



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΠΛ. 28^{ΗΣ} ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1
ΚΟΖΑΝΗ 501 31

ΜΕΛΕΤΗ:	ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ
ΑΡΙΘΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ:	114/2023
ΧΡΗΜ/ΤΗΣΗ:	Ε.Α.Π. Ν. ΚΟΖΑΝΗΣ 2012-2016 ΚΑ: 30.7413.0001
ΚΩΔΙΚΟΣ CPV:	71322500-6 (Υπηρεσίες τεχνικού σχεδιασμού οδών) 71320000-7 (Υπηρεσίες εκπόνησης τεχνικών μελετών)
NUTS:	EL531
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΡΟΥΠ/ΣΜΟΣ :	174.552,75 € (χωρίς Φ.Π.Α. 24%) 216.445,41 € (με Φ.Π.Α. 24%)

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ - ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΣ Α

ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
(συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 45, παρ. 8 και λοιπές διατάξεις του Ν.4412/2016)

Κοζάνη, Μάιος 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΥ.....	3
B. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	9
Γ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ.....	10
Δ. ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	15
Ε. ΤΕΥΧΟΣ ΛΟΙΠΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	19

A. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΥ

Το Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων του έργου έχει σαν περιεχόμενο κυρίως την τεχνική περιγραφή του αντικειμένου της σύμβασης με τα κύρια λειτουργικά χαρακτηριστικά του, αναφορά στα διαθέσιμα στοιχεία που σχετίζονται με την υπό ανάθεση μελέτη, αναφορά στις τοπικές συνθήκες και τις ιδιαιτερότητες του έργου και της ευρύτερης περιοχής και ιδίως στις υφιστάμενες περιβαλλοντικές, αρχαιολογικές και άλλες δεσμεύσεις ως προς τον σχεδιασμό του έργου, τις διαθέσιμες υποστηρικτικές μελέτες (τοπογραφικές, γεωλογικές, γεωτεχνικές κλπ) και ποσοτικά στοιχεία φυσικού αντικειμένου της σύμβασης, που κατά την εκτίμηση του κυρίου του έργου απαιτούνται για την υλοποίηση του έργου και χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των προεκτιμώμενων αμοιβών.

1. Τεχνική περιγραφή του αντικειμένου με τα κύρια λειτουργικά χαρακτηριστικά του

1.1 Γενικά

Το έργο χωροθετείται στο Δήμο Κοζάνης της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Κοζάνης, η οποία υπάγεται διοικητικά στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και συνορεύει με επτά (7) Περιφερειακές Ενότητες, ήτοι, στα νότια με τις Π.Ε. Λάρισας και Γρεβενών, ανατολικά με τις Π.Ε. Ημαθίας και Πιερίας, βόρεια με τις Π.Ε. Πέλλας και Φλώρινας και δυτικά με την Π.Ε. Καστοριάς. Η Π.Ε. Κοζάνης έχει μόνιμο πληθυσμό 137.201 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2021 και έκταση 3.516,8km². Ο Δήμος Κοζάνης έχει πληθυσμό 67.161 κατοίκους (απογραφή ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021).

Η Κοζάνη είναι πόλη της Δυτικής Μακεδονίας, έδρα του Δήμου Κοζάνης και πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Κοζάνης στη Δυτική Μακεδονία. Αποτελεί την έδρα της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας. Είναι χτισμένη ανάμεσα στις οροσειρές του Βερμίου, του Μπούρινου και των Πιερίων, 15km βορειοδυτικά της λίμνης του Πολυφύτου, σε υψόμετρο 720m από την επιφάνεια της θάλασσας. Απέχει 120km από τη Θεσσαλονίκη και 470km από την Αθήνα.

Η Κοζάνη αποτελεί το εμπορικό και επιστημονικό κέντρο της Δυτικής Μακεδονίας με έντονη κινητικότητα, οικονομική δραστηριότητα και ποικίλες πολιτιστικές και κοινωνικές εκδηλώσεις. Η θέση της πόλης είναι σε τέτοιο σημείο που την καθιστά συγκοινωνιακό κόμβο που συνδέει τη Μακεδονία με την Ήπειρο και τη Θεσσαλία. κατασκευή της Εγνατίας Οδού μείωσε την απόσταση προς τα μεγάλα αστικά κέντρα και διευκόλυνε την πρόσβαση επισκεπτών. Η εξάρτηση της απασχόλησης από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της περιοχής είναι μεγάλη, καθώς ένα σημαντικό μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού εργάζεται εκτός των ορίων των Δ.Ε., οι περισσότεροι στα εργοστάσια της ΔΕΗ και λιγότεροι σε υπηρεσίες, καθώς και οικοδομικές εργασίες.

Ο Δήμος Κοζάνης ανέθεσε, στις 30/08/2019, τη μελέτη «**ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ**», η οποία ολοκληρώθηκε σε 4 φάσεις τον Δεκέμβριο του 2020. Η μελέτη που εκπονήθηκε, χρηματοδοτήθηκε από το Πράσινο Ταμείο.

Βασικό αντικείμενο της μελέτης αστικής κινητικότητας, ήταν η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο (5,10 και 15 ετών).

Το αντικείμενο της 1^{ης} φάσης αφορούσε στην σωστή προετοιμασία της εκπόνησης και την ολοκληρωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος μεταφορών. Το αντικείμενο της 2^{ης} φάσης αφορούσε την ανάπτυξη κοινού οράματος, την ανάπτυξη σεναρίων και

τη διατύπωση στόχων.

Το αντικείμενο της 3^{ης} φάσης αφορούσε την εκπόνηση και την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ και το αντικείμενο της 4^{ης} φάσης τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης του ΣΒΑΚ.

