

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

**ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

**"Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
για το Δήμο Λευκάδας"**

**ΤΕΥΧΟΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
(Τεχνικό Αντικείμενο)**

**ΛΕΥΚΑΔΑ
Νοέμβριος 2018**

1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1.1 Τι είναι το σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο της Λευκάδας, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων κινητικότητας που παρουσιάζει ο Δήμος.

Ο δήμος της Λευκάδας αντιμετωπίζει μία σειρά θεμάτων που αφορούν τη διαχείριση κινητικότητας, τη διαχείριση της στάθμευσης, τη μετακίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, τις δημόσιες συγκοινωνίες, τη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, τον αστικό σχεδιασμό και την χρήση οχημάτων και νέων τεχνολογιών.

Η περιοχή μελέτης αποτελεί κατά σειρά α) το κύριο αστικό συγκρότημα του Δήμου β) το κύριο τουριστικό θέρετρο γ) την οδική και ακτοπλοϊκή πύλη εισόδου στο νησί. Είναι ως εκ τούτου εξαιρετικά φορτισμένη περιοχή παρουσιάζοντας τεράστια προβλήματα κάθε φύσης μετακίνησης (πεζή ποδηλάτων, ΙΧ, ΔΧ, λεωφορείων κτλ), τα οποία προβλέπεται να αντιμετωπιστούν μέσω της υλοποίησης ΣΒΑΚ.

Όσον αφορά στη διαχείριση της στάθμευσης, ένα μεγάλο μέρος της περιοχής μελέτης αποτελείται από το Ιστορικό Κέντρο της πόλης, στο οποίο απαγορεύεται η στάθμευση, ενώ ταυτόχρονα η υπόλοιπη περιοχή στερείται διαθέσιμων χώρων. Έτσι, κατά την εποχιακή φόρτιση θέρους παρουσιάζεται έντονο πρόβλημα στάθμευσης που επιβαρύνει κάθε μορφής μετακίνηση. Με την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, θα οργανωθούν οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης σε κατηγορίες, καθώς επίσης θα μελετηθούν και οργανωθούν οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης στα όρια περιοχής μελέτης, αναπτύσσοντας ταυτόχρονα εναλλακτικές διαδρομές πεζών και ποδηλάτων, ώστε να αποφορτιστεί το κέντρο της.

Η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, στοχεύει επίσης στην διευκόλυνση της μετακίνησης πεζών και ΑΜΕΑ μέσω της αναβάθμισης της ικανότητας πεζοδρομίων και διαβάσεων, καθώς επίσης και της οργάνωσης των καταλήψεων δημόσιων επιφανειών από τραπεζοκαθίσματα και άλλες εμπορικού τύπου καταλήψεις.

Θεωρείται ακόμα αναγκαία η διευκόλυνση της κίνησης των ποδηλάτων μέσω της σύνδεσης των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων της πόλης μεταξύ τους, καθώς επίσης και της οργάνωσης χρήσης των ελεύθερων πλατών που προκύπτουν από τις υφιστάμενες μελέτες κυκλοφοριακής αναβάθμισης.

Η παράκαμψη της κυκλοφορίας από τα ΜΜΜ μέσω της Περιφερειακής οδού και των απαραίτητων κόμβων καθώς και η μετακίνηση των στάσεων από φορτισμένα σημεία του κέντρου θα βοηθήσει σημαντικά στην αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης.

Η ολοκλήρωση της διευθέτησης της κυκλοφορίας τους μέσω των οδών παράκαμψης του κυρίως αστικού ιστού, θα δώσει λύση στο μακροχρόνιο πρόβλημα που δημιουργεί η διέλευση βαρέων οχημάτων από το κέντρο της πόλης.

Σχετικά με την συμβολή του ΣΒΑΚ στον Αστικό σχεδιασμό, προβλέπεται πως θα βοηθήσει σημαντικά στην ολοκλήρωση των προβλεπομένων παρεμβάσεων από τις πράξεις εφαρμογής του σχεδίου πόλεως.

Ο Δήμος Λευκάδας διαθέτει ένα ιδιαίτερα ελκυστικό φυσικό περιβάλλον, με ευαίσθητες οικολογικά περιοχές οι οποίες πιέζονται από την τουριστική και οικιστική ανάπτυξη. Η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Λευκάδας με την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για την βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων κρίνεται απαραίτητη.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα 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.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας επιδιώκει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας που παρέχεται από το δίκτυο μεταφορών σε όλους.
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας.
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, των εκπομπών του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους- αποτελεσματικότητας των μεταφορών, ανθρώπων και εμπορευμάτων.
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού.

Τα οφέλη από την υιοθέτηση και υλοποίηση του σχεδίου περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Εξοικονόμηση κόστους και προσέλκυση επιχειρήσεων
- Βελτίωση υγείας και περιβάλλοντος
- Βελτιωμένη προσβασιμότητα
- Ορθή χρήση περιορισμένων πόρων
- Συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Ποιοτικότερες και πληρέστερες μελέτες

- Αποτελεσματική εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων που πηγάζουν από το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο
- Αυξημένη συνέργεια και συμπληρωματικότητα
- Στροφή προς μια νέα πολιτική αστικής κινητικότητας.

1.2 Καθορισμός Περιοχής Έργου

Ο Δήμος Λευκάδας είναι ένα νησί του Ιονίου το οποίο μαζί με τα νησιά Κέρκυρα, Ιθάκη, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά και Παξοί αποτελούν την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Είναι το τέταρτο σε έκταση νησί στο Ιόνιο με έκταση 320τ.χλμ και πληθυσμό 23.693 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία επίσημη απογραφή που διενεργήθηκε από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. το 2011.

