

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 35.000,00 €

Αριθ. Μελέτης: 92/2018

A. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την παρούσα μελέτη περιγράφεται η παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικής υποστήριξης του Δήμου για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την υποστήριξη των υπηρεσιών του δήμου για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του, τα προβλήματα που προκύπτουν και ακολούθως την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων που θα συμβάλουν στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και ανάπτυξη με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση, μέσω της εκπόνησης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Β

Η ανάθεση και εκτέλεση της σύμβασης διέπεται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως :

- του ν. 4412/2016 (Α' 147) "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)", όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει.
- του ν. 4314/2014 (Α' 265) , "Α) Για τη διαχείριση, τον έλεγχο και την εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2014–2020, Β) Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2012 (ΕΕ L 156/16.6.2012) στο ελληνικό δίκαιο, τροποποίηση του ν. 3419/2005 (Α' 297) και άλλες διατάξεις" και του ν. 3614/2007 (Α' 267) «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007 -2013»,
- του ν. 4270/2014 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις»,
- του ν. 4250/2014 (Α' 74) «Διοικητικές Απλουστεύσεις - Καταργήσεις, Συγχωνεύσεις Νομικών Προσώπων και Υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα-Τροποποίηση Διατάξεων του π.δ. 318/1992 (Α' 161) και λοιπές ρυθμίσεις» και ειδικότερα τις διατάξεις του άρθρου 1,
- της παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Α' 107) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16.2.2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές»,
- του ν. 4129/2013 (Α' 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο»
- του άρθρου 26 του ν.4024/2011 (Α 226) «Συγκρότηση συλλογικών οργάνων της διοίκησης και ορισμός των μελών τους με κλήρωση»,
- του ν. 4013/2011 (Α' 204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων...»,
- του ν. 3861/2010 (Α' 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και

πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις",

- του άρθρου 23 της απόφασης με αριθμ. 11389/1993 (Β' 185) του Υπουργού Εσωτερικών
- του ν. 2859/2000 (Α' 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας»,
- του ν.2690/1999 (Α' 45) "Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις" και ιδίως των άρθρων 7 και 13 έως 15,
- του ν. 2121/1993 (Α' 25) "Πνευματική Ιδιοκτησία, Συγγενικά Δικαιώματα και Πολιτιστικά Θέματα",
- του π.δ 28/2015 (Α' 34) "Κωδικοποίηση διατάξεων για την πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα και στοιχεία",
- του π.δ. 80/2016 (Α' 145) "Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες"
- της με αρ. 57654/22.05.2017 (ΦΕΚ 1781/23.05.2017 τεύχος Β') Απόφασης του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης
- των σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκ δοθειςών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού και φορολογικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.
- τις υπ' αριθ. 114.9/2016, 118.1.2017 και 127.4.4/2017 αποφάσεις του Πράσινου Ταμείου
- την υπ' αριθ. 11/2017, 60/2018 αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την αποδοχή υλοποίησης του έργου καθώς και την αριθ. 359/2018 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου.
- τ
- την από 13 Νοεμβρίου 2017 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου περί έναρξης των διαδικασιών εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο. Η δαπάνη για την εν λόγω σύμβαση βαρύνει την με Κ.Α. : 69.6162.010 σχετική πίστωση 35.000€ του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2018 του Φορέα για παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελούν ένα κείμενο στρατηγικής που στηρίζεται κυρίως στη διεπιστημονικότητα και στην νέα προοπτική που προσδίδεται στο σχεδιασμό των μεταφορών. Η έννοια της κινητικότητας αντικαθίσταται με την έννοια της προσβασιμότητας.

Σύμφωνα με τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων **«Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη και δεν έχει τον προϋπολογισμό μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαβούλευση έχουν γίνει αποδεκτά προς εφαρμογή. Ως εκ τούτου, οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Ε**

πίσης, τις οδηγίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ (σελίδα 5 και 7) που έχουν ανακοινωθεί στην πλατφόρμα του ELTIS γίνεται ρητή αναφορά στο ότι τα ΣΒΑΚ αποτελούν καθαρά ένα κείμενο Στρατηγικής και όχι μελέτη.

ρ Σ

ο Β

π Α

ή Κ

ί ό

Απόσπασμα σελ. 5: *The guidelines are the result of a thorough and European-wide expert consultation process organized between 2010 and 2013 as part of a service contract for the European Commission. They define a Sustainable Urban Mobility Plan as a strategic plan designed to satisfy the mobility needs of people and businesses in cities and their surroundings for a better quality of life. Such a plan should not be considered as “yet another plan”. Instead, a Sustainable Urban Mobility Plan should build on existing planning practices and take due consideration of integration, participation and evaluation principles.*

«Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι το αποτέλεσμα διεξοδικής διαδικασίας διαβούλευσης εμπειρογνομόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο που διοργανώθηκε από το 2010 έως το 2013 στο πλαίσιο σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ορίζουν το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως ένα στρατηγικό σχέδιο που έχει σχεδιαστεί για να ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους για μία καλύτερη ποιότητα ζωής. Ένα τέτοιο σχέδιο δεν πρέπει να θεωρείται ως "ακόμα ένα σχέδιο". Αντ' αυτού, ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται στις υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές ολοκλήρωσης, συμμετοχής και αξιολόγησης»

Απόσπασμα σελ. 7: *At the same time, developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan should not be seen as an additional layer of transport planning, but should be done in compliance with and by building on present plans and processes. Its concept has been designed with the best European examples in mind and it should become part of the daily planning practice in all European cities and municipalities.*

«Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν πρέπει να θεωρείται ως ένα πρόσθετο επίπεδο σχεδιασμού μεταφορών, αλλά πρέπει να γίνεται σε συμμόρφωση και με βάση τα παρόντα σχέδια και διαδικασίες. Η ιδέα του έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη τα βέλτιστα ευρωπαϊκά παραδείγματα και πρέπει να γίνει μέρος της καθημερινής πρακτικής σχεδιασμού σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις και δήμους.»

1.2 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Το πράσινο Ταμείο χρηματοδότησε 150 δήμους της χώρας με το ποσό των 8.991.000 ευρώ (απόφαση σκοπό να εκπονήσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο Δήμος εκμεταλλεύομενος την πρωτοβουλία αυτή του Πράσινου Ταμείου και με στόχο παρεμβάσεις και έργα βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό χρηματοδοτικό περιβάλλον της 5^{ης} χρηματοδοτικής περιόδου, προχώρησε σε ανάλυση όπου και διαπιστώθηκε η ανάγκη άμεσης εκπόνησης «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ανταποκρινόμενος με αυτόν τον τρόπο στην πρόσκληση του Πράσινου Ταμείου. Η κατεύθυνση αυτή υποδεικνύεται άλλωστε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση που μέσα από τα στρατηγικά της κείμενα:

- Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα – Green Paper on Urban Mobility, 2007
- Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – Action Plan on Urban Mobility, 2009
- Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Transport White Paper, 2011
- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM (2013)913/τελικό) για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
- Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (A8-0319/2015).

Έχει αναλάβει ενεργό δράση στον τομέα των αστικών μεταφορών με στόχο την κινητοποίηση των πόλεων,

προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Στο πλαίσιο αυτό, προωθεί το σχεδιασμό και την υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία συμβάλλουν στην επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων για το κλίμα και την ενέργεια και εισάγουν μια σύγχρονη προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού σε ζητήματα αστικών μετακινήσεων, καθώς υιοθετούν μια περισσότερο αειφορική και ολοκληρωμένη προσέγγιση. Περαιτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής από πλευράς των πόλεων για τις μετακινήσεις. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2011, στην πρωτοβουλία 31, σχετικά με τα Σχέδια Αστικής Κινητικότητας, αναφέρεται ως προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η σύνδεση των κονδυλίων της περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, που διατίθενται σε πόλεις και περιφέρειες, με την υποβολή ενός ανεξάρτητα επικυρωμένου πιστοποιητικού ελέγχου για τις επιδόσεις και την αειφορία της αστικής κινητικότητας. Έτσι, η ύπαρξη ενός Σ.Β.Α.Κ. (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας) δύναται να αποτελέσει πλεονέκτημα για τη συμμετοχή των φορέων μιας περιοχής σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα σχετικά με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Αντίστοιχη επισήμανση περιλήφθηκε και στη δεύτερη εγκύκλιο για τον σχεδιασμό και την κατάρτιση του αναπτυξιακού προγραμματισμού της περιόδου 2014-2020 του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΑΠ 13560/29-3-2013/ΥΠΑΑΝ), σύμφωνα με την οποία, για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων απαιτείται να υιοθετηθούν οι ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές με έμφαση στις αστικές περιοχές. Επιπρόσθετα, για την αναβάθμιση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών προτείνεται η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέσω της αποσυμφόρησης των δικτύων μεταφορών και της μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου, της ενίσχυσης του δικτύου ποδηλατοδρόμων, της προώθησης της πεζή μετακίνησης, καθώς και της αναμόρφωσης του συστήματος των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Επίσης, στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (COM (2013) 913 τελικό) γίνεται σαφής αναφορά σε παροχή στοχοθετημένης χρηματοδοτικής στήριξης μέσω των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων. Τα Ταμεία αυτά πρέπει να αξιοποιηθούν πιο συστηματικά στη χρηματοδότηση ολοκληρωμένων σειρών μέτρων, εφόσον οι πόλεις έχουν καταρτίσει ενοποιημένο σχέδιο τοπικών μεταφορών όπως σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας και έχουν προσδιορίσει κατάλληλες δράσεις.