Η μελέτη εγκρίθηκε στο σύνολό της από το Δημοτικό Συμβούλιο στις 17/03/2021.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας θέτει τις βάσεις για μια πιο βιώσιμη πόλη και περιγράφει τις πολιτικές μετακίνησης, κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης για την πόλη. Στο ΣΒΑΚ προτείνονται παρεμβάσεις στην ιεράρχηση και κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, **με στόχο:**

- Τη δημιουργία ενός **βασικού συλλεκτήριου οδικού δικτύου**, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
- Τη μετατροπή **όλων των τοπικής σημασίας οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης**, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, θα εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα θα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών, ποδηλατιστών και αυτοκινήτων.
- Τη δημιουργία **ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών** (μέσω πεζοδρομών, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων «εναλλακτικών» μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την κεντρική περιοχή της πόλης με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.
- την **προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς**, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.

Τέλος και προκειμένου να προχωρήσει η εφαρμογή του ΣΒΑΚ σε επίπεδο έργων (υλοποίηση γεωμετρικών παρεμβάσεων), ο Δήμος προκηρύσσει την παρούσα μελέτη εφαρμογής για την περιοχή που περιγράφεται στην παράγραφο 1.2 του Τεύχους Τεχνικών Δεδομένων, με τίτλο **«ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ».**

Η ύπαρξη μελετών εφαρμογής αποτελεί προϋπόθεση για το Δήμο προκειμένου να διεκδικήσει έγκαιρα χρηματοδότηση (για την υλοποίηση των έργων) από **χρηματοδοτικούς μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Περιφέρειας και του ΥΠΕΝ (απορρόφηση κονδυλίων ΕΣΠΑ) .**

1.2 Αντικείμενο και περιοχή της μελέτης

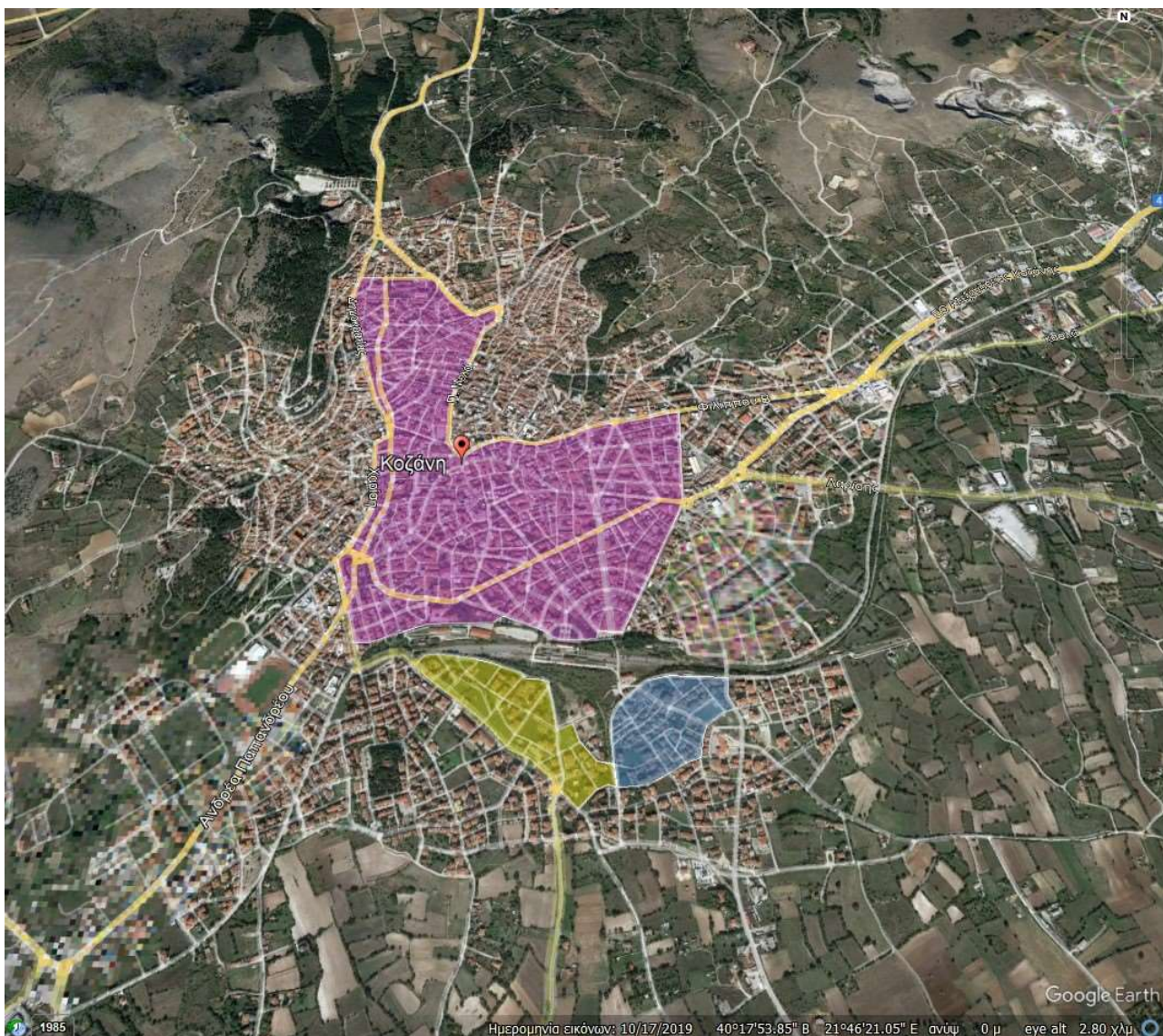
Περιοχή Μελέτης

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται

- η περιοχή που βρίσκεται βόρεια της περιοχής του ΟΣΕ και περιβάλλεται από τις οδούς Δημοκρατίας, Π. Χαρίση, Δαβάκη, 3^{ης} Σεπτεμβρίου, Βελβεντού, Τριών Δένδρων, Αλιάκμονος, Γιάνναρη, Φιλίππου Β', Μεγ. Αλεξάνδρου, Π.Μελά, Μοναστηρίου, Μαμάτσιου. Συμπεριλαμβανομένων των οδών που την περικλείουν.
- η περιοχή που βρίσκεται νότια της περιοχής του ΟΣΕ και περιβάλλεται από τις οδούς
 - ο Α' υποπεριοχή : Στρ. Μακρυγιάννη, Αντιγόνου, Ι. Κακριδή, Αγγ. Σικελιανού, Παπάφη, Βελισσαρίου, Εμμ. Μπενάκη. Συμπεριλαμβανομένων των οδών που

την περικλείουν.

