίτευξης των στόχων.
Στάδιο III – Γ3. Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ με Δημόσια Διαβούλευση Γ.4 Έγκριση	Η τελική έκδοση του ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με αξιοποίηση όλων των ευρημάτων των τριών σταδίων. Στη συνέχεια θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση, όπου και παρουσιάσει σε powerpoint τα αποτελέσματα του συνόλου της μελέτης (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κτλ.). Ο σκοπός της διαβούλευσης είναι να παρουσιαστεί λεπτομερώς η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ και το σχέδιο δράσης αυτού, ώστε ο κάθε φορέας να μπορέσει να διατυπώσει της άποψή του για τα προτεινόμενα μέτρα ή και να προτείνει εναλλακτικά. Οι οποιεσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα ενσωματωθούν

στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ. Μετά τον έλεγχο ποιότητάς του από την Αναθέτουσα Αρχή, θα κατατεθεί για έγκριση και παραλαβή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Ραφήνας - Πικερμίου.

7. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

Το είδος, οι κλίμακες και το περιεχόμενο χαρτών και σχεδίων θα πρέπει να απορρέουν από την ανάγκη διευκόλυνσης μιας ολοκληρωμένης επικοινωνίας τόσο με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία όσο και με τους συμμετέχοντες στις διαδικασίες διαβούλευσης. Κατά συνέπεια, θα καθορίζονται μετά από συνεννόηση του Αναδόχου με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία, σε συνάρτηση με την πρόοδο της μελέτης και τις ανάγκες που θα προκύπτουν από την εξέλιξη των διαδικασιών διαβούλευσης με τους φορείς της πόλης. Τα παραδοτέα στοιχεία της μελέτης πρέπει να συνδυάζονται με τα υπάρχοντα ηλεκτρονικά στοιχεία της Υπηρεσίας.

Για παράδειγμα οι χάρτες με τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου θα είναι σε άλλη κλίμακα από τον χάρτη ιεράρχησης. Το είδος και περιεχόμενο των χαρτών, οι αντίστοιχες κλίμακες και το περιεχόμενο των σχεδίων γενικότερα, θα πρέπει να απορρέουν από την ανάγκη πλήρους, ολοκληρωμένης και κατανοητής επικοινωνίας τόσο με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία όσο και με τους συμμετέχοντες σε διαδικασίες διαβούλευσης. Κατά συνέπεια, θα καθορίζονται μετά από συνεννόηση των μελετητών με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία σε συνάρτηση με την πρόοδο της μελέτης και τις ανάγκες που θα προκύπτουν.

Οι έντυποι χάρτες θα παραδοθούν και σε μορφή PDF ή tiff και θα μπορούν να αναπαραχθούν (εκτυπωθούν) όπως η μελέτη υποδεικνύει, διατηρώντας την κλίμακα του σχεδίου αλλά και το αντίστοιχο μέγεθος χαρτιού. Για τους χάρτες και τα σχέδια εκτύπωσης που προήλθαν από σχεδιαστικά προγράμματα, θα παραδοθεί και η αντίστοιχη ψηφιακή χαρτοσύνθεση. Όλα τα αρχεία των εκθέσεων και των σχεδίων θα υποβληθούν σε έντυπη και σε ψηφιακή μορφή. Ο Μελετητής θα πρέπει να παραδίδει στην Επιβλέπουσα Υπηρεσία το σύνολο του υλικού που θα παράγεται στη διάρκεια της μελέτης σε ηλεκτρονική μορφή. Θα παραδοθούν επιπλέον όλα τα πρωτογενή στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πρώτο στάδιο (πρωτότυπα των εντύπων απογραφής κυκλοφοριακών φόρτων, χρήσεων γης, στάθμευσης, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων, κ.λπ.). Όλα τα παραπάνω πρωτογενή των διαφόρων εντύπων θα δοθούν μηχανογραφημένα σε βάση δεδομένων Access ή Excel ή ισοδύναμα. Τα διάφορα στοιχεία που θα συλλεχθούν θα ενταχθούν σε βάσεις δεδομένων με αναφορά σε συντεταγμένες έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα αξιοποίησης τους σε περιβάλλον Σ.Γ.Π. (GIS). Ενδεικτικά οι κλίμακες σχεδίων που θα υποβληθούν σε έντυπη μορφή ανάλογα με το θέμα θα είναι:

-Α. Ιεράρχηση οδικού δικτύου και Από 1:10000 έως 1:5000.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 με όλες τις προτάσεις ιεράρχησης οδών στην περιοχή μελέτης.