1.3 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπειριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζονται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και εμπνέονται από τις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας και μετακινήσεων των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και την περίμετρό της.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου, **τα ΣΒΑΚ είναι αποτέλεσμα συστηματικής ανάλυσης και αποτύπωσης της παρούσας και μελλοντικής κατάστασης, σχεδιασμού και αξιολόγησης μέτρων που η ευρωπαϊκή και διεθνής πρακτική προτείνει ως βέλτιστα για κάθε περίπτωση, εφαρμογής νέων πολιτικών, εφαρμογής νέων μορφών συνεργασίας, ανάδειξης νέων πηγών χρηματοδότησης και σωστού και ακριβούς προγραμματισμού.**

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών και μετακινήσεων που:

- εξασφαλίζουν προσβασιμότητα των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- βελτιώνουν την προστασία και την ασφάλεια των μετακινουμένων
- μειώνουν την ρύπανση, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας
- αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- ενισχύει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, που καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τη συμπεριφορά στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του καταλλήλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα εξειδικεύεται σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεραρχία των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την συμμετοχή φορέων μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά την νέα προγραμματική περίοδο 2014 – 2020.

Ο Δήμος, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το άρθρο 75 του Ν. 3463/2006, έχοντας θέσει ως στρατηγική κατεύθυνση την υλοποίηση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων με σεβασμό στις βασικές αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οδικής ασφάλειας, προωθεί την υλοποίηση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με στόχο την βελτίωση της προσβασιμότητας της αστικής περιοχής του Δήμου και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για μετακίνηση μέσα στην ίδια την αστική περιοχή του Δήμου, είτε αφορά σε διερχόμενη κίνηση από το δίκτυο του Δήμου. Το συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο η Δημοτική Αρχή θα κινηθεί στη διάρκεια των επόμενων ετών, για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης στις μετακινήσεις των κατοίκων, με στόχο την εξασφάλιση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και συμβατού

περιβαλλοντικά συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού συστήματος. Ενός συστήματος που στο επίκεντρο θέτει τον μετακινούμενο πολίτη ως πεζό, χρήστη ποδηλάτου και χρήστη μέσων μαζικής μεταφοράς και τελευταία ως οδηγό/ επιβάτη Ι.Χ., Με τον τρόπο αυτό, οι έννοιες της κινητικότητας και της προσβασιμότητας, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο, στη χρήση ΜΜΜ (ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ) και ακολούθως στο αυτοκίνητο, και αυτή θα είναι η διάσταση των παρεμβάσεων που θα σχεδιαστούν.

Παράλληλα αφουγκραζόμενος το ευρύτερο περιβάλλον στο πλαίσιο της σύγχρονης τάσης σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων με σκοπό την παροχή υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών, ο Δήμος προωθεί το παρόν έργο στην κατεύθυνση των βασικών στρατηγικών κειμένων της Ε.Ε. με σημαντικά οφέλη – πλεονεκτήματα, όπως:

1. Τη δημιουργία ενός πλήρους και ολοκληρωμένου τοπικού πλάνου δράσης με επίκεντρο την κινητικότητα των κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών εντός των ορίων της δημοτικής επικράτειας. Ειδικότερα το ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης θα υποδεικνύει με σαφήνεια τις μελέτες – έργα – ενέργειες – συνεργασίες στον τομέα μεταφορών και μετακινήσεων που θα πρέπει να αναπτύξει ο δήμος στα επόμενα δέκα (10) χρόνια τουλάχιστον.
2. Τη σύσταση ενός εργαλείου πρόσβασης στη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου τόσο, όσον αφορά στο εθνικό σκέλος με το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 αλλά και αυτό που ακολουθεί, αλλά και όσον αφορά στα Ευρωπαϊκά προγράμματα εδαφικής συνεργασίας. Η άμεση εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου αποτελεί πολύ κρίσιμο ζήτημα για το Δήμο μας δεδομένου ότι ήδη έχουν δημοσιευθεί προσκλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για συγχρηματοδότηση μελετών και έργων στον τομέα αυτό (Horizon 2020 και Interreg Europe, Interreg Med), που δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους Δήμους που κατέχουν ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Επίσης, ο Δήμος μας θα μπορέσει να ενταχθεί στα ενεργά ευρωπαϊκά Δίκτυα πόλεων για βιώσιμη κινητικότητα CIVITAS και POLIS που έχουν θέμα την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, καλών πρακτικών και συνεργασιών σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα.

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

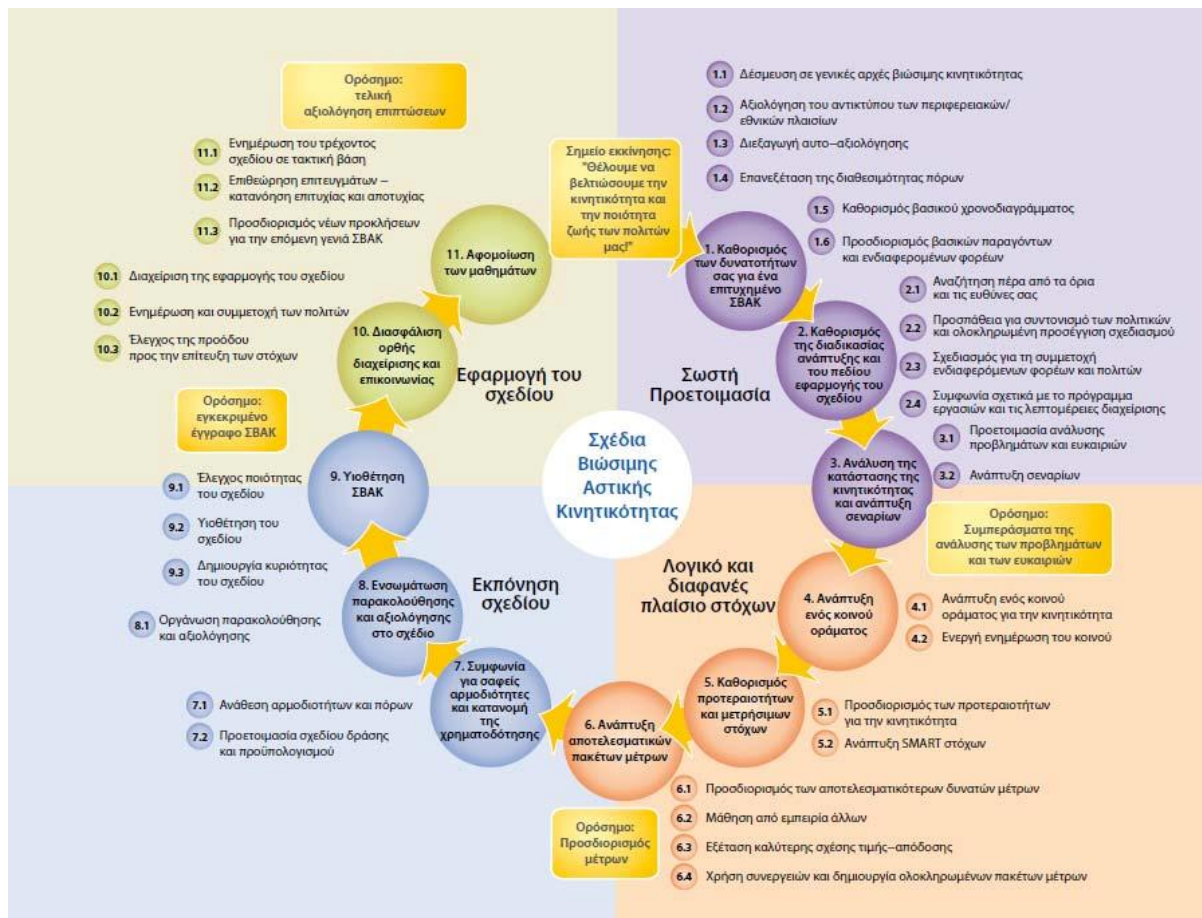
- Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας,
- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.) εξαιτίας της αύξησης της χρήσης περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μετακίνησης,
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας,

