



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Πληροφορίες: Γρ. Αντιδημάρχου
Ταχ. Δ/νση : Λεχόβου 4
Τ.Κ. : 566 26 - ΣΥΚΙΕΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Τηλέφωνο : 2313 313 351
Email: protocol.sykies@n3.syzefxis.gov.gr

- ΠΡΟΣ:** 1. ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΕ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ
Email: info@samaras-co.gr
2. ΣΠΥΡΙΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ, Αγρ. Τοπ. Μηχανικός
Email: grspiridopoulos@gmail.com
3. ΧΑΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΙΟΣ-ΚΩΝ/ΝΟΣ, Αγρ. Τοπ. Μηχανικός
Email: konxairo@gmail.com

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:
«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ -ΣΥΚΕΩΝ», (Α.Μ. 54/2021).

Ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών ενδιαφέρεται να αναθέσει την μελέτη με τίτλο: «**ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ -ΣΥΚΕΩΝ**» προσυπολογιζόμενης δαπάνης 37.176,04 € (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) με τη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 118 του Ν.4412/2016, και τη συνημμένη προεκτιμώμενη αμοιβή.

Στο παραπάνω πλαίσιο σας καλούμε να καταθέσετε οικονομική προσφορά, μαζί με τα ζητούμενα δικαιολογητικά για την ανωτέρω μελέτη μέχρι την **Παρασκευή 29-04-2022 και ώρα 13:00μμ** στο email: protocol.sykies@n3.syzefxis.gov.

Η παρούσα πρόκληση θα αναρτηθεί στο ΚΗΜΔΗΣ τουλάχιστον πέντε (5) ημέρες πριν την κοινοποίηση της απόφασης ανάθεσης, καθώς και στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 120 του ν. 4412/16 όπως ισχύει.

Προς απόδειξη της μη συνδρομής των λόγων αποκλεισμού από διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων των παρ.1 και 2 του άρθρου 73 και του άρθρου 74 του Ν.4412/2016, παρακαλούμε, μαζί με την προσφορά σας, να μας αποστείλετε τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- α.** Υπεύθυνη δήλωση εκ μέρους του οικονομικού φορέα, σε περίπτωση φυσικού προσώπου ότι δεν συντρέχουν οι λόγοι αποκλεισμού της παραγράφου 1 του άρθρου 73 του Ν.4412/2016. Σε περίπτωση νομικού προσώπου η προαναφερόμενη υπεύθυνη δήλωση υποβάλλεται εκ μέρους του νόμιμου εκπροσώπου, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 79Α του Ν.4412/2016. Η υποχρέωση αποκλεισμού οικονομικού φορέα εφαρμόζεται επίσης όταν το πρόσωπο εις βάρος του οποίου εκδόθηκε αμετάκλητη καταδικαστική απόφαση είναι μέλος του

διοικητικού, διευθυντικού ή επιτελικού οργάνου της εν λόγω οικονομικού φορέα ή έχει εξουσία εκπροσώπησης, λήψης αποφάσεων ή ελέγχου σε αυτό. Η υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου αφορά:

α) στις περιπτώσεις εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.), ιδιωτικών κεφαλαιουχικών εταιρειών (Ι.Κ.Ε.) και προσωπικών εταιρειών (Ο.Ε. και Ε.Ε.), τους διαχειριστές, ή

β) στις περιπτώσεις ανωνύμων εταιρειών (Α.Ε.), τον διευθύνοντα σύμβουλο, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, καθώς και τα πρόσωπα στα οποία με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου έχει ανατεθεί το σύνολο της διαχείρισης και εκπροσώπησης της εταιρείας, ή

γ) στις περιπτώσεις των συνεταιρισμών, τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου,

ή δ) στις υπόλοιπες περιπτώσεις νομικών προσώπων, τον κατά περίπτωση νόμιμο εκπρόσωπο. (άρθρο 80 παρ. 9 του Ν.4412/2016 και άρθρο 73 παρ.1 του Ν.4412/2016)

β. Φορολογική ενημερότητα

γ. Ασφαλιστική ενημερότητα (άρθρο 80 παρ.2 του Ν.4412/2016)

δ. Υπεύθυνη δήλωση περί μη επιβολής σε βάρος του οικονομικού φορέα της κύρωσης του οριζόντιου αποκλεισμού, σύμφωνα τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. (άρθρο 74 παρ.4 Ν.4412/2016, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 23 του Ν.4782/2021)

Οι υπεύθυνες δηλώσεις γίνονται αποδεκτές εφόσον έχουν συνταχθεί **μετά την κοινοποίηση** της παρούσας πρόσκλησης. (άρθρο 80 παρ.12 του Ν.4412/2016, όπως προστέθηκε με την παρ.7αδ του άρθρου 43 του Ν.4605/2019)

Τα ανωτέρω πιστοποιητικά (β και γ) γίνονται αποδεκτά εφόσον είναι **εν ισχύ κατά το χρόνο υποβολής** τους, άλλως, στην περίπτωση που δεν αναφέρεται χρόνος ισχύος, εφόσον έχουν εκδοθεί έως **τρεις (3) μήνες** πριν από την υποβολή τους. (άρθρο 80 παρ.12 του Ν.4412/2016, όπως προστέθηκε με την παρ.7αδ του άρθρου 43 του Ν.4605/2019)

ε. Αποδεικτικά έγγραφα νομιμοποίησης

Για την απόδειξη της νόμιμης εκπροσώπησης, στις περιπτώσεις που ο οικονομικός φορέας είναι νομικό πρόσωπο και εγγράφεται υποχρεωτικά ή προαιρετικά, κατά την κείμενη νομοθεσία, και δηλώνει την εκπροσώπηση και τις μεταβολές της σε αρμόδια αρχή (πχ ΓΕΜΗ), προσκομίζει σχετικό πιστοποιητικό ισχύουσας εκπροσώπησης, το οποίο πρέπει να έχει εκδοθεί έως τριάντα (30) εργάσιμες ημέρες πριν από την υποβολή του, εκτός αν αυτό φέρει συγκεκριμένο χρόνο ισχύος.

Ειδικότερα για τους ημεδαπούς οικονομικούς φορείς προσκομίζονται:

i) για την απόδειξη της νόμιμης εκπροσώπησης, στις περιπτώσεις που ο οικονομικός φορέας είναι νομικό πρόσωπο και υποχρεούται, κατά την κείμενη νομοθεσία, να δηλώνει την εκπροσώπηση και τις μεταβολές της στο ΓΕΜΗ, προσκομίζει σχετικό πιστοποιητικό ισχύουσας εκπροσώπησης, το οποίο πρέπει να έχει εκδοθεί έως τριάντα (30) εργάσιμες ημέρες πριν από την υποβολή του.

ii) Για την απόδειξη της νόμιμης σύστασης και των μεταβολών του νομικού προσώπου γενικό πιστοποιητικό μεταβολών του ΓΕΜΗ, εφόσον έχει εκδοθεί έως τρεις (3) μήνες πριν από την υποβολή του.

Στις λοιπές περιπτώσεις τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα σύστασης και νόμιμης εκπροσώπησης (όπως καταστατικά, πιστοποιητικά μεταβολών, αντίστοιχα ΦΕΚ, αποφάσεις συγκρότησης οργάνων διοίκησης σε σώμα, κλπ., ανάλογα με τη νομική μορφή του οικονομικού φορέα), συνοδευόμενα από υπεύθυνη δήλωση του νόμιμου εκπροσώπου ότι εξακολουθούν να ισχύουν κατά την υποβολή τους.