-Β. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και στάθμευση:

Σχέδιο σε κλίμακα 1:1.000 με πρόταση των προτεινόμενων χαρακτηριστικών των συλλεκτήριων οδών.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 με όλες τις προτάσεις στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζεται η προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης του Δήμου που θα απεικονίζει τις ζώνες ελέγχου στάθμευσης, υπάρχοντες και προτεινόμενους, ιδιωτικούς και δημόσιους.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 με όλες τις τελικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή μελέτης.

-Γ. Δημόσια και Δημοτική Συγκοινωνία:

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζονται τα υφιστάμενα και τα προτεινόμενα στοιχεία όσον αφορά τις γραμμές κίνησης των ΜΜΜ.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζονται υφιστάμενες και προτεινόμενες στάσεις και αφετηρίες.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:100 όπου θα απεικονίζονται οι μορφές για τις στάσεις και οι λεπτομέρειες εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζονται τα δρομολόγια της υπάρχουσας και προτεινόμενης Δημοτικής Συγκοινωνίας.

-Οριζοντιογραφίες – σκαριφήματα συγκεκριμένων παρεμβάσεων (π.χ. κόμβοι) με συνολική εξέταση της πρόσβασης στο λιμάνι: 1:2000 και Τυπικές Διατομές – 1:100 ή 1:200

Δ. Βιώσιμη κυκλοφορία με ενθάρρυνση χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς όπως ποδήλατα, ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτροκίνητα ΜΜΜ κλπ

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζονται Πεζοπορικές διαδρομές με τα σημεία ενδιαφέροντος.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:1.000 με αποτυπωμένες όλες τις σχεδιαζόμενες διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαβάσεις κτλ, όπου θα αποτυπώνεται το σύνολο του δικτύου κίνησης πεζών στην περιοχή μελέτης.

Σχέδιο σε κλίμακα 1:2.000 όπου θα απεικονίζεται όλο το τελικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων με τα βασικά τους χαρακτηριστικά (διπλής ή μονής κυκλοφορίας δίκτυο ποδηλατοδρόμων, απαιτούμενα πλάτη κλπ.)

Τα παραδοτέα της μελέτης ανα στάδιο είναι:

7.1 -ΣΤΑΔΙΟ Ι: Καταγραφή – Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαβούλευση – Διατύπωση Αρχών και Στόχων

Τα παραδοτέα του Σταδίου Ι θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 1

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ με τα κάτωθι κεφάλαια:

- Καταγραφή και ανάλυση όλων των σχετικών μελετών που εκπονήθηκαν για το Δήμο Ραφήνας Πικερμίου
- Καταγραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης και σύνταξη χάρτη με την υφιστάμενη ιεράρχιση των οδών.
- 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 μετρήσεων στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης. Παρουσίαση και σχολιασμός των αποτελεσμάτων.
- Καταγραφή του δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σχολιασμός των αδυναμιών των ελλείψεων και αξιολόγησή του, με σύνταξη χάρτη με όλα τα στοιχεία.
- Παρουσίαση του τρόπου εκτέλεσης και των αποτελεσμάτων της έρευνας μέσω συνεντεύξεων με 250 ερωτηματολόγια. Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων.
- Καταγραφή τροχαίων ατυχημάτων και σύνταξη χάρτη ατυχημάτων.
- Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και διατύπωση συμπερασμάτων.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 1. Σχέδια σε κατάλληλη κλίμακα και παραρτήματα με τις καταγραφές όλων των ανωτέρω στοιχείων, πίνακες και ερωτηματολόγια.

ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ. Οι πληροφορίες των 250 ερωτηματολογίων θα εισαχθούν σε βάση δεδομένων και με κατάλληλη επεξεργασία θα εξαχθούν οι ανάγκες και τα προβλήματα.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 2

ΑΡΧΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ. Θα περιλαμβάνονται οι αρχές, οι στόχοι και το πλαίσιο του ΣΒΑΚ, όπως προέκυβαν από τα συμπεράσματα της καταγραφής και της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Θα γίνει επίσης επιλογή των κατάλληλων ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών παρακολούθησης μέτρων.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 2.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 3. Θα περιλαμβάνει υλικό από όλες τις δράσεις που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Δημόσια Διαβούλευσης.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 3.