- *Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς,*
- *Εισαγωγή Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών με ενημέρωση για συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης αλλά και χρόνου αναμονής λεωφορείων (έξυπνες στάσεις),*
- *Ασφάλεια των αστικών οδών με μέτρα όπως αστυνόμευση και βελτίωση του οδικού δικτύου μετά από επισήμανση των επικίνδυνων σημείων*

Όλα τα παραπάνω θα βασίζονται σε αποφάσεις υποστηριγμένες από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς: Ο σχεδιασμός για τους ανθρώπους προϋποθέτει σχεδιασμό με τους ανθρώπους. Μέσω των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, οι αποφάσεις υπέρ ή κατά των μέτρων αστικής κινητικότητας μπορούν να αποκτήσουν ένα σημαντικό επίπεδο “δημόσιας νομιμότητας”.

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός καθοδηγείται από τη δομή του αστικού χώρου, εξυπηρετώντας τους στόχους του χωροταξικού/πολεοδομικού σχεδιασμού, βασιζόμενος στις αρχές και στους κανόνες του. Κατά συνέπεια, ο συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι βασική αρχή για μια βιώσιμη πόλη. Για να αντιμετωπίσουν οι ευρωπαϊκές και οι ελληνικές πόλεις τη βεβαρημένη πολεοδομική και συγκοινωνιακή ιστορία τους, είναι απαραίτητη μια συνδυασμένη πολιτική χωροταξικού, πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού που θα επιτρέψει την καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας με έμφαση στους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

1.4. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ



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

Μεθοδολογία υλοποίησης

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

ΦΑΣΗ Α: Σωστή Προετοιμασία

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

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

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

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

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

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

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

ΦΑΣΗ Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

ΦΑΣΗ Γ: Εκπόνηση Σχεδίου

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

ΦΑΣΗ Δ: Εφαρμογή του σχεδίου

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

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Σε συμφωνία με τα παραπάνω, ο ανάδοχος ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του δήμου δύναται να εξειδικεύσει τη μεθοδολογία της Ε.Ε. στο επιχειρησιακό περιβάλλον του Δήμου έχοντας υπόψη:

- τα μεγέθη της έκτασης και του πληθυσμού του Δήμου,
- την εμπειρία και την εξοικείωση του Δήμου και των πολιτών σε συμμετοχικές διαδικασίες και διοργανώσεις ανοικτής διαβούλευσης
- τις υφιστάμενες δυνατότητες συλλογής, επεξεργασίας και αξιοποίησης πληροφοριών και δεδομένων αστικής κινητικότητας από το Δήμο
- το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- την υφιστάμενη οργάνωση του συστήματος αστικών μετακινήσεων στο Δήμο (μεταφορικά μέσα, δίκτυο, πάροχοι κ.λπ.) και
- το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό (στελέχη υπηρεσιών κ.λπ.) του Δήμου
- την αίτηση η οποία έχει αποσταλεί στο Πράσινο Ταμείο και από την οποία προέκυψε το ύψος της χρηματοδότησης κατόπιν αξιολόγησης.

Τέλος, το φυσικό αντικείμενο προσδιορίζεται αναλυτικά στις Οδηγίες Εκπόνησης του ΣΒΑΚ όπως έχουν

α
ν
α
ρ

1.5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

η

Το αντικείμενο της Υπηρεσίας θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την παραπάνω μεθοδολογία. Ο ανάδοχος καλείται να προσαρμόσει τις δράσεις του αντικειμένου στην παραπάνω μεθοδολογία. Ειδικότερα, για το Δήμο μας, ύστερα από ανάλυση της υπηρεσίας, το ελάχιστο αντικείμενο της εξωτερικής υποστήριξης θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κάτωθι:

τ

Μέρος Α': Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ.

ν

- **ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Α.1:** Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ
 - Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ, με σκοπό η τεχνογνωσία να μεταφερθεί στο προσωπικό του Δήμου. Ειδικότερα, η σύσταση της ΟΕ δεν έχει ως σκοπό την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά την απόκτηση της εμπειρίας και εξειδίκευσης, ώστε να μπορεί να το παρακολουθεί, αξιολογεί και επικαιροποιεί
 - Εκπαίδευση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου για την εξοικείωση με τη μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS
 - Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ βάσει προδιαγραφών του ELTIS, αλλά και πιθανά άλλα εργαλεία τα οποία ταιριάζουν στα χαρακτηριστικά του Δήμου. Ενδεικτικά εργαλεία που καλείται να αναπτύξει ο ανάδοχος, πλην του ELTIS, είναι:
 - Αναγνώριση και επιλογή εμπλεκόμενων φορέων
 - Δευτερογενείς έρευνες
 - Μεταβλητές αξιολόγησης του τοπικού συστήματος αστικών μετακινήσεων
 - Διαδικασίες οριοθέτησης περιοχής εκτέλεσης πρωτογενών ερευνών συλλογής δεδομένων
 - Αξιολόγηση πολιτικών αστικής κινητικότητας

λ

Η παρουσίαση θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή σεμιναρίου, η οποία θα έχει διάρκεια τουλάχιστον 15 ωρών και ο υποψήφιος ανάδοχος καλείται να παρουσιάσει αναλυτικά τον τρόπο παροχής της εκπαιδευτικής διαδικασίας και των εργαλείων που θα χρησιμοποιήσει. Η εκπαίδευση δύναται να παραταθεί μετά από αίτημα της αναθέτουσας αρχής και ανάλογα με τις απαιτήσεις της Ομάδας Έργου του Δήμου.

- **Παραδοτέο Α.2:** Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών

Ο καθορισμός των εμπλεκόμενων στην αστική κινητικότητα και η κατανόηση του δυνητικού τους ρόλου και της θέσης τους στο πλαίσιο της διαδικασίας είναι σημαντικοί παράγοντες για την επίτευξη των συνολικών στόχων της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό πιθανών συγκρούσεων και συμμαχιών μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και στη συνέχεια να καθορίσει τον τρόπο που αυτές με τη σειρά τους μπορούν να επηρεάσουν τη διαδικασία του σχεδιασμού όσον αφορά τη γεωγραφική κάλυψη, την ενιαία πολιτική, την διαθεσιμότητα των πόρων και τη συνολική νομιμότητα. Καθώς και την υπογραφή του Συμφώνου Συνεργασίας μεταξύ μελών του Δικτύου Φορέων και του Δήμου.

Θα πρέπει λοιπόν να υλοποιηθεί Αποτύπωση της τοπικής κοινότητας και των ενδιαφερόμενων μερών, αξιολόγηση αυτής ώστε να προσδιοριστούν οι φορείς, οργανισμοί κλπ που τελικώς θα εμπλακούν και να εκτιμηθεί ο βαθμός και το είδος της εμπλοκής τους στην υλοποίηση του Σχεδίου.

- **Παραδοτέο Α.3:** Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Η περιοχή μελέτης του ΣΒΑΚ μπορεί να αποτελείται είτε από το σύνολο του Δήμου, είτε από τμήμα αυτού είτε από μία ευρύτερη περιοχή (συνεργασία Δήμων). Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων θα διερευνηθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα διαφορετικών επιλογών ώστε σε συνεργασία με το Δήμο ο Ανάδοχος να καταλήξει στον προσδιορισμό της Περιοχής παρέμβασης.

