



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ:

CPV

**Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης
Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου
Ικαρίας**

7133500-5 (Τεχνικές Μελέτες)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ :

Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του
Πράσινου Ταμείου "Λοιπές Δράσεις
Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016"
Άξονας Προτεραιότητας 4 "Βιώσιμη
Αστική Κινητικότητα"

ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ :

28.225,81 € (πλέον Φ.Π.Α. 24 %)

ΦΑΚΕΛΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Υποφάκελος πριν από την διεξαγωγή του διαγωνισμού
(συντάσσεται σύμφωνα με το αρθ.45 & λοιπές διατάξεις του Ν.4412/2016)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΤΕΚΜΙΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΜΤΗΤΑ
2. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
4. ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΜΟΙΒΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
5. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
6. ΤΕΚΜΙΡΙΩΣΗ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑΣ

1. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΣΒΑΚ για το Δήμο Ικαρίας προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα των ανθρώπων και την μεταφορά των αγαθών. Το συγκεκριμένο σχέδιο θα οργανώσει το πλαίσιο στο οποίο θα κινηθεί η Δημοτική Αρχή στην διάρκεια των επόμενων ετών, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και της προσβασιμότητας στις οικιστικές περιοχές και τα περίχωρα τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά που θα καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης και προσβασιμότητα για όλες τις ομάδες του πληθυσμού χωρίς αποκλεισμούς.

Η Ικαρία έχει επιφάνεια 255 τ.χλμ και 160χλμ ακτογραμμή. Στο μεγαλύτερο μέρος της είναι ορεινή και διασχίζεται από την οροσειρά του Αθέρα του οποίου η υψηλότερη κορυφή είναι 1.041 μέτρα. Το νησί είναι κατοικημένο στο σύνολο του και διαθέτει 66 διάσπαρτους οικισμούς. Έχει 2 λιμάνια, ένα νότια στην πρωτεύουσα του νησιού στον οικισμό Αγίου Κηρύκου και το άλλο βόρεια στον οικισμό Ευδήλου τα οποία απέχουν μεταξύ τους 36,7χλμ. Το αεροδρόμιο βρίσκεται στο ανατολικό άκρο στην περιοχή Φανάρι, περίπου 12 χλμ από τον Άγιο Κήρυκο. Ο Δήμος Ικαρίας διαιρείται σε 3 Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στους 3 συγχωνευθέντες Δήμους. Οι χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των οικισμών είναι μεγάλες και για να κινηθεί κανείς από την μια Δημοτική Ενότητα στην άλλη πρέπει να διασχίσει τον ορεινό όγκο της Ικαρίας. Από τον νοτιοδυτικό οικισμό Τραπάλου για να πάει κανείς στον Άγιο Κήρυκο πρέπει να διανύσει 80χλμ ενώ αν είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή του νότιου τμήματος του οδικού δικτύου θα χρειαζόταν να διανύσει την μισή απόσταση.

Το οδικό δίκτυο είναι δύσκολο με στενούς δρόμους και πολλές στροφές. Η κινητικότητα είναι πιο ευάλωτη τον χειμώνα λόγω των καιρικών συνθηκών. Το καλοκαίρι εκτελούνται συμπληρωματικά χερσαία δρομολόγια που εξυπηρετούν τα λιμάνια και το αεροδρόμιο και κάποιους τουριστικούς προορισμούς καθώς και θαλάσσια δρομολόγια. Το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει ικανό πλάτος για την εξυπηρέτηση παρόδιας στάθμευσης, ειδικά στους οικισμούς πόλους έλξης τουρισμού όπως Άγιος Κήρυκος, Εύδηλος, Χριστός Ραχών, Αρμενιστής, Γιαλισκάρι, Θέρμα, Καραβόσταμο, Μαγγανίτης, κ.α. και κατά μήκος του επαρχιακού δικτύου που συνορεύει με παραλίες υπάρχει έλλειψη χώρων στάθμευσης.

Επίσης σε κάποιους οικισμούς όπως Εύδηλος, Αρμενιστής το ίδιο το πλάτος των κεντρικών δρόμων που διασχίζουν τους οικισμούς δεν είναι ικανό για την εξυπηρέτηση των οχημάτων που διέρχονται μέσα από αυτούς.