Ο Δήμος Λευκάδας αποτελεί έναν από τους 5 Καλλικρατικούς Δήμους της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, ο οποίος συστήθηκε από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Λευκάδος, Ελλομένου, Απολλωνίων, Καρυάς και Σφακιωτών και των Κοινοτήτων Καλάμου και Καστού.

Ο Δήμος Λευκάδας αποτελεί την πρωτεύουσα του Νομού Λευκάδας και ανήκει στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. Η Περιφέρεια αποτελείται τους Νομούς Ζακύνθου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας και Λευκάδας.

Η περιοχή του έργου περιλαμβάνει την Πόλη της Λευκάδας και ειδικότερα το Ιστορικό Κέντρο και τις περιοχές "Περιβολίων, Βαρδανίων κτλ., όπως αναφέρονται στα εγκεκριμένα σχέδια πόλης.

Χάρτης Περιοχής Μελέτης

1.3 Γεωγραφικά – Δημογραφικά – Αναπτυξιακά χαρακτηριστικά Δήμου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, κατά την δεκαετία 1991-2001 παρατηρήθηκε μείωση του μόνιμου πληθυσμού στο Δήμο Λευκάδας της τάξεως του 5,20%, ενώ την δεκαετία 2001-2011, παρατηρήθηκε μεγαλύτερη μείωση της τάξεως του 8,95%.

Η κυρίαρχη απασχόληση των κατοίκων είναι αρχικά ο τριτογενής και στην συνέχεια ο δευτερογενής τομέας ενώ ο πρωτογενής τομέας είναι ιδιαίτερα συρρικνωμένος και παρουσιάζει σημαντική μείωση στο διάστημα 2001-2011. Η κυρίαρχη απασχόληση των κατοίκων χαρακτηρίζει τον Δήμο ως αστικό κέντρο.

Η πόλη της Λευκάδας αποτελεί το διοικητικό και οικονομικό κέντρο του Δήμου. Γύρω από το λιμάνι της πόλης είναι συγκεντρωμένες πολλές υπηρεσίες για τη εξυπηρέτηση των πολιτών και επισκεπτών. Τόπος καθημερινής συνάντησης η κεντρική πλατεία όπου στη δυτική της πλευρά δεσπόζει ο Ναός του Αγίου Σπυριδώνος που είναι ο πρώτος Ναός της πόλης και χαρακτηρίζεται ως θρησκευτικό, πολιτιστικό και ιστορικό μνημείο. Η πόλη της Λευκάδας διαθέτει επίσης πλούσια πολιτιστική υποδομή.

1.4 Χωροθέτηση - Υποδομές

Μια σειρά από μεγάλα έργα υποδομής που υλοποιήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια στην ευρύτερη περιοχή, συνέβαλαν στο να "προσεγγίσει" η Λευκάδα την ηπειρωτική Ελλάδα αυξάνοντας τις μετακινήσεις στο νησί και καθιστώντας την ανάγκη εφαρμογής ενός Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντονότερη. Σε αυτά περιλαμβάνονται:

- η λειτουργία της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου διευκολύνει σημαντικά τη σύνδεση του νησιού με την υπόλοιπη Ελλάδα, καθώς και με το λιμάνι της Πάτρας που απέχει 170 χλμ.
- η υποθαλάσσια σήραγγα Πρεβέζης-Ακτίου καθιστά εύκολη την πρόσβαση στο νησί από τη βορειοδυτική Ελλάδα, αλλά και από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που απέχει 100χλμ.
- η ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού που έδωσε σημαντική ώθηση στο νησί.
- η ολοκλήρωση της ευρείας παράκαμψης του Αγρινίου (μήκους 34 χλμ.) και η σχετικά ομαλή εξέλιξη του οδικού άξονα Αμβρακία- Ακτίο, γεγονότα που αποτέλεσαν σημαντικές εξελίξεις για το νησί.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του νησιού καλύπτει σχετικά ικανοποιητικά τις ανάγκες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών, εμφανίζει όμως ανάγκες βελτίωσης σε θέματα βατότητας, σήμανσης και ασφάλειας. Ιδιαίτερα ικανοποιητική είναι η κατάσταση των δρόμων του επαρχιακού δικτύου, ενώ το αγροτικό δίκτυο είναι επαρκές στα όρια των απομακρυσμένων οικισμών.

Το νησί της Λευκάδας δεν διαθέτει αεροδρόμιο

Η σύνδεση της Λευκάδας με τα γύρω νησιά πραγματοποιείται από το Νυδρί και τη Βασιλική με καθημερινά δρομολόγια για Μεγανήσι, Κεφαλονιά(Φισκάρδο), και Ιθάκη (Φρίκες). Η πρόσβαση των κατοίκων των δύο άλλων νησιών του Δήμου (Κάλαμος και Καστός) με τη Λευκάδα, γίνεται οδικώς(μέσω Μύτικα).

Σημαντική υποδομή για το θαλάσσιο τουρισμό, αποτελεί η μαρίνα της Λευκάδας, μία από τις πιο σύγχρονες της χώρας, η οποία διαθέτει 620 θέσεις ελλιμενισμού, έργα υποδομής και εγκαταστάσεις, που εκτείνονται σε 70.000 τ.μ.