7.2 -ΣΤΑΔΙΟ ΙΙ: Καθορισμός και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων.

Τα παραδοτέα του Σταδίου II θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 4

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ / ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Θα περιλαμβάνεται η ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων μέτρων για την υλοποίηση των στόχων του ΣΒΑΚ, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. και την ενοποίησή τους, στον σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, την ανάπτυξη μοντέλων σταθμευσης και τη διαχείρισή της με μέτρα, ρυθμίσεις και σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, κυρίως στην κεντρική περιοχή της Ραφήνας. Επίσης για την αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία ζωνών πεζών, ποδηλάτου και πράσινου σε κύριες οδούς, προσβάσεις στο παράκτιο μέτωπο, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, κτλ.) σε συνδυασμό με ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, στην συνεκτικότητα του κατακερματισμένου οικιστικού ιστού, με βελτίωση των οδικών συνδέσεων των απομακρυσμένων οικιστικών και λειτουργικών ενοτήτων και τέλος στην ανάπτυξη μοντέλων αποσυμφόρησης της κίνησης αιχμής του Λιμανιού και ειδικότερα της διοχέτευσης της κίνησης βαρέων οχημάτων του λιμανιού, εκτός κέντρου της πόλης.

Μπορεί να περιλαμβάνει εναλλακτικά σενάρια και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, όπως πρόγραμμα για τα οχήματα τροφοδοσίας.

Για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου απαιτείται αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων και τεκμηρίωση της επιλογής αυτής. Επίσης παράθεση των σχετικών αποτελεσμάτων της διαβούλευσης και των κριτηρίων που χρησιμοποιήθηκαν, περιβαλλοντικών, κοινωνικών, οικονομοτεχνικών, κλπ. Σε συνδυασμό με την εξυπηρέτηση των στόχων του ΣΒΑΚ.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 4. Σχέδια σε κατάλληλη κλίμακα και παραρτήματα με τις καταγραφές όλων των ανωτέρω στοιχείων, μοντέλων, ρυθμίσεων και μέτρων που συνθέτουν τα εναλλακτικά σενάρια, ώστε να είναι πλήρως αντιληπτά.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 5

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΒΑΚ. Περιλαμβάνει την επιλογή, τεκμηρίωση και οριστική ανάπτυξη του βέλτιστου σεναρίου σε συνδυασμό με την οριστική διατύπωση των στόχων του ΣΒΑΚ, τους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες και τα βέλτιστα ανά στόχο μοντέλα, μέτρα και ρυθμίσεις. Αναλυτική παρουσίαση μέτρων που ενδεικτικά μπορεί να είναι: μονοδρομήσεις οδών, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατοδρόμων, ιεράρχηση διανοίξεων οδών, ιεράρχηση οδικού δικτύου και πολιτική στάθμευσης για την περιοχή του Έργου. Επιπλέον, αναλυτική παρουσίαση που αφορά σε προτεινόμενες παρεμβάσεις (βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα) καθώς και αιτιολόγηση αυτών (π.χ. αύξηση οδικής ασφάλειας, αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας κ.α.). Προτάσεις για πιθανή διαμόρφωση κόμβων (ή δημιουργία κυκλικών κόμβων), κατόπιν ελέγχου των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού καθώς και των επιτρεπόμενων κινήσεων. Προτάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών (υφιστάμενων και μελλοντικών) και σύνδεσης των στάσεων με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, δημιουργία κατάλληλων και θελκτικών χώρων αναμονής (συσχετιζόμενους με τον αριθμό της επιβατικής κίνησης). Στο παραπάνω πλαίσιο θα δοθεί μελέτη ανασχεδιασμού της δημοτικής συγκοινωνίας (δρομολόγια, στάσεις) με κύριο στόχο την πρόσβαση σε σχολεία, υπηρεσίες και αγορά με σκοπό την άμεση εφαρμογή της. Προτάσεις για τη βελτίωση και εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την υπό μελέτη περιοχή (π.χ. θέσπιση ωραρίου λειτουργίας, προτάσεις για ορισμό χωρικών και χρονικών περιορισμών στις φορτοεκφορτώσεις, πρόταση για δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης, χώρων μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, κλπ). Προτάσεις για διαχείριση της στάθμευσης. Προτάσεις για βελτίωση υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας σηματοδότησης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 5

