



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΑΡ. ΜΕΛ.: 142/2020

«ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ»

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: • ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
(Α.Π.4: ΑΣΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΠΟΣΟ ΧΡΗΜ.: 86.000 €)
• ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Κ.Α.: 64.7412.0002

CPV: 71320000-7
(Υπηρεσίες εκπόνησης τεχνικών μελετών)

ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ
ΑΜΟΙΒΗ: (συμπ/νων 139.432,64 €
απροβλέπτων και
ΦΠΑ)

ΦΑΚΕΛΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

- ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΒΑΚ
- ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ - ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ
- ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ΓΛΥΦΑΔΑ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2020

1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Γλυφάδας, προέκυψε κατ'ουσίαν από την ανάγκη επίλυσης μιας σειράς προβλημάτων άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης, αλλά και για να προτείνει υλοποιήσιμες πολιτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ¹, *"..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....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.

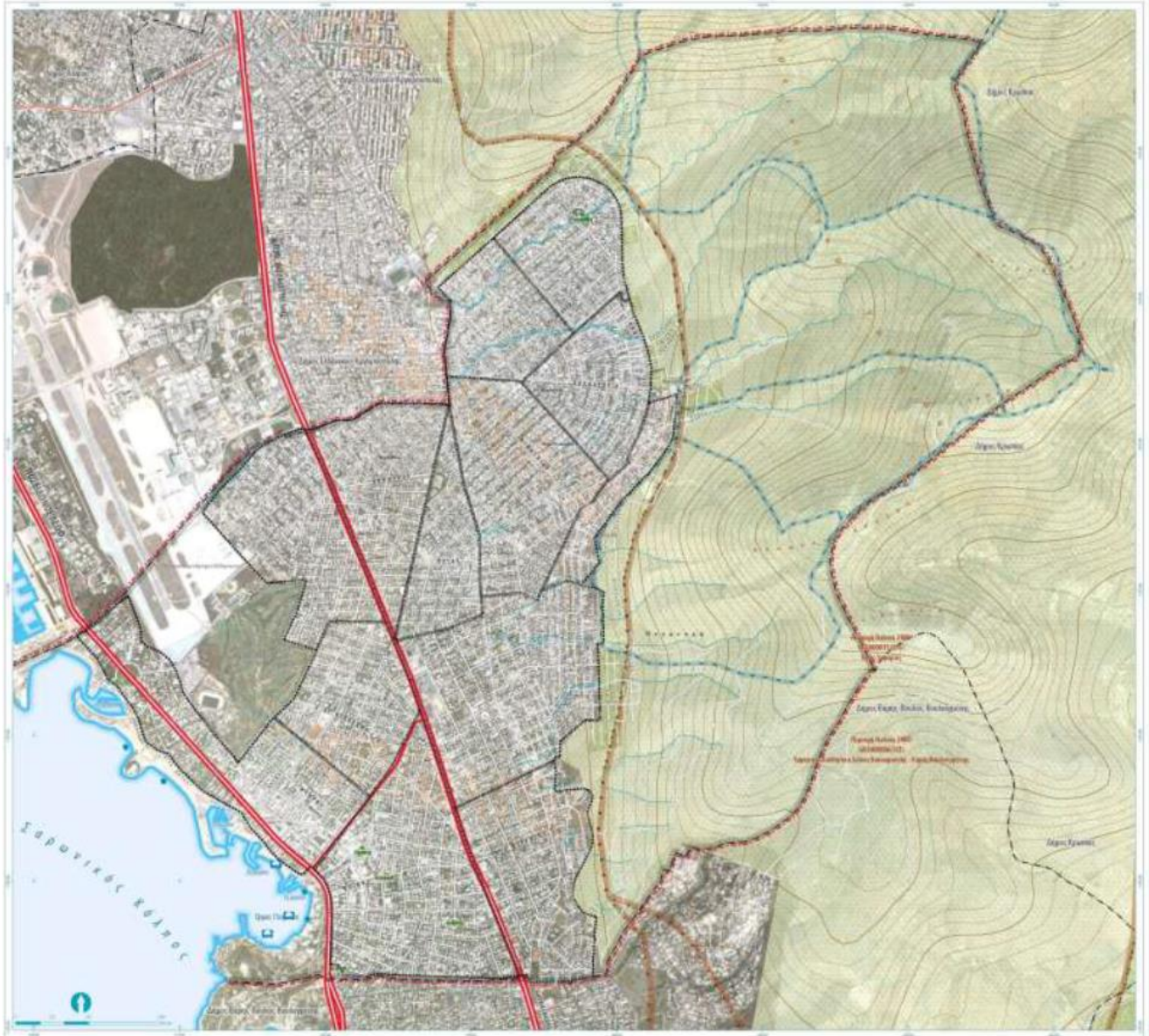
.....".

Τα πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:

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

¹ www.eltis.org/mobility-plans.

- Βελτίωση ανταγωνιστικότητας και προσέγγισης χρηματοδοτήσεων μιας αστικής περιοχής.
- Υιοθέτηση κουλτούρας - νοοτροπίας περί συνεχούς αιεφόρου σχεδιασμού Αστικής Κινητικότητας.



Εικόνα 1: Ο Δήμος Γλυφάδας (Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Γλυφάδας- Α' Φάση, 2013)

Χωροταξικά - Δημογραφικά - Αναπτυξιακά χαρακτηριστικά Δήμου.

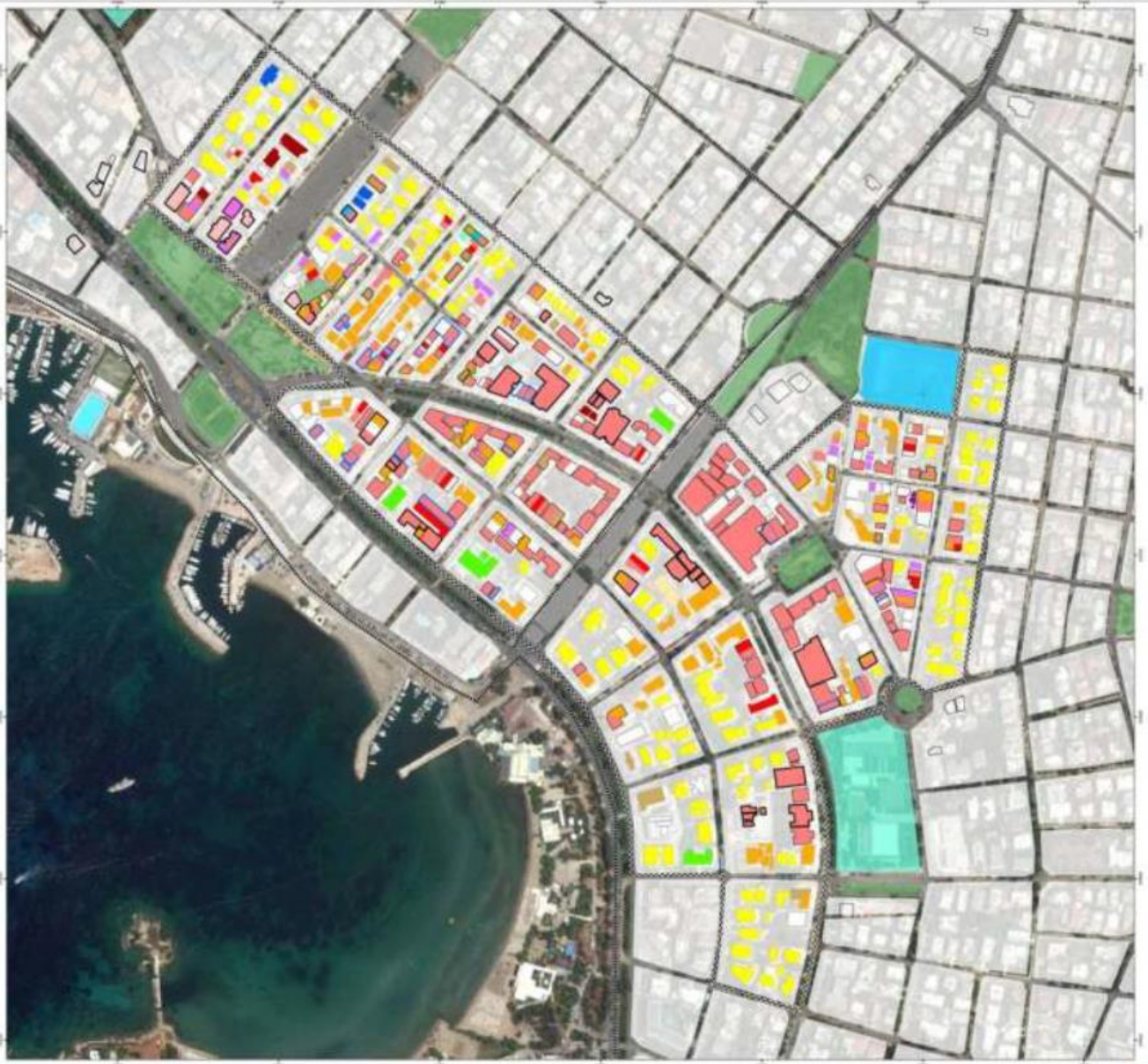
Χωροταξικά ο Δήμος συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης και νότια με το Δήμο Βάρης - Βούλας - Βουλιαγμένης, ενώ αναπτύσσεται ανάμεσα στο όρος Υμηττού και την παραλία του Σαρωνικού. Γεωγραφικά, χωρίζεται σε επτά ζώνες/περιοχές: την Άνω Γλυφάδα, την Τερψιθέα, την Ευρυάλη, το Πυρνάρι, την Αιξωνή, τους Καφεπώλες (Αίγλη) και την 'Κάτω Γλυφάδα' (πολεοδομικό κέντρο). Τον Δήμο διασχίζουν κατά μήκος δύο (2) σημαντικές οδικές αρτηρίες, την Λεωφ. Ποσειδώνος που αποτελεί και την ουσιαστική σύνδεση όχι μόνο του Δήμου αλλά και συνολικά της πρωτεύουσας με