- **Παραδοτέο Α.4:** Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Η αυτοαξιολόγηση κατά την έναρξη της εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών των τρεχουσών πρακτικών σχεδιασμού και την κατανόηση των δυνατοτήτων για την ανάπτυξη ενός πετυχημένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η αυτοαξιολόγηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τους παρακάτω τομείς:

- Ύπαρξη απαραίτητου προσωπικού, τόσο σε αριθμητικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εξειδίκευσης.
- Διαθέσιμοι πόροι.
- Θεσμικά/διοικητικά/νομικά εμπόδια (για παράδειγμα θα πρέπει να τονιστεί η απουσία ολοκληρωμένων πρακτικών σχεδιασμού).
- Καταγραφή υπάρχουσών μελετών και διερεύνηση αναγκαιότητας επικαιροποίησής τους.
- Αναγκαιότητα και δυνατότητα πρόσληψης εξωτερικών συνεργατών (μη συγκοινωνιολόγων) για συγκεκριμένες δραστηριότητες, που θα λειτουργούν ως σύνδεσμοι με τον Ανάδοχο του Έργου (πχ ειδίκευση στην χωροταξία, ή ειδίκευση στην αστική ανάπτυξη, ή ειδίκευση στην αξιολόγηση

Μέρος Β': Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- **Παραδοτέο Β.1:** Διεξαγωγή 1^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Το Παραδοτέο αυτό θα περιλαμβάνει την Ειδική Στρατηγική Διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ, όπου θα παρουσιάζονται η φιλοσοφία, οι στόχοι, τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, τα προβλήματα που συνήθως αντιμετωπίζονται, οι μέθοδοι προέγκυσης και συμμετοχής (εμπλοκής) για κάθε ομάδα στόχο και τα εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων. Επιπλέον, θα περιγράφονται οι διαδικασίες εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της μη διάκρισης, του μη αποκλεισμού και της ενθάρρυνσης για ενεργό συμμετοχή. Επιπλέον, στο Παραδοτέο θα εμπεριέχεται και μία έκθεση με τα αποτελέσματα της 1ης

Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα τοπικά προβλήματα κινητικότητας καθώς και τις επιδιώξεις τους από το ΣΒΑΚ και τους επιδιωκόμενους στόχους.

- **Παραδοτέο Β.2:** Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης θα περιλαμβάνει την επεξεργασία και την αξιολόγηση όλων των συλλεχθέντων δεδομένων, στοιχείων, μετρήσεων και ερευνών, έτσι ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη απεικόνιση της αστικής κινητικότητας στην πόλη.

Τα παραπάνω θα συνοψίζονται σε μία Τεχνική Έκθεση, που θα περιλαμβάνει:

1. Καταγραφή και συλλογή υφιστάμενων μελετών (στρατηγικού σχεδιασμού, χωρικού και κυκλοφοριακού αντικειμένου) και στοιχείων για την περιοχή μελέτης και την ευρύτερη περιοχή και συνοπτική αποτίμηση του περιεχομένου τους.
2. Παρουσίαση των χωροταξικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών και διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση όλων των παραπάνω στοιχείων. Θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση των υποδομών και των χρήσεων γης στο σύνολο του Δήμου που επηρεάζουν τον χωρικό και κυκλοφοριακό χαρακτήρα του.
3. Συνοπτική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, των χρήσεων γης και άλλων πολεοδομικών χαρακτηριστικών, τους κυκλοφοριακούς φόρτους των οδικών αξόνων, το δίκτυο ΜΜΜ, το καθεστώς στάθμευσης, την οδική ασφάλεια καθώς και πιθανά ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα και της κυκλοφοριακής οργάνωσης εν γένει. Διακριτή αναφορά θα γίνει στην μετακίνηση των ΑΜΕΑ με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας στην πόλη.
4. Ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου. Τα συλλεχθέντα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών (υφιστάμενη κατάσταση) θα αποδοθούν σε πίνακες.
5. Διεξαγωγή μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές. Οι ώρες των μετρήσεων καθώς και οι διατομές θα προσδιοριστούν κατόπιν συνεννόησης με την Αναθέτουσα Αρχή. Τα αποτελέσματα θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων (θεματικοί χάρτες GIS) που θα απεικονίζουν τη Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία και τους Ωριαίους Φόρτους Αιχμής, Ποσοστό Κορεσμού, κτλ. Η κλίμακα και η μορφή των χαρτών θα προκύψει έπειτα από συνεννόηση με την Αρμόδια Υπηρεσία.
6. Αποτελέσματα της καταγραφής της στάθμευσης, δείκτης εναλλαγής και αποτύπωση της παράνομης στάθμευσης, με έμφαση στα χαρακτηριστικά στάθμευσης της οριζόμενης περιοχής.
7. Καταγραφή της κατάστασης των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων και αξιολόγησή τους. Επιπλέον, προβλέπεται και η πραγματοποίηση ελέγχου «βαδισιμότητας» (walkability audit) των πεζοδρομίων στο κέντρο της πόλης.
8. Καταγραφή της υφιστάμενης ρυθμιστικής κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε όλη την περιοχή μελέτης, για τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες καθώς και στις κύριες συλλεκτήριες οδούς και παραγωγή χαρτών GIS.
9. Θα απογραφούν οι γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες - τέρματα, είδος και χωρητικότητα οχημάτων, τιμολογιακή πολιτική, συχνότητες λεωφορειακών γραμμών, και άλλες συναφείς πληροφορίες.
10. Θα εντοπιστούν και θα καταγραφούν οι θέσεις με σημαντικές ροές πεζών και θα συσχετιστούν με υφιστάμενες και επικείμενες υποδομές δικτύων πεζοδρόμων.

11. Ομοίως, θα εντοπιστούν οι θέσεις με σημαντικές ροές ποδηλάτων και θα συσχετιστούν με επικείμενες υποδομές δικτύων ποδηλατοδρόμων.
12. Θα εντοπιστούν τα σημεία που χρήζουν επισήμανσης και βελτίωσης της προσβασιμότητάς τους, όπως είναι για παράδειγμα όλα τα σχολικά κτίρια, οι χώροι άθλησης κλπ
13. Καταγραφή ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης για τα τελευταία 3 έτη. Τα σχετικά στοιχεία θα ληφθούν από τις αστυνομικές αρχές και από την ΕΛ.ΣΤΑΤ, ειδικότερα όσον αφορά σε θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμό για τα οποία συμπληρώνεται ΔΟΤΑ.
14. Συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση και ιεράρχηση των προβλημάτων της περιοχής μελέτης.
15. Παρουσίαση των σχετικών μελετών/projects που τυχόν έχουν ήδη εκπονηθεί ή προγραμματίζονται να γίνουν βραχυπρόθεσμα από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (πχ Έξυπνη Στάθμευση) και τρόπος επιρροής της περιοχής παρέμβασης.

Το σύνολο των πρωτογενών στοιχείων (απογραφικά δελτία, μετρήσεις κτλ.) θα περιληφθούν σε Παράρτημα στο τέλος της έκθεσης. Επίσης, η Τεχνική Έκθεση θα συνοδεύεται από σειρά σχεδίων. Τα επεξεργασμένα στοιχεία θα απεικονισθούν σε αντίστοιχους χάρτες, η κλίμακα και η μορφή των οποίων θα προκύψει έπειτα από συνεννόηση με την Αρμόδια Υπηρεσία

Μέρος Γ': Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- **Παραδοτέο Γ.1:** Διαμόρφωση οράματος για τη Βιώσιμη Κινητικότητα

Ο Ανάδοχος θα προετοιμάσει τεχνική έκθεση όπου θα περιγράφεται το κοινό όραμα σε μια εύκολη και κατανοητή στο ευρύ κοινό μορφή. Το όραμα θα προκύπτει ως συνισταμένη των κατευθύνσεων και αρχών του υπερκείμενου σχεδιασμού (ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό πλαίσιο) και των υπόλοιπων πλαισίων στρατηγικού σχεδιασμού του Δήμου, όπως είναι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 και η Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.

Για τη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος, θα πρέπει να ακολουθηθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται στο ΒΗΜΑ 4 των Οδηγιών για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης –

- **Παραδοτέο Γ.2:** Ανάπτυξη προτεραιοτήτων και στόχων

Ο Ανάδοχος θα παραδώσει Τεχνική Έκθεση, στην οποία θα ορίζονται και θα αναλύονται οι στόχοι της Στρατηγικής. Οι Στόχοι θα πρέπει να είναι ΕΞΥΠΝΟΙ-SMART (ειδικοί, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και να έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθούν εντός χρονικών ορίων) και να εξυπηρετούν το όραμα και τους σκοπούς που τέθηκαν. Επιπλέον, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Επιτροπή Έργου, θα προβεί στην ιεράρχησή τους. Η υιοθέτηση των στόχων είναι πολύ σημαντική καθώς επιτρέπει την παρακολούθηση της προόδου του ΣΒΑΚ (επίτευξη οράματος και σκοπών) και καθορίζει το βασικό σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων.