1.5 Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι προτάσεις έργων θα πρέπει να έχουν τους εξής στόχους:

- Την ανάδειξη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της πόλης, του ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή και των στοιχείων της ιστορίας της.
- Φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον, δίνοντας έμφαση στους πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας που είναι η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου για τις καθημερινές μετακινήσεις κυρίως μέσω της πολιτικής στάθμευσης. Ταυτόχρονα αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης στο κέντρο με στόχο η αναζήτηση θέσης στάθμευσης να γίνει λιγότερο χρονοβόρα.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης σε επιλεγμένες θέσεις ιδιαίτερης βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των προβλέψεων της μελέτης.
- 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 παράκαμψη της διερχόμενης κυκλοφορίας από τον αστικό ιστό με την δημιουργία νέων περιμετρικών οδικών συνδέσεων των Δημοτικών Διαμερισμάτων τόσο με την πόλη - όσο και μεταξύ τους.
- Την αποφόρτιση της Περιφερειακής οδού και την ενίσχυση της λειτουργίας της ως αστικής αρτηρίας.
- Τη σύνδεση του οικιστικού ιστού της πόλης με την παρόχθια ζώνη.
- Την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας με την βελτίωση των προσβάσεων.
- Την ανάδειξη των βυζαντινών μνημείων της πόλης σε συνδυασμό με την κίνηση των πολιτών και τουριστών.

Η μελέτη θα υποστηρίζεται από μαθηματικό μοντέλο μέσω του οποίου θα τεκμηριώνονται οι επιπτώσεις των παρεμβάσεων και μέτρων στην κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO₂, Η μελέτη θα συνταχθεί σε περιβάλλον GIS (Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών). Όλα τα στοιχεία της μελέτης θα παραδοθούν και σε ψηφιακή μορφή. Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις και μετατροπές χρειαστούν, ώστε να είναι συμβατά με τα συστήματα που διαθέτει ο Δήμος μας, θα είναι υποχρέωση του αναδόχου.

1.6 Κυκλοφοριακές μελέτες και δράσεις

Οι προσπάθειες σχετικές με τα κυκλοφοριακά προβλήματα και την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που έχουν γίνει τα τελευταία στο Δήμο Λευκάδας περιλαμβάνουν:

- την εγκεκριμένη μελέτη "Κυκλοφοριακή διερεύνηση πόλης Λευκάδας" και
- την εγκεκριμένη μελέτη με τίτλο "Μελέτη τριών κόμβων (Καραβέλα-Φιλοσόφων, Γαζή-Κατωπόδη-Ξ. Γρηγόρη, Περιγιαλίου)"

Παράλληλες δράσεις που έχουν προωθηθεί τα τελευταία 3 έτη αφορούν:

- την εφαρμογή μέτρων περιορισμού της στάθμευσης στην δυτική και ανατολική παραλιακή οδό του Ιστορικού Κέντρου.
- την εντατικοποίηση των ελέγχων παράνομης στάθμευσης και αναβάθμιση της Σήμανσης κατακόρυφης και οριζόντιας στο Ιστορικό Κέντρο.

Σχετικές δράσεις επαφής των πολιτών με θέματα Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας (π.χ. συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας) αφορούν:

- στην ημέρα χωρίς αυτοκίνητο στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας 2014,
- στον ποδηλατικό γύρο της πόλης στα πλαίσια του Προγράμματος Ecomobility 2015-16,
- στη συμμετοχή – διοργάνωση του 4ου, 5^{ου} και 6ου Πράσινου Ημιμαραθωνίου.

Παρά τις όποιες προσπάθειες έχουν γίνει μέχρι σήμερα προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματα που αφορούν την κυκλοφορία στην περιοχή, δεν έχει διαμορφωθεί ακόμα μία ολοκληρωμένη πολιτική βελτίωσης της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

2 ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

2.1 Περιεχόμενο και αντικείμενο μελέτης

Η περιοχή του έργου περιλαμβάνει την Πόλη της Λευκάδας και ειδικότερα το Ιστορικό Κέντρο και τις περιοχές "Περιβολίων, Βαρδανίων κτλ., όπως αναφέρονται στα εγκεκριμένα σχέδια πόλης

Βασικό αντικείμενο της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με χρονικό ορίζοντα 15 ετών. Το σχέδιο αυτό θα περιέχει στρατηγικό και επιχειρησιακό σκέλος.

Ο σχεδιασμός Βιώσιμης Κινητικότητας θα αναφέρεται σε όλες τις συνιστώσες (υποσυστήματα) του αστικού συστήματος μεταφορών, με βασικούς άξονες:

- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση των χρήσεων γης που προβλέπονται στο ΓΠΣ - και το υπό εκπόνηση Γ.Π.Σ. - με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών κλπ).
- Διαχείριση κυκλοφορίας (οδική ασφάλεια, μέσα μαζικής μεταφοράς, έξυπνη κυκλοφορία, στάθμευση παρά την οδό και εκτός οδού).
- Ήπιες μορφές μετακίνησης (υποδομές για ήπιες μορφές μετακινήσεων, ρυθμίσεις για ήπιες μεταφορές μετακινήσεων).
- Τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον (τεχνολογίες για περιορισμό εκπομπών στα οχήματα και στα καύσιμα, ελεγχόμενη στάθμευση, περιβαλλοντική τιμολόγηση ΙΧ κ.λ.π.)

Η διαδικασία κατάστρωσης του συνολικού Σχεδίου αρθρώνεται στα ακόλουθα 2 βασικά βήματα:

(α) ανάλυση και αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης, επισήμανση των σχετικών προβλημάτων και αναγκών και

(β) διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων για την αντιμετώπισή τους με γνώμονα την διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας σε κατοίκους, εργαζόμενους, επισκέπτες της πόλης, παιδιά και ατόμων με αναπηρία

Το Σχέδιο θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα ακόλουθα βήματα:

1. Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο σχέδιο.

