



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Καραολή & Δημητρίου 1, Σταυρούπολη, ΤΚ 56430, Θεσσαλονίκη

2313 302800

protokollo@pavlosmelas.gr

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) στον Δήμο Παύλου Μελά»

CPV: 73220000-0

Προϋπολογισμός: 59.675,00 πλέον ΦΠΑ

Αρ. Πρωτοκόλλου:

Χρηματοδότηση: Πράσινο Ταμείο & Ιδίοι Πόροι



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2021

A. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Με την παρούσα τεχνική έκθεση περιγράφεται η παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικής και τεχνικής υποστήριξης προς τον Δήμο Παύλου Μελά για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην διοικητική του επικράτεια. Η εν λόγω παροχή υπηρεσίας έχει ως στόχο την άρτια και ολοκληρωμένη χωροθέτηση των σταθμών φόρτισης έτσι ώστε να είναι στην συνέχεια εφικτή η εγκατάσταση δικτύου δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κανονικής ή υψηλής ισχύος και αντίστοιχων θέσεων στάθμευσης προκειμένου να διευκολυνθεί και περαιτέρω ενθαρρυνθεί η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων ως μέσου μετακίνησης. Παράλληλος στόχος της παρούσας υπηρεσίας είναι η ευρεία ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού για τα περιβαλλοντικά οφέλη της βιώσιμης αστικής μετακίνησης με έμφαση στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ιδιωτικών αυτοκινήτων, ποδηλάτων, δημόσιας συγκοινωνίας).

A.1 Ισχύουσες διατάξεις

Η ανάθεση και εκτέλεση της σύμβασης διέπεται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκ δοθείσες κανονιστικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως :

- Τον Ν 3463/2006 (ΦΕΚ Α 114) «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», όπως ισχύει.
- Τον Ν 3852/2010 (ΦΕΚ Α 87) «Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης – πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως ισχύει
- Τον Ν 4412/2016 (ΦΕΚ Α 147) «Δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)», όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Τον Ν 4555/2018 (ΦΕΚ Α 133) «Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – εμβάθυνση της Δημοκρατίας – ενίσχυση της συμμετοχής – βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των ΟΤΑ (Πρόγραμμα Κλεισθένης)», όπως ισχύει.
- Τον Ν 4735/2020 (ΦΕΚ Α 197) «Τροποποίηση του Κώδικα Ελληνικής Ιθαγένειας, νέο πλαίσιο επιλογής διοικήσεων στον δημόσιο τομέα, ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων της Γενικής Γραμματείας Ιθαγένειας και της Γενικής Γραμματείας Ανθρώπινου Δυναμικού Δημόσιου Τομέα του Υπουργείου Εσωτερικών, ρυθμίσεις για την αναπτυξιακή προοπτική και την εύρυθμη λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 4270/2014 (ΦΕΚ Α 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 4129/2013 (ΦΕΚ Α 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο».
- Τον Ν 4013/2011 (ΦΕΚ Α 204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων...».
- Τον Ν 3861/2010 (ΦΕΚ Α 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 2859/2000 (ΦΕΚ Α 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».
- Τον Ν 2690/1999 (ΦΕΚ Α 45) «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις».
- Το ΠΔ 28/2015 (ΦΕΚ Α 34) «Κωδικοποίηση διατάξεων για την πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα και στοιχεία».
- Το ΠΔ 80/2016 (ΦΕΚ Α 145) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες».
- Την με αρ. 57654/22.05.2017 (ΦΕΚ Β 1781) Απόφαση του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης.
- Την υπ' αριθ. 24/2020 Κατευθυντήρια Οδηγία της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων

Συμβάσεων με θέμα «Ειδικά ζητήματα ανάθεσης και διαχείρισης δημοσίων συμβάσεων στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της υγειονομικής κρίσης του ιού COVID-19, καθώς και των μέτρων για την αποτροπή της διασποράς του».

- Τον Ν 2472/1997 (ΦΕΚ Α 133) «Προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών», όπως ισχύει καθώς και του Γενικού Κανονισμού GDPR (General Data Protection Regulation) – Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων (Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Απριλίου 2016).
- Τον Ν 4727/2020 (ΦΕΚ Α 184) «Ψηφιακή διακυβέρνηση (ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2102 και της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024) – Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες (Ενσωμάτωση στο Ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972) και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 4710/2020 (ΦΕΚ Α 142) «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις».
- Την με αριθμό ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 Απόφαση και τίτλο «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ» (ΦΕΚ Β 4380).
- των σε εκτέλεση των ανωτέρω νόμων εκ δοθειςών κανονιστικών πράξεων, των λοιπών διατάξεων που αναφέρονται ρητά ή απορρέουν από τα οριζόμενα στα συμβατικά τεύχη της παρούσας, καθώς και του συνόλου των διατάξεων του ασφαλιστικού, εργατικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού και φορολογικού δικαίου που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση της παρούσας σύμβασης, έστω και αν δεν αναφέρονται ρητά παραπάνω.
- Τον οδηγό διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» και ειδικότερα τον οδηγό του Άξονα προτεραιότητας 4 «Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων» του Πράσινου Ταμείου.
- Την υπ' αριθμ. 201.6/2020 απόφαση του ΔΣ του Πράσινου Ταμείου περί ένταξης σε χρηματοδότηση του ΣΦΗΟ Παύλου Μελά έως ύψος προϋπολογισμού 59.520 ευρώ.
- Την υπ' αριθμ. 590/2020 απόφαση Οικονομικής Επιτροπής Δήμου Παύλου Μελά περί δέσμευσης διάθεσης επιπλέον ποσού 14.480 ευρώ που προκύπτει από την διαφορά του ποσού χρηματοδότησης και του προϋπολογισμού του έργου, από Ιδίους Πόρους του Δήμου.
- την υπ' αριθμ 7/2021 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής του Δήμου για την αποδοχή της ένταξης σε χρηματοδότηση του έργου από το Πράσινο Ταμείο.

Φορέας χρηματοδότησης της παρούσας σύμβασης είναι το Πράσινο Ταμείο και ο Δήμος Παύλου Μελά. Η δαπάνη για την εν λόγω σύμβαση βαρύνει τον με Κ.Α.: σχετικές πιστώσεις του προϋπολογισμού του οικονομικού έτους 2021 του Κυρίου του έργου.

A.2 Σκοπιμότητα και αναγκαιότητα του έργου

Πυρήνας της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (Green Deal) αποτελούν οι στόχοι για κλιματικά ουδέτερες οικονομίες, σταδιακά και έως το έτος 2050. Πρόκειται ουσιαστικά για μια κατεύθυνση πολιτικής την οποία θα πρέπει να ακολουθήσουν οι χώρες της Ένωσης υποστηριζόμενες από τα διαρθρωτικά ταμεία και τα άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία του σχηματισμού. Η Πράσινη Συμφωνία προτρέπει σε έναν γενναίο ενεργειακό και οικονομικό μετασχηματισμό αναγνωρίζοντας ουσιαστικά ότι η κλιματική αλλαγή δεν σχετίζεται μόνο με την αύξηση της θερμοκρασίας και την ένταση των ακραίων καιρικών φαινομένων αλλά και με την οικονομική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό είναι ζητούμενο και προϋπόθεση η αναθεώρηση των αναπτυξιακών μοντέλων των κρατών – μελών μέσα από παρεμβάσεις στο σύνολο των παραγωγικών τομέων που τα συνθέτουν.