Το οδικό δίκτυο ακόμη και τα τμήματα που διέρχονται μέσα από τους οικισμούς δεν διαθέτει πεζοδρόμια για την εξυπηρέτηση των πεζών. Στους οικισμούς Αγίου Κηρύκου και Θέρμα με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο υπάρχουν αδιάνοιχτοι και αδιαμόρφωτοι κοινόχρηστοι χώροι. Στους μεγάλους οικισμούς Αγίου Κηρύκου και Ευδήλου έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο πεζόδρομων ήπιας κυκλοφορίας. Σε κάποιους άλλους οικισμούς έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο μονοπατιών που συνδέονται με περιοχές ειδικής σημασίας (τουρισμός, πολιτισμός, κ.α). Προβλήματα υπάρχουν και στην χρήση του ποδηλάτου. Το οδικό δίκτυο δεν διαθέτει ικανό πλάτος για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου και η μετακίνηση με το ποδήλατο δεν γίνεται με άνεση και ασφάλεια. Υπάρχει ανάγκη για την αναδιανομή του οδικού χώρου από το αυτοκίνητο στον πεζό και τον ποδηλάτη.

Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ θα εξεταστούν θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των κοινόχρηστων χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Μέσω του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, η αύξηση της προσβασιμότητας, η μείωση των περιβαλλοντικών ρύπων και η αύξηση των ήπιων μεταφορικών υποδομών.

παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και, δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους και θα αποτελείται από τα παρακάτω τρία (3) στάδια :

Α' Στάδιο Περιλαμβάνει την καταγραφή και ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών και στόχων ΣΒΑΚ. Κατά αυτό το στάδιο θα καθοριστούν οι βασικοί στόχοι λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Θα εξεταστεί η υπάρχουσα κατάσταση σε ό, τι αφορά τόσο την προσφορά σε υποδομές όσο και την ζήτηση για μετακινήσεις με βάση διαθέσιμα στοιχεία ή στοιχεία που θα συλλεχθούν καθώς και προβλέψεις αυτής για μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες. Η Διευθύνουσα Υπηρεσία θα διαθέσει στους μελετητές όσα από τα απαραίτητα χαρτογραφικά υπόβαθρα είναι διαθέσιμα και θα διευκολύνει τους μελετητές για την συλλογή στοιχείων από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Οι μελετητές θα πρέπει να συγκεντρώσουν με δικά τους μέσα επιπλέον στοιχεία που απαιτούνται για την εκπόνηση της μελέτης μέσω συνεντεύξεων, ερωτηματολόγια, κα Τα 200 ερωτηματολόγια θα απευθύνονται σε μόνιμους κατοίκους και σε επισκέπτες που μετακινούνται για όλους τους σκοπούς (εργασία, εκπαίδευση, αναψυχή, εμπόριο κλπ) καθ' όλη την διάρκεια του έτους και θα καλύψουν όλες τις ομάδες του πληθυσμού (παιδιά, ηλικιωμένοι, άνεργοι, ΑμεΑ κλπ)

Β' Στάδιο Καθορισμός στόχων και μελετών. Κατά αυτό το στάδιο θα γίνει διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων. Θα αξιολογηθεί κατά πόσο συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στο πρώτο στάδιο και ποιες θα μπορεί να είναι οι οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους σε μια θεώρηση που λαμβάνει υπόψη την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης της κινητικότητας. Ως αποτέλεσμα αυτού του σταδίου και μέσω και της διαδικασίας ενημέρωσης - διαβούλευσης, θα επιλεγεί το προτιμότερο σενάριο στο οποίο κατά το επόμενο στάδιο θα εξεταστεί και η ενδεχόμενη προσθήκη άλλων μέτρων που θα αυξάνουν τη αποτελεσματικότητα του στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί.

Γ' Στάδιο Χρονοδιάγραμμα βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμού, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίησης και έγκρισης. Κατά αυτό το στάδιο θα περιλαμβάνει το σχέδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ με τις δυνατότητες χρηματοδότησης των διάφορων παρεμβάσεων και θα διαμορφωθούν εναλλακτικά σενάρια χρηματοδότησης τους.