τα παράκτια κέντρα της ευρύτερης νοτιοανατολικής περιοχής και την Λεωφ.Βουλιαγμένης που τη συνδέει άμεσα (σε απόσταση ~15χλμ) με την Αθήνα αποτελώντας παράλληλα φυσικό διαχωρισμό της Άνω και Κάτω Γλυφάδας.

Η Κάτω Γλυφάδα χαρακτηρίζεται από το υπερτοπικής εμβέλειας εμπορικό, τουριστικό και πολυδιαδραστικό κέντρο με υψηλές συγκεντρώσεις χρήσεων αναψυχής και αθλητισμού ενώ η Άνω Γλυφάδα χαρακτηρίζεται κατά κανόνα από περιοχές κατοικίας και μικρά τοπικά κέντρα.



Εικόνα 2: Προτεινόμενες και υπό έγκριση χρήσεις γης ισογείων (Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Γλυφάδας- Α' Φάση, 2013)



Εικόνα 3: Προτεινόμενες και υπό έγκριση χρήσεις γης Πολεοδομικού κέντρου (Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Γλυφάδας- Α' Φάση, 2013)

Κύρια χαρακτηριστικά και συγκριτικά πλεονεκτήματα του Δήμου αποτελούν:

- Η δημογραφική δυναμική που διατηρείται σταθερή, με ετήσιο δημογραφικό ρυθμό μεταβολής στο Δήμο ανώτερο από τον αντίστοιχο της Π.Ε. του Νότιου Τομέα Αθηνών.
- Το εκπαιδευτικό επίπεδο του πληθυσμού που παραμένει υψηλότερο σε σχέση με την Π.Ε. του Νότιου Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και την χώρα, ιδιαίτερα για το επίπεδο της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αντανακλώντας και την διάρθρωση της οικονομικής δραστηριότητας και απασχόλησης της περιοχής.
- Την κατά κανόνα ικανοποιητική σύνδεση με δίκτυα μεταφορικής υποδομής υπερτοπικής σημασίας, όπως οδικό δίκτυο: Λεωφ.Βουλιαγμένης, Λεωφ.Ποσειδώνος, σύνδεση με την

Λ.Βάρης - Κορωπίου, ΜΜΜ: ΟΑΣΑ, ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ και σχετική εγγύτητα με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Ελ.Βενιζέλος.

- Την ύπαρξη σημαντικών τουριστικών υποδομών συμπεριλαμβανομένων ξενοδοχειακών μονάδων, μαρίνων, οργανωμένων παραλιών, μονάδων εστίασης και αναψυχής.
- Η ύπαρξη ενός πολυκεντρικού αστικού συστήματος που ενισχύει και διευρύνει την βιωσιμότητα των υποδομών του.
- Την κομβική θέση του Δήμου, η οποία αναγνωρίζεται στο νέο εγκεκριμένο ΡΣΑ ως Διαδημοτικό Κέντρο Ευρείας Ακτινοβολίας εντός του Λεκανοπεδίου.

Κύρια προβλήματα και αδυναμίες του Δήμου αποτελούν:

- Διάσπαση του οικιστικού ιστού από τις βασικές αρτηρίες: Λεωφ.Βουλιαγμένης και Λεωφ.Ποσειδώνος.
- Απομόνωση της πόλης από το παραλιακό της μέτωπο - αλλοίωση της ταυτότητας του Δήμου.
- Έντονο πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης ειδικά κατά τις ώρες αιχμής- επιβάρυνση των υφιστάμενων ΜΜΜ και περιβαλλοντική υποβάθμιση.
- Μετατόπιση σημαντικού κυκλοφοριακού φόρτου από τη Λεωφ.Βουλιαγμένης στην οδό Δ.Γούναρη ως εναλλακτική παρακαμπτήρια οδό- επιβάρυνση οικιστικού ιστού.
- Αυξημένο πρόβλημα στάθμευσης, ειδικά στις περιοχές συγκέντρωσης ή/και υπερχείλισης των κεντρικών χρήσεων.
- Διάσπαση πολεοδομικού κέντρου από το δίκτυο του Τραμ - το δίκτυο παραμένει μη κύριο μέσο μετακίνησης στο Δήμο.
- Διερχόμενη κυκλοφορία.
- Προβλήματα ασφαλούς διέλευσης και προσπελασιμότητας πεζών ειδικά στις εμπορικές ζώνες του Δήμου (πολεοδομικό κέντρο, τοπικά κέντρα γειτονιάς).
- Μη ορθολογική αξιοποίηση δημόσιου χώρου.
- Έλλειψη πολιτικής "ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης"

2 ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει ο Δήμος Γλυφάδας.

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

Το σχέδιο αυτό θα περιέχει στρατηγικό και επιχειρησιακό σκέλος.

Το Σχέδιο Δράσης Βιώσιμης Κινητικότητας θα αναφέρεται σε όλες τις συνιστώσες του συστήματος μεταφορών, με βασικούς άξονες:

- Την εναρμόνιση των χρήσεων γης με τις υφιστάμενες ή/και προς ανάπτυξη συγκοινωνιακές υποδομές και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
- Την διαχείριση κυκλοφορίας (π.χ. οδική ασφάλεια, μέσα μαζικής μεταφοράς,

έξυπνη κυκλοφορία, στάθμευση παρά την οδό και εκτός οδού, κ.α.).

- Τις ήπιες (εναλλακτικές) μορφές μετακίνησης.
- Τεχνολογίες και μέτρα για το περιβάλλον (τεχνολογίες για περιορισμό εκπομπών στα οχήματα και στα καύσιμα, ελεγχόμενη στάθμευση, περιβαλλοντική τιμολόγηση ΙΧ κ.α.)

Η διαδικασία εκτέλεσης του παραπάνω Σχεδίου θα υλοποιηθεί μέσω των εξής 3 σταδίων:

- Ανάλυση - αποτίμηση/αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα της αστικής κινητικότητας (μετακινήσεις - κυκλοφορία - στάθμευση για όλους τους τρόπους ή/και μέσα μετακίνησης),
- Επισήμανση των σχετικών προβλημάτων και αναγκών των χρηστών της πόλης, του Δήμου Γλυφάδας (κάτοικοι, εργαζόμενοι, ΑμεΑ και επισκέπτες)
- Διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων για την αντιμετώπισή τους με γνώμονα την διασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας. Το σύνολο των προτάσεων θα αφορούν στο σύστημα μεταφορών της πόλης σε άμεση σχέση με την υφιστάμενη αλλά και μελλοντική πολεοδομική ανάπτυξη και αναβάθμιση του Δήμου Γλυφάδας.

Επιπλέον, για την υλοποίηση των παραπάνω σταδίων, το ΣΒΑΚ θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

1. Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο σχέδιο.

Δέσμευση στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, αξιολόγηση των επιπτώσεων από το Περιφερειακό και Εθνικό σύστημα σχεδιασμού, επανεξέταση των διαθέσιμων πόρων, καθορισμός χρονοδιαγράμματος και αναζήτηση των εμπλεκόμενων φορέων.

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

Γεωγραφικός προσδιορισμός υπό εξέτασης περιοχής, συντονισμός και ολοκληρωμένη προσέγγιση του σχεδίου, σχεδιασμός και ενεργή συμμετοχή των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων.

3. Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων.

4. Ανάπτυξη κοινού οράματος για την αστική κινητικότητα και ανάπτυξη μετρήσιμων (ρεαλιστικών στόχων).

5. Σχεδιασμός αποτελεσματικού πλαισίου μέτρων μέσω της καλύτερης σχέσης τιμής-απόδοσης, χρήσης συνεργιών κ.α..

6. Συμφωνία για τον καθορισμό αρμοδιοτήτων και καταμερισμό στόχων και προϋπολογισμού.

7. Ανάπτυξη μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου με τη χρήση δεικτών (στους δείκτες θα περιλαμβάνονται και οι σχετικοί δείκτες εκρών του ΕΠ).

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.

3 ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Διευθύνουσα Υπηρεσία θα διαθέσει στον ανάδοχο όσα από τα απαραίτητα χαρτογραφικά υπόβαθρα είναι διαθέσιμα σε ηλεκτρονική ή έντυπη μορφή. Επιπλέον, ο Ανάδοχος θα μεριμνήσει για τη συλλογή από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς όλων των απαιτούμενων δεδομένων που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.

Ο ανάδοχος θα πρέπει να λάβει ως δεδομένο τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη, ή είναι ώριμα προς δημοπράτηση ή έχουν αποφασισθεί από τον Δήμο. Η Διευθύνουσα Υπηρεσία θα χορηγήσει στον ανάδοχο στοιχεία για τα παραπάνω.

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

- στοιχεία σχετικά με την ποιότητα και την στάθμη εξυπηρέτησης της οδικής υποδομής (οδικό δίκτυο, στάθμευση, ΜΜΜ, δημόσιος χώρος).
- στοιχεία σχετικά με την ποιότητα και την στάθμη εξυπηρέτησης των ΜΜΜ.
- στοιχεία σχετικά με τις μετακινήσεις των πολιτών.
- στοιχεία σχετικά με τα χαρακτηριστικά στάθμευσης.
- στοιχεία σχετικά με την οδική ασφάλεια.
- συναφείς μελέτες, έργα και παρεμβάσεις που προγραμματίζονται στην περιοχή εξέτασης ή στις γειτονικές περιοχές και την επηρεάζουν.

Τα συγκεκριμένα στοιχεία και δεδομένα, τα χαρακτηριστικά τους και οι τρόποι συλλογής τους **θα πρέπει να αναφερθούν στο τεύχος της Τεχνικής Προσφοράς και θα αποτελέσουν στοιχείο αξιολόγησης της ποιότητάς της σύμφωνα με το άρθρο 20.2 της παρούσας προκήρυξης.**

4 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στόχος της μελέτης είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για τον Δήμο Γλυφάδας. Οι οποιοσδήποτε προτάσεις πρέπει να είναι τεκμηριωμένες, όχι μόνο από την άποψη των ωφελειών που αναμένεται να επιφέρουν, με αναφορά σε συγκεκριμένους δείκτες, αλλά και από την άποψη της βέλτιστης ενταξής τους στο ανθρωπογενές και φυσικό 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 προϊόντα τους.

Η μελέτη θα εκτελεσθεί σε τρία διακριτά στάδια, τα οποία με τη σειρά τους διακρίνονται στις εξής επιμέρους δραστηριότητες. Συγκεκριμένα:

ΣΤΑΔΙΟ Ι: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, Ανάπτυξη Οράματος και Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

1. Προετοιμασία ανάλυσης υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας και ευκαιριών ανάπτυξης ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων κυκλοφοριακών

χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης.

2. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα και ενεργή ενημέρωση του ευρέως κοινού για αυτό.

3. Καθορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα του Δήμου Γλυφάδας και ανάπτυξη ειδικών έξυπνων (SMART) στόχων για την παρακολούθηση της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ.

ΣΤΑΔΙΟ II: Ανάπτυξη σεναρίων

4. Ανάπτυξη σεναρίων διαχείρισης βιώσιμης κινητικότητας της υπό μελέτης περιοχής και Επιλογή βέλτιστου σεναρίου - 1η Έκδοση ΣΒΑΚ.

ΣΤΑΔΙΟ III: Συγκεκριμενοποίηση μέτρων και εγκεκριμένο ΣΒΑΚ

5. Προσδιορισμός βέλτιστων πρακτικών των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως αποτελεσματικότερα για την ικανοποίηση των στόχων που τέθηκαν, ένταξη καινοτομιών και εγκατάσταση έξυπνων εφαρμογών – ευφύων Συστημάτων Μεταφορών.

6. Προετοιμασία σχεδίου δράσης και ενδεικτικού προϋπολογισμού των προτεινόμενων μέτρων και χρονοδιαγράμματος.

7. Παρακολούθηση και Δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού.

Αναλυτικότερα:

Κατά το ΣΤΑΔΙΟ I θα πραγματοποιηθεί συλλογή στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης, καταγραφή προβλημάτων, σύνθεσης κυκλοφορίας, στοιχεία και χαρακτηριστικά στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (αξιολόγηση υπάρχουσών σχετικών μελετών, πραγματοποίηση μετρήσεων και έρευνας με ερωτηματολόγια), ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών και εντοπισμός των υπαρχόντων προβλημάτων κινητικότητας.

Επιπλέον εντοπισμός προβλημάτων κινητικότητας θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της πρώτης διαβούλευσης φορέων και οργανώσεων πολιτών και επιχειρηματιών, την οποία θα διοργανώσει η Αναθέτουσα Αρχή, σε συνεργασία με τον Ανάδοχο.

Στη συνέχεια, η Αναθέτουσα Αρχή, σε πλήρη συνεργασία με τον Ανάδοχο, θα αναπτύξει ένα κοινό όραμα για τη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου Γλυφάδας και θα οργανώσει την επικοινωνία με το ευρύ κοινό μέσω εκστρατειών ενημέρωσης ή/και ανοιχτών εκδηλώσεων. Παράλληλα, ο Ανάδοχος θα καθορίσει ειδικούς στόχους και μέτρα, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση της προόδου προς επίτευξη του κοινού αυτού οράματος.

Κατά το ΣΤΑΔΙΟ II, με βάση τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, θα διαμορφωθεί

ένας αριθμός προκαταρκτικών (δύναται και εναλλακτικών) σεναρίων οργάνωσης και διαχείρισης της κινητικότητας της περιοχής μελέτης, τα οποία θα αξιολογηθούν και βάσει των ειδικών στόχων που

έχουν τεθεί.

Μια δεύτερη διαβούλευση οργανωμένη από τον Ανάδοχο σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα πραγματοποιηθεί μετά την επιλογή της τελικής προσέγγισης ανάπτυξης σεναρίων, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η γνώμη των φορέων και πολιτών στην διατύπωση της οριστικής πρότασης. Κατά τη δεύτερη διαβούλευση θα παρουσιαστούν τα σενάρια, η μεθοδολογία αξιολόγησης τους και τα τελικά αποτελέσματα αυτής. Θα ακολουθήσει η λεπτομερής σύνθεση των προτεινόμενων σεναρίων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της δεύτερης διαβούλευσης και τις τελικές προτάσεις/ αλλαγές/ απόψεις της Αναθέτουσας Αρχής. Τα τέσσερα χρονικά εναλλακτικά σενάρια (do nothing σενάριο και 3 μελλοντικοί χρονικοί ορίζοντες) που θα διαμορφωθούν θα ακολουθήσουν τη διαδικασία προσομοίωσης και ανάλυσης με τη χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου.

Θα διαμορφωθεί και παραδοθεί η 1η Έκδοση ΣΒΑΚ.

Τέλος, κατά το ΣΤΑΔΙΟ III, θα περιλαμβάνεται η προετοιμασία του Σχεδίου δράσης για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων καθώς και την κοστολόγηση αυτών. Μια τρίτη διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί από τον Ανάδοχο μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης και θα έχει ως στόχο την τελική αποδοχή του ΣΒΑΚ από τους συμμετέχοντες φορείς και πολίτες.

Ο στόχος των δημόσιων διαβουλεύσεων, οι οποίες θα διοργανωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή είναι η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Δηλαδή η συμμετοχή όλων των φορέων που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο στην άσκηση συγκοινωνιακού έργου, των συλλογικών οργάνων που εκπροσωπούν οργανωμένα και νόμιμα την ευρύτερη κοινωνία της περιοχής μελέτης (π.χ. σύλλογος ΑμεΑ, Επιμελητήρια, εμπορικός σύλλογος, κ.λ.π.) και τέλος μεμονωμένων πολιτών (κάτοικοι, εργαζόμενοι, επισκέπτες, κ.λ.π.).