Στο τέλος του 2019, αναθεωρήθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) προκειμένου η ενεργειακή πολιτική της χώρας να προσαρμοστεί στις κλιματικές προκλήσεις. Σημαντικό μέρος του Σχεδίου

αποτελούν τόσο οι αλλαγές που πρέπει να εφαρμοστούν στο σκέλος της κινητικότητας όσο και η ηλεκτροκίνηση. Αναλυτικότερα το Εθνικό Σχέδιο θεωρεί αναγκαιότητα την εφαρμογή των βιώσιμων μορφών κινητικότητας που περιλαμβάνουν το περπάτημα, την χρήση ποδηλάτου και οχημάτων μικροκινητικότητας, την χρήση ΜΜΜ έως και τις υπηρεσίες κοινής χρήσης αυτοκινήτων και συνεπιβατισμού. Η κατεύθυνση αυτή προκύπτει από το γεγονός ότι οι μεταφορές ευθύνονται κατά μείζονα λόγο για την ατμοσφαιρική ρύπανση, τον θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση που στο Ευρωπαϊκό επίπεδο αντιπροσωπεύουν το ¼ των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Με σκοπό την δραστική μείωση αυτών των εκπομπών, το Σχέδιο προβλέπει την διείσδυση μέσων μεταφοράς που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια, την ραγδαία μείωση της μοναδιαίας κατανάλωσης ενέργειας ανά τύπο οχήματος, την διείσδυση βιοκαυσίμων δεύτερης γενιάς κ.α. Σε αυτό το πλαίσιο, η ηλεκτροκίνηση, και οι υποστηρικτικές προς αυτήν τεχνολογίες είναι κομβικής σημασίας και αναμένεται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στο μέλλον της κινητικότητας.

Προς επίσπευση επίτευξης του στόχου της ηλεκτροκίνησης ψηφίσθηκε πρόσφατα και ισχύει, το Εθνικό Σχέδιο για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης (Ν 4710/2020, ΦΕΚ Α 142). Το Σχέδιο αυτό δίνει κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης. Πιο συγκεκριμένα το Σχέδιο περιλαμβάνει φορολογικά κίνητρα και ελαφρύνσεις για την απόκτηση ιδιωτικής χρήσης και επαγγελματικών ηλεκτρικών οχημάτων, κίνητρα προς επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή σχετικών ειδών, επιβαρύνσεις τελών για παλαιά μεταχειρισμένα οχήματα, παροχές δωρεάν θέσεων στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα οχήματα, ρυθμίσεις για την οργάνωση της αγοράς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, χωροταξικές – πολεοδομικές ρυθμίσεις για διευκόλυνση της στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων στα αστικά περιβάλλοντα καθώς και προβλέψεις για την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης σε κοινόχρηστους χώρους και κτήρια. Πιο συγκεκριμένα και στο άρθρο 17 του νόμου προβλέπεται ότι οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων υποχρεούνται να εκπονήσουν Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (εφεξής ΣΦΗΟ). Βάση του σχεδίου αυτού θα προγραμματίζεται η χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Στον ίδιο νόμο προβλέπεται (άρθρο 16) ότι η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης δύναται να υλοποιείται μέσα από διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας τους. Σε συνέχεια των ρυθμίσεων του νόμου εκδόθηκε - τον Οκτώβριο του 2020 - και η σχετική απόφαση του ΥΠΕΝ με τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΦΗΟ.

Πλέον των παραπάνω και για την ενθάρρυνση μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση έχουν δημοσιευτεί διάφορα προγράμματα χρηματοδότησης της προμήθειας Η/Ο μέσων μετακίνησης ιδιωτικής χρήσης και επαγγελματικών όσο και για τα οχήματα δημόσιας χρήσης (Πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά» του ΥΠΕΝ, πρόσκληση χρηματοδότησης για την ηλεκτροκίνηση στους Δήμους του Υπουργείου Εσωτερικών – Αντώνης Τρίτσης κ.α.). Η χρηματοδοτική στήριξη αποτελεί ένα ακόμη μέσο επίτευξης των στόχων του εθνικού σχεδίου για τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών στη χώρα που συνοψίζοντας προβλέπει ως κεντρικό στόχο 24.036 πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων μέχρι το 2025 και 1 στα 3 οχήματα ηλεκτρικά μέχρι το 2030.

Για την επιτάχυνση εκπόνησης των ΣΦΗΟ από τους Δήμους, προβλέφθηκε η διαμόρφωση ειδικού προγράμματος του Πράσινου Ταμείου, ως ειδικός άξονας προτεραιότητας του ευρύτερου προγράμματος «Δράσεις περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2020», βάση του οποίου χρηματοδοτείται η ανάθεση υπηρεσιών για την εκπόνηση των ΣΦΗΟ από εξωτερικούς συνεργάτες και τελικό σκοπό την υποστήριξη των Δήμων στην ολοκλήρωση αυτού του βήματος προς την οργάνωση της ηλεκτροκίνησης.

Ο Δήμος Παύλου Μελά χωροθετείται στο βορειοδυτικό άκρο του μητροπολιτικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και έχει πληθυσμό 99.245 κατοίκους (στοιχεία απογραφής 2011). Στην έκτασή του περιλαμβάνονται πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας, περιφερειακά κέντρα υπηρεσιών και εμπορίου, σημαντικές μεταφορικές υποδομές (όπως η περιφερειακή οδός, η οδός Λαγκαδά καθώς και κόμβοι σύνδεσης της περιφερειακής οδού με την Εγνατία οδό), εκτάσεις με εγκατεστημένες μονάδες παραγωγής του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα καθώς και σημαντικές υποδομές υπηρεσιών της πόλης (νοσοκομεία Παπαγεωργίου και στρατιωτικό νοσοκομείο 424). Η εκπόνηση και στην συνέχεια η εφαρμογή ενός δικτύου δημόσιας πρόσβασης επαναφόρτισης είναι συνεπώς αναγκαία, δεδομένης και της εμβέλειας της πόλης της Θεσσαλονίκης στην παραγωγική λειτουργία της χώρας.