Σε περίπτωση που για τη διενέργεια της παρούσας διαδικασίας ανάθεσης έχουν χορηγηθεί εξουσίες σε πρόσωπο πλέον αυτών που αναφέρονται στα παραπάνω έγγραφα, προσκομίζεται επιπλέον απόφαση-πρακτικό του αρμοδίου καταστατικού οργάνου διοίκησης του νομικού προσώπου με την οποία χορηγήθηκαν οι σχετικές εξουσίες. Όσον αφορά τα φυσικά πρόσωπα, εφόσον έχουν χορηγηθεί εξουσίες σε τρίτα πρόσωπα, προσκομίζεται εξουσιοδότηση του οικονομικού φορέα.

Οι ως άνω υπεύθυνες δηλώσεις γίνονται αποδεκτές, εφόσον έχουν συνταχθεί μετά την κοινοποίηση της πρόσκλησης για την υποβολή των δικαιολογητικών.

στ. τα αντίστοιχα μελετητικά πτυχία κατηγορίας 10 & 16 όπως προσδιορίζονται στο τεύχος τεχνικών δεδομένων που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσης

Σημειώνεται ότι δεν λαμβάνονται υπόψη προσφορές οικονομικών φορέων **που δεν προσκλήθηκαν** να υποβάλουν προσφορά. (άρθρο 120 παρ.3α του Ν.4412/2016, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 53 του Ν.4782/2021).

Ο Αντιδήμαρχος
Τεχνικών Έργων, Υποδομών,
Μικροέργων & Ηλεκτροφωτισμού

Στέλιος Γκατζές

Συνημμένα:

1. Τεύχος τεχνικών προδιαγραφών αρ.54/2021
2. Έντυπο οικονομικής προσφοράς

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ
Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΠΟΛΗΣ
ΣΥΚΕΩΝ»
Αριθμός Μελέτης : 54/2021
Προϋπολογισμός Αμοιβής Μελέτης: 37.176,04 €
ΚΑ: 02.30.7413.07

ΦΑΚΕΛΟΣ ΕΡΓΟΥ

I. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο παρών φάκελος έργου αφορά στη σύνταξη συγκοινωνιακής μελέτης προκειμένου να εντοπιστούν, αναλυθούν και επιλυθούν προβλήματα του συστήματος στάθμευσης περιοχής Ευαγγελίστριας της Δ.Ε. Αγ. Παύλου του Δήμου Νεάπολης – Συκεών, συντάσσεται μετά από προφορική εντολή Αντιδημάρχου Τεχνικής Υπηρεσίας.

2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ

Ο πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός με όρους βιωσιμότητας, επιβάλλει την εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών οδικής ασφάλειας αλλά και προσβασιμότητας για όλους του πολίτες μέσω της δημιουργίας των απαραίτητων υποστηρικτικών υποδομών που θα εγγυώνται την άνετη και απρόσκοπτη μετακίνησή τους. Παράλληλα όμως και ιδιαίτερα για τις περιοχές κατοικίας, απαιτείται η εφαρμογή ενός κατάλληλου συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης, μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται από τη μία η συνεχής διαθεσιμότητα θέσεων για τους μόνιμους κατοίκους των εν λόγω περιοχών και από την άλλη θα αποτρέπεται ή θα αποθαρρύνεται η δυνατότητα να σταθμεύουν οι επισκέπτες είτε των περιοχών αυτών είτε των παρακείμενων χρήσεων γης.

Βασικό μέσο για την επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι η μελέτη και σχεδίαση ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης που θα λάβει υπόψη τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής και θα εναρμονίζεται με τις σύγχρονες τάσεις σχεδιασμού και τις απαιτήσεις – περιορισμούς του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.

2.2 Περιοχή Μελέτης

Η περιοχή της Ευαγγελίστριας αποτελεί συνοικία της Δημοτικής Κοινότητας του Αγίου Παύλου του Δήμου Νεάπολης Συκεών.

Βασικό χαρακτηριστικό της είναι η έλλειψη τοπικού κέντρου με εμπορικά καταστήματα και δράσεις αναψυχής, που θα αποτελέσουν πόλο έλξης επισκεπτών, ωστόσο από την άλλη η ύπαρξη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, των δύο νοσοκομειακών μονάδων (Άγιος Δημήτριος και Γεώργιος Γεννηματάς) που βρίσκονται στα σύνορα της με το Δήμο Θεσσαλονίκης αλλά και γενικότερα του ευρύτερου κέντρου της πόλης, έχουν ως αποτέλεσμα την έλξη μετακινήσεων από άλλες περιοχές του ΠΣΘ. Μοναδικής είσοδος – έξοδος στον οικισμό είναι η οδός Πανεπιστημίου στο σημείο τομής της με τις οδούς Αγίου Δημητρίου και Γεωργίου Βιζυηνού. Κατά μήκος της Πανεπιστημίου εντοπίζονται και κάποια λίγα εμπορικά καταστήματα.

Το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου εντός του οικισμού αποτελείται από οδούς αμφίδρομης κατεύθυνσης με εξαίρεση τις οδούς Γρηγόρη Αυξεντίου, Πανεπιστημίου (από το ύψος της Πανόρμου), Καλής Ελπίδος, Κωνσταντινουπόλεως οι οποίες εναλλάξ δημιουργούν ζεύγη μονοδρόμων. Το δίκτυο παρουσιάζει ορθογωνική μορφή, χωρίς έντονες κλίσεις και με ικανοποιητικό σχετικό πλάτος οδοστρώματος για τη διέλευση οχημάτων. Ωστόσο, στην πλειοψηφία του δικτύου τα διαθέσιμα γεωμετρικά στοιχεία των συνολικών διατομών δεν επαρκούν για την εξασφάλιση πλάτους ελεύθερης όδευσης στα πεζοδρόμια τουλάχιστον 1,50μ.

Όσον αφορά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) η Ευαγγελίστρια εξυπηρετείται από τη λεωφορειακή γραμμή 16 του ΟΑΣΘ και οι στάσεις του εντοπίζονται επί των οδών Πανεπιστημίου και Μιχαήλ Καραολή.

Όσον αφορά τις συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή, δεν εντοπίζονται χώροι στάθμευσης εκτός οδού ενώ και τα κτήρια στην συντριπτική τους πλειοψηφία δεν διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους για την στάθμευση των Ι.Χ. των κατοίκων. Κατά συνέπεια η λύση της στάθμευσης παρά την οδό είναι η μόνη διαθέσιμη για τους κατοίκους. Ωστόσο τα στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου καθιστούν την προσφορά στάθμευσης νόμιμη είτε μόνο από τη μία πλευρά του δρόμου είτε, σε κάποια τμήματα, σε

καμία. Αν παράλληλα εφαρμοστούν και οι ελάχιστες προδιαγραφές για τα πλάτη των πεζοδρομίων, τότε η κατάσταση κρίνεται ακόμα πιο οριακή.