Περιλαμβάνονται η δέσμευση στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, η αξιολόγηση των επιπτώσεων από το Περιφερειακό και Εθνικό σύστημα σχεδιασμού, το στάδιο της αυταξιολόγησης του φορέα, η επανεξέταση των διαθέσιμων πόρων, ο καθορισμός χρονοδιαγράμματος και η αναζήτηση των εμπλεκόμενων φορέων.

2. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.

Περιλαμβάνονται ο γεωγραφικός προσδιορισμός του σχεδίου, ο συντονισμός των πολιτικών και η ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδίου, ο σχεδιασμός και η ενεργή συμμετοχή των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και η συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και διαχείριση.

3. Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων.

Περιλαμβάνονται τα στάδια αφενός της προετοιμασίας ανάλυσης των προβλημάτων και ευκαιριών που θα βασίζεται σε επικαιροποιημένα και εξειδικευμένα ποσοτικά δεδομένα και μετρήσεις και αφετέρου της ανάπτυξης σεναρίων.

4. Ανάπτυξη κοινού οράματος.

Περιλαμβάνονται η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την αστική κινητικότητα και η ανάπτυξη μετρήσιμων και ρεαλιστικών στόχων.

5. Σχεδιασμός αποτελεσματικού πλαισίου μέτρων.

Περιλαμβάνονται ο προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων μέτρων, μεταφοράς εμπειρίας, η επιλογή μέτρων με την καλύτερη σχέση τιμής - απόδοσης, καθώς και η χρήση συνεργειών και η δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.

6. Συμφωνία για τον καθορισμό αρμοδιοτήτων και καταμερισμό στόχων

Περιλαμβάνονται η ανάλυση αρμοδιοτήτων και πόρων καθώς και η προετοιμασία ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

7. Ανάπτυξη μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου με τη χρήση δεικτών.

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.

2.2 Δεδομένα και στοιχεία

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία θα διαθέσει στους μελετητές όσα από τα απαραίτητα χαρτογραφικά υπόβαθρα είναι διαθέσιμα σε ηλεκτρονική ή έντυπη μορφή. Θα παραδοθούν, στοιχεία σε AutoCAD "ή ισοδύναμο" και στοιχεία σε έντυπη μορφή που τηρούνται στον Δήμο. Ακόμη, 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. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Στοιχεία σχετικά με τις μετακινήσεις των πολιτών (συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια)
- στοιχεία σχετικά με την ποιότητα και την στάθμη εξυπηρέτησης της οδικής υποδομής.
- στοιχεία σχετικά με την ποιότητα και την στάθμη εξυπηρέτησης του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών. Θα εξεταστεί και η συμπληρωματικότητα με τα υπόλοιπα μέσα (ποδήλατο, βάδισμα) και θα αναλυθεί η ευκολία προσπέλασης των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας από ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου.

- στοιχεία και χαρακτηριστικά στάθμευσης. Η ανάλυση θα γίνει για τις περιοχές που θα υποδειχθούν από την Υπηρεσία (κυρίως στην Κεντρική Περιοχή). Η περίοδος καταγραφής των χαρακτηριστικών θα είναι τέτοια που να καλύπτεται το συνολικό εύρος του ζητήματος.
- στοιχεία σχετικά με την οδική ασφάλεια. Σκοπός είναι ο εντοπισμός μελανών σημείων του δικτύου και η εκτίμηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Δήμο. Τα στοιχεία θα αναφέρονται στην πλέον πρόσφατη τριετία.
- συναφείς μελέτες, έργα και παρεμβάσεις που προγραμματίζονται στην περιοχή μελέτης ή στις γειτονικές περιοχές και την επηρεάζουν.
- συναφείς μελέτες που έγιναν κατά το παρελθόν (Γ.Π.Σ., Κυκλοφοριακή μελέτη, Ανάπλαση - Αναθεώρηση σχεδίου πόλεως κ.α.) και στατιστικά δεδομένα από διάφορες πηγές (ΕΣΥΕ, Δήμος κ.α.).

Τα συγκεκριμένα στοιχεία και δεδομένα, τα χαρακτηριστικά τους (λ.χ. μέγεθος δειγμάτων, τύποι, αριθμός μετρήσεων κ.ο.κ.) και οι τρόποι συλλογής τους θα συμφωνηθούν με την Αναθέτουσα Αρχή κατά την εκπόνηση της μελέτης.

2.3 Μεθοδολογικές κατευθύνσεις

- Οι οποιοσδήποτε προτάσεις πρέπει να είναι απόλυτα τεκμηριωμένες, από την άποψη των ωφελειών που αναμένεται να επιφέρουν, με αναφορά σε συγκεκριμένους δείκτες. Θα περιληφθούν δείκτες που θα αναφέρονται στην χρήση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών (κατανάλωση καυσίμων) και στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO₂).
- Η τεκμηρίωση των προτάσεων πρέπει να βασίζεται (α) σε έγκυρες προβλέψεις ή/και εκτιμήσεις των συναφών μεταφορικών παραμέτρων και (β) σε ακριβείς εκτιμήσεις των επιπτώσεών τους στο σύστημα μετακινήσεων της πόλης και το περιβάλλον. Για το σκοπό αυτό, οι μελετητές πρέπει να επιλέξουν κατάλληλα εργαλεία (λογισμικό, πρότυπα κ.λπ.) που να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια στους υπολογισμούς και στα αποτελέσματά τους.