Η εκπόνηση του ΣΦΗΟ είναι μια σύνθετη υπηρεσία για την οποία απαιτούνται ανθρώπινοι πόροι και εξειδικευμένη τεχνική γνώση. Σύμφωνα και με τη σχετική ΚΥΑ που δημοσιεύτηκε για την εκπόνηση του Σχεδίου απαιτούνται κατ' ελάχιστον ειδικότητες Πολεοδόμων – Χωροτακτών – Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών, Τοπογράφων Μηχανικών και Ηλεκτρολόγων Μηχανικών. Απαιτείται επίσης η συλλογή, ανάλυση και αξιολόγηση πλήθος δεδομένων που σχετίζονται με την αστική λειτουργία αλλά και σε σύντομο χρόνο οργάνωση των ενδεικνυόμενων λύσεων συσχετισμένων με εξειδικευμένες τεχνικές γνώσεις για τα συστήματα επαναφόρτισης (τύποι φορτιστών) και τα δίκτυα ηλεκτρισμού. Παράλληλα, ο Δήμος έχει να εκτελέσει έως το έτος 2023, ένα εκτεταμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, σημαντικό σκέλος του οποίου είναι τα χρηματοδοτούμενα έργα και δράσεις προϋπολογισμού περί τα 40 εκατ. ευρώ σε όλο το φάσμα αρμοδιοτήτων του Δήμου (τεχνικά κτηριακά έργα και αναπλάσεις, διαχείρισης απορριμμάτων, δράσεις του κοινωνικού τομέα κλπ.).

Με βάση τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η ανάθεση της παρούσας υπηρεσίας είναι σκόπιμη εφόσον:

- Οι αυτοδιοικητικοί οργανισμοί, ως κρίσιμο μέρος της διακυβέρνησης της χώρας, θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων που θέτουν το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα και των άλλων συμπληρωματικών ή επικουρικών κειμένων πολιτικής που καθοδηγούν τις ενέργειες για την πράσινη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Ο δήμος Παύλου Μελά αποτελεί μέρος του δεύτερου σε μητροπολιτική εμβέλεια αστικού συγκροτήματος της χώρας που λόγω πυκνότητας συγκέντρωσης αναπτυξιακών πόρων έχει τη δυνατότητα αλλά και την υποχρέωση σημαντικής συμβολής στους εθνικούς στόχους.
- Η επάρκεια των υποδομών φόρτισης είναι ένας από τους πιο σημαντικούς πυλώνες ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης στην χώρα εάν λάβει κανείς υπόψη το μεγάλο ποσοστό των αυτοκινητιστών, οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, κυρίως στα αστικά κέντρα. Ο ρόλος των δημοτικών αρχών ως προς την παροχή της αναγκαίας αυτής υποδομής είναι ιδιαίτερα σημαντικός.

Επίσης με βάση τα παραπάνω αναδεικνύεται ότι η παρούσα ανάθεση είναι αναγκαία εφόσον:

- Η εκπόνηση ΣΦΗΟ για την πρόβλεψη δικτύου δημόσιας πρόσβασης επαναφόρτισης Η/Ο από τους Δήμους είναι υποχρεωτική εκ του νόμου και μάλιστα με βάση την ισχύουσα νομοθεσία για την ηλεκτροκίνηση πρέπει να ολοκληρωθούν έως 31/3/2021 (άρθρο 17 του Ν 4710/2020).
- Η ύπαρξη χρηματοδοτικών προγραμμάτων για την προμήθεια ιδιωτικής χρήσης και επαγγελματικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα ενθαρρύνει την απόκτησή τους οπότε και θα υπάρξει άμεσα η ανάγκη διάθεσης σημείων επαναφόρτισης στο αστικό περιβάλλον.
- Ο δήμος Παύλου Μελά δεν διαθέτει όλα τα αναγκαία στελέχη με εξειδικευμένη γνώση επί του αντικείμενου ενώ παράλληλα είναι επιφορτισμένος με την υλοποίηση ενός εκτεταμένου Επιχειρησιακού Προγράμματος.

A.3 Γενικά δεδομένα για τα δίκτυα επαναφόρτισης

Τα δίκτυα επαναφόρτισης Η/Ο μπορούν να περιλαμβάνουν τις εξής κατηγορίες επιμέρους δικτύων:

- Ιδιωτικών σταθμών φόρτισης εκτός οδού που τοποθετούνται σε υπαίθριους ή στεγασμένους ιδιωτικούς χώρους κατοικιών ή εργασίας. Η πρόσβαση σε αυτούς τους σταθμούς αφορά αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες – χρήστες των χώρων.
- Ημι-δημόσιων σταθμών φόρτισης που κατασκευάζονται σε ιδιωτικούς χώρους αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους όπως για παράδειγμα εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία κ.α. Η πρόσβαση σε αυτού του τύπου τους σταθμούς είναι συνήθως αποκλειστική για τους πελάτες – χρήστες των συγκεκριμένων χώρων και πολλές φορές οι ιδιοκτήτες δεν χρεώνουν τη φόρτιση, αλλά την αξιοποιούν ως μια ευκαιρία προώθησης της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας.
- Δημόσιων σταθμών φόρτισης οι οποίοι τοποθετούνται σε κοινόχρηστους ή κοινωφελής χώρους,

συχνότερα δε σε σημεία στάθμευσης παρά την οδό ή σε δημόσιους χώρους στάθμευσης.

Με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής είναι αναμενόμενη η σε μεγαλύτερο βαθμό ανάπτυξη του ενός ή του άλλου δικτύου. Σε περιοχές περιαστικές ή αγροτικές ή παραθεριστικές είναι αναμενόμενη η ανάπτυξη του πρώτου τύπου δικτύου. Αντίθετα στις πυκνοδομημένες περιοχές των αστικών κέντρων, όπου οι πυκνότητες δόμησης και χρήσης του εδάφους είναι ιδιαίτερα υψηλές αποτελεί αναγκαιότητα η λύση του δικτύου δημόσιας πρόσβασης. **Αντικείμενο της παρούσας υπηρεσίας είναι ο σχεδιασμός ενός τέτοιου δικτύου δημόσιας πρόσβασης.**

Υπάρχουν διάφοροι τύποι φορτιστών και η βασική διάκρισή τους γίνεται με βάση τον απαιτούμενο χρόνο φόρτισης. Αναλυτικότερα οι σταθμοί διακρίνονται σε:

- Ταχυφορτιστές. Παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών και περιορισμό του απαιτούμενου χρόνου πλήρους φόρτισης. Το συνολικό κόστος κατασκευής και εγκατάστασης των ταχυφορτιστών είναι υψηλό ενώ πρόσθετο μειονέκτημα είναι και το ότι αυτού του τύπου οι φορτιστές μειώνουν την διάρκεια ζωής της μπαταρίας του Η/Ο. Τέλος απαιτούν πολύπλοκες διατάξεις ασφάλειας και σύνδεσης με το δίκτυο παροχής ηλεκτρικού ρεύματος.
- Τυπικός φορτιστής. Έχουν χαμηλό κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας και μπορούν να τροφοδοτηθούν από υφιστάμενη υποδομή παροχής (π.χ. οδοφωτισμού). Απαιτούν υψηλότερο χρόνο φόρτισης και συνεπώς παραμονής του Η/Ο στην θέση φόρτισης.