Επιπρόσθετα τα πράγματα έχουν επιβαρυνθεί ιδιαίτερος τα τελευταία χρόνια με την εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Θεσσαλονίκης, το οποίο εφαρμόζεται και στις περιοχές που γειτνιάζουν με την Ευαγγελίστρια (Εθνική Αμύνης, Κασσάνδρου, Ολυμπιάδος κ.τ.λ.). Λόγω της χρέωσης, πολλοί από τους επισκέπτες και εργαζόμενους των σημαντικών χρήσεων γης που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή και αναφέρθηκαν παραπάνω όπως επίσης και των καταστημάτων, σταθμούνται τα οχήματά τους εντός του οικισμού της Ευαγγελίστριας. Επομένως οι επισκέπτες - εργαζόμενοι δεσμεύουν θέσεις στάθμευσης για μεγάλα χρονικά διαστήματα, οι οποίες και με βάση τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της περιοχής θα έπρεπε να εξυπηρετούν κατά προτεραιότητα τη στάθμευση των κατοίκων.

Συνεπώς καθίσταται απαραίτητη η εκπόνηση Μελέτης για την εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή της Ευαγγελίστριας του Δήμου Νεάπολης Συκεών, με στόχο την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών και τη διερεύνηση δημιουργίας νέων για τους κατοίκους της Ευαγγελίστριας και περιλαμβάνει:

- Την αποδελτίωση του υφιστάμενου προγραμματισμού του Δήμου για την περιοχή
- Την αποτύπωση των πραγματικά νόμιμων προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης της περιοχής λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου
- Την ανάλυση των μεγεθών στάθμευσης και την οπτικοποίηση των αποτελεσμάτων και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων
- Την πρόταση εφαρμογής λύσεων που θα:
 - ο προστατεύουν την περιοχή από τις εξωτερικές οχλήσεις
 - ο ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και θα βελτιστοποιούν τις παρεχόμενες προς αυτούς υπηρεσίες
 - ο δεν θα θέτουν σε κίνδυνο την διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς πεζή μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις
 - ο θα είναι σύμφωνες με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο
 - ο θα αξιοποιούν τις σύγχρονες τεχνολογίες

3. Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων

3.1 Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία της μελέτης στάθμευσης στην περιοχή της Ευαγγελίστριας του Δήμου Νεάπολης Συκεών περιλαμβάνει τρία (3) στάδια τα οποία απαρτίζονται στο σύνολό τους από 7 δραστηριότητες. Ακολουθεί ο πίνακας με την αντιστοιχία παραδοτέων-δραστηριοτήτων και στην συνέχεια μια συνοπτική περιγραφή τους. Η αναλυτική περιγραφή των Δραστηριοτήτων παρατίθεται στις επόμενες σελίδες.

Στάδια	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
Στάδιο 1 Αρχικά βήματα - προετοιμασία	<ul style="list-style-type: none"> • Δ0. Εναρκτήρια συνάντηση και συντονισμός με την ομάδα έργου • Δ1. Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου για την περιοχή • Δ2. Τοπογραφική αποτύπωση περιοχής μελέτης • Δ3. Συλλογή πρωτογενών δεδομένων και διερεύνηση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και ανάλυση μεγεθών στάθμευσης
Στάδιο 2 Θεσμικό πλαίσιο	<ul style="list-style-type: none"> • Δ4. Βιβλιογραφική ανασκόπηση και αξιολόγηση πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης και αποδελτίωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου και πρόταση βέλτιστης λύσης
Στάδιο 3 Οριστική λύση	<ul style="list-style-type: none"> • Δ5. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης • Δ6. Τρόποι χρηματοδότησης και προώθησης του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

3.2 Δομή μελέτης

Η μελέτη στάθμευσης για την περιοχή της Ευαγγελίστριας του Δήμου Νεάπολης Συκεών θα εκπονηθεί σε τρία στάδια και συνοψίζεται ως εξής:

Στάδιο 1: Αρχικά βήματα - Προετοιμασία

ο Σε προπαρασκευαστικό στάδιο πραγματοποιείται η αρχική συνάντηση με την ομάδα έργου του αναδόχου για το συντονισμό της υπηρεσίας. Κύριο αντικείμενο της συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι η κατανόηση και αποσαφήνιση των μεθόδων και εργαλείων που θα χρησιμοποιηθούν κατά την εκπόνηση της μελέτης, από τον ανάδοχο όπως και των στόχων που εξυπηρετούν. Επιπρόσθετα κατά τη διάρκεια της συνάντησης, θα χορηγηθούν και οι μελέτες – σχέδια – κείμενα πολιτικής που αφορούν την περιοχή μελέτης και ενδέχεται να επηρεάσουν τον σχεδιασμό. Τα παραπάνω βήματα, αποτελούν προαπαιτούμενο για τις επόμενες δραστηριότητες του σχεδιασμού.

ο Τα αρχικά βήματα εκπόνησης περιλαμβάνουν την αναγνώριση των λειτουργικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και την αποδελτίωση του υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου για την περιοχή. Σε γενικές γραμμές θα πρέπει να εντοπιστούν οι χρήσεις γης, οι κοινόχρηστοι χώροι και τα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης, να αξιολογηθούν, ποιοτικά, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου και η λειτουργική του ιεράρχηση. Οι παραπάνω αναλύσεις έχουν μεγάλη σημασία για την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας της περιοχής και του διαθέσιμου κοινόχρηστου χώρου και οπτικοποιούνται με χρήση κατάλληλων διαγραμμάτων και χαρτών. Το τελευταίο βήμα της συγκεκριμένης δραστηριότητας είναι η αποδελτίωση του υφιστάμενου προγραμματισμού του Δήμου για την περιοχή μελέτης, π.χ. μελλοντικές παρεμβάσεις στο κοινόχρηστο χώρο και η αξιολόγηση του αντίκτυπου που μπορεί να έχουν στο σχεδιασμό ενός συστήματος στάθμευσης.

ο Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος βαθμός ακρίβειας στη απεικόνιση της πραγματικής υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής όσον αφορά την ανάλυση των συνθηκών στάθμευσης αλλά και την οριστική εφαρμογή του μελλοντικού συστήματος θα πραγματοποιηθεί κατάλληλη τοπογραφική αποτύπωσή της περιοχής.

ο Η κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης της στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη ενός αποτελεσματικού και ορθολογικά σχεδιασμένου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Για τον σκοπό αυτό θα πραγματοποιηθούν κατάλληλες πρωτογενείς έρευνες στο πεδίο που περιλαμβάνουν καταγραφές των υφιστάμενων μεγεθών στάθμευσης (προσφορά, ζήτηση, εναλλαγή κ.ά.) που αποτυπώνονται σε κατάλληλα έντυπα (ή απευθείας σε βάση δεδομένων μέσω διαδικτυακών εργαλείων). Οι καταγραφές αυτές θα αξιολογηθούν και θα αναλυθούν με χρήση κατάλληλων εργαλείων και τα αποτελέσματα θα οπτικοποιηθούν σε διαγράμματα και πίνακες και θα αποτυπωθούν χωρικά με τη μορφή χαρτών. Η ανάλυση των μεγεθών και η εξαγωγή σχετικών δεικτών για την στάθμευση (εναλλαγή, ισοζύγιο, συσσώρευση κ.ά.) αποτιμούν αριθμητικά τα προβλήματα και τις ανάγκες της περιοχής.