Κάθε στάδιο έχει διάρκεια καθαρού χρόνου τρεις (3) μήνες.

Τα παραδοτέα της μελέτης θα είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές. Όλα τα αρχεία των εκθέσεων και των σχεδίων θα υποβληθούν σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή. (3 αντίγραφα)

Η ηλεκτρονική μορφή της πληροφορίας (αναφορές, πίνακες κτλ) πρέπει να είναι πλήρως συμβατή και ανταλλάξιμη, καθώς επίσης και άμεσα επεξεργάσιμη σε προγράμματα MS Office (Word, Excel).

Το είδος, οι κλίμακες και το περιεχόμενο των χαρτών και σχεδίων, θα πρέπει να απορρέουν από την ανάγκη διευκόλυνσης της επικοινωνίας τόσο με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία όσο και με τους συμμετέχοντες στις διαδικασίες διαβούλευσης.

Τα γραφικά δεδομένα των σχεδιαστικών αρχείων θα μεταφέρονται κατά προτίμηση στο format του DWG. Σε περίπτωση αδυναμίας παράδοσης στο παραπάνω format μπορεί να γίνει παράδοση και στη δομή του DXF. Τα σχεδιαστικά αρχεία θα περιέχουν όλη την απαραίτητη γραφική πληροφορία όπως σχεδιαστικά επίπεδα, χρώματα, στυλ, πάχη γραμμών, ειδικά σύμβολα κ.α. Συνοδευτικά μαζί με τα παραπάνω θα πρέπει να παραδίδονται οι γραμματοσειρές (font libraries), οι βιβλιοθήκες συμβόλων (cell libraries) και ο χρωματικός πίνακας (color table) που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη φάση της δημιουργίας τους. Βασική προϋπόθεση κατά την έξοδο των γραφικών από τις διάφορες σχεδιαστικές πλατφόρμες που θα χρησιμοποιηθούν είναι η εξασφάλιση της διαφοροποιημένης ανά σχεδιαστικό επίπεδο (level ή layer) σχεδιαστικής πληροφορίας. Στην περίπτωση του format DXF η υποστηριζόμενη έκδοση θα πρέπει να περιέχει αποκλειστικά και μόνο σχεδιαστική πληροφορία και όχι περιγραφική πληροφορία.

3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση της μελέτης θα έχει διάρκεια δώδεκα (12) μήνες. Ο ενδεικτικός καθαρός χρόνος υλοποίησης της μελέτης ορίζεται σε εννιά (9) μήνες. Ο χρόνος ελέγχων – εγκρίσεων μετά την υποβολή των Σταδίων Α, Β και Γ είναι ένας (1) μήνας για το καθένα. Υποχρέωση του Ανάδοχου του έργου είναι να υποστηρίζει, καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησης του, την Αναθέτουσα Αρχή στις διαδικασίες ενημέρωσης - διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς. Η Αναθέτουσα Αρχή έχει το δικαίωμα να προσκαλεί τον Ανάδοχο σε συσκέψεις με την παρουσία εκπροσώπων και άλλων Φορέων, κατά τις οποίες θα παρουσιάζει την πρόοδο του έργου, θα συζητούνται προβλήματα ή γενικώς θέματα που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια του έργου και θα δίνονται οδηγίες, κατευθύνσεις και διευκρινίσεις εκατέρωθεν.

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ													
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΘΑΡΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ													
Α/Α	ΕΡΓΑΣΙΕΣ	ΜΗΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ											
		Α' ΦΑΣΗ				Β' ΦΑΣΗ				Γ' ΦΑΣΗ			
		1	2	3		4	5	6		7	8	9	
1	Μελέτη ΣΒΑΚ	X	X	X		X	X	X		X	X	X	
	Έλεγχος - έγκριση				X				X				X

4. ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΜΟΙΒΗΣ

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 53, καθώς και την προεκτίμηση της δαπάνης κατασκευής του έργου,

λαμβάνεται η τρέχουσα ισχύουσα τιμή $τκ\ 2020 = 1,227$.