Πλέον της γενικής αυτής διάκρισης, οι τύποι των φορτιστών ποικίλουν ανάλογα με την μέθοδο φόρτισης ήτοι πλέον της ταχύτητας, την ισχύ (kW) και τον τύπο του ηλεκτρικού ρεύματος (AC/DC), την ταχύτητα των καλωδίων φόρτισης, το τρόπο – επίπεδο επικοινωνίας μεταξύ του οχήματος και της ισχύος εξόδου. Η επιλογή των σταθμών σχετίζεται και έχει συνέπειες και στα δεδομένα του δικτύου ηλεκτροδότησης εφόσον αυξάνεται η ζήτηση για ηλεκτρισμό και συνεπώς η πολυπλοκότητα του δικτύου ενώ κατά περιπτώσεις απαιτούνται μετασχηματιστές διανομής υψηλής χωρητικότητας και δίκτυο που θα αντιμετωπίζει την υπερφόρτιση και τις αποκλίσεις στην τάση ρεύματος.

Η επιλογή των τύπων φορτιστών ανά θέση και η τεχνική τους προδιαγραφή για την περίπτωση του ΣΦΗΟ Παύλου Μελά αποτελεί αντικείμενο της παρούσας ανάθεσης. Η επιλογή θα βασίζεται πλήρως και θα εκπληρώνει όλες τις τεχνικές προδιαγραφές που περιγράφονται στην ΚΥΑ 42863/438/2019 (ΦΕΚ Β 2040) «Καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών χώρων» όπως θα ισχύει την χρονική στιγμή της εκπόνησης της εργασίας.

Ο αριθμός, η χωροθέτηση και η πυκνότητα των σταθμών φόρτισης δημόσιας πρόσβασης προκύπτει μέσω μιας σύνθετης διαδικασίας αξιολόγησης δεδομένων ειδικά για τα αστικά περιβάλλοντα, τα οποία χαρακτηρίζονται από έντονη πυκνότητα λειτουργιών. Στην ΥΑ για τις Τεχνικές Οδηγίες των ΣΦΗΟ, (παρ. 1 του άρθρου 5) ορίζεται ότι θα πρέπει υποχρεωτικά να χωροθετηθεί ένα (1) κατ' ελάχιστο σημείο φόρτισης Η/Ο ανά 1.000 κατοίκους. Ωστόσο, πολλαπλά κριτήρια πρέπει να αναλυθούν και να ληφθούν υπόψη κατά την τελικό σχεδιασμό του πλήθους και των σημείων τοποθέτησης και ενδεικτικά:

- δεδομένα όπως οι χρήσεις γης, οι πυκνότητες κατοίκησης, οι κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές υποδομές, τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα των επιμέρους περιοχών ενός δήμου κλπ.,
- η πρόβλεψη της ζήτησης,
- το καθεστώς ιδιοκτησίας – πολεοδομικού χαρακτηρισμού αλλά και τα τεχνικά δεδομένα των επιμέρους θέσεων όπως η ορατότητα, η προσβασιμότητα, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του χώρου, η ύπαρξη άλλων υποδομών και δικτύων, η ασφάλεια και επιβλεψιμότητα της κατασκευής κλπ.
- τα δεδομένα του δικτύου παροχής ηλεκτρισμού,
- απαγορευτικές διατάξεις ή προστατευτικοί χαρακτηρισμοί που μπορεί να ισχύουν σε μια περιοχή,

- η συμπληρωματικότητα με άλλα έργα ή δράσεις που προβλέπονται στον στρατηγικό σχεδιασμό και μπορούν να αποτελέσουν πιο ολοκληρωμένες λύσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Η καταγραφή, ανάλυση και σύνθεση των παραπάνω παραμέτρων προς σχηματισμό της δέουσας συνθήκης χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης του Δήμου Παύλου Μελά - από άποψη αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας κατά την κατασκευή – περιλαμβάνεται στο αντικείμενο εργασίας της παρούσας ανάθεσης.

Η διάχυση της πληροφορίας, οι διαβουλεύσεις με άλλες νομικές οντότητες με περιοχές ευθύνης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου, η απεικόνιση – αναπαράσταση των εναλλακτικών λύσεων σε εύχρηστες και αξιόπιστες μορφές αρχείων , οι συγκρότηση προτάσεων επί της μεθοδολογίας υλοποίησης του ΣΦΗΟ και η κατ' αναλογία συγκρότηση αναλύσεων κόστους – οφέλους καθώς και οι τεχνικές προδιαγραφές και οι προδιαγραφές διαλειτουργικότητας του προτεινόμενου δικτύου δημόσιας πρόσβασης είναι επίσης αντικείμενο εργασιών της παρούσας ανάθεσης.

A.4 Αναλυτική περιγραφή του αντικειμένου εργασίας – μεθοδολογία

Στην παρούσα ενότητα περιγράφεται αναλυτικότερα το αντικείμενο εργασίας και η μεθοδολογία εκπλήρωσής του. Σύμφωνα και με την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/2020, η εργασία οργανώνεται σε τρία (3) Στάδια ως εξής:

Στάδιο 1 «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης - Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης - Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο - Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο - Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Φόρτισης Η/Ο»

Στάδιο 1.Α: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στο στάδιο αυτό πραγματοποιείται η συγκέντρωση όλων των συναφών διαθέσιμων στοιχείων, η ανάλυση και σύνθεσή τους σε ένα τελικό τεύχος – παραδοτέο προκειμένου να μεθοδευτεί η γνώση επί των δεδομένων που επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων για το ΣΦΗΟ. Κατ' ελάχιστο εξετάζονται τα στοιχεία:

α) Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών – επιτελικών σχεδίων και κειμένων του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα η ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να λάβει υπόψη της το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Παύλου Μελά για την περίοδο 2015 – 2019, το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπλασης του πρώην στρατοπέδου Παύλου Μελά σε χώρο πρασίνου μητροπολιτικής εμβέλειας και την αντίστοιχη αυτού μελέτη οικονομικής βιωσιμότητας, το Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Απορριμμάτων, την μελέτη εξειδίκευσης του κοινωνικού προφίλ και διασύνδεσής του με την χωρική κλίμακα (που παρέχει ικανά κοινωνικά – οικονομικά δεδομένα σχετικά με την φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό ανά πολεοδομική ενότητα – γειτονιά του Δήμου) και το Τοπικό Σχέδιο για την κοινωνική ένταξη των Ρομά. Όλα τα παραπάνω στοιχεία διατίθενται με ελεύθερη πρόσβαση στον ιστότοπο του Δήμου. Το Επιχειρησιακό πρόγραμμα της περιόδου 2020 – 2023 είναι υπό εκπόνηση και συνεπώς τα στοιχεία του δεν είναι δημοσιοποιήσιμα αλλά θα παρασχεθούν προκειμένου να συμπεριληφθούν στην ανάλυση του παρόντος σταδίου.

β) Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, χρήσεις γης, πληθυσμός εξυπηρέτησης, εντοπισμός σημείων ενδιαφέροντος, ήδη υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, όροι δόμησης κ.λπ.). Η ισχύοντα προγραμματικά και ρυθμιστικά πολεοδομικά κείμενα βρίσκονται αναρτημένα στον ιστότοπο του Δήμου. Σε διαδικασία Δημοπράτησης βρίσκεται το Τοπικό Χωρικό Σχέδιο Δήμου Παύλου Μελά οπότε και ενημέρωση σχετικά με πιθανές αλλαγές στις κατευθύνσεις πολεοδομικών ρυθμίσεων θα παρασχεθούν από την αρμόδια Δ/νση Πολεοδομίας.

γ) Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ανάλυση υφιστάμενου οδικού δικτύου,

στοιχεία κυκλοφοριακών φόρτων, σύνθεση κυκλοφορίας, λειτουργία οδικού δικτύου και κυκλοφοριακών ροών ποδηλάτων, οχημάτων και ΜΜΜ, παρόδια στάθμευση, στάθμευση εκτός οδού, δίκτυα ήπιων μορφών μετακίνησης) και τυχόν εξειδικευμένων δικτύων μεταφορών και των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της περιοχής (περιγραφή υφιστάμενου στόλου οχημάτων των κατοίκων, αέριοι ρύποι) βάσει (α) των σχετικών υφιστάμενων πολεοδομικών ή/και συγκοινωνιακών μελετών, ή/και τυχόν μελετών αστικών αναπλάσεων ή/και (β) βάσει της ανάλυσης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Παύλου Μελά βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης, ωστόσο, σχετικές πληροφορίες και τεχνικά δεδομένα πρόκειται να παρασχεθούν από την αρμόδια Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών.

δ) Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Τ.Π.Σ.) καθώς και τυχόν ευρύτερων μελετών και προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων. Ειδικότερα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το πρόγραμμα των χρηματοδοτούμενων έργων που υλοποιεί ο Δήμος Παύλου Μελά στο πλαίσιο της ΟΧΕ – ΒΑΑ Θεσσαλονίκης και γενικότερα του ΕΣΠΑ 14 – 20 και των άλλων χρηματοδοτικών προγραμμάτων – εργαλείων και τα έργα που περιλαμβάνονται στο Τεχνικό Πρόγραμμα του 2021.

ε) Καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων στάθμευσης, των υφιστάμενων στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων κ.ο.κ., βάσει των καθοριζόμενων του ν. 4710/2020 (Α' 142).

στ) Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων.

ζ) Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμόρφωσης οδών.

Στάδιο 1.Β: ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Το στάδιο αυτό αφορά την δημιουργία διανυσματικών αρχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα κάτωθι:

α) Χαρτογράφηση των: κατηγοριών εισοδημάτων (χαμηλών, μέσων, υψηλών), όρων δόμησης (συντελεστή δόμησης και κάλυψης), τοπικών και υπερτοπικών εμπορικών συγκεντρώσεων και συγκεντρώσεων υπηρεσιών και μεγάλων πόλων αναψυχής/πολιτισμού/τουρισμού/αθλητισμού/υγείας, σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορείων, ή/και μέσων σταθερής τροχιάς), ορίων και στοιχείων υφιστάμενων προγραμμάτων ανάπλασης (ειδικότερα σε πυκνοκατοικημένες περιοχές), μεγάλων αστικών κενών (ανενεργά στρατόπεδα) ή χώρων πρασίνου καθώς και των βασικών συγκοινωνιακών υποδομών.

β) Καταγραφή σημείων παρόδιας στάθμευσης και στάσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, θέσεων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ κ.τ.λ., καθώς και δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων.

γ) Καταγραφή σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε..

δ) Καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

ε) Καταγραφή ψηφιακά σε διανυσματικά αρχεία μορφής shp των χώρων που αναφέρονται στα παραπάνω σημεία α, β, γ, και δ, καθώς και των χώρων δημοσίως προσβάσιμων θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, σε τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου δημοτικών ή αστικών συγκοινωνιών.

Στάδιο 1.Γ: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

Στο στάδιο αυτό γίνεται η επιλογή συγκεκριμένων σημείων για την τοποθέτηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, με βάση τα κάτωθι:

Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που θα προτείνονται θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους

(συμπεριλαμβανομένων και των ήδη υφιστάμενων/αναπτυσσόμενων σημείων) τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Στο Σ.Φ.Η.Ο. θα συμπεριλαμβάνεται πρόταση για πρόγραμμα τμηματικής υλοποίησης των οριζόμενων στο Σ.Φ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός τριών (3) ετών. Προαιρετικά μπορεί να περιλαμβάνεται και εκτίμηση των προτεραιοτήτων εγκατάστασης νέων σταθμών πλέον αυτού του πενταετούς προγράμματος με βάση πρόβλεψη των αναγκών και τάσεων ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης.

Ως προς τις αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, λαμβάνονται υπόψη (α) οι σχετικές τεχνικές απαιτήσεις σύνδεσης των υποδομών επαναφόρτισης στο Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, για τις οποίες θα ζητείται η συνδρομή του Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. ούτως ώστε να προκύπτουν δεδομένα κατασκευής αναγκών έργων σύνδεσης και το σχετικό κόστος τους, (β) τα γεωμετρικά δεδομένα της περιοχής παρέμβασης (π.χ. πλάτος πεζοδρομίου), (γ) οι απαιτήσεις για οδική ασφάλεια (ορατότητα από συμβολή οδών και εξόδους χώρων στάθμευσης), όπως προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία.

Για την αξιολόγηση των δεδομένων που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την επιλογή σημείων κατάλληλων για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο, ο Δήμος πραγματοποιεί:

α) Ανάλυση SWOT (για την επιλογή των βέλτιστων σημείων για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο) στην οποία αξιοποιούνται και αξιολογούνται τα δεδομένα από την Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης και την Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης

β) Καταγραφή προτάσεων αναπλάσεων σε μικρά οδικά τμήματα για χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

γ) Σύνταξη επιμέρους προτάσεων για χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο που ανήκουν σε ειδικές κατηγορίες (ταξί, Λεωφορεία, ΑμεΑ, οχήματα τροφοδοσίας, σε δημοτικά κτίρια/εγκαταστάσεις κ.τ.λ.) καθώς και για χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Στάδιο 1.Δ: ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

Στο στάδιο αυτό παρουσιάζονται εναλλακτικών σεναρίων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για την περιοχή παρέμβασης.

α) Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και βαθμονόμησή τους που θα καταλήγουν στην βέλτιστη (με κριτήρια οικονομικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά) προτεινόμενη λύση.

β) Χαρτογραφική παρουσίαση του συνόλου των εναλλακτικών σεναρίων και χαρτογραφική παρουσίαση και τεκμηρίωση της βέλτιστης επιλογής.

γ) Επισημαίνεται ότι: 1. Για τη χωροθέτηση χώρων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ ηλεκτρικών οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 4710/2020 (Α' 142) και 2. Για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 4710/2020 (Α' 142).