Στάδιο 2: Θεσμικό Πλαίσιο

ο Πριν την περιγραφή της οριστικής λύσης για την αντιμετώπιση του προβλήματος, πραγματοποιείται μια αρχική διερεύνηση καλών πρακτικών και εφαρμογών ελεγχόμενης στάθμευσης από την Ελλάδα και το εξωτερικό, όπως επίσης και η αποδελτίωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου με στόχο να προκριθούν σε προκαταρκτικό επίπεδο πιθανές λύσεις που να καλύπτουν τις ανάγκες της περιοχής μελέτης.

Στάδιο 3: Οριστική λύση

ο Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των παραπάνω σταδίων, θα καθοριστεί ο ακριβής τρόπος λειτουργίας και εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Μέσω της συγγραφής τεχνικής έκθεσης και της προετοιμασίας των κατάλληλων οριζοντιογραφικών σχεδίων θα παρουσιαστεί η τελική χωροθέτηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ανά οδικό τμήμα, θα περιγράψουν τα λειτουργικά και τεχνικά του χαρακτηριστικά και η πολιτική λειτουργίας.

ο Για μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, απαιτείται από τον ανάδοχο και η διερεύνηση τρόπων χρηματοδότησης του έργου.

4. Πρόγραμμα εκπόνησης μελέτης

Στις επόμενες σελίδες εξειδικεύονται τα στάδια εκπόνησης της «Μελέτης για την ανάπτυξη συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή της Ευαγγελίστριας του Δήμου Νεάπολης Συκεών».

Κάθε μια δραστηριότητα αποτελεί και ένα βήμα που οδηγεί στην καλύτερη κατανόηση των αναγκών των πολιτών, στην επίτευξη της απαιτούμενης συνέχειας στο σχεδιασμό του κοινόχρηστου χώρου, στον εντοπισμό των βέλτιστων χαρακτηριστικών του εν λόγω συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης όπως και των διαθέσιμων μέσων/εργαλείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τον σχεδιασμό.

Τέλος καθορίζονται πολύ αναλυτικά τα παραδοτέα για κάθε στάδιο.

Πιο συγκεκριμένα, για κάθε μία από τις προτεινόμενες δραστηριότητες, παρουσιάζεται ο σκοπός αυτής, αναπτύσσεται η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί από τον ανάδοχο και αναδεικνύονται τα παραδοτέα που θα προκύψουν από αυτήν.

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζεται η αντιστοίχιση μεταξύ των Δραστηριοτήτων της μεθοδολογίας που ς για κάθε ένα από τα παραδοτέα και τις υποχρεώσεις της Σύμβασης όπως περιγράφονται στην Τεχνική Έκθεση της Προκήρυξης.

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ	ΣΤΑΔΙΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης	Στάδιο 1 Αρχικά βήματα - προετοιμασία	<ul style="list-style-type: none"> Δ0. Εναρκτήρια συνάντηση και συντονισμός με την ομάδα έργου Δ1. Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου για την περιοχή Δ2. Τοπογραφική αποτύπωση περιοχής μελέτης Δ3. Συλλογή πρωτογενών δεδομένων και διερεύνηση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και ανάλυση μεγεθών στάθμευσης
Π2: Θεσμικό πλαίσιο και προκαταρκτικές λύσεις	Στάδιο 2 Θεσμικό πλαίσιο	<ul style="list-style-type: none"> Δ4. Βιβλιογραφική ανασκόπηση και αξιολόγηση πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης και αποδελτίωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου και πρόταση βέλτιστης λύσης
Π3: Σχεδιασμός του συστήματος	Στάδιο 3 Οριστική λύση	<ul style="list-style-type: none"> Δ5. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης Δ6. Τρόποι χρηματοδότησης και προώθησης του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ανάλυση των σταδίων εκπόνησης της υπηρεσίας και πως μέσα από τη μεθοδολογία που εφαρμόζεται ανά στάδιο προκύπτουν τα παραδοτέα της σύμβασης.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΑΡΧΙΚΑ ΒΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ		ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 0		Εναρκτήρια συνάντηση και συντονισμός με την ομάδα έργου
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		
<p>Αρχική συνάντηση και ενημέρωση της ομάδας έργου του Δήμου σχετικά με τα θέματα εκπόνησης της υπηρεσίας και τα βασικά χαρακτηριστικά ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.</p> <p>Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης υποδραστηριότητας πραγματοποιείται συνάντηση μεταξύ της ομάδας έργου του Δήμου και του αναδόχου. Η συνάντηση μπορεί να πραγματοποιηθεί εκ του σύνεγγυς ή με την χρήση επαγγελματικών εργαλείων τηλεδιασκέψεων (π.χ. Webex pro).</p> <p>Στο πλαίσιο της συνάντησης θα πραγματοποιηθεί συνοπτική ενημέρωση της ομάδας έργου του Δήμου από τον ανάδοχο για τα επί μέρους στάδια και βήματα εκπόνησης της υπηρεσίας, όπως και των εργαλείων και μεθοδολογιών που θα εφαρμοστούν.</p> <p>Παράλληλα ο Δήμος θα πρέπει να χορηγήσει στην ομάδα του αναδόχου το σύνολο των μελετών και σχεδίων που αφορούν την περιοχή μελέτης και ενδεχομένως θα επηρεάσουν το σχεδιασμό ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.</p> <p>Τέλος επικυρώνεται το τελικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της σύμβασης</p>		
Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης		
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΣΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Πρακτικά συνάντησης-ενημέρωσης ✓ Λίστα σχετικών κειμένων & μελετών ✓ Τελικό χρονοδιάγραμμα

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΑΡΧΙΚΑ ΒΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ		ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 1		Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού του Δήμου για την περιοχή
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		
<p>Αποτίμηση των μελετών που ενδέχεται να επηρεάζουν τον σχεδιασμό του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.</p> <p>Για την περιοχή μελέτης, θα αναζητηθούν μελέτες οι οποίες ρυθμίζουν ή τροποποιούν στοιχεία του οδικού δικτύου της περιοχής και σχετίζονται με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών ή τη ζήτηση για στάθμευση στην περιοχή. Το σύνολο της πληροφορίας που αποτιμάται, θα αποτυπωθούν σε κοινό χάρτη προκειμένου να αναγνωριστούν ενδεχόμενες αντιφάσεις ή/και συνέργειες μεταξύ μέτρων και πολιτικών. Ο χάρτης θα διαμορφωθεί σε περιβάλλον GIS. Η πληρότητα του χάρτη εξαρτάται από τα κείμενα που θα συγκεντρώσει ο Δήμος στο πλαίσιο των παραπάνω υποδραστηριοτήτων.</p>		
Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης		
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΣΤΟ	✓ Τεχνική Έκθεση αποτίμησης του συστήματος κινητικότητας της περιοχής μελέτης και του υφιστάμενου σχεδιασμού

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΑΡΧΙΚΑ ΒΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ		ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 2		Τοπογραφική αποτύπωση περιοχής μελέτης
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		
<p>Για την επίτευξη ακρίβειας στη απεικόνιση της πραγματικής υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής, όσον αφορά την ανάλυση των συνθηκών στάθμευσης σύμφωνα και με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των διατομών του οδικού δικτύου αλλά και την οριστική εφαρμογή του μελλοντικού συστήματος, θα πραγματοποιηθεί λεπτομερής τοπογραφική αποτύπωση της περιοχής μελέτης.</p>		
Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης		
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΣΤΟ	✓ Τοπογραφική αποτύπωση περιοχής μελέτης