Από τη διαδικασία της διαβούλευσης θα προκύψουν οι προτάσεις και παρατηρήσεις φορέων και πολιτών σχετικά με τα υπάρχοντα προβλήματα και την υφιστάμενη κατάσταση και με τις προκαταρκτικές προσεγγίσεις, οι οποίες θα συμβάλουν στις προτάσεις του Ανάδοχου. Ταυτόχρονα η διαδικασία της διαβούλευσης θα λειτουργήσει και ως εργαλείο αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων του ΣΒΑΚ, καθώς όλοι οι συμμετέχοντες θα εκφράσουν τις απόψεις και αντιρρήσεις τους.

Τέλος, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και ομάδες πολιτών θα κληθούν να αποδεχτούν το τελικό ΣΒΑΚ.

Παρακάτω περιγράφονται αναλυτικότερα οι επιμέρους εργασίες:

ΣΤΑΔΙΟ I

I.1 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. Συγκεκριμένα, τα στοιχεία και δεδομένα θα αφορούν:

1. Υπάρχουσες μελέτες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το ΣΒΑΚ

Θα δοθούν από τον Δήμο όλες οι σχετικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της μελέτης, όπως εκπονηθείσες μελέτες κυκλοφοριακές, συγκοινωνιακές, μελέτες στάθμευσης, πολεοδομικές, χωροταξικές, κοινωνικοοικονομικές και αναπτυξιακών έργων, χαρτογραφικά υπόβαθρα, κ.λ.π. Θα συλλεχθούν τα απαραίτητα στοιχεία που θα αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση και λειτουργία της πόλης. Παράλληλα, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα αρχή θα έρθει σε επαφή με όμορους Δήμους, την Περιφέρεια Αττικής, ενώσεις πολιτών (π.χ. ΑμεΑ), ΟΑΣΑ Α.Ε., επιμελητήρια, τους ιδιοκτήτες ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, κλπ. αλλά και με όλους τους υπόλοιπους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς διαθέτουν στοιχεία και μπορούν να συμβάλουν στην αρτιότητα της μελέτης βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Σύμφωνα με την Παράγραφο 8 του Άρθρου 22 του Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ Α' 40/04.03.2019), θα καταρτιστεί Σύμφωνο Συμμετοχής για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και θα περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Ο Ανάδοχος θα προβεί στην ανασκόπηση όλων των ανωτέρω σχετικών μελετών και των σχετικών έργων που έχουν υλοποιηθεί ή έχουν εγκριθεί προς υλοποίηση. Τα αποτελέσματα της ανασκόπησης των μελετών θα αποτελέσουν την κατευθυντήρια γραμμή για το σχεδιασμό των μετρήσεων και ερευνών. Η ανασκόπηση των μελετών θα βοηθήσει στην ανάδειξη των αναπτυξιακών στόχων του Δήμου και στον εντοπισμό των προβλημάτων και των προτεινόμενων διαχρονικά παρεμβάσεων για την επίλυση τους. Όλα τα παραπάνω (ανασκόπηση, αποτελέσματα 1ης διαβούλευσης, ανάδειξη προβλημάτων και ευκαιριών, αναπτυξιακοί στόχοι) θα ληφθούν υπόψη στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης κυκλοφορίας και στάθμευσης του Δήμου καθώς και στον καθορισμό των προτεραιοτήτων, οράματος και στόχων του Δήμου, τους οποίους θα θέσει το ΣΒΑΚ.

Οι καταγραφές θα περιλαμβάνουν:

2. Απογραφή χαρακτηριστικών οδικού δικτύου / Μετακινήσεων - Χρήσεων γης και Δημογραφικών/Κοινωνικοοικονομικών στοιχείων της περιοχής εξέτασης

Θα απογραφούν / επικαιροποιηθούν από το ψηφιακό υπόβαθρο της περιοχής μελέτης, 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 (ιεράρχηση οδικού δικτύου σε σχέση με τις χρήσεις γης και τις μετακινήσεις) και να μπορεί να τεκμηριωθεί η στάθμη εξυπηρέτησής του (κόμβοι - οδικά τμήματα).

Θα πραγματοποιηθεί απογραφή/επικαιροποίηση των σημαντικών χρήσεων γης (στη βάση του υπάρχοντος χάρτη χρήσεων γης και του ΓΠΣ που θα δοθεί στον Ανάδοχο). 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 την κυκλοφορία,

στάθμευση, MMM, κίνηση πεζών, ποδηλάτων, κλπ..

Θα συλλεχθούν τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά δεδομένα για την περιοχή εξέτασης από την ΕΛ.ΣΤΑΤ.

3. Απογραφή Στάθμευσης

Θα απογραφούν και προσδιοριστούν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης σε αντιπροσωπευτικές διαδρομές της περιοχής μελέτης (σε συνεννόηση με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ). Θα πραγματοποιηθεί έρευνα συσσώρευσης στάθμευσης σε τυπική καθημερινή στις παραπάνω διαδρομές έρευνας.

Επιπρόσθετα, θα καταγραφεί η προσφορά στάθμευσης εκτός οδού στο κέντρο του Δήμου (δημόσιοι στεγασμένοι ή μη χώροι στάθμευσης). Επιπλέον, για το σύνολο της περιοχής εξέτασης, θα καταγραφούν οι υφιστάμενες θέσεις φορτοεκφόρτωσης, ΑμεΑ, ποδηλάτων, δίκυκλων μέσω αδειών που έχουν δοθεί από τον Δήμο κλπ..

4. Απογραφή MMM.

Θα συλλεχθούν και θα αξιολογηθούν τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της στάθμης εξυπηρέτησης του συστήματος των δημόσιων συγκοινωνιών.

5. Στοιχεία κυκλοφορίας Πεζών, Ποδηλατών -Εναλλακτική Μετακίνηση

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

7. Οδική ασφάλεια

Θα συλλεχθούν και θα αξιολογηθούν στοιχεία για τα επικίνδυνα σημεία λόγω ατυχημάτων (Δήμος, Τροχαία, ΕΛ.ΣΤΑΤ, κ.λ.π).

Κατά το πρώτο στάδιο 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.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει στην Τεχνική Προσφορά του με μεγάλη ακρίβεια τις μεθοδολογίες οργάνωσης και εκτέλεσης των σχετικών ερευνών αλλά και ανάλυσης των δεδομένων που θα προκύψουν από αυτές.

Ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να εντάξει τα δεδομένα του σε περιβάλλον GIS.

1.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αφορά στην αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με όλα τα χαρακτηριστικά του 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 και κυκλοφοριακών μετρήσεων του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

3. Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Θα αξιολογηθούν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης που αφορούν τις αντιπροσωπευτικές διαδρομές έρευνας του Δήμου καθώς και τους δημοτικούς χώρους στάθμευσης, πιάτσες ταξί, την τροφοδοσία των καταστημάτων, κλπ. (προσφορά στάθμευσης ανά κατηγορία, χαρακτηριστικά ζήτησης).

4. Στάθμη εξυπηρέτησης Δημόσιων Συγκοινωνιών

Θα αξιολογηθεί η στάθμη εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Δημόσια Συγκοινωνία).

5. Στάθμη εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατών

Θα αξιολογηθεί το δίκτυο πεζοδρομίων 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.

I.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Σε αυτή τη φάση, θα καθοριστεί το τι πραγματικά επιδιώκει η πόλη να πετύχει μέσα από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ και πως μπορεί να αυξηθεί η υποστήριξη του ευρύτερου κοινού για την ολοκλήρωσή του. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο που να περιλαμβάνει τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη όλων των μέσων και μορφών μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό η Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο θα αναπτύξει ένα κοινό όραμα σε μια εύκολη και κατανοητή μορφή το οποίο θα πρέπει να εγκρίνει ο Δήμος και στη συνέχεια αυτό να δημοσιευτεί. Το όραμα αυτό θα αποτελέσει τη βάση για προώθηση του ΣΒΑΚ. Στο ίδιο πλαίσιο της δραστηριότητας θα προσδιορισθούν και θα ιεραρχηθούν οι προτεραιότητες σε συνδυασμό με τους ειδικούς στόχους (μετρήσιμους) που θα εξυπηρετούν το κοινό όραμα.