Στάδιο 1.Ε: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΝΑΓΚΩΝ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

Στο στάδιο αυτό θα παραχθεί ανοιχτό ψηφιακό αρχείο στο οποίο συγκεντρώνονται και καταγράφονται όλα τα νέα στοιχεία που προκύπτουν από την στιγμή της δημιουργίας του Σ.Φ.Η.Ο. και αφορούν στην παρακολούθηση της κάλυψης των αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο, στοιχεία τοπικού φορτίου από τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε., νέες προτάσεις από την ΕΕ κ.λπ., τα οποία θα χρησιμοποιούνται σε επόμενη αναθεώρηση / επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. με σκοπό να προτείνονται συμπληρώσεις και αλλαγές των Σ.Φ.Η.Ο. (π.χ. νέες θέσεις τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης, αλλαγή της θέσης τοποθετημένων σημείων επαναφόρτισης, αντικατάσταση σημείων επαναφόρτισης κανονικής ισχύος με σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος Η/Ο

κ.λπ.).

Στάδιο 2 «Συμμετοχικές διαδικασίες - Διαβούλευση»

Οι συμμετοχικές – διαβουλευτικές διαδικασίες του παρόντος σταδίου αποτελούν κρίσιμο μέρος της υλοποίησης του ΣΦΗΟ και θα πρέπει να εκτελεστούν κατά τρόπο ουσιαστικό και παραγωγικό, με την υιοθέτηση ποικίλων μεθόδων επικοινωνίας με το κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Δεδομένου ότι η εκπόνηση των ΣΦΗΟ αποτελεί και μια ευκαιρία ενημέρωσης του κοινού και διάδοσης των ωφελειών της ηλεκτροκίνησης, η διάσταση αυτή θα πρέπει να διακρίνεται στις ενέργειες του σταδίου αυτού.

Ήδη πριν την έναρξη του Σταδίου 1, συντάσσεται το πρόγραμμα - μέθοδος της διαβούλευσης και οι σχετικές συμμετοχικές διαδικασίες και ορίζονται οι επαγγελματικοί, συλλογικοί και άλλοι φορείς που θα συμμετέχουν στην διαδικασία καθ' όλη την διάρκεια της εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. Στη διαβούλευση ενδείκνυται να συμμετέχουν και σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση φορείς, εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες. Η συμμετοχή των παραπάνω φορέων δεν είναι δεσμευτική. Η μέθοδος διαβούλευσης θα πρέπει να οργανώνει τις ενδεικνυόμενες ενέργειες ανά στοχοθετούμενο κοινό, να τις χρονοπρογραμματίζει σε σχέση και με την πρόοδο των επιμέρους σταδίων, να κατονομάζει τα μέσα επικοινωνίας αλλά και τα υλικά μέσα που ενδείκνυται να χρησιμοποιηθούν για την αποτελεσματικότερη επικοινωνία με το κοινό. Κατά τον σχεδιασμό του σταδίου θα ληφθούν υπόψη τα μέσα που ήδη διαθέτει ο Δήμος Παύλου Μελά και κυρίως η ψηφιακά πλατφόρμα διαβουλεύσεων – δημοψηφισμάτων.

Με το πέρας των συμμετοχικών – διαβουλευτικών εργασιών καταγράφονται και αξιολογούνται τα σχόλια και οι κατατεθειμένες απόψεις των μερών, εν συνεχεία δημοσιοποιούνται και πραγματοποιούνται τυχόν διορθωτικές ενέργειες.

Στάδιο 3 «Ολοκλήρωση Φακέλου - Εφαρμογή Σχεδίου»

Στο καταληκτικό αυτό στάδιο περιλαμβάνονται:

1. Η ανάλυση κόστους - οφέλους και η επιλογή της μεθοδολογίας υλοποίησης του οριζόμενου από το Σ.Φ.Η.Ο. δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο (π.χ. σύμβαση παραχώρησης, σύμβαση προμήθειας).
2. Το σχέδιο και χρονικός προγραμματισμός χωροθέτησης / αδειοδότησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.
3. Οι Προδιαγραφές (τεχνικές, διαλειτουργικότητας, κ.λπ.) του προτεινόμενου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.
4. Οι δυνατότητες χρηματοδότησης έργου.
5. Η ανάπτυξη πολιτικής κινήτρων σε τοπικό επίπεδο.
6. Τα οριστικά ψηφιακά αρχεία με τα γεωχωρικά δεδομένα του Σ.Φ.Η.Ο.. Τα ψηφιακά αρχεία θα αφορούν στην πρόταση χωροθέτησης όπου θα απεικονίζονται τα σημεία επαναφόρτισης και των θέσεων στάθμευσης Η/Ο, με το σύνολο των απαραίτητων θεματικών ιδιοτήτων τους.

Η εκπόνηση της εργασίας ΔΕΝ μπορεί να διαχωριστεί και συνεπώς ανατεθεί σε τμήματα διότι τα διάφορα στάδιά της εξαρτώνται μεθοδολογικά και γνωσιακά το ένα από το άλλο. Η εργασία εκπόνησης του ΣΦΗΟ μπορεί να νοηθεί μόνο ως ολοκληρωμένο αντικείμενο υπηρεσιών σύμφωνα και με όσα προδιαγράφονται στην ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/2020.

A.5 Παραδοτέα ανά στάδιο εργασίας

Στάδιο	Παραδοτέα
Στάδιο 1.A: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	Π.1α : Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης – χαρτογράφηση περιοχής παρέμβασης (Τεύχος και σχέδια)
Στάδιο 1.B: ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	

Στάδιο 1.Γ: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο	Π. 1β : Χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης Η/Ο και σενάρια ανάπτυξης δικτύου σημείων επαναφόρτισης Η/Ο (Τεύχος και σχέδια)
Στάδιο 1.Δ: ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο	
Στάδιο 1.Ε: ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΝΑΓΚΩΝ ΕΠΑΝΑΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο	
Στάδιο 2: Συμμετοχικές διαδικασίες - διαβούλευση	Π.2 : Έκθεση διαβούλευσης (συμπεριλαμβάνεται υλικό τεκμηρίωσης όπως πρακτικά συναντήσεων, υλικό επικοινωνίας, φωτογραφίες καθώς και τα πορίσματα της διαβούλευσης)
Στάδιο 3 : Ολοκλήρωση φακέλου – εφαρμογή σχεδίου	Π 3 : Ολοκλήρωση φακέλου – εφαρμογή σχεδίου (Τεύχος και σχέδια όπως περιγράφονται στην ενότητα Α4)

Τα παραδοτέα θα παραδοθούν σε μία έντυπη σειρά και σε ψηφιακή μορφή. Τα ψηφιακά αρχεία θα παραδοθούν σε επεξεργάσιμη μορφή καθώς και σε μορφή αρχείων κατάλληλων για παρουσίαση (pdf, εικόνας κλπ.).

A 6. Χρονοδιάγραμμα

Τα παραπάνω παραδοτέα θα πρέπει να εκπονηθούν στο σύνολό τους εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης.