- ο Β' υποπεριοχή : Αντιγόνου, Κορδάτου, Αλεξίου, Ιωνίας Ι. Κακριδή.
Συμπεριλαμβανομένων των οδών που την περικλείουν



Αντικείμενο Μελέτης

Η μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων θα αξιολογήσει το σύνολο των κυκλοφοριακών μελετών που έχουν εκπονηθεί και εφαρμοστεί στον Δήμο Κοζάνης και θα αναθεωρήσει, επικαιροποιήσει αλλά και επεκτείνει τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων. Το αντικείμενο της μελέτης είναι:

- 1) Η αξιολόγηση των παρεμβάσεων που εφαρμόστηκαν, αλλά και του τρόπου υλοποίησής τους (σήμανση κλπ).
- 2) Ο έλεγχος των επιπτώσεων από την ανακατανομή των κυκλοφοριακών φόρτων (νέες μετρήσεις κλπ), καταγραφή νέων προβλημάτων.
- 3) Η τροποποίηση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης για την αντιμετώπιση των ενδεχόμενων νέων προβλημάτων αλλά και του τρόπου εφαρμογής των παρεμβάσεων που υλοποιήθηκαν.
- 4) Η επέκταση των παρεμβάσεων, με κύρια κατεύθυνση την ανάπτυξη ενός λειτουργικού συστήματος κυκλοφορίας και στάθμευσης καθώς και ενός δικτύου πεζόδρομων που να ενοποιεί

υφιστάμενους κοινόχρηστους - δημόσιους χώρους αλλά και συγκεκριμένες χρήσεις (εκπαίδευση κλπ).

5) Η διερεύνηση παρέμβασης στο σύστημα της στάθμευσης (διερεύνηση του τρόπου λειτουργίας των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης ιδιωτικού και δημόσιου χαρακτήρα καθώς και δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης/ εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές του Δήμου).

6) Η αξιολόγηση των υφιστάμενων διαδρομών δημοτικής συγκοινωνίας και ο επανασχεδιασμός τους.

7) Η αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού του δικτύου ποδηλατοδρόμων.

8) Παρεμβάσεις σημειακού χαρακτήρα σε επικίνδυνα σημεία του Δήμου.

Στη συνέχεια η μελέτη θα προτείνει το αναλυτικό πλαίσιο στόχων και προτάσεων. Η μελέτη θα εκπονηθεί σε **δύο φάσεις**. Στο σύνολό των φάσεων ο ανάδοχος θα υποστηρίξει τις διαδικασίες διαβούλευσης με τους φορείς και τους πολίτες.

1.3 Διαθέσιμα στοιχεία – υφιστάμενες μελέτες

Διαθέσιμα στοιχεία και μελέτης

Ο φορέας εκπόνησης θα παρέχει στον Ανάδοχο όλες τις μελέτες που έχουν εκπονηθεί και σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με το αντικείμενο της μελέτης. Ειδικότερα, αναφέρονται:

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κοζάνης.
- Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Κοζάνης.
- Σχέδιο Πρότασης για μία Δίκαιη Αναπτυξιακή Μετάβαση.
- Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κοζάνης.
- Στρατηγικό Σχέδιο Marketing Τόπου.
- Υλοποιούμενο πρόγραμμα Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (Β.Α.Α),
- Πρόγραμμα χαρακτηρισμού ΚΧ στην 5η Πολεοδομική Ενότητα,
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Κοζάνης.
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοζάνης (ΦΕΚ 68 Δ/18-02-1986).
- Ειδική Πολεοδομική Μελέτη Περιοχής ΟΣΕ Κοζάνης (ΦΕΚ 292 Δ/25-05-2021).
- Ψηφιακά υπόβαθρα πολεοδομικά-ρυμοτομικά της πόλης Κοζάνης.

Ο Ανάδοχος κατά την εκπόνηση της μελέτης θα λάβει υπόψη του και υφιστάμενα ή υπό μελέτη δημόσια έργα που υπάρχουν στην περιοχή για τα οποία θα τον ενημερώσει η Διευθύνουσα Υπηρεσία.

1.4 Διαδικασία και περιεχόμενα κυκλοφοριακής μελέτης

1. Καθορισμός Περιοχής Μελέτης και Οδικού Δικτύου Μελέτης

Σε συνεργασία με το Δήμο και σε σχέση με την παράγραφο 1.2 του Τεύχους Τεχνικών Δεδομένων.

2. Απογραφή υφιστάμενης κατάστασης

2.1 Συλλογή στοιχείων

- Από παλιότερες μελέτες (συγκοινωνιακές, πολεοδομικές, αναπτυξιακών έργων κλπ).
- Από φορείς/ υπηρεσίες/οργανισμούς (πχ ΕΛΣΤΑ Τ, Περιφέρεια, Δήμο, οργανισμούς

MMM).