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΑΡΧΙΚΑ ΒΗΜΑΤΑ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	
ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 3	Συλλογή πρωτογενών δεδομένων και διερεύνηση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
<p>Καταγραφή χαρακτηριστικών οδικού δικτύου και σήμανσης στην περιοχή μελέτης</p> <p>Για τον αποτελεσματικό σχεδιασμό ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης χρειάζεται ένα σύνολο πληροφοριών που αφορούν το υπό εξέταση οδικό δίκτυο. Τα κυριότερα από τα χαρακτηριστικά που πρέπει να προσδιοριστούν για τις οδούς της περιοχής μελέτης είναι :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου εντός περιοχής • Ποιοτική εκτίμηση γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδικών τμημάτων (πλάτος οδού, πλάτος πεζοδρομίων, διαμόρφωση διασταυρώσεων, θέσεις ραμπών, κ.ά.) • Οριζόντια σήμανση (θέσεις διαβάσεων, οριοθέτηση στάθμευσης, κ.ά.) • Στάσεις και διαδρομές αστικής συγκοινωνίας • Κατακόρυφη σήμανση (θέσεις σηματοδότη, απαγόρευση στάθμευσης) <p>Τα παραπάνω στοιχεία που αφορούν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και την σήμανση μπορούν να προκύψουν από δευτερογενή έρευνα του υφιστάμενου σχεδιασμού σε περίπτωση που τα κείμενα-μελέτες είναι σχετικά πρόσφατα. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, αυτά θα πρέπει να συλλεχθούν στον βαθμό του εφικτού στο πλαίσιο πρωτογενούς έρευνας στο πεδίο.</p> <p>Καταγραφή και κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης</p> <p>Πραγματοποιείται η αναγνώριση σημείων ενδιαφέροντος που ελκύουν και παράγουν μετακινήσεις για το εξεταζόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Τα σημεία ενδιαφέροντος έχουν σκοπό να αναδείξουν σε αρχικό επίπεδο, τις οδούς ή περιοχές που ενδέχεται να έχουν αυξημένες ανάγκες στάθμευσης λόγω ύπαρξης σημείων ενδιαφέροντος. Ενδεικτικά, οι κατηγορίες χρήσεων γης που θα εντοπιστούν μπορεί να είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Περιοχές (τμήματα) συγκέντρωσης εμπορικών χρήσεων και υπηρεσιών. • Κτήρια διοίκησης • Ελεύθεροι και κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, ανοικτοί χώροι κ.ά.) • Αθλητικοί χώροι • Θέσεις εγκαταστάσεων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. • Περιοχές (τμήματα) κατοικίας <p>Καταγραφή της υφιστάμενης προσφοράς</p> <p>Η προσφορά στάθμευσης περιλαμβάνει το σύνολο των θέσεων πάρα την οδό οι οποίες παρέχονται νόμιμα προς στάθμευση. Για τις ανάγκες σχεδιασμού ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο πλαίσιο των πρωτογενών ερευνών θα πρέπει να καταγραφούν τα εξής στοιχεία προσφοράς στάθμευσης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Νόμιμες προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό <ul style="list-style-type: none"> ○ Πλήθος θέσεων για Ι.Χ. αυτοκίνητα (παράλληλη, διαγώνια & κάθετη στάθμευση) ○ Πλήθος θέσεων στάθμευσης για μηχανές ○ Πλήθος θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (πιάτσα ΤΑΞΙ, θέση ΑμεΑ, θέση φορτοεκφόρτωσης, θέση στάση λεωφορείου, θέση οχημάτων αστυνομίας, κ.ά.) • Προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> ○ Εκτίμηση πλήθους θέσεων σε δημοσίως προσβάσιμους χώρους στάθμευσης οχημάτων εκτός οδού ○ Εκτίμηση πλήθους θέσεων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού 	

- Νεκρά σημεία επι της οδού
 - Τμήματα που καλύπτονται από κάδους/ βλάστηση/ λουπό αστικό εξοπλισμό και δεν επιτρέπουν την στάθμευση

Καταγραφή της υφιστάμενης ζήτησης

Η ζήτηση στάθμευσης περιλαμβάνει το σύνολο των θέσεων πάρα την οδό οι οποίες καταλαμβάνονται από όχημα κατά την περίοδο καταγραφής. Για τις ανάγκες σχεδιασμού ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο πλαίσιο των πρωτογενών ερευνών θα πρέπει να καταγραφούν τα εξής στοιχεία ζήτησης στάθμευσης:

- Ζήτηση στάθμευσης παρά την οδό
 - Απογραφή ενδεδειγμένης στάθμευσης για αυτοκίνητα
 - Απογραφή ενδεδειγμένη στάθμευση για μηχανές
- Παράνομη / μη ενδεδειγμένη στάθμευση
 - Παράνομη / μη ενδεδειγμένη στάθμευση για αυτοκίνητα
 - Παράνομη / μη ενδεδειγμένη στάθμευση για μηχανές
 - Παράνομη / μη ενδεδειγμένη στάθμευση ανά κατηγορία
 - Σε διπλή σειρά
 - Σε ειδική θέση
 - Επί του πεζοδρομίου
 - Σε ράμπα πεζών / σε διάβαση πεζών
 - Σε αδιαμόρφωτο χώρο εκτός οδού
 - Όταν απαγορεύεται από σήμανση ή μικρό πλάτος οδού

Για τη ζήτηση της στάθμευσης είναι σκόπιμο να πραγματοποιηθούν πρωτογενείς έρευνες σε 3 περιόδους για μία τυπική ημέρα της εβδομάδας. Οι δύο περίοδοι θα αφορά την αιχμή της ζήτησης για μετακινήσεις στην εξεταζόμενη περιοχή (πρωί και μεσημέρι) και η τρίτη την περίοδο εκτός αιχμής / βραδινή.

Καταγραφή της εναλλαγής της στάθμευσης

Η εναλλαγή της στάθμευσης (E) εκφράζει το ρυθμό χρήσης μιας θέσης, ενός χώρου ή μιας περιοχής στάθμευσης. Αποτελεί τον αριθμό των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε μια θέση στάθμευσης κατά την διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου.

Για την καταγραφή της εναλλαγής στάθμευσης πραγματοποιούνται οι εξής διαδικασίες:

- Επιλέγεται κατάλληλη διαδρομή η οποία διέρχεται από τις περιοχές αναφοράς. Η διαδρομή που θα επιλεγεί θα πρέπει να έχει τα εξής χαρακτηριστικά:
 - Να μπορεί να ολοκληρωθεί στην περίοδο αναφοράς της μιας ώρας
 - Να διέρχεται από επιλεγμένες οδούς με διαφορετικό χαρακτήρα (π.χ. εμπορικές, κατοικίας, ψυχαγωγίας κ.ά.)
- Ορίζεται η ομάδα ερευνητών, η οποία θα πρέπει να αποτελείται κατ ελάχιστον από τέσσερα (4) άτομα ώστε να πραγματοποιεί τις μετρήσεις σε βάρδιες. Συνήθως ένας απογραφέας καλύπτει περίπου 120 θέσεις/30 λεπτά.
- Οι μετρήσεις επαναλαμβάνονται στην κοινή διαδρομή για κάθε ώρα μιας τυπικής καθημερινής, έως οι παρατηρήσεις να μην μεταβληθούν ή να υπάρχει αμελητέα μεταβολή
- Οι ερευνητές διατρέχουν την επιλεγθείσα διαδρομή σε δυάδες και καταγράφουν τα σταθμευμένα οχήματα στο αριστερό και δεξί σκέλος της οδού.