- **Παραδοτέο Γ.3:** Επισκόπηση καλών πρακτικών

Ο Ανάδοχος θα ετοιμάσει ένα εγχειρίδιο καλών πρακτικών (Best Practices) σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και αστικής διαχείρισης, ώστε να προκύψει μία τράπεζα πληροφοριών ανά θεματική, από όπου θα είναι δυνατή η άντληση πληροφοριών είτε για θέματα σχετικά με τη διαχείριση, αξιολόγηση και ανατροφοδότηση του ΣΒΑΚ είτε για θέματα δικτύωσης και συνεργειών αναφορικά με την βιώσιμη αστική

κινητικότητα

- **Παραδοτέο Γ.4:** Προσχέδιο μέτρων Σ.Β.ΑΚ.

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει τον αρχικό καθορισμό των μέτρων που θα προταθούν στα πλαίσια του Σ.Β.Α.Κ.

Η επιλογή των πιθανών μέτρων του Προσχεδίου ΣΒΑΚ γίνεται με τη συνεκτίμηση:

- της επάρκειας των διαθέσιμων πόρων και των δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων και
- των επιτυχημένων παραδειγμάτων εφαρμογής μέτρων (καλές πρακτικές) σε παρομοίου μεγέθους και χαρακτήρα συστήματα αστικών μετακινήσεων.

- **Παραδοτέο Γ.5:** Διεξαγωγή 2^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Το Παραδοτέο αυτό θα περιλαμβάνει έκθεση με τα αποτελέσματα της 2ης Διαβούλευσης, ήτοι την καταγραφή των απόψεων/προτάσεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας.

- **Παραδοτέο Γ.6:** Διαμόρφωση τελικού Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας

Ο Ανάδοχος θα παραδώσει Τεχνική Έκθεση στην οποία θα παρουσιάζονται οι τεχνικές που εφαρμόστηκαν για την αξιολόγηση των σεναρίων. Για παράδειγμα, η αιτιολόγηση της επιλογής του σεναρίου θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- τις απόψεις/ προτάσεις/ ενστάσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της δεύτερης διαβούλευσης,
- τις παρατηρήσεις/ προτάσεις/ ενστάσεις της Αναθέτουσας Αρχής,

Ειδικό κεφάλαιο της έκθεσης που θα ενσωματώνεται σε Παράρτημα θα αποτελεί η συγκέντρωση των κύριων παρατηρήσεων που έγιναν από φορείς και πολίτες και η τεκμηριωμένη απάντηση (θετική ή αρνητική) σε αυτές.

Η Τεχνική Έκθεση θα συνοδεύεται από Χάρτη, σε κλίμακα και μορφή που θα προκύψει έπειτα από συνεννόηση με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία, όπου θα απεικονιστεί σε κατάλληλη κλίμακα, η πρόταση του επικρατέστερου, από άποψη αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας, σεναρίου

- **Παραδοτέο Γ.7:** Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων

Η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η ικανοποίηση των στόχων που έχουν προκαθοριστεί μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο με κατάλληλα επιλεγμένα μέτρα.

Η αποτελεσματικότητα των μέτρων εξαρτάται πολύ και από το βαθμό της μεταξύ τους συνέργειας και για το λόγο αυτό θα πρέπει να θεωρούνται ως πακέτα και όχι μεμονωμένα. Η επιλογή θα βασιστεί στην εμπειρία άλλων περιοχών που εφάρμοσαν παρόμοιες πολιτικές και θα πρέπει να συνάδει με το απαιτούμενο κόστος υλοποίησης. Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή αφού επαναξιολογήσει το πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων, θα προσδιορίσει ένα πακέτο μέτρων διασφαλίζοντας τη σύνδεσή τους με τους προκαθορισμένους στόχους του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα σημαντική η εφαρμογή "QuickWin" μέτρων. Αυτό θα βοηθήσει στην αποφυγή εντυπώσεων αδράνειας ιδιαίτερα κατά την εκκίνηση του σχεδιασμού. Τα "QuickWin" μέτρα θα πρέπει να είναι βραχυπρόθεσμα, ώστε να είναι σχετικά γρήγορα εφαρμόσιμα, να συμβάλλουν στους στόχους της

αιιφορίας και να μην θέτουν σε κίνδυνο την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

Ο εντοπισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων θα πρέπει να βασίζεται όχι μόνο στην εμπειρία του φορέα, αλλά και σε εμπειρίες άλλων φορέων διεθνώς.

Επιπλέον, λόγω περιορισμένων προϋπολογισμών, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η εφαρμογή των μέτρων που επιλέγονται να αποδίδουν τα μέγιστα για το σύνολο των χρημάτων που δαπανούνται. Για τον λόγο αυτό μια εκτίμηση των μέτρων με αξιολόγηση κόστους - οφέλους πρέπει να προηγηθεί προτού αυτά επιλεγούν προς τελική εφαρμογή. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η επιλογή ρεαλιστικών και οικονομικά εφικτών μέτρων.

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 βιώσιμη. Στην όλη διαδικασία η συνεκτίμηση του κόστους συντήρησης κρίνεται αναγκαία.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας απαιτεί την εφαρμογή ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων (λύσεων) και όχι μεμονωμένων μέτρων

- **Παραδοτέο Γ.8:** Προσχέδιο Σ.Β.Α.Κ.: Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός

Μετά τον καθορισμό του πακέτου μέτρων, ο Ανάδοχος θα παραδώσει στην Αναθέτουσα Αρχή την πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ.

Στο Στάδιο αυτό θα προετοιμαστεί ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης και προϋπολογισμού. Ο Ανάδοχος έπειτα από συνάντηση με την Αναθέτουσα Αρχή και τους εμπλεκόμενους φορείς θα συνάψει Τεχνική Έκθεση που θα περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή των μέτρων και τον τεχνικό και οικονομικό προγραμματισμό τους, σύμφωνα με τα όσα συμφωνηθούν κατά τη διάρκεια της συνάντησης, ήτοι:

- την αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων,
- εκτίμηση κόστους των μέτρων, συνοδευόμενη από χρονοδιαγράμματα γραμμικής μορφής GANTT,
- αναλυτική παρουσίαση προτάσεων αναφορικά με τους δυνητικούς τρόπους χρηματοδότησης των μέτρων,
- τους πιθανούς κινδύνους στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ,
- ιεράρχηση των μέτρων και αναφορά αρμόδιας υπηρεσίας υλοποίησης,
- πίνακα κανονιστικών αποφάσεων και εγκρίσεων που θα απαιτηθούν για την υλοποίηση των μέτρων του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού συνοδευόμενος από χρονοδιάγραμμα σε γραμμική μορφή

- **Παραδοτέο Γ.9:** Διεξαγωγή 3^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Ο Ανάδοχος θα οργανώσει την τρίτη διαβούλευση, όπου και θα παρουσιάσει σε power point τα αποτελέσματα του συνόλου της μελέτης (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κτλ.). Ο σκοπός της τρίτης διαβούλευσης είναι να παρουσιαστεί λεπτομερώς η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ και το σχέδιο δράσης αυτού, ώστε ο κάθε φορέας να μπορέσει να διατυπώσει την άποψή του για τα προτεινόμενα μέτρα ή/και να προτείνει εναλλακτικά. Οι οποιοσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα ενσωματωθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ.

Το Παραδοτέο αυτό θα περιλαμβάνει έκθεση με τα αποτελέσματα της 3ης Διαβούλευσης.

Μέρος Δ': Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων

- **Παραδοτέο Δ.1:** Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωση κοινού

Το Παραδοτέο αυτό θα περιλαμβάνει την περιγραφή όλων των δράσεων που θα λάβουν χώρα στα πλαίσια ενημέρωσης και πληροφόρησης των πολιτών καθώς και τα αποτελέσματα των δράσεων αυτών. Όλα τα προαναφερόμενα θα συγκεντρώνονται στο Σχέδιο επικοινωνίας αποτελεσμάτων διαβούλευσης (dissemination & marketing plan), το οποίο θα παρουσιάζει τη διαδικασία, τα μέσα και το χρονοδιάγραμμα αυτών.

Επιπλέον, θα περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες ενημέρωσης και διάχυσης των αποτελεσμάτων

- **Παραδοτέο Δ.2:** Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σ.Β.Α.Κ.