2.2 Απογραφή Οδικού Δικτύου

- Ιεράρχηση οδικού δικτύου και λειτουργικά χαρακτηριστικά.
- Κυκλοφοριακή Οργάνωση (ισχύουσες ρυθμίσεις, μονόδρομοι/διπλής κατεύθυνσης, απαγορεύσεις κατηγοριών οχημάτων, δακτύλιοι).
- Σηματοδότηση (κόμβοι με σηματοδότη, σηματοδοτικά προγράμματα).
- Πεζοί (υφιστάμενοι πεζόδρομοι, διαβάσεις, ροές σε σημαντικές χρήσεις γης όπως σχολεία, υπηρεσίες κλπ).
- Ποδήλατα (ποδηλατόδρομοι, σήμανση, πλάτη, κλίσεις, υλικά και κατάσταση αυτών).
- Λοιπές υποδομές εξυπηρέτησης (στάσεις, θέσεις ταξί, κλπ).
- Χρήσεις γης (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, καταγραφή νέων χρήσεων με σημαντική κυκλοφοριακή ζήτηση ή ζήτηση πεζών, σύνδεση με οδικό δίκτυο, άξονες εμπορίου ή άλλου ενδιαφέροντος).
- Κινητικότητα ΑΜΕΑ (διαδρομές, υποδομές, χώροι στάθμευσης, σήμανση και κατάσταση αυτών).
- Ωράρια και εξειδικεύσεις κυκλοφορίας (ανεφοδιασμός καταστημάτων, ειδικοί χώροι κλπ).

2.3 Καταγραφή Μετακινήσεων

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε 15-20 επιλεγμένες διατομές των αξόνων της περιοχής μελέτης.

- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης κυκλοφορίας στρεφουσών κινήσεων σε 10-20 επιλεγμένους κόμβους της περιοχής μελέτης.
- Μετρήσεις χρόνων διαδρομής/ταχυτήτων σε επιλεγμένες τυπικές διαδρομές.
- Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού (Π-Π) μετακινήσεων με συνεντεύξεις παρά την οδό (Road Side Surveys - RSS ή Road Side Interviews-RSI) σε 8 σημεία εισόδων-εξόδων της πόλης.

2.4 Καταγραφή Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

1. Οργάνωση Στάθμευσης (προσφορά παρά την οδό και εκτός οδού, ελεύθεροι χώροι, δημόσιοι ή ιδιωτικοί χώροι, χώροι στάθμευσης κατοικιών, στεγασμένοι και μη και σχετική σήμανση στην οριζόμενη περιοχή) σε επιλεγμένες διαδρομές ή περιοχή.

2.5 Καταγραφή συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

1. Λεωφορειακές ή άλλες γραμμές MMM.
2. Αφετηρίες, Τερματισμοί, Διαδρομές, Στάσεις.
3. Είδος και χωρητικότητα οχημάτων.
4. Συχνότητες.
5. Μέτρηση επιβατικής κίνησης με παρατηρητή εντός των οχημάτων.
6. Τιμολογιακή πολιτική.
7. Έρευνα ερωτηματολογίου για την ποιότητα και την εξυπηρέτηση.
8. Υποδομές "park and ride".
9. Συστήματα πληροφόρησης επιβατικού κοινού.

3. Μηχανογράφηση και επεξεργασία στοιχείων απογραφής

1. Ανάλυση Συλλεχθέντων Στοιχείων και παραγωγή αντίστοιχων μεγεθών και δεικτών αξιολόγησης κυκλοφοριακής λειτουργίας και οργάνωσης.

4. Τεχνική Έκθεση : ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1^ο με ενδεικτικά περιεχόμενα:

- Χάρτης Ιεράρχησης Δικτύου και Χάρτης Υφιστάμενης Οργάνωσης Κυκλοφορίας.
- Χάρτης Στάθμευσης.
- Χάρτης ΜΜΜ.
- Χάρτης Μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων (διατομών και κόμβων).
- Πίνακες λοιπών απογραφών μετρήσεων και όλων των επεξεργασμένων στοιχείων.
- Αρχική Εκτίμηση Προβλημάτων.

5. Διαβούλευση με Υπηρεσίες, πολίτες και κατάρτιση άμεσων Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων

6. Δημιουργία Κυκλοφοριακού μοντέλου και εξέταση σεναρίων

- Υφιστάμενη κατάσταση (do nothing).
- Σενάριο επιπτώσεων άμεσων Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων (με πιθανά υποσενάρια κάποιων από αυτές).
- Πρόβλεψη κυκλοφοριακής κατάστασης στο έτος στόχος (πχ δεκαετία).

7. Ανάλυση αποτελεσμάτων

8. Διαβούλευση και κατάρτιση καταλόγου μακροπρόθεσμων Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων

9. Τεχνική Έκθεση : ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2ο με ενδεικτικά περιεχόμενα:

- Κυκλοφοριακό Μοντέλο και αποτελέσματα σεναρίων
- Αξιολόγηση τελικών προτάσεων: άμεσης εφαρμογής αλλά και μακροπρόθεσμων
- Αρχική εκτίμηση κόστους υλοποίησης
- Προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

B. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στο πλαίσιο της λειτουργίας μιας πόλης όπως η Κοζάνη, μεγάλη αξία έχει η ενημερωμένη αποτύπωση της κυκλοφοριακής υποδομής και λειτουργίας ώστε να είναι δυνατός ο σχεδιασμός της Βιώσιμης Ανάπτυξης της πόλης μέσα από πολιτικές που θα ευνοούν την ποιότητα ζωής και την φιλικότητα στο περιβάλλον, χωρίς όμως να υποτιμώνται οι πραγματικές ανάγκες των κατοίκων της πόλης και των παραγωγικών δομών.