- Οι καταγραφές πραγματοποιούνται σε ειδική φόρμα με προσυμπληρωμένο το πλήθος των προσφερόμενων θέσεων σε κάθε επιμέρους οδικό τμήμα της διαδρομής
- Οι καταγραφές αφορούν στα τελευταία τρία ή τέσσερα ψηφία του κάθε οχήματος προκειμένου να διατηρηθεί η ανωνυμία και να διασφαλιστούν τα προσωπικά δεδομένα.

Οι καταγραφές εναλλαγής στάθμευσης θα πραγματοποιηθούν για μία τυπική ημέρα της εβδομάδας.

Χάρτες με τα ευρήματα των πρωτογενών ερευνών

Η οπτική απόδοση της πληροφορίας σε διαγράμματα και χάρτες της περιοχής μελέτης είναι μια μέθοδος που συμβάλει στην ευκολότερη κατανόησή της χωρικής διάστασης των μεγεθών στάθμευσης. Η απόδοση της πληροφορίας σε χάρτες συμβάλει στην καλύτερη λήψη αποφάσεων και προσαρμογή των χαρακτηριστικών του μελλοντικού συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Εξαγωγή βασικών δεικτών για την στάθμευση

Από τα αποτελέσματα των αναλύσεων προκύπτουν πληροφορίες και συμπεράσματα για τα χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή.

Αντικείμενο είναι η σωστή επεξεργασία των διαθέσιμων δεδομένων για την εξαγωγή κατάλληλων δεικτών στάθμευσης, οι οποίοι θα μπορούν να οδηγήσουν την ομάδα έργου σε στοχευμένα συμπεράσματα για την υφιστάμενη κατάσταση της στάθμευσης στην εξεταζόμενη περιοχή. Οι σημαντικότεροι από τους δείκτες που θα εξαχθούν είναι :

- Ισοζύγιο στάθμευσης
- Δείκτης εναλλαγής στάθμευσης
- Συσσώρευση οχημάτων
- Μέση διάρκεια στάθμευσης

Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	ΣΤΟ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Τεχνική έκθεση που περιλαμβάνει την ανάλυση για την καταγραφή των χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου και την καταγραφή των χρήσεων γης ✓ Τεχνική έκθεση καταγραφής που περιλαμβάνει την ανάλυση των χαρακτηριστικών στάθμευσης ✓ Χάρτες με αποτελέσματα της ανάλυσης ✓ Βάσεις δεδομένων με τα πρωτογενή δεδομένα
-------------------------	-----	---

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 4	Βιβλιογραφική ανασκόπηση και αξιολόγηση πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης, αποδεκτικότητα του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου και πρόταση βέλτιστης λύσης
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
<p>Πολιτικές διαχείρισης της στάθμευσης σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο Η βέλτιστη λειτουργία ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα πρέπει να υποστηρίζει και να υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της στάθμευσής στην περιοχή. Πολλές περιοχές πόλεων του εξωτερικού με εντονότερά ή και πιο ήπια προβλήματα σε σχέση με την περιοχή μελέτης, έχουν αναπτύξει ολοκληρωμένες λύσεις για την στάθμευση, οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν στο υπό σχεδιασμό σύστημα.</p> <p>Τεχνικές και τεχνολογικές λύσεις για την ελεγχόμενη στάθμευση Προκειμένου να επιλεγεί το καταλληλότερο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης για τις ανάγκες της περιοχής, θα πρέπει η ομάδα έργου το Δήμου να είναι ενήμερη για τις τεχνικές και τεχνολογικές ικανότητες των διαθέσιμων συστημάτων, καθώς και τις πιθανές απαιτήσεις κάθε ενός. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιείται σε προκαταρκτικό επίπεδο μια έρευνα των συστημάτων και των τεχνολογιών που υπάρχουν διαθέσιμες στην αγορά, με στόχο τον ρεαλιστικότερο σχεδιασμό του μελλοντικού συστήματος.</p> <p>Θεσμικό πλαίσιο Θα διερευνηθεί το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης όπως αυτή προδιαγράφεται στην ελληνική νομοθεσία και θα ιχνηλατηθούν δυναμικά νομικά κωλύματα κατά την εφαρμογή τους.</p>	

Αξιολόγηση πρακτικών και βέλτιστη λύση	
Συγκριτική αξιολόγηση και ανάλυση των συστημάτων και εφαρμογή εργαλείων για την ανάδειξη της βέλτιστης λύσης (με όρους εφικτότητας – αμεσότητας). Για τη συγκεκριμένη υποδραστηριότητα θα απαιτηθεί συνεργασία και συνεισφορά και από την αναθέτουσα αρχή.	
Π2: Θεσμικό πλαίσιο και προκαταρκτικές λύσεις	
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Τεχνική Έκθεση επισκόπησης καλών πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης και του θεσμικού πλαισίου ✓ Τεχνική Έκθεση αξιολόγησης πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης και ανάδειξη λύσεων για την περιοχή μελέτης

ΣΤΑΔΙΟ 3 : ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 5	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
<p>Αρχιτεκτονική του συστήματος</p> <p>Κατά τη δραστηριότητα αυτή ο ανάδοχος θα προδιαγράψει τα παρακάτω στοιχεία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στόχοι και κριτήρια συστήματος • Περιοχές εφαρμογής Ελεγχόμενης Στάθμευσης / Ζώνες <ul style="list-style-type: none"> ○ Ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης ○ Σημεία ειδικών θέσεων στάθμευσης • Ημέρες και Ώρες Λειτουργίας του Συστήματος • Πολιτική Τιμολόγησης της στάθμευσης • Στάθμευση Κατοίκων • Κατόψεις • Λειτουργικές και Τεχνικές Απαιτήσεις του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης <p>Ειδικότερα:</p> <p>Στόχοι του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Οι στόχοι του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης περιγράφουν τον σκοπό δημιουργίας του συστήματος και ουσιαστικά προδιαγράφουν τα χαρακτηριστικά του. Οι ανάγκες και τα προβλήματα που αναδείχθηκαν κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης συμβάλουν στον καλύτερο καθορισμό των στόχων του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.</p> <p>Για παράδειγμα, για μια περιοχή με μέτρια επίπεδα εναλλαγής στάθμευσης θα μπορούσε να εφαρμοστεί ένα σύστημα χρονικού περιορισμού που να βελτιώνει την εναλλαγή, χωρίς την επιβολή κομίστρου. Αντίθετα, σε μια περιοχή με υψηλή ζήτηση για στάθμευση και χαμηλό δείκτη εναλλαγής, γεγονός το οποίο δημιουργεί συμφόρηση λόγω της αναζήτησης στάθμευσης, θα πρέπει η επιβολή κομίστρου να αποτελεί στόχο, ώστε να μεταφερθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση σε σταθμούς αυτοκινήτων εκτός οδού.</p> <p>Χωροθέτηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Για την χωροθέτηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης αξιοποιούνται οι στόχοι και τα τεχνικά χαρακτηριστικά από τις προηγούμενες υποδραστηριότητες, καθώς και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της στάθμευσης.</p> <p>Ο ανάδοχος θα οριοθετήσει το σύστημα με ακρίβεια οδικού τμήματος και θα σχεδιάσει-οριοθετήσει επακριβώς τις θέσεις στάθμευσης. Επιπρόσθετα προτείνονται και οι κατάλληλες πρακτικές οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης ενώ θα διαμορφωθούν και ενδεικτικές τυπικές διατομές αντιπροσωπευτικές για την περιοχή παρέμβασης. Οι χάρτες θα είναι σε pdf ενώ θα χορηγηθεί και το σύνολο των αρχείων shapfiles.</p> <p>Ειδική μέριμνα θα πρέπει να γίνει για τις ειδικές θέσεις στάθμευσης (π.χ. ΑμεΑ, φορτοεκφόρτωση, κ.ά.) οι οποίες θα πρέπει να εξαιρεθούν από τις εν δυνάμει θέσεις του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Για το συγκεκριμένο στοιχείο θα ληφθούν υπόψη και οι μελλοντικές προβλέψεις για ειδικές θέσεις που μπορεί να προβλέπονται στον</p>	