Επισημαίνεται ότι είναι απαραίτητη η ένταξη όλων των στοιχείων και των δεδομένων της μελέτης (υφιστάμενων στοιχείων του Δήμου, νέων στοιχείων που θα προκύψουν από τη συλλογή), πλήρως αποσφαλματωμένα και δομημένα σε GIS. Η μελέτη και τα ψηφιακά αρχεία που θα παραδοθούν θα είναι έτοιμα για ενοποίησή τους με τυχόν υφιστάμενη βάση δεδομένων GIS του Δήμου.

2.4 Δομή και Περιεχόμενο της Μελέτης

ΦΑΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε δύο διακριτές φάσεις οι οποίες με την σειρά τους θα διακρίνονται σε επιμέρους δραστηριότητες.

Α΄ΦΑΣΗ

Διάρκεια πέντε (5) μήνες (μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων)

Κατά την Α Φάση της μελέτης, θα πραγματοποιηθεί συλλογή των στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων, ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών και εντοπισμός των προβλημάτων κινητικότητας.

I. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η πρώτη δραστηριότητα αφορά στη συλλογή, αποδελτίωση, ταξινόμηση και οργάνωση σε κατάλληλη βάση δεδομένων όλων των στοιχείων που απαιτούνται για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία και δεδομένα θα αφορούν:

1. Υπάρχουσες μελέτες, Χαρακτηριστικά στοιχεία σε σχέση με τις χρήσεις γης.

Στον ανάδοχο θα δοθούν από την Υπηρεσία όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το αντικείμενο του έργου.

Θα συλλεχθούν στοιχεία που θα αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση ως προς την πολεοδομική λειτουργία της πόλης και των δορυφορικών της περιοχών σε σχέση τόσο με τις αστικές όσο και με τις περιαστικές μεταφορές (εντοπισμός χαρακτηριστικών ζωνών της πόλης όπως λ.χ. ζώνη κεντρικών δραστηριοτήτων, αρχαιολογικοί χώροι, ζώνες ελεύθερου χρόνου, πολιτισμού και ψυχαγωγίας, γειτονιές κατοικίας κ.ο.κ.).

Θα γίνει επίσης απογραφή της υφιστάμενης κατηγοριοποίησης του οδικού δικτύου του Δήμου Λευκάδας.

2. Απογραφή χαρακτηριστικών οδικού δικτύου.

Θα απογραφούν τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, σήμανση, φόρτοι και σύνθεση κυκλοφορίας σε χαρακτηριστικές διατομές, στρέφουσες κινήσεις σε κόμβους και σύνθεση κυκλοφορίας, στοιχεία σηματοδότησης κ.α.), έτσι ώστε να προκύπτει μια ολοκληρωμένη εικόνα της λειτουργίας του και να μπορεί να τεκμηριωθεί η στάθμη εξυπηρέτησής του.

Τα αποτελέσματα θα αποτυπωθούν σε κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα και σε χάρτες κυκλοφοριακών φόρτων (θεματικοί χάρτες GIS).

3. Απογραφή Στάθμευσης

Θα απογραφούν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης που αφορούν την περιοχή μελέτης.

Θα προσδιοριστούν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικές διαδρομές της περιοχής Έργου (που θα προσδιοριστούν σε συνεννόηση με την Αναθέτουσα Αρχή και θα καλύπτουν κατ' ελάχιστον την ζώνη διοικητικού και οικονομικού κέντρου της πόλης και την παραθαλάσσια αστική ζώνη)

4. Απογραφή Δημόσιων Συγκοινωνιών.

Θα συλλεχθούν τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της στάθμης εξυπηρέτησης του συστήματος των δημόσιων συγκοινωνιών, όπως στοιχεία που αφορούν γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφητηρίες – τέρματα κ.λ.π.

5. Στοιχεία κυκλοφορίας Πεζών, Ποδηλατών

Θα συλλεχθούν τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της στάθμης εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πεζών - ποδηλατών.

6. Χαρακτηριστικά μετακίνησης

Θα καταγραφούν ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία του τρόπου μετακίνησης των πολιτών, (συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια).

Θα εκπονηθεί έρευνα συνεντεύξεων και ερωτηματολογίων προκειμένου να καταγραφούν οι μετακινήσεις, τα στοιχεία αυτών καθώς και οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του μεταφορικού μέσου.

7. Οδική ασφάλεια

Θα συλλεχθούν στοιχεία για τα επικίνδυνα σημεία λόγω ατυχημάτων (Δήμος, Τροχαία κ.λ.π).

Από την ανάλυση των ατυχημάτων θα προκύψουν τα μελανά σημεία και οδικά τμήματα του οδικού δικτύου που χρήζουν άμεσων παρεμβάσεων.

II. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η δεύτερη δραστηριότητα αφορά την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με όλα τα χαρακτηριστικά του αστικού συστήματος μεταφορών. Συγκεκριμένα η αξιολόγηση θα αφορά:

1. Ιεράρχηση οδικού δικτύου (λειτουργική - διοικητική κατάταξη)

Αξιολόγηση του υφιστάμενου δικτύου σε σχέση με τις χρήσεις γης και τις μετακινήσεις.

2. Στάθμη εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου (κόμβων και οδικών τμημάτων)

Θα αξιολογηθούν τα στοιχεία απογραφής του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

3. Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Θα αξιολογηθούν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης που αφορούν, τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα, τους χώρους στάθμευσης (πιάτσες) ταξί και φορτοταξί, τις θέσεις των υπεραστικών σταθμών (ΚΤΕΛ) και την τροφοδοσία των καταστημάτων (προσφορά στάθμευσης ανά κατηγορία, χαρακτηριστικά ζήτησης).

4. Στάθμη εξυπηρέτησης Δημόσιων συγκοινωνιών

Θα αξιολογηθεί η στάθμη εξυπηρέτησης των Συλλογικών μεταφορών (Δημόσια Συγκοινωνία).