Είναι απαραίτητο να υπάρχει μια διαρκώς επικαιροποιημένη εικόνα σχετικά με:

- Τα χαρακτηριστικά των Συγκοινωνιακών Υποδομών και της Λειτουργίας τους
- Τα χαρακτηριστικά της Στάθμευσης στο ευρύτερο κέντρο της πόλης.
- Το επίπεδο της Οδικής Ασφάλειας στο αστικό οδικό δίκτυο.
- Τα χαρακτηριστικά της προσβασιμότητας στις δομές και λειτουργίες της πόλης, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων κλπ.
- Τα χαρακτηριστικά της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.
- Τα χαρακτηριστικά της κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Είναι πολύ σημαντική η δυνατότητα που θα έχει η πόλη (μέσα από τους θεσμούς και τις υπηρεσίες της) να επεξεργάζεται όλα τα δεδομένα που προαναφέρθηκαν και να διαμορφώνει τις πολιτικές βιώσιμης ανάπτυξης μέσα από:

- Διαμόρφωση Σεναρίων και Προτάσεων Οργάνωσης Κυκλοφορίας και παρεμβάσεων Οδικής Ασφάλειας.
- Αξιολόγηση Σεναρίων με Χρήση Συγκοινωνιακών Μοντέλων (βραχυ-μεσο-μακροπρόθεσμων)
- Ιεράρχηση Προτάσεων- Επιλογή Άμεσων Υλοποιήσιμων Παρεμβάσεων.
- Εκπόνηση Εξειδικευμένων μελετών σχεδιασμού όλων των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων έως και το επίπεδο των μελετών εφαρμογής και σύνταξης ΣΑΥ ΦΑΥ και Τευχών Δημοπράτησης.

Για όλα τα ανωτέρω κρίνεται εξαιρετικά σκόπιμη η εκπόνηση ειδικής Μελέτης Ανάλυσης Κυκλοφοριακής Κατάστασης και Διαμόρφωσης Προτάσεων Βελτίωσης της Κινητικότητας και της Οδικής Ασφάλειας στην πόλη της Κοζάνης.

Γ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ – **ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

1. Απαιτούμενες Μελέτες

ΦΑΣΗ Α

1. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

- α. Χρήσεις Γης/ Σημαντικοί Γεννήτορες Μετακινήσεων/ Κρίσιμες Υποδομές
- β. Βασικό Οδικό Δίκτυο - Δακτύλιοι.
- γ. Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων (Κόμβοι, Άξονες) και χρόνων διαδρομής

Η απογραφή θα περιλαμβάνει κύριες χρήσεις γης που παράγουν και έλκουν μετακινήσεις όπως σχολεία, υπηρεσίες, νοσοκομείο, εμπορικές δραστηριότητες κλπ.

Θα ορισθεί το βασικό οδικό δίκτυο και θα ταξινομηθεί βάσει της γεωμετρίας και των δεικτών εξυπηρέτησης. Θα ορισθούν οι άξονες σύνδεσης από/προς την πόλη και οι δακτύλιοι (εξωτερικοί και εσωτερικοί).

Για τους κρίσιμους κυκλοφοριακά κόμβους και άξονες θα πραγματοποιηθούν μετρήσεις ή επικαιροποιήσεις μετρήσεων κυκλοφορίας. Κατ' εκτίμηση οι μετρήσεις θα πραγματοποιηθούν σε 20 κόμβους στη διάρκεια πρωινής και απογευματινής αιχμής.

Επιπλέον, εκτιμώνται 20 περίπου, κρίσιμες διατομές εντός και περιφερειακά της πόλης, στις οποίες θα πραγματοποιηθούν 24ωρες μετρήσεις με αυτόματους μετρητές διάρκειας 2 ημερών σε κάθε θέση. Οι τελικές θέσεις και αριθμός θα καθορισθεί από κοινού με τις υπηρεσίες του Δήμου. Ομοίως θα καθορισθούν διαδρομές, επί του δικτύου ανάλυσης (βλ. κυκλοφοριακό μοντέλο) και θα μετρηθούν χρόνοι διαδρομής.

2. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΗΣ

Περιλαμβάνει τη καταμέτρηση και καταχώρηση σε σχετικό υπόβαθρο των νόμιμων θέσεων στάθμευσης στον εσωτερικό δακτύλιο καθώς και την παρά την οδό, απογραφή ζήτησης (νόμιμης και παράνομης) με την καταγραφή πινακίδων τυπικής καθημερινής σε επιλεγμένες, διαδρομές του ίδιου δακτυλίου.

3. ΈΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ -ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΕ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Έλεγχος βασικών αξόνων και κόμβων που θα καθορισθούν από κοινού με το Δήμο. Προτεραιότητα θα δοθεί σε διαδρομές και περιοχές ευάλωτων χρηστών (πχ πεζοί, μαθητές, ποδηλάτες, ηλικιωμένοι) καθώς και σε υφιστάμενες διαδρομές ποδηλάτου και περπατήματος. Επιπλέον, θα αξιολογηθεί η προσβασιμότητα σε επιλεγμένες διαδρομές γειτονιάς-κέντρου και γειτονιάς-

γειτονιάς. Απογραφή ατυχημάτων από διαθέσιμα στοιχεία και στοιχεία που θα παρασχεθούν από την ΕΛΣΤΑΤ στο Δήμο και εντοπισμός μελανών σημείων.

4. ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Θα πραγματοποιηθεί απογραφή επιβατικής κίνησης με μετρήσεις εντός των οχημάτων και σε στάσεις των αστικών λεωφορείων σε επιλεγμένες γραμμές τις ώρες αιχμής. Στοιχεία από αυτοματοποιημένα συστήματα, δρομολόγια, χαρακτηριστικά στόλου κλπ θα συλλεχθούν από την εταιρεία λειτουργίας των Αστικών ΚΤΕΛ μέσω του Δήμου Κοζάνης.

5. ΈΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

α. Έρευνες Παρά την Οδό (RSS)

β. Έρευνα Ερωτηματολογίου Χαρακτηριστικών Μετακινήσεων (500 ερωτηματολόγια)

Έρευνες προέλευσης προορισμού για τυπικές καθημερινές στις εισόδους και εξόδους της πόλης σε δείγμα 3-5% της ημερήσιας κυκλοφορίας της κατεύθυνσης μέτρησης. Επιπλέον, διερεύνηση συμπεριφοράς μετακινουμένων σε έρευνα με αντικείμενο τη χρήση μέσων, το ωράριο μετακινήσεων, τους σκοπούς μετακίνησης κλπ. Επίσης, θα διερευνηθούν, οι απόψεις των πολιτών για την κυκλοφορία, τις αστικές μετακινήσεις, τους πεζοδρόμους και ποδηλατοδρόμους και γενικά την προώθηση τω ήπιων μορφών μετακίνησης.