Για τον προσδιορισμό των προεκτιμημένων αμοιβών για τη σύνταξη των μελετών εφαρμόζονται οι διατάξεις του εγκεκριμένου «Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών Μελετών και παροχής Τεχνικών και λοιπών συναφών Επιστημονικών Υπηρεσιών κατά τη διαδικασία της παρ. 8 δ του άρθρου 53 του ν. 4412/2016 (Α' 147)» (ΦΕΚ 2519 Β /20-07-2017)

4.1 Υπολογισμός Προεκτιμώμενης αμοιβής

Άρθρο ΓΕΝ.4 Αμοιβή μηχανικών ή άλλων επιστημόνων ανάλογα με τον χρόνο απασχόλησης.

Η προεκτιμώμενη αμοιβή σε Ευρώ για την παροχή ανεξάρτητων υπηρεσιών μηχανικού ή άλλου επιστήμονα που δεν αφορούν στην εκπόνηση μελέτης αμειβόμενης βάσει ειδικών προβλέψεων του παρόντος υπολογίζεται ανάλογα με το χρόνο απασχόλησης ανά ημέρα ή κλάσμα ημέρας ως εξής:

Για επιστήμονα εμπειρίας μέχρι 10 έτη: $300 * τκ\ 300 * 1,227 = 368,10$

Η συνολική προεκτιμώμενη αμοιβή για την κατηγορία μελέτης 10 – Μελέτες συγκοινωνιακών έργων και κυκλοφοριακές προκύπτει ίση με $A = 24.544,18$ Ευρώ και ο υπολογισμός της αναλυτικά παρουσιάζεται στον πίνακιο που ακολουθεί :

ΠΙΝΑΚΙΟ ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ						
A/A	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	Σχετ. Άρθρο	τκ	τύπος	Ημέρες	Δαπάνη
1	Μελέτη	ΓΕΝ.4	1,227	300*τκ (για επιστήμονα εμπειρίας μέχρι 10 έτη)	~ 66 (66,678)	24.544,18
						24.544,18

Η οποία αμοιβή κατανέμεται στα τρία (3) παραπάνω περιγραφόμενα στάδια Α, Β και Γ όπως παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί ::

1^ο στάδιο : $25\% * 24.544,18 = 6.136,05$

2^ο στάδιο : $35\% * 24.544,18 = 8.590,46$

3^ο στάδιο : $40\% * 24.544,18 = 9.817,67$

Συγκεντρωτικός Πίνακας Προεκτιμώμενων Αμοιβών

α/α	ΜΕΛΕΤΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΠΟΣΟ	ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΠΟΣΟ ΜΕ 15% ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ	ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΠΟΣΟ ΓΙΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΠΤΥΧΙΟΥ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΠΤΥΧΙΟ
1	Μελέτη ΣΒΑΚ	10	24.544,18	3.681,63	28.225,81	B
	ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΩΝ		24.544,18			
	ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ		3.681,63			
	ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		28.225,81			
	ΦΠΑ 24%		6.774,19			
			35.000,00			

5. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η μελέτη έχει ενταθεί στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου "Λοιπές Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2016» Άξονας Προτεραιότητας 4 "Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» και η έγκριση σύμβασης με το Πράσινο Ταμείο και το Ταμείο Παρακαταθηκών & Δανείων για την υλοποίηση του Χρηματοδοτικού Προγράμματος του Πράσινου Ταμείου - Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» εγκρίθηκε με την με αριθμό 14/2017 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ικαρίας (ΑΔΑ: ΩΒ4ΔΩΕ4-125)

6 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑΣ

Η ανάθεση της μελέτης θα γίνει με συνοπτικό διαγωνισμό σύμφωνα με την με αριθμό 20/2021 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου Ικαρίας και τα κριτήρια ανάθεσης της μελέτης καθώς και η βαρύτητα αυτών είναι τα οριζόμενα στην εγκεκριμένη διακήρυξη του διαγωνισμού.

Άγιος Κήρυκος, 29/01/2021

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

Ο Συντάξας



Δέσποινα Πασβάνη

Αρχιτέκτονας Μηχανικός

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Προϊστάμενος

Τεχνικής Υπηρεσίας

Νικόλαος Κατσάφαρος

Πολιτικός Μηχανικός