I.4 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Η διαδικασία που θα ακολουθηθεί για τον προσδιορισμό των ειδικών στόχων, την ιεράρχησή τους και την τελική επιλογή τους θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι ειδικοί στόχοι θα είναι σε απόλυτη συμφωνία με το κοινό όραμα που αποτελεί και τον απώτερο σκοπό του ΣΒΑΚ. Η επιλογή τους θα προκύψει μέσα από τη διαδικασία ιεράρχησης των προσδοκιών (προσδοκίες -> ένταξη προσδοκίας σε περιγραφικό στόχο -> για κάθε περιγραφικό στόχο τίθεται αντίστοιχος ποσοτικός στόχος, μονάδα

μέτρησης και έτος στόχος). Η συνεχής εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών είναι απαραίτητη καθόλα τα βήματα.

Η ανάπτυξη ειδικών στόχων (συγκεκριμένων, μετρήσιμων και ρεαλιστικών) επιτρέπει την παρακολούθηση της προόδου της επίτευξης των σκοπών του ΣΒΑΚ και καθορίζει το βασικό σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των μέτρων. Οι ειδικοί αυτοί στόχοι θα πρέπει να είναι ακριβείς κάνοντας χρήση ποσοτικών και ποιοτικών όρων και εύκολα κατανοητοί, μετρήσιμοι κι εφικτοί, ενώ πολύ βασικός παράγοντας που θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι τα χρονικά διαστήματα μέσα στα οποία και θα πρέπει να επιτευχθούν. Ο Ανάδοχος θα πρέπει να επιλέξει/συνθέσει τους ειδικούς αυτούς στόχους και να αναπτύξει τη μεθοδολογία αξιολόγησής τους.

I.5 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Μετά τη συλλογή των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών/χωροτακτικών δεδομένων, θα πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού μοντέλου με στόχο την προσομοίωση της υφιστάμενης κατάστασης, την αξιολόγησή της και τη διαμόρφωση και αξιολόγηση των προτεινόμενων σεναρίων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (εναλλακτικά σενάρια κυκλοφοριακής διαχείρισης). Τα σενάρια θα διαμορφωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τους στόχους που τέθηκαν, το αναπτυξιακό σχέδιο της πόλης, έργα τα οποία είτε είναι υπό υλοποίηση είτε θα υλοποιηθούν, την κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική για τις Βιώσιμες και Ευφυείς Πόλεις, αλλά και τα αποτελέσματα της πρώτης διαβούλευσης που θα έχει πραγματοποιηθεί και στην οποία θα έχουν καταγραφεί οι απόψεις φορέων και πολιτών.

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να περιγράψει στην Τεχνική Προσφορά του με μεγάλη ακρίβεια τη μεθοδολογία και τα εργαλεία που θα χρησιμοποιήσει για την προσομοίωση του οδικού δικτύου, την ανάπτυξη του κυκλοφοριακού μοντέλου και τον έλεγχο της ακρίβειας των αποτελεσμάτων του.

Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού προτύπου

Μετά τον καθορισμό όλων των απαραίτητων στοιχείων, θα ξεκινήσει η ανάπτυξη και προσαρμογή του κυκλοφοριακού προτύπου, το οποίο προτείνεται να αναπτυχθεί με χρήση κατάλληλου λογισμικού.

Ανάπτυξη και προσαρμογή κυκλοφοριακού προτύπου

Κατασκευή και παράδοση σε χρήση από τον Ανάδοχο της σχετικής ιστοσελίδας.

ΣΤΑΔΙΟ II

II.1 Διαμόρφωση Προκαταρκτικών/εναλλακτικών σεναρίων

Προσδιορισμός και αξιολόγηση σεναρίων

Ο Ανάδοχος καλείται να διαμορφώσει εναλλακτικά σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για

την περιοχή του Έργου, τα οποία θα αποσκοπούν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ, καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα σενάρια αυτά θα περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αιεφόρου ανάπτυξης της περιοχής, τις προτάσεις που θα βασίζονται στη προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και τις προτεινόμενες παρεμβάσεις σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας, 10αετίας και 20αετίας, λαμβάνοντας πάντα υπόψη την εμπορική και την τουριστική ανάπτυξη της πόλης.

Γενικά, οι προτάσεις διαχείρισης της κινητικότητας θα πρέπει να σχεδιαστούν με βάση τις παρακάτω αρχές που αποτελούν και προτεραιότητες του Δήμου Γλυφάδας:

- Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑμεΑ, σε όλη τη περιοχή του Έργου μέσω της δημιουργίας δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικών δακτυλίων, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια όλων των χρηστών.
- Ενίσχυση του ρόλου των ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους, όπως μεταφορά ή/και εκ νέου χωροθέτηση στάσεων, πύκνωση δρομολογίων, ανανέωση του στόλου λεωφορείων με οχήματα χαμηλών ή μηδενικών ρύπων, κτλ.
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η παράνομη στάθμευση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το κέντρο της πόλης (που αποτελεί εμπορικό και διοικητικό κέντρο υπερτοπικού χαρακτήρα), μειώνοντας, έτσι, τη διαμπερή κυκλοφορία (π.χ. χώροι στάθμευσης περιφερειακά της πόλης).
- Βελτίωση κι επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία κοινών χώρων, ζωνών πεζών, πράσινων οδών, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, κτλ.) σε συνδυασμό με ήπιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, κτλ.).
- Ρύθμιση και έλεγχο της κίνησης μεγάλων οχημάτων και της προσβασιμότητας των οχημάτων διανομής και τροφοδοσίας.
- Καθορισμό και διευθέτηση των ειδικών παραχωρημένων χώρων στάθμευσης (ΑμεΑ και άλλες παραχωρημένες θέσεις), συμπεριλαμβανομένων των χώρων για την ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί, δίκυκλων, ποδηλάτων, κτλ.

Τα σενάρια θα διαμορφωθούν από τον Ανάδοχο σε πλήρη συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνοντας υπόψη το αναπτυξιακό σχέδιο της πόλης, έργα τα οποία είτε είναι υπό υλοποίηση είτε θα υλοποιηθούν, την κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική για τις Βιώσιμες και Ευφυείς Πόλεις, αλλά και τα αποτελέσματα της πρώτης διαβούλευσης που θα έχει πραγματοποιηθεί και στην οποία θα έχουν καταγραφεί οι απόψεις φορέων και πολιτών.

Θα υπάρχουν τουλάχιστον τρία (3) σενάρια, ξεκινώντας από το μηδενικό σημερινό σενάριο (*do nothing*), το οποίο δεν περιλαμβάνεται στα τρία, προχωρώντας στο άμεσα υλοποιήσιμο σενάριο με στρατηγικές δράσεις που θα έχουν υλοποιηθεί μέσα σε διάστημα μίας 5ετίας, στο μεσοπρόθεσμο σενάριο που αφορά στις δράσεις που θα έχουν ολοκληρωθεί μέσα στην επόμενη 10ετία και καταλήγοντας στο μακροχρόνιο δραστικό σενάριο υλοποίησης όλων των στρατηγικών στόχων μέσα στα επόμενα 20 χρόνια. Τα προτεινόμενα σενάρια ή επιμέρους παρεμβάσεις θα προσομοιωθούν με το κυκλοφοριακό μοντέλο, θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις τους και τα αποτελέσματα της προσομοίωσης θα παρουσιαστούν και θα συζητηθούν στην δεύτερη διαβούλευση φορέων και πολιτών.

II.2 Διαμόρφωση Οριστικού Σχεδίου Διαχείρισης κινητικότητας -1η ΕΚΔΟΣΗ ΣΒΑΚ

Μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης διαβούλευσης ο Ανάδοχος θα αξιολογήσει τις απόψεις και τις προτάσεις που εκφράστηκαν για τα προκαταρκτικά σενάρια ΣΒΑΚ, θα λάβει υπόψη του τυχόν προβλήματα και αντιρρήσεις που εκφράστηκαν, καθώς επίσης και τις παρατηρήσεις της Αναθέτουσας Αρχής και θα προβεί στις κατάλληλες αλλαγές των σεναρίων. Κατόπιν μιας εκ νέου αξιολόγησης θα υποβάλει τα Τελικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας του ΣΒΑΚ, τα οποία θα συνοδεύονται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και θα περιλαμβάνουν:

- Ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της δεύτερης διαβούλευσης.
- Επιλογή και τεκμηρίωση του τελικού σχεδίου. Αναλυτική παρουσίαση που αφορά σε: μονοδρομήσεις οδών, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέου ποδηλατοδρόμου, ιεράρχηση διανοίξεων οδών, ιεράρχηση οδικού δικτύου και πολιτική στάθμευσης για την περιοχή του Έργου. Επιπλέον, αναλυτική παρουσίαση που αφορά σε προτεινόμενες παρεμβάσεις (βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο) καθώς και αιτιολόγηση αυτών (π.χ. αύξηση οδικής ασφάλειας, αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας κ.α.).
- Προτάσεις για πιθανή διαμόρφωση κόμβων (ή δημιουργία κυκλικών κόμβων), κατόπιν ελέγχου των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού καθώς και των επιτρεπόμενων κινήσεων.
- Προτάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών (υφιστάμενων και μελλοντικών) και σύνδεσης των στάσεων με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, δημιουργία κατάλληλων και θελκτικών χώρων αναμονής (συσχετιζόμενους με τον αριθμό της επιβατικής κίνησης).
- Προτάσεις για τη βελτίωση και εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την υπό εξέταση περιοχή (π.χ. θέσπιση ωραρίου λειτουργίας, προτάσεις για ορισμό χωρικών και χρονικών περιορισμών στις φορτοεκφορτώσεις, πρόταση για δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης, χώρων μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, κα), στην περίπτωση όπου κριθεί απαραίτητο.
- Προτάσεις για διαχείριση της στάθμευσης.
- Προτάσεις για βελτίωση υφιστάμενης σήμανσης, προτάσεις για κατάργηση ή διερεύνηση νέας

σήμανσης για κυκλοφοριακούς λόγους και για λόγους οδικής ασφάλειας.