7.3 -ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ: Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση & Έγκριση του ΣΒΑΚ

Τα παραδοτέα του Σταδίου ΙΙΙ θα περιλαμβάνουν:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 6

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ & ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Περιλαμβάνει ανάπτυξη και εξειδίκευση του βέλτιστου σεναρίου με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικό προϋπολογισμό για την υλοποίησή του.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΈΚΘΕΣΗ 7

ΤΕΛΙΚΟ ΣΒΑΚ

Η Έκθεση αξιοποιώντας τα αποτελέσματα όλων των σταδίων θα αναπτύσσει το τελικό ΣΒΑΚ. Θα περιλαμβάνει ένα συνδυασμό κυρίως των δύο προηγούμενων εκθέσεων και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης. Επιπλέον, την αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς κινδύνους καθώς και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε μέτρου. Ο Ανάδοχος μέσα από βιβλιογραφική ανασκόπηση καλών πρακτικών θα περιγράψει με λεπτομέρεια τον τρόπο εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων κατά τέτοιο τρόπο που αυτά να εξυπηρετούν τις ιδιαίτερες ανάγκες του Δήμου Ραφήνας-Πικερμίου λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη και τους διαθέσιμους πόρους.

ΣΧΕΔΙΑ & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ 7.

8.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.

8.1 Στάδιο Ι: Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης κατάστασης

Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια Σταδίου Ι, 3 μήνες

ΦΑΣΗ	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περαίωση (μήνας)
A.1	Συλλογή και αξιολόγηση υπαρχόντων 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

8.2 Στάδιο ΙΙ: Διατύπωση και Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων για Μέτρα και Λύσεις

Συνολική διάρκεια Σταδίου ΙΙ, 3 μήνες

ΦΑΣΗ	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περαίωση (μήνας)
B.1	Σχεδιασμός – Διατύπωση Εναλλακτικών Σεναρίων	3	1,5	4,5
B.2	Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου	4,5	0,5	5
B.3	Σύνταξη ΣΒΑΚ	5	1	6

8.3 Στάδιο III: Χρονοδιάγραμμα, Προϋπολογισμός, Παρακολούθηση, Οριστικοποίηση & Έγκριση ΣΒΑΚ

Συνολική διάρκεια Σταδίου III, 3 μήνες

ΦΑΣΗ	Τίτλος	Έναρξη (μήνας)	Διάρκεια (μήνες)	Περαίωση (μήνας)
Γ.1	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης – Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	6	1	7
Γ.2	Παρακολούθηση	7	1	8
Γ.3	Δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού			
Γ.4	Οριστικοποίηση – Έγκριση ΣΒΑΚ			

9. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ- ΚΡΙΤΗΡΙΑ

9.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η εν λόγω μελέτη αφορά τον CPV 71320000-7 (Υπηρεσίες Εκπόνησης Τεχνικών Μελετών) και περιλαμβάνεται στον προϋπολογισμό 2020 με τον Κ.Α. 30.7413.25, με ποσό πίστωσης 74.400,00 εκ των οποίων τα 35.000,00 θα προέλθουν από χρηματοδότηση, από το Πράσινο Ταμείο στο πλαίσιο του Άξονα Προτεραιότητας "04 – Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα" του Χρηματοδοτικού Προγράμματος "Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016" και τα υπόλοιπα 39.400,00 € από ίδιους πόρους.

Με την υπ' αριθμ. Πρωτ. 2016-06381/6-12-2016 ο Δήμος αιτήθηκε χρηματοδότησης, ποσού 70.000 ευρώ από το Πράσινο Ταμείο, στο πλαίσιο της Πράξης "Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ραφήνας-Πικερμίου"

Το Πράσινο Ταμείο με την υπ' αριθμ. 114.9/2016 (ΑΔΑ: 667146Ψ844-ΗΚ0) Απόφαση του ενέταξε στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «Λοιπές Δράσεις περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» και συγκεκριμένα στον Άξονα προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του Πράσινου Ταμείου, ο Δήμος Ραφήνας-Πικερμίου συμπεριλαμβάνεται στον πίνακα Δικαιούχων Δήμων για ποσό χρηματοδότησης 35.000,00 ευρώ.