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση θα πρέπει να ενταχθούν στο σχέδιο ως βασικά εργαλεία διαχείρισης ώστε να παρακολουθούν τη διαδικασία σχεδιασμού και την εφαρμογή των μέτρων, αλλά επίσης να βοηθούν στην ανατροφοδότηση της εμπειρίας του σχεδιασμού, με σκοπό να εμπεδωθεί το τι λειτουργεί καλά και τι λιγότερο καλά και να δημιουργηθούν συγκεκριμένες περιπτώσεις βάσει τεκμηρίωσης για την ευρύτερη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων στο μέλλον.

Ο Ανάδοχος θα παραδώσει Τεχνική Έκθεση που θα περιλαμβάνει τα εξής:

- Περιγραφή διαδικασιών παρακολούθησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ.
- Περιγραφή διαδικασιών αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ και της ποιότητάς του εν γένει.

Οι ως άνω διαδικασίες θα πρέπει να συνάδουν με τις Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του ELTIS- ΒΗΜΑ 8ο.

Επιπλέον, ο Ανάδοχος θα παραδώσει Τεχνική Έκθεση που θα περιλαμβάνει ανάλυση των κινδύνων που μπορούν να επηρεάσουν την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Τα θέματα που πρέπει να καλυφθούν είναι τα εξής:

- Περιγραφή του είδους των κινδύνων (π.χ. επιχειρησιακών, οικονομικών, νομικών, στελέχωσης, τεχνικών προβλημάτων, θεσμικών).
 - Κατηγοριοποίηση σε χαμηλού, μεσαίου ή υψηλού κινδύνου.
 - Καθορισμός βημάτων που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν για τον περιορισμό των πιθανοτήτων και των επιπτώσεων
- **Παραδοτέο Δ.3:** Οριστικοποίηση, έγκριση και υιοθέτηση Σ.Β.Α.Κ.

Το τελικό αυτό παραδοτέο (Προτεινόμενα Μέτρα και Σχέδιο Προϋπολογισμού) θα ενσωματώσει τα σχόλια της 3ης Διαβούλευσης ώστε να είναι ευρέως αποδεκτό από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Η εν λόγω τελική έκδοση θα κατατεθεί για έγκριση και παραλαβή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου, αφού προηγηθεί ο έλεγχος ποιότητάς του από την Αναθέτουσα Αρχή

Επισημαίνεται ότι ο Ανάδοχος θα κληθεί να υποβάλει όλα τα ανωτέρω παραδοτέα.

Σε ότι αφορά το **ρόλο, την εμπλοκή και συμμετοχή του ίδιου του Δήμου** ενδεικτικά περιλαμβάνει:

- Δημοτικό συμβούλιο : Ο ρόλος του είναι καθοριστικός στα βήματα καθορισμού των εμπλεκόμενων μερών και υιοθέτησης του Σ.Β.Α.Κ.
- Εργάζεται σε συνεργασία με τον παρέχοντα την συμβουλευτική υποστήριξη προκειμένου να

Κινητικότητας	
Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	% του συνολικού προϋπολογισμού
Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	% του συνολικού προϋπολογισμού

Ανάλυση Προϋπολογισμού ανά Παραδοτέο και δαπάνη ανά είδος παροχής εργασίας:

Περιλαμβάνει τη συνολική δαπάνη ανά είδος παροχής υπηρεσίας διότι είναι δύσκολη η προμέτρηση των απαιτούμενων ωρών επιστημόνων διαφόρων ειδικοτήτων, διότι δεν προκύπτουν από καθαρή παρεχόμενη υπηρεσία αλλά η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ προκύπτει και από μια συμμετοχική προσέγγιση που κάτω από το συντονιστικό ρόλο του Δήμου εμπλέκονται μια πληθώρα φορέων και επιστημόνων, αλλά και το ευρύ κοινό και όργανα εκπροσώπησης, μέσω διαβουλεύσεων. Τα επιμέρους ποσοστά ανά είδος παροχής εργασίας, προέκυψαν και από ανάλογες υπηρεσίες, κατόπιν έρευνας της υπηρεσίας.

A/A	Είδος Παροχής Εργασίας	Δαπάνη (€)
	Μέρος Α': Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ.	
	Μέρος Β': Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
	Μέρος Γ': Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	
	Μέρος Δ': Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	
	Γενικό Σύνολο	€
	Φ.Π.Α 24%	
	Τελικό Σύνολο	€

ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Άρθρο 1°

Αντικείμενο της Συγγραφής - Ισχύουσες διατάξεις - Συμβατικά στοιχεία

Η παρούσα Συγγραφή Υποχρεώσεων (Σ.Υ.) αφορά τους συμβατικούς όρους με τους οποίους θα γίνουν οι

εργασίες που αφορούν την **Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών** .

Η κείμενη νομοθεσία και οι διατάξεις είναι

- ν. 4412/2016 (Α' 147) "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)"»
- ν. 4314/2014 (Α' 265) , "Α) Για τη διαχείριση, τον έλεγχο και την εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2014–2020, Β) Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2012 (ΕΕ L 156/16.6.2012) στο ελληνικό δίκαιο, τροποποίηση του ν. 3419/2005 (Α' 297) και άλλες διατάξεις" και του ν. 3614/2007 (Α' 267) «Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007 -2013»,
- ν. 4270/2014 (Α' 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις»,
- ν. 4250/2014 (Α' 74) «Διοικητικές Απλουστεύσεις - Καταργήσεις, Συγχωνεύσεις Νομικών Προσώπων και Υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα-Τροποποίηση Διατάξεων του π.δ. 318/1992 (Α' 161) και λοιπές ρυθμίσεις» και ειδικότερα τις διατάξεις του άρθρου 1,
- παρ. Ζ του Ν. 4152/2013 (Α' 107) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/7 της 16.2.2011 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές»,
- ν. 4129/2013 (Α' 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο»
- Άρθρο 26 του ν.4024/2011 (Α 226) «Συγκρότηση συλλογικών οργάνων της διοίκησης και ορισμός των μελών τους με κλήρωση»,
- ν. 4013/2011 (Α' 204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων...»,
- ν. 3861/2010 (Α' 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις",
- άρθρο 23 της απόφασης με αριθμ. 11389/1993 (Β' 185) του Υπουργού Εσωτερικών
- ν. 2859/2000 (Α' 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας»,
- ν.2690/1999 (Α' 45) "Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις" και ιδίως των άρθρων 7 και 13 έως 15,
- του ν. 2121/1993 (Α' 25) "Πνευματική Ιδιοκτησία, Συγγενικά Δικαιώματα και Πολιτιστικά Θέματα",
- π.δ 28/2015 (Α' 34) "Κωδικοποίηση διατάξεων για την πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα και στοιχεία",
- π.δ. 80/2016 (Α' 145) "Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες"
- η αρ. 57654/22.05.2017 (ΦΕΚ 1781/23.05.2017 τεύχος Β') Απόφασης του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης
- οι σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκδοθεισών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού και φορολογικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.

- η υπ' αριθμ. 114.9/2016, 118.1.2017 και 127.4.4/2017 του Πράσινου Ταμείου
- την υπ' αριθμ. 11/2017 και 60/2018 αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου για την αποδοχή υλοποίησης του έργου,
- τ
- την από 13 Νοεμβρίου 2017 ανακοίνωση του Πράσινου Ταμείου περί έναρξης των διαδικασιών εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Ο

Η Σύμβαση αποτελείται από τα παρακάτω τεύχη, τα οποία ορίζονται ως συμβατικά, αλληλοσυμπληρώνονται και αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο, η δε σειρά ισχύος αυτών, σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ τους καθορίζεται ως εξής:

- Το Συμφωνητικό
- Η οικονομική προσφορά
- Η προϋπολογιζόμενη δαπάνη της Υπηρεσίας
- Η Τεχνική Περιγραφή της Υπηρεσίας
- Η Συγγραφή Υποχρεώσεων.

ό

Άρθρο 2^ο

Αντικείμενο παρεχόμενης υπηρεσίας

Αντικείμενο της παρεχόμενης Υπηρεσίας είναι η παροχή συμβουλών για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γρεβενών.

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ θα γίνουν κατόπιν εντολής της υπηρεσίας και σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές όπως αυτές περιγράφονται στην πλατφόρμα του ELTIS. Εργοδότης θα ονομάζεται ο Δήμος Γρεβενών. Ανάδοχος δε ο αναδειχθείς μειοδότης για την εκτέλεση της παραπάνω υπηρεσίας, ο οποίος ευθύνεται έναντι του Δήμου για την ακρίβεια της παρεχόμενης υπηρεσίας, την τήρηση του χρονοδιαγράμματος και την εν γένει καλή και σωστή εκτέλεση της εργασίας.