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ-ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

α. Ιεράρχηση Βασικού Οδικού Δικτύου- Ορισμός Δικτύου μελέτης

β. Υλοποίηση Συγκοινωνιακού Πρότυπου

γ. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης με Χρήση του Συγκοινωνιακού Προτύπου

Συγκέντρωση αποτελεσμάτων προηγούμενων σταδίων. Στήσιμο δικτύου μελέτης σε λογισμικό κυκλοφοριακής προσομοίωσης. Μητρώο προέλευσης προορισμού. Τροφοδότηση μοντέλου με κυκλοφοριακές μετρήσεις. Κανονικοποίηση. Επιπλέον, εντοπισμός ζητημάτων υπάρχουσας κατάστασης από κυκλοφοριακής άποψης και υπολογισμός βασικών κυκλοφοριακών μεγεθών μέσω του μοντέλου.

ΦΑΣΗ Β

1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και τα συμπεράσματα που θα εξαχθούν από την τροφοδότηση του κυκλοφοριακού μοντέλου με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης θα χρησιμοποιηθούν για την διαμόρφωση σεναρίων και προτάσεων οργάνωσης κυκλοφορίας που θα

προέλθουν: α) από τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, β) τις προτεραιότητές και το όραμα της Δημοτικής Αρχής και γ) παράλληλες μελέτες βιωσιμότητας και κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ.

Αξιολόγηση των προτεινόμενων σεναρίων με χρήση του κυκλοφοριακού μοντέλου. Αντικειμενική και τεκμηριωμένη σύγκριση μεταξύ τους. Ποσοτικοποίηση δεικτών εξυπηρέτησης και την ενίσχυση έναντι των πολιτών των προτεινόμενων λύσεων ως προς τα οφέλη και τις συνέπειες της κάθε επιλογής.

3. ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ- ΕΠΙΛΟΓΗ ΆΜΕΣΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΙΜΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Στη συνέχεια οι προτεινόμενες παρεμβάσεις θα ιεραρχηθούν με σειρά κριτηρίων τα οποία θα περιλαμβάνουν:

- Εφικτότητα
- Συμβατότητα με υπερκείμενους και υποκείμενους σχεδιασμούς
- Οικονομικό Κόστος
- Συνέργεια με άλλες παρεμβάσεις
- Θεσμική ωριμότητα
- Δυνατότητες χρηματοδότησης
- Περιβαλλοντικό κόστος

Το τελικό αποτέλεσμα της ιεράρχησης θα είναι η δημιουργία ενός «οδικού χάρτη» παρεμβάσεων και η συνοπτική περιγραφή προδιαγραφών σύνταξης μελετών.

4. ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ. (ΣΕ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ)

Θα εκπονηθούν Τεχνικές Μελέτες Υλοποίησης σημαντικών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων καθώς και μέτρων αναβάθμισης του επιπέδου της Οδικής Ασφάλειας και συγκεκριμένα :

- Τεχνικές Μελέτες Βελτίωσης Υφιστάμενης Οδικής Υποδομής (Βελτίωση ισόπεδων και κυκλικών κόμβων, Αναδιάταξη Οδών, Οριζόντια & Κατακόρυφη Σήμανση - Ασφάλιση).
- Τεχνικές Μελέτες έργων που είναι απαιτητά και προβλεπόμενα από τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.
- Τεχνικές Μελέτες έργων που ευνοούν την προσβασιμότητα Ευάλωτων Χρηστών, Πεζών, Ποδηλάτων κλπ.
- Τεχνικές Μελέτες έργων Οδικής Ασφάλειας (ζώνες χαμηλών ταχυτήτων, Traffic Calming, Σχολικοί Δακτύλιοι κλπ).
- Σύνταξη Σχεδίων Φάσεων Κατασκευής-Υλοποίησης, ΣΑΥ – ΦΑΥ και Τευχών Δημοπράτησης.

2. Προδιαγραφές μελετών

Ο σχεδιασμός των επί μέρους στοιχείων του έργου θα λάβει υπόψη τις οδηγίες ΟΜΟΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ, τις διατάξεις του Ν.Ο.Κ., τις διατάξεις του Κτιριοδομικού Κανονισμού, τις Υπουργικές Αποφάσεις 52487/02 και 52488/02 του ΥΠΕΧΩΔΕ που αφορούν την εξυπηρέτηση ατόμων ΑμΕΑ, την Οδηγία του ΥΠΕΧΩΔΕ «Σχεδιάζοντας για όλους» και τις «Γενικές Οδηγίες για ποδηλατόδρομους» του ΥΠΕΧΩΔΕ, τον Ν. 4266/2014 (ΦΕΚ 135/Α), καθώς και διεθνείς προδιαγραφές - οδηγίες και μεθόδους καλής πρακτικής από αντίστοιχα έργα.

3. Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης μελετών

Οι χρόνοι αναφέρονται στην καθαρή διάρκεια κάθε φάσης και δεν περιλαμβάνουν τους χρόνους εγκρίσεων.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε δύο διακριτές φάσεις οι οποίες, με τη σειρά τους, θα διακρίνονται σε επιμέρους δραστηριότητες:

Α' Φάση: Διάρκεια εξίμισι (6,5) μήνες – είκοσι έξι (26) εβδομάδες.

Β' Φάση: Διάρκεια πεντέμισι (5,5) μήνες – είκοσι δύο (22) εβδομάδες.