Με την υπ' αριθμ. 350/2016 (ΑΔΑ: Ψ4ΘΨΩ16-ΚΒ9) Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, εγκρίθηκε η ένταξη στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα και η προσχώρηση του Δήμου μας στους όρους και συμφωνίες της από 30/12/2016 (ή όποιας άλλης ημερομηνίας αναγραφεί στο ΤΠΔ) σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, όπως αυτό αναφέρεται στο υπ' αριθμ.7109/30-12-2016 έγγραφό του. Επίσης, εξουσιοδοτήθηκε ο Δήμαρχος Ραφήνας-Πικερμίου για την υπογραφή της ως άνω σύμβασης δεσμευμένου λογαριασμού (escrow account) και ορίστηκε το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ως χειριστής και μεσεγγυούχος του προϊόντος του ως άνω δεσμευμένου λογαριασμού και χορηγήθηκε σε αυτό ανέκκλητη εντολή και εξουσιοδότηση να προβαίνει στις ενέργειες που έχουν συμφωνηθεί στην από 30/12/2016 (ή όποιας άλλης ημερομηνίας αναγραφεί στο ΤΠΔ) σύμβαση δεσμευμένου λογαριασμού.

Με την υπ' αριθμ. 1/2019 (ΑΔΑ: ΩΓΡ2Ω16-ΦΓΛ) Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, ζητήθηκε η χορήγηση παράτασης για την υπογραφή της σύμβασης με το πράσινο ταμείο μέχρι τις 29/02/2019.

Με την 150.6/21-2-2019 (ΑΔΑ:62ΘΣ46Ψ844-ΡΣ4) Απόφαση ΔΣ του Πράσινου Ταμείου δόθηκε παράταση του Προγράμματος μέχρι τις 26-02-2019.

Με την υπ' αριθμ. 95/2019 (ΑΔΑ: Ψ5ΘΞΩ16-Ζ4Δ) Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, εγκρίθηκε η εκ νέου χορήγηση παράτασης για την υπογραφή της σύμβασης με το πράσινο ταμείο μέχρι τις 26/02/2021

Η δαπάνη για την εκπόνηση της μελέτης προϋπολογίζεται στο ποσό των 59.900,00 ευρώ (το οποίο περιλαμβάνει και απρόβλεπτα), πλέον το Φ.Π.Α. 24% (14.376,00 ευρώ),

ήτοι η συνολική δαπάνη θα ανέλθει σε 74.276,00 ευρώ. Περιλαμβάνεται στα Τεχνικό Πρόγραμμα και Προϋπολογισμό ο ΚΑ 30.7413.25 με προβλεπόμενη πίστωση 35.000,00 € Τα υπόλοιπα θα διατεθούν το επόμενο Οικονομικό Έτος

9.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων μελετών, η απαίτηση για ομάδα μελέτης με πολυετή εμπειρία σε κυκλοφοριακά θέματα, όπως αναλυτικά περιγράφονται στη διακήρυξη, δεν επιτρέπει στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τη μελέτη του ΣΒΑΚ. Επομένως θα ανατεθεί σε εξωτερικό μελετητή με έμπειρη ομάδα σε εκπόνηση μελετών Οδικής Ασφάλειας, Ελεγχόμενης Στάθμευσης, δικτύου Ποσδηλατοδρόμων, κ.λπ. Εκτός από τα κυκλοφοριακά, θα στελεχώνεται και από επιστήμονες έμπειρους σε Πολεοδομικό σχεδιασμό, εφαρμογές GIS, αστικές αναπλάσεις, Ευρωπαϊκά Προγράμματα & αναλύσεις κόστους οφέλους.

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)". Θα ακολουθηθεί το πρότυπο τεύχος Διακήρυξης ανοικτής διαδικασίας (κάτω των ορίων) για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων μελετών βάσει της 134/14.12.2017 απόφασης της ΕΑΑΔΗΣΥ (ΦΕΚ Β 66/19.1.2018).

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.

9.3 ΚΡΙΤΗΡΙΑ 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 αντικείμενου 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.