<p>υφιστάμενο σχεδιασμό</p> <p>Πολιτική ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Η πολιτική ελεγχόμενης στάθμευσης περιλαμβάνει τις σημαντικότερες παραμέτρους που μπορούν να επηρεάσουν την απόδοση και λειτουργικότητα του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Η εν λόγω πολιτική μπορεί να ρυθμίσει υφιστάμενες αδικίες, να λειτουργήσει υποστηρικτικά προς ορισμένα μέσα μεταφοράς και να επιφέρει έσοδα στον Δήμο. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της πολιτικής ελεγχόμενης στάθμευσης σχετίζονται με:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Την τιμολόγηση του χρόνου στάθμευσης • Τις ημέρες και το ωράριο λειτουργίας του συστήματος • Την διαχείριση ειδικών ομάδων πολιτικών (π.χ. κάτοικοι, καταστηματαρχες, βαρέα οχήματα κ.ά.) <p>Τεχνικά και τεχνολογικά χαρακτηριστικά του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Τα στοιχεία του συστήματος που καθορίζονται και εξειδικεύονται στο πλαίσιο αυτής της υποδραστηριότητας είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ο/οι τρόπος συλλογής κομίστρου • Το σύστημα παρακολούθησης (σε περίπτωση που υπάρξει) • Ο/οι τρόποι αστυνόμευσης του συστήματος <p>Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί σε περίπτωση που επιλεγούν ηλεκτρονικές λύσεις για τα παραπάνω ζητήματα (π.χ. εφαρμογές «smart city», ITS, κ.ά.), ώστε να διασφαλιστεί η απαραίτητη συνδεσιμότητα με υφιστάμενα συστήματα του Δήμου ή/και να προβλεφθεί η δυνατότητα συνδεσιμότητας με μελλοντικές</p>	
Π3: Σχεδιασμός του συστήματος	
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Τεχνική Έκθεση Προτεινόμενου Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης ✓ Χάρτες με την περιοχή εφαρμογής και το καθεστώς ✓ Σχέδια κατόψεων

ΣΤΑΔΙΟ 3 : ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ 6	Τρόποι χρηματοδότησης και προώθησης του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	
<p>Τρόποι χρηματοδότησης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας πραγματοποιείται σε προκαταρκτικό επίπεδο μια διερεύνηση των διαθέσιμων τρόπων χρηματοδότησής του εξεταζόμενου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. Για κάθε πιθανή μέθοδο χρηματοδότησης εκτιμώνται τα εξής στοιχεία:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πλεονεκτήματα τρόπου χρηματοδότησης • Μειονεκτήματα τρόπου χρηματοδότησης • Κίνδυνοι / ευκαιρίες <p>Προκαταρκτικό πλάνο προώθησης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Η εφαρμογή περιορισμών στην χρήση του Ι.Χ. και η απότομη αλλαγή στην καθημερινότητα των πολιτών, είναι στοιχεία τα οποία δυσχεραίνουν τους πολίτες και επιφέρουν αντιδράσεις, σύγχυση και αύξηση της παραβατικότητας. Η εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης είναι ένα παράδειγμα δράσης που όταν δεν εφαρμοστεί σταδιακά και παισιωμένο από κατάλληλη στρατηγική επικοινωνίας, μπορεί να οδηγήσει στα παραπάνω αποτελέσματα.</p> <p>Προκειμένου να περιοριστούν οι αντιδράσεις και να αναδειχθούν τα οφέλη του νέου συστήματος, θα πρέπει να προβλεφθεί κατά τον σχεδιασμό η στοχευμένη επικοινωνία του έργου για την ομαλότερη ένταξη του στην καθημερινότητα της πόλης. Για τον σκοπό αυτό καταρτίζεται ένα προκαταρκτικό πλάνο δράσεων με τα εξής κύρια στοιχεία:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Περίοδος ενημέρωσης του κοινωνικού συνόλου • Περίοδος πιλοτικής λειτουργίας – μη επιβολής παραβάσεων • Κανονική λειτουργία συστήματος 	

Ένα εκτενές πλάνο προώθησης συστήνεται να αξιοποιεί πληθώρα μέσων επικοινωνίας και να απευθύνεται σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες στόχους, προκειμένου να έχει μέγιστα αποτελέσματα. Ωστόσο, ένα εκτενές πλάνο προώθησης δεν μπορεί να εκπονηθεί στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας και συνεπώς θα υπάρχει η δυνατότητα να εξειδικευθεί περαιτέρω σε μεταγενέστερα στάδια ωρίμανσης του έργου.

Π3: Σχεδιασμός του συστήματος

ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Τεχνική Έκθεση ανασκόπησης τρόπων χρηματοδότησης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ✓ Πλάνο προώθησης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
--------------------------	---

5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Οι χρόνοι αναφέρονται στην καθαρή διάρκεια κάθε σταδίου και δεν περιλαμβάνουν τους χρόνους εγκρίσεων και τους χρόνους διατύπωσης γνώμης των αρμόδιων υπηρεσιών.

Πίνακας 1: Χρονοδιάγραμμα μελέτης

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	1 ^{ος} Μήνας	2 ^{ος} Μήνας	3 ^{ος} Μήνας	4 ^{ος} Μήνας
Π1: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης	• Δ0. Εναρκτήρια συνάντηση και συντονισμός με την ομάδα έργου				
	• Δ1. Αποδελτίωση υφιστάμενου σχεδιασμού				
	• Δ2. Τοπογραφική αποτύπωση περιοχής μελέτης				
	• Δ3. Συλλογή πρωτογενών δεδομένων και διερεύνηση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και ανάλυση μεγεθών στάθμευσης				
Π2: Θεσμικό πλαίσιο και προκαταρκτικές λύσεις	• Δ4. Βιβλιογραφική ανασκόπηση και αξιολόγηση πρακτικών ελεγχόμενης στάθμευσης, αποδελτίωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου και πρόταση βέλτιστης λύσης				
Π3: Εφαρμογή του συστήματος	• Δ5. Σχεδιασμός Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης				
	• Δ6. Τρόποι χρηματοδότησης και προώθηση του νέου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.				