Θα εκκινήσει μετά τις αναγκαίες παρατηρήσεις/διορθώσεις της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας, την παραλαβή των προτάσεων της Α' Φάσης και τη σχετική εντολή της Αναθέτουσας Αρχής.

Η συνολική καθαρή συμβατική προθεσμία για την εκτέλεση της σύμβασης, όπως αυτή προσδιορίζεται στο παρόν τεύχος, ανέρχεται σε δώδεκα (12) μήνες - σαράντα οκτώ (48) εβδομάδες - από την υπογραφή της σύμβασης ανάθεσης της μελέτης. Η έναρξη της προθεσμίας συμπίπτει, αν δεν ορίζεται διαφορετικά στη σύμβαση, με την επομένη της υπογραφής του.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ													
	Διάρκεια Μήνες												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Διάρκεια Εβδομάδες	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ΦΑΣΗ Α'	Δράση 1												
	Δράση 2												
	Δράση 3												
	Δράση 4												
	Δράση 5												
	Δράση 6												
ΦΑΣΗ Β'	Δράση 1												
	Δράση 2												
	Δράση 3												
	Δράση 4												
	Δράση 5												

Δ. ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

1. Γενικά

Ο υπολογισμός των προεκτιμώμενων αμοιβών έγινε σύμφωνα με :

α) Την απόφαση ΔΝΣγ/32129/ΦΝ466 (ΦΕΚ Β'2519/20.07.2017) Έγκριση Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών κατά τη διαδικασία της παρ.8δ του άρθρου 53 του ν. 4412/2016 (Α' 147).

β) Τα στοιχεία του Τεύχους Τεχνικών Δεδομένων

Η προεκτίμηση της αμοιβής των κυκλοφοριακών μελετών δεν περιλαμβάνονται στις μελέτες που αμείβονται βάσει ειδικών προβλέψεων κατά τον κανονισμό προεκτιμώμενων αμοιβών και υπολογίστηκε βάσει της διάταξης του άρθρου ΓΕΝ. 4 του προαναφερθέντος Κανονισμού και των τροποποιήσεων και βελτιώσεων του, όπως αυτές ισχύουν.

Το προσωπικό του Αναδόχου που θα απασχοληθεί στο έργο (επιστήμονες) ανά κατηγορία μελέτης, διαχωρίζεται σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με τα έτη εμπειρίας.

Για τον προσδιορισμό της προεκτιμώμενης αμοιβής μελετών και υπηρεσιών για το έτος 2023, ο συντελεστής (τκ) που αναφέρεται στο άρθρο ΓΕΝ.3 του Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών Μελετών και Υπηρεσιών, που εγκρίθηκε με την αριθμ. απόφαση ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466 (ΦΕΚ Β'2519/20.07.2017) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και το έγγραφο με Αρ. Πρωτ. Δ11/77444/10-03-2023 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έχει τιμή (τκ) = **1,351**.

Σύμφωνα με το άρθρο ΓΕΝ.4 οι αμοιβές των μηχανικών καθορίζονται σε ημερομίσθια ως ακολούθως.

α. Για επιστήμονα εμπειρίας μέχρι και 10 έτη: **300*τκ**

Άρα η αμοιβή ανά ανθρωποημέρα είναι:

$$A = 300 * \tau\kappa = 300 * 1,351 \Rightarrow \mathbf{A\alpha = 405,30 \text{ €/ανθρωποημέρα.}}$$

β. Για επιστήμονα εμπειρίας από 10 έως και 20 έτη: **450*τκ**

Άρα η αμοιβή ανά ανθρωποημέρα είναι:

$$A = 450 * \tau\kappa = 450 * 1,351 \Rightarrow \mathbf{A\alpha = 607,95 \text{ €/ανθρωποημέρα.}}$$

γ. Για επιστήμονα εμπειρίας μεγαλύτερη από 20 έτη: **600*τκ**

Άρα η αμοιβή ανά ανθρωποημέρα είναι:

$$A = 600 * \tau\kappa = 600 * 1,351 \Rightarrow \mathbf{A\alpha = 810,60 \text{ €/ανθρωποημέρα.}}$$

Για την προεκτίμηση τόσο της συνολικής αμοιβής, όσο και ανά κατηγορία εμπειρίας, εκτιμήθηκε ο χρόνος απασχόλησης ανά επιμέρους εργασία (όπως αναλυτικά αναφέρεται στο Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων) και ανά κατηγορία εμπειρίας ατόμου (επιστήμονα).

2.Υπολογισμός προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών συγκοινωνιακών έργων (Κατηγορία 10)

ΦΑΣΗ Α:								
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
1	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	5	4.053 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	5	3.040 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	3	405,30	15	18.239 €	25.331 €	
			Χρονική Διάρκεια				6 εβδομάδες	
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
2	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΟΛΗΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	2	1.621 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	5	3.040 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	2	405,30	10	8.106 €	12.767 €	
			Χρονική Διάρκεια				10 εβδομάδες	
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
3	ΈΛΕΓΧΟΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ - ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ – ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΕ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	10	8.106 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	5	3.040 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	2	405,30	10	8.106 €	19.252 €	
			Χρονική Διάρκεια				5 εβδομάδες	
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
4	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	1	811 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	3	1.824 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	2	405,30	5	4.053 €	6.687 €	
			Χρονική Διάρκεια				4 εβδομάδες	
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
5	ΈΡΕΥΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	3	2.432 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	5	3.040 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	4	405,30	15	24.318 €	29.790 €	
			Χρονική Διάρκεια				6 εβδομάδες	
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη	
6	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	5	4.053 €		
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	15	9.119 €		
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	1	405,30	5	2.027 €	15.199 €	
			Χρονική Διάρκεια				6 εβδομάδες	
					ΣΥΝΟΛΟ Α' ΦΑΣΗΣ =			109.026 €