Δυνατότητα μεταβολής του αντικειμένου υφίσταται, μόνο υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 132 και 201 του Ν. 4412/2016.

ό

Άρθρο 3^ο

Διάρκεια σύμβασης παροχής υπηρεσίας

ς

Προθεσμία ολοκλήρωσης της υπηρεσίας είναι 14 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

Παράταση προθεσμίας δύναται να χορηγηθεί από την Αναθέτουσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 2 άρθρο 217 του Ν. 4412/2016, έπειτα από σχετικό αίτημα του αναδόχου.

Μονομερής λύση της σύμβασης θα γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 133 του Ν. 4412/2016.

α

ν

α

ρ

τ

η

θ

ε

ί

ς

Άρθρο 4°

Σταθερότητα τιμών

Οι τιμές τιμολογίου θα είναι σταθερές καθ' όλη την διάρκεια ισχύος της σύμβασης και αναφέρονται στην έντεχνη και ολοκληρωμένη παροχή των παρεχόμενων υπηρεσιών του αντικειμένου της Σύμβασης και ο ανάδοχος δεν δικαιούται άλλης πληρωμής ή αποζημίωσης για την πλήρη εκτέλεση αυτής.

Άρθρο 5°

Αμοιβή – Τρόπος πληρωμής

Για την προσφερόμενη υπηρεσία από τον ανάδοχο, ο εργοδότης θα καταβάλλει σ' αυτόν αμοιβή που δεν θα υπερβαίνει σε καμία περίπτωση το ποσό **35.000,00€** συμπεριλαμβανομένου του **Φ.Π.Α. 24%** μείον το ποσοστό της τυχόν προσφερόμενης έκπτωσης επί του ποσού αυτού.

Στη συμβατική αυτή αμοιβή έχει συνυπολογισθεί και περιλαμβάνεται όλο το κόστος και οι κάθε φύσης και μορφής δαπάνες του Αναδόχου που αναφέρονται ή όχι για την άρτια εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων, χωρίς ο ανάδοχος να δικαιούται άλλης πληρωμής ή αποζημίωσης για την πλήρη εκτέλεση αυτής. Κατά τα ανωτέρω σε όλα τα ποσά περιλαμβάνονται γενικά όλα τα έξοδα και δαπάνες του Αναδόχου άμεσα ή έμμεσα συνδεόμενα με την παροχή υπηρεσιών, καθώς και εξόδων των ταξιδιών του αναδόχου στην έδρα του Εργοδότη εφόσον απαιτηθεί. Ειδικότερα περιλαμβάνονται μισθοί, άδειες, εργοδοτικές εισφορές, αποζημιώσεις, δώρα προσωπικού, επιδόματα, τυχόν υπερωριακή απασχόληση, έξοδα ασφαλίσεων προσωπικού και κάθε άλλη δαπάνη μη ρητά κατονομαζόμενη αλλά απαραίτητη για την πλήρη εκτέλεση της υπηρεσίας, τα γενικά έξοδα, οι δαπάνες του Αναδόχου και το όφελός του.

Ο Ανάδοχος ουδεμία άλλη απαίτηση έχει από τον Εργοδότη πέρα από το ποσό του συμβατικού τιμήματος για την εκτέλεση των εργασιών, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, των τεχνικών οδηγιών, των προδιαγραφών που ισχύουν και υπόκειται σε όλες τις νόμιμες κρατήσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Για την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών η αμοιβή του Αναδόχου καθορίζεται σε είκοσι οκτώ χιλιάδες διακόσια εικοσιπέντε ευρώ και ογδόντα ένα λεπτά (28.225,81€) μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α. 24%. Η καταβολή του ως άνω ποσού γίνεται σταδιακά και ύστερα από την έκδοση σχετικών δελτίων παροχής υπηρεσιών του Αναδόχου συνοδευόμενα από σχετικές εκθέσεις προόδου εργασιών με τον ακόλουθο τρόπο:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
A. ΜΕΡΟΣ 1ο: Προκαταρκτικές διεργασίες εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ.	€
B. ΜΕΡΟΣ 2ο: Κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	€
Γ. ΜΕΡΟΣ 3ο: Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων	€
Δ. ΜΕΡΟΣ 4ο: Οριστικό ΣΒΑΚ - Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων	€

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

Το παραδοτέο Β παραδίδεται εντός 5 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Γ παραδίδεται εντός 12 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Το παραδοτέο Δ παραδίδεται σε 14 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Και μετά της ολοκλήρωσης της παράδοσης και της οριστικής παραλαβής των παραδοτέων κάθε σταδίου, από το αρμόδιο αποφαινόμενο όργανο, με απόφαση του, σύμφωνα με το άρθρο 219 του Ν. 4412/2016 και σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο παρόν άρθρο.

Για την πληρωμή του ο Ανάδοχος θα εκδίδει όλα τα νόμιμα παραστατικά, για τις συγκεκριμένες παρασχεθείσες υπηρεσίες, καθώς και θα υποβάλλει στον Εργοδότη όλα τα προβλεπόμενα από το Νόμο δικαιολογητικά (φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα, κλπ.), σύμφωνα με το άρθρο 200 του Ν. ενταλμάτων πληρωμής, από τον αρμόδιο Επίτροπο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρο 6°

Παρακολούθηση - Παραλαβή

Η παρακολούθηση και ο έλεγχος γενικά της πορείας των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και η παραλαβή των παραδοτέων θα γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις των άρθρων 216, 217, 219, 220 και 221 του Ν. 4412/2016. Η Αρμόδια Υπηρεσία θα συντονίζει την απαιτούμενη από τις υπηρεσίες του Δήμου υποστήριξη και θα ελέγχει τις υπηρεσίες του αναδόχου και τα τελικά παραδοτέα. Ως τελικά παραδοτέα νοείται το αντικείμενο της παρεχόμενης υπηρεσίας όπως αυτό περιγράφεται στο άρθρο 2 της παρούσας και πιο συγκεκριμένα:

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΠΑΚΕΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Παραδοτέο Α.1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Παραδοτέο Α.2: Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών

Παραδοτέο Α.3: Καθορισμός Περιοχής Παρέμβασης

Παραδοτέο Α.4: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Παραδοτέο Β.1: Διεξαγωγή 1^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Παραδοτέο Β.2: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Παραδοτέο Γ.1: Διαμόρφωση οράματος για τη Βιώσιμη Κινητικότητα

Παραδοτέο Γ.2: Ανάπτυξη προτεραιοτήτων και στόχων

Παραδοτέο Γ.3: Επισκόπηση καλών πρακτικών

Παραδοτέο Γ.4: Προσχέδιο μέτρων Σ.Β.ΑΚ.

Παραδοτέο Γ.5: Διεξαγωγή 2^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Παραδοτέο Γ.6: Διαμόρφωση τελικού Σεναρίου Διαχείρισης Κινητικότητας

Παραδοτέο Γ.7: Προσδιορισμός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων

Παραδοτέο Γ.8: Προσχέδιο Σ.Β.Α.Κ.: Σχέδιο Δράσης & Προϋπολογισμός

Παραδοτέο Γ.9: Διεξαγωγή 3^{ης} διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς

Παραδοτέο Δ.1: Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωση κοινού

Παραδοτέο Δ.2 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σ.Β.Α.Κ.

Παραδοτέο Δ.3: Οριστικοποίηση, έγκριση και υιοθέτηση Σ.Β.Α.Κ.

Ο ανάδοχος θα πρέπει να προσκομίσει τα παραδοτέα στην Υπηρεσία προς έλεγχο και παραλαβή εντός της τασσόμενης προθεσμίας του άρθρου 3 της παρούσας.

Εάν η εκτέλεση της υπηρεσίας δεν είναι σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, ο ανάδοχος υποχρεούται να αποκαταστήσει ή να βελτιώσει τα όποια λάθη διαπιστωθούν, σύμφωνα με τις υποδείξεις της υπηρεσίας καθώς και της Ομάδας Εργασίας είτε από αποτελέσματα διαβουλεύσεων.

Ο Δήμος είναι υποχρεωμένος, μετά την έγκριση του Πρωτοκόλλου Οριστικής Παραλαβής του αντικειμένου της Σύμβασης, να καταβάλει στον Ανάδοχο την ανάλογη αμοιβή, μετά από την θεώρηση των

σχετικών χρηματικών ενταλμάτων.