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ

Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΣΥΚΕΩΝ»

Αριθμός Μελέτης : 54/2021

Προϋπολογισμός Αμοιβής Μελέτης: 37.176,04 €

ΚΑ: 02.30.7413.07

II. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Γενικά

Οι τιμές εφαρμογής προκύπτουν από τις αμοιβές του κανονισμού προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών επιστημονικών υπηρεσιών που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466 / 16-5-2017 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 2519/Β/20-7-2017), (όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. ΔΝΣ/οικ.56023ΦΝ466/2-8-2017, ΦΕΚΒ'2724), η οποία αποτελεί την υποχρεωτική για τις αναθέτουσες αρχές βάση για τον υπολογισμό των προεκτιμωμένων αμοιβών μελετών και υπηρεσιών στις δημόσιες συμβάσεις του Ν. 4782/2021.

Υπολογισμός Αμοιβής Μελετών.

Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του εδαφίου του άρθρου 10 του Ν. 4782/2021, οι ενιαίες τιμές των προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών ανά μονάδα φυσικού αντικειμένου και κατηγορία έργου και οι ενιαίες τιμές προεκτιμωμένων αμοιβών υπηρεσιών είτε ανά μονάδα φυσικού αντικειμένου και κατηγορία έργου είτε ανά μονάδα χρόνου απασχόλησης, υπολογίζονται από την σχέση:

$$A = \tau\kappa * \Sigma(\Phi) \text{ [€]}$$

όπου:

(τκ): ο συντελεστής του άρθρου ΓΕΝ.3 και

Σ(Φ): η ενιαία τιμή της προεκτιμώμενης αμοιβής όπως καθορίζεται ανά είδος και κατηγορία έργου στα αντίστοιχα άρθρα κάθε κατηγορίας μελέτης συναρτώμενη με την φυσική ποσότητα κάθε αντικειμένου. Στην αμοιβή αυτή περιλαμβάνεται η υποβολή των στοιχείων της μελέτης σε ψηφιακά αρχεία καθώς και σε έντυπη μορφή, ως ορίζεται στην Συγγραφή Υποχρεώσεων.

Συντελεστής (τκ).

Ο συντελεστής (τκ), που αναφέρεται στο παρόν τιμολόγιο είναι ο ίδιος με αυτόν που αναφέρεται στο άρθρο ΓΕΝ. 2 του κανονισμού προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών και παροχής υπηρεσιών και ορίζεται για κάθε έτος ως ο λόγος του επίσημου γενικού δείκτη τιμών καταναλωτή του Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους προς τον επίσημο γενικό δείκτη τιμών καταναλωτή του Δεκεμβρίου του έτους 2004 που αναμορφώθηκε σε 87,79 και περιλήφθηκε στον υπολογισμό των επί μέρους αμοιβών μελετών και υπηρεσιών.

Σύμφωνα με το έγγραφο με αρ. πρωτ. Δ11/104190/06-4-2022) του Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, αναπροσαρμόστηκε για το έτος 2022 (χρονική περίοδος μετά τις 20-3-2022) ο συντελεστής (τκ) του άρθρου ΓΕΝ.3 του Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών Μελετών και Υπηρεσιών (Υ.Α. ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466 /16-5- 2017, ΦΕΚ Β' 2519), ο οποίος έχει τιμή (τκ) = 1,26.

Αμοιβές μηχανικών

Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων (κατηγορία 10)

Άρθρο 1ο (σχετικό ΓΕΝ.4 - Υ.Α ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466/2017)

1. 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:

α- Για επιστήμονα εμπειρίας μέχρι 10 έτη: 300*τκ όπου τκ είναι ο συντελεστής του άρθρου ΓΕΝ 3.

Επίγειες τοπογραφικές αποτυπώσεις δομημένων εκτάσεων

1. Δομημένες θεωρούνται εκτάσεις που ο αριθμός των σημείων που περιγράφουν τα σχήματα των κατασκευών κάθε είδους (κτίσματα, αποθήκες, περιφράξεις, τοιχία, τεχνικά έργα, οδικά έργα, υδραυλικά έργα, πυλώνες ΔΕΗ, κλπ.) υπερβαίνει τα 60 ανά 10 στρέμματα.

2. Για την τοπογραφική αποτύπωση σε δομημένες εκτάσεις / περιοχές, τη δημιουργία ψηφιακού μοντέλου εδάφους, την παράδοση των τοπογραφικών διαγραμμάτων και όλων των στοιχείων μετρήσεων και υπολογισμών σε αναλογική και ψηφιακή μορφή, οι τιμές για κάθε στρέμμα ανάλογα με την κλίμακα και την πυκνότητα των σημείων που περιγράφουν κατασκευές κάθε είδους ορίζονται σε Ευρώ σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (υπάρχοντος τριγωνομετρικού, πολυγωνομετρικού και χωροσταθμικού δικτύου):

α/α Κατηγορία κάλυψης (πυκνότητα σημείων που περιγράφουν κατασκευές κάθε είδους)	Τιμή αμοιβής (€ / στρέμμα) για κλίμακα					
	1:100	1:200	1:500	1:1000	1:2000	1:5000
1 I. (πυκνοδομημένη, πάνω από 200 σημεία)	180	160	100	75	58	40
2. II. (αραιοδομημένη, από 60 – 200 σημεία)	105	90	60	45	35	20

Ακολουθεί ο υπολογισμός των επιμέρους αμοιβών σύμφωνα με τα αντίστοιχα άρθρα των ανωτέρω αποφάσεων:

Πίνακας 2: Πίνακας Προεκτίμησης αμοιβής μελέτης στάθμευσης

	Κατηγορία Μελετητή	Ημερήσια αποζημίωση	τκ	Χρόνος απασχόλησης		Προεκτιμώμενη αμοιβή
Στάδιο 1						
Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων						
1.	Μελετητής με εμπειρία έως 10έτη	300*τκ	1,26	20		7.560,00 €
Στάδιο 2						
Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων						
2.	Μελετητής με εμπειρία έως 10έτη	300*τκ	1,26	8		3.024,00 €
Στάδιο 3						
Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων						
3.	Μελετητής με εμπειρία έως 10έτη	300*τκ	1,26	22		8.316,00 €
	A.T.	Μονάδα μέτρησης	τκ	Τιμή μονάδας	ποσότητα	Προεκτιμώμενη αμοιβή
Στάδιο 1						
Επίγεια τοπογραφική αποτύπωση δομημένης έκτασης, κλίμακα 1:300						
4.	ΤΟΠ 6	ΣΤΡ	1,26	140	62,8156	11.080,68 €
ΣΥΝΟΛΟ:						29.980,68 €
Φ.Π.Α. (24%)						7.195,36 €
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕ Φ.Π.Α.						37.176,04 €

Ο Συντάξας

Ο Αν. Προϊστάμενος Δ.Τ.Υ.

ΙΟΑΝΝΙΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ
12.04.2022 09:53ΠΑΝΑΓΙΟΤΙΣ ΑΝΓΕΛΟΧΟΡΙΤΗΣ
12.04.2022 13:37Τσοχατζόπουλος Ιωάννης
Πολιτικός ΜηχανικόςΑγγελοχωρίτης Παναγιώτης
Τοπογράφος Μηχανικός

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ: ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΣΥΚΕΩΝ

ΕΝΤΥΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ (σε ευρώ)

Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ	ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΦΑΚΕΛΟΥ ΕΡΓΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ Έκπτωσης % (Αριθμητικώς)	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ
1	Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων	17.985,00		
2	Τοπογραφικές Μελέτες	11.995,68		
	ΣΥΝΟΛΟ (άνευ ΦΠΑ)	29.980,68		
	Μέση τεκμαρτή έκπτωση επί του συνόλου της προεκτιμώμενης αμοιβής			

Ο Προσφέρων