Αναφορικά με την Ενεργή Ενημέρωση του Κοινού

Στην αρχή του Έργου, ο Ανάδοχος θα σχεδιάσει και θα οργανώσει μία πρώτη εκδήλωση ενημέρωσης κοινού (open day - 1η Διαβούλευση), όπου θα ενημερώσει τους πολίτες της Γλυφάδας σχετικά με την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει τόσο στην ανάπτυξη της πόλης όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Ο χρόνος και ο τόπος που θα πραγματοποιηθεί η εκδήλωση θα καθοριστεί σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή. Οι διαβουλεύσεις μπορεί να λάβουν χώρα και μέσω τηλεδιάσκεψης, λόγω των προβλημάτων του COVID-19.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης το κοινό θα ενημερωθεί για την έρευνα ερωτηματολογίου που θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια του Έργου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευρεία συμμετοχή του σε αυτήν.

Μετά τη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων, **ο Ανάδοχος θα πρέπει να ενημερώσει εκ νέου τους πολίτες (2η διαβούλευση)**, ώστε αυτοί να κατανοήσουν πλήρως τους στόχους που αυτό εξυπηρετεί, αλλά και τις προτάσεις/τοπικές παρεμβάσεις κατά τις προκαταρκτικές προτάσεις του ΣΒΑΚ, προκειμένου να διαμορφωθούν τα Τελικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας.

Η συμμετοχή και η επέμβαση τους κρίνεται απαραίτητη.

Για τον λόγο αυτό οι πολίτες θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να συμμετέχουν σε ανοικτές εκδηλώσεις όπου θα μπορούν να συζητήσουν διάφορα θέματα του ΣΒΑΚ με πολιτικούς εκπροσώπους και τεχνοκράτες.

Ο ανάδοχος υποχρεούται να αναπτύξει ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ, την οποία θα αναρτήσει ο Δήμος στο επίσημο site του.

Επισημαίνεται ότι ο ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει όλα τα αναφερόμενα στο άρθρο 22 του Ν.4599/19 και κάθε άλλη εθνική νομοθεσία σχετικό με τα ΣΒΑΚ, ακόμα και εάν τροποποιηθεί κατά την διάρκεια εκπόνησης της μελέτης.

ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ

ΙΙΙ.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΔΥΝΑΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Ο προσδιορισμός των μέτρων αποτελεί ένα από τα βασικότερα ορόσημα υλοποίησης του ΣΒΑΚ. 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.

Γενικά, τα προτεινόμενα μέτρα προώθησης και διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας ενδεικτικά

μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας (πεζή, ποδήλατο, MMM) μέσω εκστρατειών ενημέρωσης κοινού.
- Ενίσχυση του ρόλου των MMM και προώθηση μέτρων για τη διευκόλυνση της λειτουργίας τους, όπως η ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων, η χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών (π.χ. «έξυπνες» στάσεις, πληροφόρηση για χρόνους άφιξης, κα.).
- Διαχείριση της στάθμευσης μέσω ευφυών συστημάτων (π.χ. εφαρμογές e-parking).
- Μέτρα στήριξης της χρήσης του ποδηλάτου (πέρα από τη βελτίωση κι επέκταση της υπάρχουσας υποδομής), όπως υλοποίηση προγράμματος ενοικίασης ποδηλάτων, μεταφορά ποδηλάτων από αστικά λεωφορεία, κλπ.

III.2 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Ο Ανάδοχος έπειτα από συνάντηση με την Αναθέτουσα Αρχή και τους εμπλεκόμενους φορείς θα συνάψει Τεχνική Έκθεση που θα περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή μέτρων και τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού σύμφωνα με τα όσα συμφωνηθούν κατά τη διάρκεια της συνάντησης. **Πέραν αυτών, η Έκθεση θα περιλαμβάνει την αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς κινδύνους καθώς και το χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού κι εφαρμογής κάθε μέτρου.**

Ο Ανάδοχος θα οργανώσει την **τρίτη και τελική διαβούλευση**, όπου και παρουσιάσει τα αποτελέσματα της διαδικασίας ΣΒΑΚ (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κτλ.). Ο σκοπός της τρίτης διαβούλευσης είναι να παρουσιαστεί λεπτομερώς το ΣΒΑΚ και το σχέδιο δράσης αυτού.

Οι οποιεσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα ενσωματωθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ.

III.3 ΤΕΛΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΒΑΚ

Μετά το πέρας της τρίτης διαβούλευσης και την ευρεία συζήτηση των προτεινόμενων από το ΣΒΑΚ τελικών υποδομών/μέτρων/πολιτικών θα καταγραφούν όλες οι απόψεις που αφορούν σε πιθανές συνέργειες Φορέων, πολιτών και Δημοτικής Αρχής για την προώθηση και την επιτυχή υλοποίησή του. Συγχρόνως θα γίνει καταγραφή όλων των δράσεων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης του ευρέος κοινού τις οποίες θα πρέπει η Δημοτική Αρχή να οργανώσει, ώστε να διατηρεί αμείωτο το ενδιαφέρον των πολιτών για το νέο βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων και να επιτευχθεί η αλλαγή στην κουλτούρα των μετακινούμενων που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ.

Συγχρόνως, θα παραδοθεί και συνοπτική Έκθεση που θα περιγράφει όλες τις δράσεις επικοινωνίας με του Φορείς και το ευρύ κοινό που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και τα βασικά αποτελέσματα/συμπεράσματα από αυτές.

5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΣΤΑΔΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΕΣ
Στάδιο Ι- Μεθοδολογικό πλαίσιο / Ανασκοπήση συλλεγέντος υλικού:	Θα περιλαμβάνεται όλο το μεθοδολογικό πλαίσιο, ο χρονοπρογραμματισμός και το χρονοδιάγραμμα όλων των τεχνικών ερευνών για την υλοποίηση των σταδίων του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, θα γίνει παρουσίαση του τρόπου οργάνωσης και διεξαγωγής παντός είδους ερευνών και απογραφών στα πλαίσια της μελέτης. Επιπλέον, θα περιλαμβάνεται αναλυτική περιγραφή όλων των μελετών, ερευνών, στοιχείων, αναπτυξιακών στόχων του Δήμου, τυχόν προβλημάτων που αναδεικνύονται κλπ. στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας. Κατασκευή και παράδοση ιστοσελίδας, εργαλείων κοινωνικής δικτύωσης και πρώτων ενημερωτικών φυλλαδίων ΣΒΑΚ.
Στάδιο Ι-1η Διαβούλευση:	Έκθεση με τα σχόλια και τα αποτελέσματα της 1ης Διαβούλευσης (π.χ. καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα τοπικά προβλήματα κινητικότητας).
Στάδιο Ι- Ανάλυση & Αξιολόγηση Υφιστάμενης κατάστασης	Υφιστάμενη κατάσταση, η οποία περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον: - Περιγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, τις χρήσεις γης - πολεοδομικά χαρακτηριστικά, τους κυκλοφοριακούς φόρτους των οδικών αξόνων, το δίκτυο ΜΜΜ, το καθεστώς στάθμευσης, την οδική ασφάλεια καθώς και πιθανά ειδικά κυκλοφοριακά προβλήματα. - Πίνακες- γραφήματα και περιγραφή αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση για τα συλλεχθέντα καθώς και αξιολόγηση αυτών με βάση την/τις ισχύουσα/ες νομοθεσία/οδηγίες: <ul style="list-style-type: none"> ▪ γεωμετρικά και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των οδών και πεζοδρομίων ή/και ποδηλατοδρόμων (στην περίπτωση που υπάρχουν), ύπαρξη υποδομών για ΑΜΕΑ (ράμπες, όδευση τυφλών, κλπ.) ▪ μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας ▪ απογραφή ΜΜΜ, ▪ καταγραφή χρήσεων γης ▪ καταγραφή της φωτεινής σηματοδότησης ▪ καταγραφή ατυχημάτων Αποτελέσματα της καταγραφής της στάθμευσης, δείκτης εναλλαγής και αποτύπωση της παράνομης στάθμευσης. - Συνολική κυκλοφοριακή θεώρηση και επισήμανση των προβλημάτων της περιοχής μελέτης. Το σύνολο των πρωτογενών στοιχείων θα περιληφθούν σε Παράρτημα στο τέλος της έκθεσης, μηχανογραφημένα σε βάση δεδομένων Excel (ή

ισοδύναμου).