Η ανάδοχος εταιρεία που θα προκύψει από την διαγωνιστική διαδικασία θα προσκομίσει στην Διευθύνουσα της παρούσας ανάθεσης Υπηρεσία και εντός 5 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των εργασιών. Το χρονοδιάγραμμα δεν μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο υλοποίησης μικρότερο των τεσσάρων (4) μηνών εφόσον η εκπόνηση της εργασίας απαιτεί διεργασίες διαβουλεύσεων και άλλων συνεργατικών διαδικασιών μεταξύ των στελεχών του Δήμου, των τοπικών οικονομικών φορέων και άλλων δημόσιων φορέων. Το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες – δράσεις με ιδιαίτερη μέριμνα στις διεργασίες επικοινωνίας, συνδημιουργίας και διαβούλευσης καθώς και τους ανθρώπινους πόρους που θα δεσμευτούν από την ανάδοχο για την εκτέλεσή κάθε μιας από αυτές. Το χρονοδιάγραμμα θα γίνει σιωπηρά αποδεκτό μετά την παρέλευση τριών (3) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του ή θα παρασχεθούν από την Διευθύνουσα υπηρεσία υποδείξεις για συμπληρώσεις - διορθώσεις (εντός του ίδιου προβλεπόμενου χρονοδιαστήματος των τριών (3) ημερών) οι οποίες και θα πρέπει να γίνουν αποδεκτές από την ανάδοχο. Έκτοτε, οι προβλέψεις του χρονοδιαγράμματος είναι δεσμευτικές για την ανάδοχο εταιρεία όσο και για τον Φορέα υλοποίησης και πρέπει να ακολουθούνται με συνέπεια.

A 7. Στελέχωση της ομάδας έργου

Για την διεκπεραίωση της εργασίας, η ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να συγκροτήσει ομάδα έργου που θα συνεργαστεί με τα στελέχη της Δ/νουσας της παρούσας μελέτης υπηρεσίας καθώς και των κατ' αρμοδιότητα άλλων υπηρεσιών του Δήμου. Η ικανή και κατάλληλη στελέχωση της ομάδας έργου είναι συστατικό σημείο της προσφοράς του/της αναδόχου.

Με βάση τα όσα περιγράφονται στην παράγραφο 3, του άρθρου 7 της ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/5-10-2020 στην Ομάδα Έργου του αναδόχου θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα εξής μέλη με τις αντίστοιχες ειδικότητες:

α) Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός ή Τοπογράφος Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές στον τομέα της συγκοινωνιακής τεχνικής και επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών σε μελέτες στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών ή κυκλοφοριακές μελέτες –υπηρεσίες.

β) Διπλωματούχος Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης ή Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης με γενική επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών ή Αρχιτέκτονας Μηχανικός με μεταπτυχιακές σπουδές (μεταπτυχιακού ή διδακτορικού επιπέδου) στο αντικείμενο της χωροταξίας – πολεοδομίας – περιφερειακής ανάπτυξης με γενική επαγγελματική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών.

γ) Διπλωματούχος Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ή Μηχανολόγος Μηχανικός με γενική εμπειρία τουλάχιστον 10 ετών, και μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών στον τομέα της ενέργειας.

δ) Επιστήμονας Ανώτατης Σχολής, με εξειδίκευση πτυχιακού ή μεταπτυχιακού επιπέδου στην ανάπτυξη και εφαρμογή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών και γενική εμπειρία τουλάχιστον 5 ετών.

στ) Πτυχιούχος οικονομικής κατεύθυνσης, με γενική εμπειρία τουλάχιστον 5 ετών και ειδική εμπειρία σε τουλάχιστον ένα (1) ολοκληρωμένο έργο στο οποίο περιλαμβάνεται ανάλυση κόστους – οφέλους.

Από το σχήμα της ομάδας έργου του αναδόχου, ένας ή μία εκ περιπτώσεων α), β) ή γ) θα ορισθεί ως Συντονιστής/συντονίστρια (υπεύθυνος/νη) του έργου και ένας ή μία εκ των πέντε ως αναπληρωτής/τρια του. Ο/Η Συντονιστής/στρια θα διευθύνει της εργασίες της ομάδας με σκοπό την αποδοτικότερη ολοκλήρωση του έργου και θα την εκπροσωπεί ως επικεφαλής σε όλα τα επίπεδα συνεργασίας με τις υπηρεσίες του Κυρίου του έργου.

Πλέον της παραπάνω ομάδας έργου και για την αποδοτικότερη ολοκλήρωση της εργασίας στον προβλεπόμενο χρόνο, η ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να διαθέσει πρόσθετο υποστηρικτικό προσωπικό με την μορφή υπηρεσιών back office ή με την μορφή εμπειρογνομόνων τεσσάρων (4) ατόμων κατ' ελάχιστο και στα εξής αντικείμενα εργασίας:

ε) σχεδιασμός – χαρτογραφία υποβάθρων,

ζ) γραφιστική επιμέλεια αρχείων – επικοινωνιακή προβολή,

η) νομική συμβουλευτική επί δημοσίων συμβάσεων,

θ) συμβουλευτική στα έξυπνα συστήματα μεταφορών.

A.8 Πρότυπα διασφάλισης ποιότητας

Η ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να διαθέτει Πιστοποίηση Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας κατά το πρότυπο ISO: 9001 ή ισοδύναμό αυτού που να εμπίπτει στο αντικείμενο παροχής υπηρεσίας του έργου (Παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε φορείς του δημοσίου τομέα και διαχείρισης έργων, σχεδιασμό διαχείριση και υλοποίηση έργων χρηματοδοτούμενων από εθνικούς ή/και ευρωπαϊκούς πόρους).

A.9 Προηγούμενη εμπειρία

Η υποψήφια ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να έχει αποδεδειγμένη εμπειρία, κατά τη διάρκεια των πέντε (5) τελευταίων ετών, σε τουλάχιστον ένα (1) ολοκληρωμένο έργο συναφές με τους τομείς της βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή της ενέργειας - κλιματικής αλλαγής σε αστικά περιβάλλοντα.

Η Αν. Διευθύντρια Σχεδιασμού, Αστικής Ανάπτυξης
& Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων

Παρασκευή Κούρτη

Β. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 13 «Χρηματοδότηση των ΣΦΗΟ» της ΥΑ όπου ορίζονται οι Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο. (Τεύχος Β' 4380/05.10.2020) η χρηματοδότηση υπολογίζεται σύμφωνα με τον μαθηματικό τύπο

$$A = 20.000\text{€} + \kappa * 40.000\text{€},$$

Όπου η τιμή Α είναι η μέγιστη αμοιβή του Αναδόχου, ενώ ο συντελεστής κ καθορίζεται με πληθυσμιακά κριτήρια βάσει του Πίνακα που ακολουθεί:

Πληθυσμός	Τιμή Κ
Από 2.000 - 10.000	0.1
Από 10.001 - 30.000	0.3
Από 30.001 - 50.000	0.5
Από 50.001 - 100.000	0.7
>100.000	1

Στο ίδιο άρθρο δεν αποκλείεται η υπέρβαση των καθοριζόμενων ενδεικτικών τιμών με την πρόταση η κοστολόγηση αυτή να μην υπερβαίνει τις 60.000 χωρίς ΦΠΑ.