9.4 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Ο συντελεστής βαρύτητας του **1^{ου} κριτηρίου** στο σύνολο βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **40%**.
Ο συντελεστής βαρύτητας του **2^{ου} κριτηρίου** στο σύνολο βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **35%**.
Ο συντελεστής βαρύτητας του **3^{ου} κριτηρίου** στο σύνολο βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **25%**.
Ο συντελεστής βαρύτητας της βαθμολογίας της **Τεχνικής Προσφοράς** ορίζεται σε **80%**,
Ο συντελεστής βαρύτητας της βαθμολογίας της **Οικονομικής Προσφοράς** ορίζεται σε **20%**,
Ο καθορισμός αυτός έγινε λόγω των ποιοτικών απαιτήσεων των εν λόγω μελετών που προϋποθέτουν αυξημένη εμπειρία και εξειδικευμένη γνώση του αντικειμένου σε συνδυασμό με τις παρεχόμενες εγγυήσεις ακριβούς τήρησης του χρονοδιαγράμματος και του οργανογράμματος των εργασιών.

9.5. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

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.

9.6 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

Στο 1ο Κριτήριο αξιολογούνται:

- ο βαθμός κατανόησης και πληρότητας της εκτίμησης του αντικειμένου και των στόχων της προς εκπόνηση μελέτης, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της περ. α του άρθρου 20.2 της παρούσας με εντοπισμό των θεμάτων στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία κατά την εκπόνηση της μελέτης.
- Ο βαθμός πληρότητας και ορθότητας του εντοπισμού των θεμάτων ή προβλημάτων στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία κατά την εκπόνηση της μελέτης.

Δεν αξιολογούνται προτάσεις τεχνικών λύσεων.

Το 1ο κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό Κ1, 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 1 στο σύνολο της βαθμολογίας του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **σ1=40%**.

Στο 2^ο Κριτήριο αξιολογούνται:

- η πληρότητα και αξιοπιστία της προτεινόμενης μεθοδολογίας εκπόνησης της μελέτης, βάσει των στοιχείων των περιπτώσεων β και γ του άρθρου 20.2.
- 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,
- η τεκμηρίωση της δυνατότητας υλοποίησης και η αξιοπιστία του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος, σε συνδυασμό με τη στελέχωση της ομάδας μελέτης και το επιπλέον εξειδικευμένο προσωπικό καθώς 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. Εξειδικευμένο προσωπικό που θα ήταν βέλτιστο να έχουν στη διάθεσή τους οι οικονομικοί φορείς αποτελείται ενδεικτικά και όχι περιοριστικά από:

1. ένα (1) συγκοινωνιολόγο με εμπειρία στην εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών & μελετών ποδηλατοδρόμων,
2. ένα (1) επιστήμονα με εμπειρία μεγαλύτερη των δέκα (10) χρόνων στο συνδυασμένο Πολεοδομικό και Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό, με έμφαση σε θέματα Βιώσιμης Κινητικότητας και μελέτες ΣΒΑΚ.,
3. ένα (1) επιστήμονα με εμπειρία μεγαλύτερη των δέκα (10) χρόνων σε εφαρμογές Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS), σε μεγάλης κλίμακας χωροταξικά – πολεοδομικά σχέδια,
4. ένα (1) επιστήμονα με εμπειρία και συμμετοχή σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα,
5. ένα (1) συγκοινωνιολόγο με εμπειρία στην ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου,
6. ένα (1) αρχιτέκτονα μηχανικό με εμπειρία στις αστικές αναπλάσεις

Το κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό Κ2, 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 του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **$\sigma_2 = 35\%$** .

Στο 3^ο Κριτήριο αξιολογούνται:

- η οργάνωση του οικονομικού φορέα, βάσει των στοιχείων δ, ε, στ και ζ του άρθρου 20
- 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.
- η εμπειρία της προτεινόμενης ομάδας μελέτης, βάσει του αριθμού και του είδους των παρόμοιας φύσης μελετών που έχει εκπονήσει σύμφωνα με την διακήρυξη.
- ο βαθμός αποτελεσματικότητας της προτεινόμενης ομάδας και ιδιαίτερα του συντονιστή σε σχέση με παλαιότερες συνεργασίες σε αντίστοιχες συμβάσεις μελετών.

Το 3^ο κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό Κ3, 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 του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε **$\sigma_3 = 25\%$** .

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

Ραφήνα - Πικέρμι Μάρτιος 2020

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΝΤΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΕ

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Με την υπ' αρ. πρωτ./2020.

Απ. Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ραφήνας Πικερμίου

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΚΑΜΑΓΚΑ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