Η Τεχνική Έκθεση θα συνοδεύεται από σειρά θεματικών σχεδίων, σε κατάλληλη κλίμακα:

A-1: Οδική Υποδομή & Χρήσεις γης

Θα περιλαμβάνει τις υφιστάμενες και μελλοντικές οδικές και λοιπές υποδομές καθώς επίσης και σημαντικές χρήσεις γης που επηρεάζουν το μεταφορικό σύστημα στην περιοχή μελέτης.

A-2: Οδικό δίκτυο & Υποδομές

Θα περιλαμβάνει τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά και ό,τι άλλο ο μελετητής κρίνει απαραίτητο στην περιοχή απογραφής του οδικού δικτύου.

A-3: Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Θα απεικονίζονται τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών φόρτων και μετρήσεων, σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων, κατά τις ώρες αιχμής στους βασικούς οδικούς άξονες καθώς και οι θέσεις των σταθμών μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων.

A-4: Στάθμευση

Θα απεικονίζονται τα αποτελέσματα της έρευνας στάθμευσης ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή απογραφής που αποφασίσθηκε από το μελετητή σε συνεννόηση με την Αναθέτουσα αρχή.

A-5: Δημόσιες Συγκοινωνίες

Θα απεικονίζονται το υφιστάμενο δίκτυο ΜΜΜ με τα χαρακτηριστικά του (διαδρομές γραμμών, αφετηρίες, στάσεις, κλπ.) Στον χάρτη αυτό θα επισημαίνεται ποιες από αυτές τις γραμμές (εάν αυτές υπάρχουν) δύνανται να εξυπηρετήσουν ΑΜΕΑ.

A-6: Τροχαία Ατυχήματα

Θα απεικονίζονται οι μελανές θέσεις και τα οδικά τμήματα μεγάλης επικινδυνότητας, καθώς και ο αριθμός και το είδος των τροχαίων ατυχημάτων σε κάθε μελανή θέση και οδικό τμήμα.

Οι παραπάνω χάρτες θα παραδοθούν σε έντυπη μορφή και σε ψηφιακή μορφή, δομημένοι σε Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS). Τα ψηφιακά αρχεία θα παραδοθούν: α) σε μορφή shapefiles συμβατά με το Σύστημα Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS) του Δήμου με τις βιβλιοθήκες τους.

Επίσης, θα παραδοθούν όλα τα πρωτογενή στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (πρωτότυπα των εντύπων απογραφής κυκλοφοριακών φόρτων, χρήσεων γης, στάθμευσης, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων κτλ.)

<p>Στάδιο Ι- Κοινό όραμα βιώσιμης κινητικότητας και Ανάπτυξη ειδικών στόχων</p>	<p>Θα περιγράφεται το Κοινό όραμα σε μια εύκολη και κατανοητή στο ευρύ κοινό μορφή, ενώ παράλληλα θα ορίζονται και αναλύονται οι ειδικοί στόχοι σε συνδυασμό με την μεθοδολογία αξιολόγησης των επιπτώσεων τους και προτεραιοποίηση τους.</p>
<p>Στάδιο Ι- Κυκλοφοριακό Μοντέλο- Προσαρμογή στην υφιστάμενη κατάσταση</p>	<p>Περιγραφή αναφορικά με την ανάπτυξη κυκλοφοριακού μοντέλου και προσαρμογή στην υφιστάμενη κατάσταση με τα αποτελέσματά του.</p>
<p>Στάδιο ΙΙ- Κυκλοφοριακό Μοντέλο- Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας</p>	<p>Ο Ανάδοχος θα αναπτύξει και θα περιγράψει με εμποπικά (όσους χάρτες κρίνονται αναγκαίοι) και λεκτικά μέσα, την διαμόρφωση προκαταρκτικών (εναλλακτικών) σεναρίων διαχείρισης της κινητικότητας, όπου θα περιλαμβάνεται κατ' ελάχιστον:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μεθοδολογία ανάπτυξης και εφαρμογής του κυκλοφοριακού μοντέλου αναφορικά με το σχεδιασμό των σεναρίων, που θα χρησιμοποιηθούν για την εκτίμηση των επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις. - Τρία σενάρια με συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα. - Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής του για την αξιολόγηση των προκαταρκτικών σεναρίων διαχείρισης κινητικότητας. <p><u>Για κάθε προκαταρκτικό σενάριο θα αντιστοιχούν όσοι χάρτες κρίνονται αναγκαίοι.</u> Θα απεικονίζονται τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας (π.χ. προτεινόμενες τροποποιήσεις των γραμμών αστικής συγκοινωνίας και στάσεων, προτάσεις στάθμευσης, προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, προτεινόμενες διαμορφώσεις πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων ΑΜΕΑ, κτλ.).</p> <p>Έμφαση θα πρέπει να δοθεί:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Στην αύξηση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τα Μ.Μ.Μ. 2. Στο σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ποδήλατα, κλπ). 3. Στον καθορισμό & σχεδιασμό μέτρων – ρυθμίσεων βελτίωσης της οδικής ασφαλείας. 4. Στην ανάπτυξη μοντέλων στάθμευσης και διαχείρισής της με μέτρα, ρυθμίσεις και συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης. 5. Στην αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης με αναπλάσεις οδών (δημιουργία ζωνών πεζών, ποδηλάτου και πράσινου σε κύριες οδούς,