ΦΑΣΗ Β:							
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη
1	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	5	4.053 €	
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	5	3.040 €	
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	2	405,30	5	4.053 €	11.146 €
			Χρονική Διάρκεια				4 εβδομάδες
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη
2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	1	811 €	
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	10	6.080 €	
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	1	405,30	3	1.216 €	8.106 €
			Χρονική Διάρκεια				6 εβδομάδες
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη
3	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ- ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΜΕΣΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΙΜΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	3	2.432 €	
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	3	1.824 €	
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	1	405,30	5	2.027 €	6.282 €
			Χρονική Διάρκεια				4 εβδομάδες
			Πλήθος	Ημερήσια Αμοιβή	Ανθρωποημέρες Απασχόλησης	Μερική Δαπάνη	Ολική Δαπάνη
4	ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.	Συγκοινωνιολόγος >20 έτη	1	810,60	20	16.212 €	
		Συγκοινωνιολόγος 10--20 έτη	1	607,95	1	608 €	
		Συγκοινωνιολόγος <10 έτη	1	405,30	1	405 €	17.225 €
			Χρονική Διάρκεια				10 εβδομάδες
						ΣΥΝΟΛΟ Β' ΦΑΣΗΣ =	42.759 €
						ΣΥΝΟΛΟ Α+Β' ΦΑΣΗΣ =	151.785 €

ΣΥΝΟΛΟ	151.785,00
ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 15%	22.767,75
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	174.552,75
ΦΠΑ 24%	41.892,66
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ	216.445,41

Για την αμοιβή των Μελετών υπάρχει ο Κωδικός Αριθμός (Κ.Α.) 30.7413.0001 με τίτλο "ΜΕΛΕΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ" στον προϋπολογισμό του τρέχοντος οικονομικού έτους 2023, με συνολική πίστωση 1.000.000,00€ και χρηματοδότηση από το ΕΑΠ 2012-2016.

3. ΚΑΛΟΥΜΕΝΕΣ ΤΑΞΕΙΣ ΠΤΥΧΙΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΑΜΟΙΒΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (συμπεριλαμβανομένων των απροβλέπτων 15%)	ΚΑΛΟΥΜΕΝΗ ΤΑΞΗ ΠΤΥΧΙΟΥ
Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων (Κατηγορία 10)	174.552,75 €	Γ' και άνω

Ε. ΤΕΥΧΟΣ ΛΟΙΠΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Ε1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η μελέτη, με απρόβλεπτα και ΦΠΑ έχει προεκτιμώμενη αμοιβή συνολικά **216.445,41€**.

Η μελέτη έχει ενταχθεί στον Προϋπολογισμό του Δήμου Οικ. Έτους 2023.

Για τη χρηματοδότηση της μελέτης του έργου έχει εγγραφεί ήδη πίστωση 1.000.000,00 €, με Κ.Α. 02.30.7413.0001 «Μελέτες Αναπτυξιακού Σχεδιασμού Δήμου Κοζάνης» στον προϋπολογισμό του έτους 2023, με χρηματοδότηση από το Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (ΕΑΠ) 2012-2016 για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας στο πλαίσιο του τέλους ανάπτυξης.

Σύμφωνα με το άρθρο 49 παρ. 2ζ του Ν. 4412/2016 προκειμένου να εκκινήσει η διαδικασία δημοπράτησης απαιτείται δέσμευση του 40% της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης, το δε υπόλοιπο που τυχόν απαιτείται, δεσμεύεται με την κατακύρωση της σύμβασης.

Το 40% της εκτιμώμενης αξίας είναι: **86.578,16€**.

Ε2. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Η εξειδικευμένη φύση των απαιτούμενων μελετών σε επίπεδο μέχρι και εφαρμογής, δεν επιτρέπει στην Τεχνική Υπηρεσία να εκπονήσει με ίδια μέσα τις μελέτες.

Η προτεινόμενη διαδικασία ανάθεσης είναι η ανοιχτή διαδικασία του άρθρου 27 του Ν.4412/2016, για μελέτες κάτω των ορίων και η εκτέλεση της σύμβασης υπόκειται στις διατάξεις του Ν.4412/2016 (Α'147) "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)", κατά το πρότυπο τεύχος Διακήρυξης ανοικτής διαδικασίας (κάτω των ορίων) για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων μελετών βάσει της 126/29.11.2017 απόφασης της ΕΑΑΔΗΣΥ (ΦΕΚ Β 4535/21-12-2017). Κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης είναι η «πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά» βάσει βέλτιστης σχέσης ποιότητας – τιμής.

Ε3. ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Για να προσδιοριστεί η πλέον συμφέρουσα από την άποψη αυτή προσφορά, θα αξιολογηθούν οι Τεχνικές και Οικονομικές προσφορές των προσφερόντων με βάση τα κριτήρια και υποκριτήρια, καθώς και τη σχετική στάθμισή τους, που αναφέρονται στις περιπτώσεις α), β) και γ) της παρ. 4 του άρθρου 86 του Ν. 4412/2016.

Οι οικονομικές προσφορές βαθμολογούνται με το προσφερόμενο ποσοστό έκπτωσης όπως καθορίζεται στην παρ. 12 του άρθρου 86 του Ν. 4412/2016 σε σχέση με την προεκτιμώμενη αμοιβή της σύμβασης.

Οι οικονομικές προσφορές προβλέπεται να συνταχθούν και να υποβληθούν σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 95 του Ν. 4412/2016, για κάθε επιμέρους κατηγορία μελέτης, προκειμένου για διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης μελετών.

Κοζάνη, Μάιος 2023

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Αν. Προϊστάμενος

Ο Προϊστάμενος

Τμήματος Μελετών

Διεύθυνσης Τεχνικών

Υπηρεσιών

Τανίδου Ελευθερία
Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ

Καρπουζάς Χρήστος
Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ

Πεχλιβανίδης Μιχαήλ
Μηχανολόγος Μηχανικός ΠΕ