5. Στάθμη εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλάτων

Θα αξιολογηθεί το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (επάρκεια υφιστάμενων δικτύων).

6. Ανάλυση προσπελασιμότητας χρήσεων γης

Θα αξιολογηθεί το επίπεδο προσπελασιμότητας με όλα τα μέσα μετακίνησης στις κύριες χρήσεις γης, κύριες ζώνες δραστηριότητας της πόλης και θα εντοπιστούν τα προβλήματα που σχετίζονται με όλους τους τομείς που προαναφέρονται.

7. Ανάλυση οδικής ασφάλειας

Θα αξιολογηθεί το σύστημα μεταφορών όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Για το σύνολο της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης:

Κατά την πρώτη φάση της μελέτης τα αποτελέσματα της ανάλυσης θα πρέπει να δώσουν μια σαφή και λεπτομερή εικόνα για την λειτουργία του συστήματος μεταφορών και των προβλημάτων που αυτό αντιμετωπίζει. Θα εκτιμηθούν βάσει των υφιστάμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων οι δείκτες μετακίνησης για την Λευκάδα και θα τεθούν νέοι στόχοι του σχεδίου της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου.

III. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ.

Η τρίτη δραστηριότητα αναφέρεται στην υποβολή προτάσεων που θα συνιστούν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας με επιχειρησιακό σκέλος (προτάσεις για άμεση υλοποίηση) και στρατηγικό σκέλος (μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες προτάσεις). Το σχέδιο θα στοχεύει σε αντιστροφή των υφιστάμενων συνθηκών υποβάθμισης του οδικού και γενικότερα δημόσιου χώρου, βασιζόμενη στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Συγκεκριμένα οι προτάσεις θα αφορούν:

1. Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας.
2. Διαχείριση στάθμευσης.
3. Ανάπτυξη δικτύων Πεζών, Ποδηλάτων - στάθμη εξυπηρέτησης δικτύων (διατήρηση, βελτίωση δικτύου), ανάδειξη φυσικών και ιστορικών περιοχών.
4. Ανάπτυξη Δημοσίων Συγκοινωνιών.
5. Πιθανές προτάσεις για πολεοδομικές ρυθμίσεις ή τροποποιήσεις σε εφαρμογή των παραπάνω.
6. Προτάσεις για μείωση του CO₂ με στοχευμένες παρεμβάσεις.
7. Πιθανές προτάσεις για αλλαγή υλικών που θα επιφέρουν ελάφρυνση της ηχορύπανσης, φωτορύπανσης και κλιματολογικές βελτιώσεις.

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα την συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων της μελέτης και ειδικότερα των γενικότερων στόχων εθνικού επιπέδου. Κάθε παρέμβαση θα διατυπωθεί σε αδρές γραμμές, αλλά με τρόπο ώστε να προκύπτει σαφώς το φυσικό της αντικείμενο και τα τεχνικά και λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Η περιγραφή κάθε παρέμβασης θα πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιπτώσεών της σε προκαταρκτικό επίπεδο με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης. Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα υποδομής και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν συνολικά συμπεράσματα των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε βραχύ, μέσο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα για κάθε περιοχή.

Θα συνταχθεί και υποβληθεί το παραδοτέο της Α' Φάσης.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1: ΕΚΘΕΣΗ ΜΕ ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΚΑΙ ΧΑΡΤΕΣ ΣΕ ΕΝΤΥΠΗ ΚΑΙ ΨΗΦΙΑΚΗ ΜΟΡΦΗ

Ο Ανάδοχος θα παρουσιάσει αρχικά αναλυτικά την υφιστάμενη κατάσταση και προτάσεις του πρώτου σταδίου που θα υποβληθούν στην Υπηρεσία. Θα επακολουθήσουν παρατηρήσεις και τροποποιήσεις. Στις επιμέρους προτάσεις - τοπικές παρεμβάσεις μικρής έκτασης απαιτείται η παρουσίαση πολλαπλών λύσεων προκειμένου να αποφασιστεί σε συμφωνία με την επιβλέπουσα υπηρεσία η προσφορότερη. Η πρόταση που θα προκύψει θα παρουσιαστεί προς διαβούλευση σε συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου και των Φορέων της Πόλης. Θα κληθούν να συμμετάσχουν και κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς όπως (π.χ. ΤΕΕ,

Επιμελητήριο, ΚΤΕΛ, Εμπορικός Σύλλογος, κ.α.) με στόχο την επίτευξη της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης στα ζητήματα που προκύπτουν και ως προς τα προτεινόμενα μέτρα - ρυθμίσεις. Με δεδομένη τη σημασία της διαδικασίας διαβούλευσης, προβλέπεται χρόνος 2 μηνών στο χρονοδιάγραμμα για την έγκριση του παραδοτέου της Α' Φάσης.

Β' ΦΑΣΗ

Διάρκεια τρεις (3) μήνες (μη συμπεριλαμβανομένων των εγκρίσεων)

Κατά την Β Φάση της μελέτης, θα πραγματοποιηθεί μελέτη βραχυπρόθεσμων παρεμβάσεων και θα οριστικοποιηθεί το ΣΒΑΚ.

I. ΜΕΛΕΤΗ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Θα μελετηθούν σε βάθος οι παρεμβάσεις που διατυπώθηκαν σε προκαταρκτικό στάδιο στην προηγούμενη Φάση αφού συνεκτιμηθούν τα πορίσματα της διαβούλευσης που θα οριστικοποιούν τις παρεμβάσεις, τη φύση και τα χαρακτηριστικά τους.

II. ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Θα συντεθεί το σύνολο των παρεμβάσεων που μελετήθηκαν αναλυτικά σε ένα ενιαίο στρατηγικό και επιχειρησιακό Σχέδιο με συνεκτίμηση των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης. Η ένταξη μιας παρέμβασης στο σχέδιο θα γίνει αφού προηγουμένα έχει γίνει η οριστική εκτίμηση των επιπτώσεών της. Τέλος θα επιχειρηθεί η εκτίμηση των επιπτώσεων του συνολικού Σχεδίου με αναφορά στους δείκτες.

Θα συνταχθεί το τελικό παραδοτέο.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2: ΕΚΘΕΣΗ ΜΕ ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΚΑΙ ΧΑΡΤΕΣ ΣΕ ΕΝΤΥΠΗ ΚΑΙ ΨΗΦΙΑΚΗ ΜΟΡΦΗ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ)

Ο Ανάδοχος θα παρουσιάσει αναλυτικά τις βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις και την οριστικοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης ανάπτυξης του Δήμου. Θα επακολουθήσουν παρατηρήσεις και τροποποιήσεις. Οι παρεμβάσεις αυτές θα παρουσιαστούν προς διαβούλευση σε συνεδριάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου και των Φορέων της Πόλης. Θα κληθούν να συμμετάσχουν και κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς όπως (π.χ. ΤΕΕ, Επιμελητήριο, ΚΤΕΛ, Εμπορικός Σύλλογος, κ.α.) με στόχο την επίτευξη της ευρύτερης δυνατής συναίνεσης στα ζητήματα που προκύπτουν και ως προς τα προτεινόμενα μέτρα - ρυθμίσεις. Με δεδομένη τη σημασία της διαδικασίας διαβούλευσης, προβλέπεται χρόνος 1 μήνα στο χρονοδιάγραμμα για την έγκριση του παραδοτέου της Β' Φάσης.

2.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Με την υπογραφή της σύμβασης ο Ανάδοχος θα υποβάλλει στον Δήμο πίνακα προγραμματισμού εργασιών, ο οποίος θα περιλαμβάνει την οργάνωση και τον χρονικό προγραμματισμό των εργασιών του συνόλου της μελέτης.

Ο χρόνος ελέγχων - εγκρίσεων μετά την υποβολή των φάσεων Α' και Β' θα είναι δύο και ένας μήνας αντίστοιχα.

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 των μελετητών με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία, σε συνάρτηση με την πρόοδο της μελέτης και τις ανάγκες που θα προκύπτουν από την πρόοδο των διαδικασιών διαβούλευσης με τους φορείς της πόλης. Τα παραδοτέα στοιχεία της μελέτης πρέπει να συνδυαστούν με τα υπάρχοντα γεωμετρικά στοιχεία σε μορφή GIS που τηρούνται από τον Δήμο. Είναι απαραίτητη η ένταξη όλων των παραδοτέων στοιχείων και των δεδομένων της μελέτης (υφιστάμενων στοιχείων του Δήμου, νέων στοιχείων που θα προκύψουν από τη συλλογή και την επεξεργασία), πλήρως αποσφαλματωμένα και δομημένα σε GIS. Η μελέτη και τα ψηφιακά αρχεία που θα παραδοθούν θα είναι έτοιμα προς την ενοποίησή τους με την τυχούσα υφιστάμενη βάση δεδομένων GIS του Δήμου. Αν απαιτηθούν οποιεσδήποτε τροποποιήσεις και μετατροπές θα γίνουν από τον ανάδοχο. Στις υποχρεώσεις του αναδόχου, περιλαμβάνεται η στήριξη του Συστήματος GIS (τροποποιήσεις και επίλυση πιθανών προβλημάτων), με την εγκατάσταση του Συστήματος και την εισαγωγή όλων των παραμέτρων του Έργου, τη σύνταξη και παράδοση Εγχειριδίου Χρήσης και ηλεκτρονικών οδηγιών για τη λειτουργία του.

Οι έντυποι χάρτες θα παραδοθούν και σε μορφή PDF ή tiff και να μπορούν να αναπαραχθούν (εκτυπωθούν) όπως η μελέτη υποδεικνύει, διατηρώντας την κλίμακα του σχεδίου αλλά και το αντίστοιχο μέγεθος χαρτιού. Οι χάρτες και τα σχέδια εκτύπωσης που προήλθαν από σχεδιαστικά προγράμματα ή GIS προγράμματα να παραδοθεί η αντίστοιχη ψηφιακή χαρτοσύνθεση. Όλα τα αρχεία των εκθέσεων και των σχεδίων θα υποβληθούν σε έντυπη και σε ψηφιακή μορφή. Όλα τα σχέδια που θα υποβληθούν θα είναι σε ΕΓΣΑ 87. Οι μελετητές θα πρέπει να παραδίδουν 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".

Επιπλέον ο Ανάδοχος υποχρεούται να παραδώσει τα τεύχη και τα σχέδια κατά το στάδιο εκπόνησης της μελέτης σε τρία (3) αντίγραφα.

Επισημαίνεται ότι σε όλη τη διάρκεια της μελέτης ο Ανάδοχος υποχρεούται να είναι σε άμεση επαφή με την υπηρεσία προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο ο χρόνος των εγκρίσεων, τροποποιήσεων κ.λ.π.