	προσβάσεις στο παράκτιο μέτωπο, κλπ).
Στάδιο II - 2η Διαβούλευση	Δημόσια Διαβούλευση για την καταγραφή των απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα προκαταρκτικά σενάρια διαχείρισης κινητικότητας.
Στάδιο II- Τελικό/ά Σενάριο/α Διαχείρισης Κινητικότητας - Επιλογή βέλτιστου σεναρίου	<p>Στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας και σε άμεση συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα επιλεγεί το Οριστικό Σενάριο Βιώσιμης Κινητικότητας, στο οποίο θα περιλαμβάνεται:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Πλήρης αιτιολόγηση της επιλογής του οριστικού σεναρίου, βάσει: <ul style="list-style-type: none"> ο των απόψεων/ προτάσεων/ ενστάσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία της δεύτερης διαβούλευσης ο τις παρατηρήσεις/ προτάσεις/ ενστάσεις της Αναθέτουσας Αρχής - Ενσωμάτωση των κύριων παρατηρήσεων που έγιναν από φορείς και πολίτες και η τεκμηριωμένη απάντηση (θετική ή αρνητική) σε αυτές. - Πίνακας και αναλυτική περιγραφή προτεινόμενων παρεμβάσεων βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, συνοδευόμενα από τεκμηρίωση επιλογής τους. - Προτάσεις και ρυθμίσεις που αφορούν σε MMM (υφιστάμενες ή/και μελλοντικές). Να συμπεριληφθούν σενάρια για την επέκταση των υφιστάμενων ή/και δημιουργίας νέων υπηρεσιών μεταφοράς ΑΜΕΑ. - Προτάσεις και ρυθμίσεις για την διαχείριση της στάθμευσης παρά την οδό, καθώς και για την διαχείριση των υφιστάμενων ειδικών χώρων στάθμευσης (π.χ. αλλαγή/ δημιουργία νέων θέσεων φορτοεκφόρτωσης, ΑΜΕΑ, κτλ.). <p>Η Τεχνική Έκθεση θα συνοδεύεται από σειρά σχετικών πινάκων και θεματικών χαρτών σε κατάλληλη κλίμακα αντίστοιχα αναφορικά με την Τελική Πρόταση Σεναρίων Διαχείρισης Κινητικότητας, όπως συνοπτικά αναφέρθηκαν παραπάνω.</p>
Στάδιο II- 1η έκδοση ΣΒΑΚ	1η έκδοση ΣΒΑΚ: Στη φάση αυτή του σταδίου II, θα διαμορφωθεί το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, σύμφωνα με το βέλτιστο σενάριο. Θα περιλαμβάνει επίσης μια χρονικά προσδιορισμένη διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων του σεναρίου και τις κατευθύνσεις για τις επόμενες φάσεις και Δράσεις του ΣΒΑΚ.
Στάδιο III- Σχέδιο Δράσης- Ενδεικτικός Προϋπολογισμός - Χρονοδιάγραμμα	<p>Ο Ανάδοχος, σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, θα αξιολογήσει το πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων και θα προσδιορίσει ένα πακέτο μέτρων που θα διασφαλίζουν την επίτευξη των προκαθορισμένων στόχων του ΣΒΑΚ.</p> <p>Μέσω βιβλιογραφικής ανασκόπησης βέλτιστων πρακτικών (best practices) και Ανάλυσης/Παρουσίασης των προτεινόμενων μέτρων θα υποβάλει το ολοκληρωμένο πακέτο/πλαίσιο μέτρων.</p> <p>Εξειδίκευση Σχέδιου Δράσης - Προϋπολογισμός, που θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αναλυτική περιγραφή του πακέτου μέτρων. ▪ Περιγραφή του τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων. ▪ Αναμενόμενη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων. ▪ Πίνακας κανονιστικών αποφάσεων και εγκρίσεων που θα απαιτηθούν για την υλοποίηση των μέτρων του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού συνοδευόμενος από σχετικό χρονοδιάγραμμα. ▪ Αναλυτική παρουσίαση προτάσεων συσχετιζόμενοι με τους δυνατούς τρόπους εύρεσης χρηματοδότησης των μέτρων. ▪ Εκτίμηση κόστους των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων έργων, συνοδευόμενοι από χρονοδιαγράμματα, είτε με την εξασφάλιση χρηματοδότησης, είτε με την εκτέλεση από έσοδα του Δήμου. <p>Η Έκθεση θα συνοδεύεται από σειρά θεματικών σχεδίων που θα απεικονίζουν σε λεπτομέρεια τα τελικά προτεινόμενα μέτρα με τις προδιαγραφές υλοποίησής τους (π.χ. <i>σκαριφήματα παρεμβάσεων στους κόμβους, προδιαγραφές υλοποίησης δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύνδεση οδών ήπιας κυκλοφορίας με το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, βελτιστοποίηση ραμπών ΑΜΕΑ, προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις, αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων πεζοδρομήσεων, μονοδρομήσεων, προτεινόμενο σχέδιο στάθμευσης κτλ.</i>).</p>
Στάδιο III- Παρακολούθηση	Ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή θα προτείνει τη βέλτιστη Διαδικασία για την παρακολούθηση της υλοποίησης των μέτρων του σεναρίου και τον τρόπο αποτίμησης της επίτευξης των στόχων.
Στάδιο III- Δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού σε όλα τα στάδια	Ο Ανάδοχος θα καταγράφει το σύνολο των δράσεων που έλαβαν χώρα σε όλα τα Στάδια προς ενημέρωση του κοινού.
Στάδιο III- Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ με Δημόσια Διαβούλευση - Τελική έκδοση του ΣΒΑΚ	<p>Τελική έκδοση του ΣΒΑΚ</p> <p>Η τελική έκδοση του ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με αξιοποίηση όλων των ευρημάτων των τριών σταδίων. Στη συνέχεια θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση, όπου και παρουσιάσει (σε powerpoint) τα αποτελέσματα του συνόλου της μελέτης (τελικά σενάρια, σχέδιο δράσης, κτλ.). Ο σκοπός της διαβούλευσης είναι να παρουσιαστεί λεπτομερώς η πρώτη έκδοση του ΣΒΑΚ και το σχέδιο δράσης αυτού, ώστε ο κάθε φορέας να μπορέσει να διατυπώσει της άποψή του για τα προτεινόμενα μέτρα ή και να προτείνει εναλλακτικά. Οι οποιεσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα ενσωματωθούν στην τελική έκδοση του ΣΒΑΚ.</p> <p>Μετά τον έλεγχο ποιότητάς του από την Αναθέτουσα Αρχή, θα κατατεθεί για έγκριση και παραλαβή από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Γλυφάδας.</p>

6 ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ

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

Οι έντυποι χάρτες θα παραδοθούν και σε μορφή PDF ή tiff και θα μπορούν να αναπαραχθούν (εκτυπωθούν) όπως η μελέτη υποδεικνύει, διατηρώντας την κλίμακα του σχεδίου αλλά και το αντίστοιχο μέγεθος χαρτιού.

Για τους χάρτες και τα σχέδια εκτύπωσης που προήλθαν από σχεδιαστικά προγράμματα, θα παραδοθεί και η αντίστοιχη ψηφιακή χαρτοσύνθεση. Όλα τα αρχεία των εκθέσεων και των σχεδίων θα υποβληθούν σε έντυπη και σε ψηφιακή μορφή. Ο Μελετητής θα πρέπει να παραδίδει στην Επιβλέπουσα Υπηρεσία το σύνολο του υλικού που θα παράγεται στη διάρκεια της μελέτης σε ηλεκτρονική μορφή.

Θα παραδοθούν επιπλέον όλα τα πρωτογενή στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πρώτο στάδιο (πρωτότυπα των εντύπων απογραφής κυκλοφοριακών φόρτων, χρήσεων γης, στάθμευσης, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων, κ.λπ.). Όλα τα παραπάνω πρωτογενή των διαφόρων εντύπων θα δοθούν μηχανογραφημένα σε βάση δεδομένων Access ή Excel ή ισοδύναμα.

Τα διάφορα στοιχεία που θα συλλεχθούν θα ενταχθούν σε βάσεις δεδομένων με αναφορά σε συντεταγμένες έτσι ώστε να αξιοποιηθούν τους σε περιβάλλον Σ.Γ.Π. (GIS).

7 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του αντικειμένου της μελέτης ορίζεται σε δεκαπέντε (15) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού, εξαιρουμένων των χρόνων εγκρίσεων. Η συνολική προθεσμία ορίζεται σε εικοσιένιας (21) μήνες, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου έγκρισης κάθε σταδίου, ο οποίος δε θα υπερβαίνει τους 2 μήνες ανά στάδιο.

- Το Στάδιο I θα ολοκληρωθεί σε 8 μήνες.
- Το Στάδιο II θα ολοκληρωθεί σε 3 μήνες.
- Το Στάδιο III θα ολοκληρωθεί σε 4 μήνες.

ΣΤΑΔΙΑ	A/A	Πακέτο εργασίας - υλοποιούμενης δράσης	Χρονικό διάστημα Παραδοτέων (μήνες)
ΣΤΑΔΙΟ I	1	Μεθοδολογικό πλαίσιο - Συλλογή και αξιολόγηση υπαρχόντων σχετικών μελετών Κατασκευή και παράδοση ιστοσελίδας	8
	2	1η διαβούλευση	
	3	Καταγραφή και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης	
	4	Ανάπτυξη Κοινού Οράματος Βιώσιμης Κινητικότητας - Ειδικοί στόχοι	
	5	Κυκλοφοριακό Μοντέλο – Προσαρμογή στην υφιστάμενη κατάσταση	
ΣΤΑΔΙΟ II	6	Κυκλοφοριακό Μοντέλο – Προκαταρκτικά Σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας	3
	7	2η διαβούλευση	
	8	Επιλογή βέλτιστου σεναρίου - Οριστικό Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας	
	9	1η Έκδοση ΣΒΑΚ	
ΣΤΑΔΙΟ III	10	Χρονοδιάγραμμα - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης-Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	4
	11	Παρακολούθηση	
	12	Αναφορές σε δράσεις ευαισθητοποίησης κοινού σε όλα τα στάδια	
	13	3η διαβούλευση	
	14	Οριστικοποίηση - Τελική Έκδοση ΣΒΑΚ και Έγκριση	

Σύνταξη

Η Αναπλ. Προϊσταμ.
Τμήματος Οδοποιίας και Κυκλοφορίας

Κωνσταντίνα Κασούρα
Πολιτικός Μηχανικός

Θεώρηση

Η Αναπλ. Προϊστ.
Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών

Κυριακή Κάννα
Αρχιτέκτων Μηχανικός