Η Σύμβαση θεωρείται ότι εκτελέστηκε, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις με τις ισχύουσες διατάξεις

τ

ο

Άρθρο 7°

Εγγυήσεις

ά

ρ Α) Η Εγγύηση συμμετοχής που δεν υπερβαίνει το 2% της εκτιμώμενης της εκτιμώμενης αξίας της Σύμβασης εκτός ΦΠΑ, με ανάλογη στρογγυλοποίηση, δεν απαιτείται για τη συμμετοχή σε διαδικασίες σύναψης συμφωνιών-πλαίσιο, δυναμικού συστήματος αγοράς, σε συνοπτικό διαγωνισμό, σε διαδικασίες επευθείας ανάθεσης ή σε διαδικασία επιλογής από κατάλογο, εκτός αν άλλως ορίζεται στα έγγραφα της σύμβασης.

τ Β) Ο Ανάδοχος κατά την υπογραφή της σύμβασης θα προσκομίσει εγγύηση καλής εκτέλεσης, το ύψος της οποίας καθορίζεται σε ποσοστό 5% επί της αξίας της σύμβασης, χωρίς το ΦΠΑ. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης καταπίπτει στην περίπτωση παράβασης των όρων της σύμβασης, όπως αυτή ειδικότερα ορίζει. Δεν απαιτείται εγγύηση καλής εκτέλεσης για συμβάσεις αξίας ίσης ή κατώτερης από το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ, εκτός αν άλλως ορίζεται στα έγγραφα της σύμβασης.

Η εγγύηση καλής εκτέλεσης της σύμβασης επιστρέφεται στο σύνολο της μετά την οριστική ποσοτική – ποιοτική παραλαβή του συνόλου του αντικειμένου της σύμβασης. Οι εγγυητικές εκδίδονται από τα πιστωτικά ιδρύματα που αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 72 και περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον τα στοιχεία του άρθρου 72 του Ν. 4412/16 και επιστρέφονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ίδιου άρθρου.

Άρθρο 8°

Υποχρεώσεις του Αναδόχου και Κυρώσεις

Ο Ανάδοχος εγγυάται ότι:

1. Έλαβε γνώση των συνθηκών και δεδομένων του Εργοδότη.
2. Θα εργασθεί για την έγκαιρη, αποδοτική και αποτελεσματική επίτευξη των στόχων του Εργοδότη.
3. Η προσφερόμενη υπηρεσία θα πρέπει να πληροί τις ισχύουσες προδιαγραφές.
4. Θα έχει την αποκλειστική ευθύνη για την διάθεση του συνόλου των απαιτούμενων μέσων και για την άρτια υλοποίηση της υπηρεσίας καθώς και όλο τον εξοπλισμό ο οποίος πιθανόν να μην αναφέρεται ρητά στην παρούσα μελέτη, αλλά απαιτείται για την ασφαλή εργασία καθ' όλα τα στάδια, σύμφωνα με τον Νόμο και τη φύση της εν λόγω υπηρεσίας.
5. Θα τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα άρθρα 18 του Ν. 4412/2016 και το παράρτημα Χ του παραρτήματος Α.
6. Η δαπάνη του αναγκαίου προσωπικού για την παροχή της υπηρεσίας και οι νόμιμες ασφαλιστικές εισφορές γι' αυτό, βαρύνουν τον ανάδοχο. Καθώς κι όλες οι κρατήσεις περί τρίτων, φόροι και βάρη τέλη χαρτοσήμων.
7. Ο Ανάδοχος υποχρεούται να συνεργαστεί με οποιαδήποτε Υπηρεσία του Φορέα και άλλου αρμοδίου Φορέα ή Αρχής, με τον τρόπο που θα του υποδείξει η αρμόδια Διεύθυνση του Φορέα.
8. Ο Ανάδοχος υποχρεούται να παρέχει στο Φορέα αναφορές, πληροφορίες και στοιχεία, σχετικά με το αντικείμενο της Σύμβασης, κατόπιν σχετικού αιτήματος.
9. Ο Ανάδοχος υποχρεούται να παραδώσει με τον καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξης ή λύσης της Σύμβασης στο Φορέα τα αποτελέσματα, πληροφορίες, στοιχεία, κάθε έγγραφο ή αρχείο σχετικό με το αντικείμενο της παρούσας, που θα αποκτηθούν ή θα αναπτυχθούν με δαπάνες του Φορέα. Σε περίπτωση αρχείων σε ηλεκτρονική μορφή, ο Ανάδοχος υποχρεούται να συνοδεύει την παράδοσή τους με έγγραφη τεκμηρίωση και οδηγίες για τη διαχείρισή τους. Όλα τα παραπάνω αποτελούν

ιδιοκτησία του Φορέα, ο οποίος μπορεί να τα διαχειρίζεται και να τα εκμεταλλεύεται ελεύθερα.

10. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεωρεί κάθε πληροφορία, που λαμβάνει, ως εμπιστευτική και να μην την χρησιμοποιεί ή αποκαλύπτει σε άλλα πρόσωπα, χωρίς προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του Φορέα.
11. Ο Φορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για κάθε είδους βλάβη ή ζημία, που μπορεί να επέλθει στον εξοπλισμό του Αναδόχου κατά την εκτέλεση της Σύμβασης.

Σε περίπτωση που ο Ανάδοχος δεν ανταποκρίνεται στις συμβατικές του υποχρεώσεις, θα επιβάλλονται ποινικές ρήτρες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 218 του Ν.4412/2016 και θα κηρύσσεται έκπτωτος σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 203 του Ν.4412/2016.

Άρθρο 9°

Διοικητικές Προσφυγές κατά την Διαδικασία της Εκτέλεσης των Συμβάσεων

Οι ανωτέρω προσφυγές κατά την Διαδικασία της Εκτέλεσης των Συμβάσεων, θα γίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 205 του Ν. 4412/2016.

Άρθρο 10°

Επίλυση Διαφορών – Καταγγελία της σύμβασης

Για τη διοικητική επίλυση των διαφορών που τυχόν προκύψουν μεταξύ Εργοδότη και Αναδόχου κατά την εκτέλεση της σύμβασης εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4412/2016 και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας .

Σε περίπτωση αθέτησης εκ μέρους του αναδόχου των υποχρεώσεών του που απορρέουν από την σύμβαση και τα λοιπά τεύχη της μελέτης και εφόσον ο εργοδότης το διαπιστώσει και το γνωστοποιήσει στον αντισυμβαλλόμενο εγγράφως, ο εργοδότης επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να καταγγείλει ανά πάσα στιγμή τη σύμβαση ως προς ένα, περισσότερα ή κι όλα τα υποσύνολά της.

Άρθρο 11°

Ανωτέρα Βία

Ως ανωτέρα βία θεωρείται κάθε απρόβλεπτο και τυχαίο γεγονός που είναι αδύνατο να προβλεφθεί έστω και εάν για την πρόβλεψη και αποτροπή της επέλευσης του καταβλήθηκε υπερβολική επιμέλεια και επιδείχθηκε η ανάλογη σύνεση. Ενδεικτικά γεγονότα ανωτέρας βίας είναι: εξαιρετικά και απρόβλεπτα φυσικά γεγονότα, πυρκαγιά που οφείλεται σε φυσικό γεγονός ή σε περιστάσεις για τις οποίες ο Ανάδοχος ή ο Φορέας είναι ανυπαίτιοι, αιφνιδιαστική απεργία προσωπικού, πόλεμος, ατύχημα, αιφνίδια ασθένεια του προσωπικού του Αναδόχου κ.α. Στην περίπτωση κατά την οποία υπάρξει λόγος ανωτέρας βίας ο Ανάδοχος οφείλει να ειδοποιήσει αμελλητί το Φορέα και να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια σε συνεργασία με το άλλο μέρος για να υπερβεί τις συνέπειες και τα προβλήματα που ανέκυψαν λόγω ανωτέρας βίας.

Ο όρος περί ανωτέρας βίας εφαρμόζεται ανάλογα και για το Φορέα προσαρμοζόμενος ανάλογα.

ΓΡΕΒΕΝΑ 23-08-2018

Ο Συντάκτης

Η Προϊσταμένη Τμήματος

Ο Διευθυντής
Τεχνικών Υπηρεσιών

ΚΟΠΑΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΟΛΓΑ ΤΖΗΚΑ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΚΑΡΕΤΣΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