3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Φάσεις Μελέτης	ΜΗΝΕΣ										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Α' Φάση	■	■	■	■	■						
Έγκριση Α' Φάσης						■	■				
Β' Φάση								■	■	■	
Έγκριση Β' Φάσης (Τελική Παραλαβή)											■

Δ. ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

Ο υπολογισμός της αμοιβής της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο Λευκάδας έγινε σύμφωνα με την υπ' αρ. ΔΝΣα/οικ.10757/ΦΝ439.6/15.02.2016 Εγκύκλιο 5 του τμήματος α' της Δ/σης Νομοθετικού Συντ/σμού & Καλής Νομοθέτησης (ΔΝΣ) της Γενικής Δ/σης Διοικ. Υποστήριξης της Γεν. Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων".

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ-ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Σύμφωνα με το άρθρο ΓΕΝ.4Β ΔΜΕΟ 2229/06 οι αμοιβές των μηχανικών καθορίζονται σε ημερομίσθια ως ακολούθως (**$TK=1,203$**).

ΕΜΠΕΙΡΙΑ	ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟ
Μέχρι και 10 έτη	359,6847 Ευρώ

Η προεκτίμηση της αμοιβής υπολογίστηκε βάσει της διάταξης του άρθρου ΓΕΝ.4Β διότι οι κυκλοφοριακές μελέτες δεν περιλαμβάνονται στις μελέτες που αμείβονται βάσει ειδικών προβλέψεων κατά τον κανονισμό προεκτιμώμενων αμοιβών. Στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνονται και οι μελέτες σημειακών παρεμβάσεων που τυχόν θα απαιτηθούν, διότι αποτελούν μέρος της κυκλοφοριακής μελέτης και δεν αποτελούν ενιαία αντικείμενα εκπόνησης ξεχωριστών μελετών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω έγινε υπολογισμός των ανθρωποημερών απασχόλησης και των αντίστοιχων αμοιβών για κάθε κατηγορία μηχανικών, ανάλογα με τις επιμέρους εργασίες και προέκυψαν τα εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΟΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΩΝ	
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	
Α' Φάση	Μέχρι και 10 έτη εμπειρία
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	
Υπάρχουσες μελέτες, Χαρακτηριστικά στοιχεία σε σχέση με τις χρήσεις γης.	1
Απογραφή χαρακτηριστικών Οδικού Δικτύου	4
Απογραφή στάθμευσης	2
Απογραφή δημόσιων συγκοινωνιών	2
Στοιχεία κυκλοφορίας Πεζών, Ποδηλατών	2
Χαρακτηριστικά μετακίνησης	1
Οδική Ασφάλεια	2
Πληροφόρηση χρηστών	1
Σύνολο	15
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	
Ιεράρχηση οδικού δικτύου (λειτουργική - διοικητική κατάταξη)	1
Στάθμη Εξυπηρέτησης οδικού δικτύου (κόμβων, οδικών τμημάτων)	2
Χαρακτηριστικά στάθμευσης	2
Στάθμη εξυπηρέτησης δημόσιων συγκοινωνιών	2
Στάθμη εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατών	2
Ανάλυση Προσπελασιμότητας Χρήσεων γης	1
Ανάλυση Οδικής Ασφάλειας	2
Σύνολο	12
ΔΟΜΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ GIS – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ	6
Σύνολο	6
ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	
Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις	3
Σχέδιο Διαχείρισης Οδικής Κυκλοφορίας	3
Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης	2
Σχέδιο Ανάπτυξης Δικτύων Πεζών, Ποδηλατών	2
Σχέδιο Ανάπτυξης Δημόσιων Συγκοινωνιών	1
Σύνολο	11
Β' ΦΑΣΗ	
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
Μελέτη Βραχυπρόθεσμων Παρεμβάσεων	4
Οριστικές Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις - Σήμανση - Σηματοδότηση	4
Πολιτική Στάθμευσης	3
Δημόσια Μέσα Μεταφοράς	3
Δίκτυο Πεζών Ποδηλατών	3
Σύνολο	17
Σύνολο	61
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	
Μελέτη εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων	6
Σύνολο	6
Τελικό Σύνολο (ημέρες)	67
Ημερομίσθιο / κατηγορία (Ευρώ)	359.6837€
Συνολική Αμοιβή (Ευρώ)	24.098,81 €
Σύνολο	24.098,81 €
ΦΠΑ 24%	5.783,71 €
ΤΕΛΙΚΗ ΑΜΟΙΒΗ (Ευρώ)	29.882,52 €

Επομένως η προεκτίμηση της Συνολικής Αμοιβής της μελέτης ανέρχεται σε **29.882,52 € συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.**

Καλούμενες Τάξεις Πτυχίων

Για τον καθορισμό της καλούμενης τάξης πτυχίου (άρθρο 7 παρ. 2γ του Ν.3316/05), λαμβάνεται υπόψη η συνολική προεκτιμώμενη αμοιβή, για όλα τα στάδια της κατηγορίας 10 (Κυκλοφοριακές Μελέτες) και κατηγορίας 27 (Περιβαλλοντικές Μελέτες) με βάση το Π.Δ. 138/2009 (ΦΕΚ 185/Α'/24.09.2009, την Εγκύκλιο 10/Δ15γ/οικ/3676/04.03.2013 και τον συντελεστή τκ για το έτος 2016 (Εγκύκλιος 5/15-2-2016).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΑΜΟΙΒΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (€)	ΚΑΛΟΥΜΕΝΗ ΤΑΞΗ ΠΤΥΧΙΟΥ
Κυκλοφοριακές μελέτες (10)	21.940,71 €	Α' και άνω
Περιβαλλοντικές μελέτες (27)	2.158,10 €	Α' και άνω

Λευκάδα, - -2018

Ελέχθηκε και

Θεωρήθηκε

Ο Συντάξας

Ο Προϊστάμενος Τ.Ε.Μ.

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Με την αριθμ./2018 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Λευκάδας.