Ο δήμος Παύλου Μελά έχει πληθυσμό 99.245 άτομα, βάση των στοιχείων της απογραφής του 2011. Λόγω της οριακής τιμής του πληθυσμού που «αγγίζει» τα 100.000 άτομα αλλά και της πολυπλοκότητας των αστικών δεδομένων της περιοχής παρέμβασης εκτιμάται η κοστολόγηση υπηρεσιών ΣΦΗΟ στην ανώτερη κατηγορία συντελεστή και τιμή προ εκτιμώμενης αμοιβής 59.675 ευρώ προ ΦΠΑ.

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΠΟΣΟ ΣΕ ΕΥΡΩ (ΜΕ ΦΠΑ)
Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης εντός των ορίων του Δήμου Παύλου Μελά	59.675,00€	74.000€
ΣΥΝΟΛΟ	59.675,00€	74.000,00€
	Πενήντα εννέα χιλιάδες εξακόσια εβδομήντα πέντε ευρώ	Εβδομήντα τέσσερις χιλιάδες ευρώ

Γ. ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Άρθρο 1^ο Αντικείμενο Συγγραφής

Με την παρούσα Μελέτη προβλέπεται η ανάθεση υπηρεσιών για την «**Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης εντός των ορίων του Δήμου Παύλου Μελά**»

Άρθρο 2^ο Ισχύουσες Διατάξεις

Η ανάθεση της εργασίας θα γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις:

- Τον Ν 3463/2006 (ΦΕΚ Α 114) «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», όπως ισχύει.
- Τον Ν 3852/2010 (ΦΕΚ Α 87) «Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης – πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως ισχύει
- Τον Ν 4412/2016 (ΦΕΚ Α 147) «Δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)», όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Τον Ν 4555/2018 (ΦΕΚ Α 133) «Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – εμπάθυνση της Δημοκρατίας – ενίσχυση της συμμετοχής – βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των ΟΤΑ (Πρόγραμμα Κλεισθένης)», όπως ισχύει.
- Τον Ν 4735/2020 (ΦΕΚ Α 197) «Τροποποίηση του Κώδικα Ελληνικής Ιθαγένειας, νέο πλαίσιο επιλογής διοικήσεων στον δημόσιο τομέα, ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων της Γενικής Γραμματείας Ιθαγένειας και της Γενικής Γραμματείας Ανθρώπινου Δυναμικού Δημόσιου Τομέα του Υπουργείου Εσωτερικών, ρυθμίσεις για την αναπτυξιακή προοπτική και την εύρυθμη λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 4270/2014 (ΦΕΚ Α 143) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 4129/2013 (ΦΕΚ Α 52) «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο».
- Τον Ν 4013/2011 (ΦΕΚ Α 204) «Σύσταση ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων...».
- Τον Ν 3861/2010 (ΦΕΚ Α 112) «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο "Πρόγραμμα Διαύγεια" και άλλες διατάξεις».
- Τον Ν 2859/2000 (ΦΕΚ Α 248) «Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας».
- Τον Ν 2690/1999 (ΦΕΚ Α 45) «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις».
- Το ΠΔ 28/2015 (ΦΕΚ Α 34) «Κωδικοποίηση διατάξεων για την πρόσβαση σε δημόσια έγγραφα και στοιχεία».
- Το ΠΔ 80/2016 (ΦΕΚ Α 145) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους Διατάκτες».
- Την με αρ. 57654/22.05.2017 (ΦΕΚ Β 1781) Απόφαση του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης «Ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας και διαχείρισης του Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης.
- Την υπ' αριθ. 24/2020 Κατευθυντήρια Οδηγία της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων με θέμα «Ειδικά ζητήματα ανάθεσης και διαχείρισης δημοσίων συμβάσεων στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της υγειονομικής κρίσης του ιού COVID-19, καθώς και των μέτρων για την αποτροπή της διασποράς του».
- Τον Ν 2472/1997 (ΦΕΚ Α 133) «Προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών», όπως ισχύει καθώς και του Γενικού Κανονισμού GDPR

(General Data Protection Regulation) – Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων (Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2016).

Άρθρο 3^ο Συμβατικά Στοιχεία

Τα συμβατικά στοιχεία κατά σειρά ισχύος είναι:

- Προϋπολογισμός.
- Η Συγγραφή Υποχρεώσεων.
- Τεχνική Έκθεση.
- Τεύχος Διακήρυξης.

Άρθρο 4^ο Χρόνος Εκτέλεσης της Υπηρεσίας

Ο χρόνος εκτέλεσης της υπηρεσίας ορίζεται σε τέσσερις (4) μήνες από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης.

Άρθρο 5^ο Υποχρεώσεις Εντολοδόχου – Αναδόχου

Η Ανάδοχος εταιρεία υποχρεούται να συνεργαστεί με οποιαδήποτε Υπηρεσία του Φορέα και άλλου αρμοδίου Φορέα ή Αρχής, με τον τρόπο που θα του υποδείξει η αρμόδια Διεύθυνση του Φορέα.

Η Ανάδοχος εταιρεία υποχρεούται να παρέχει στο Φορέα αναφορές, πληροφορίες και στοιχεία, σχετικά με το αντικείμενο της Σύμβασης, κατόπιν σχετικού αιτήματος.

Η Ανάδοχος εταιρεία υποχρεούται να παραδώσει με τον καθ' οιονδήποτε τρόπο λήξης ή λύσης της Σύμβασης στο Φορέα τα αποτελέσματα, πληροφορίες, στοιχεία, κάθε έγγραφο ή αρχείο σχετικό με το αντικείμενο της παρούσας, που θα αποκτηθούν ή θα αναπτυχθούν με δαπάνες του Φορέα. Σε περίπτωση αρχείων σε ηλεκτρονική μορφή, ο Ανάδοχος υποχρεούται να συνοδεύει την παράδοσή τους με έγγραφη τεκμηρίωση και οδηγίες για τη διαχείριση τους. Όλα τα παραπάνω αποτελούν ιδιοκτησία του Φορέα, ο οποίος μπορεί να τα διαχειρίζεται και να τα εκμεταλλεύεται ελεύθερα.

Η Ανάδοχος εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεωρεί κάθε πληροφορία, που λαμβάνει, ως εμπιστευτική και να μην την χρησιμοποιεί ή αποκαλύπτει σε άλλα πρόσωπα, χωρίς προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του Φορέα.

Ο Φορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για κάθε είδους βλάβη ή ζημία, που μπορεί να επέλθει στον εξοπλισμό του Αναδόχου κατά την εκτέλεση της Σύμβασης.

Η Ανάδοχος εταιρεία δεν μπορεί να δημοσιεύει μέρος ή όλου του ΣΦΗΟ ή επιμέρους στοιχεία αυτού χωρίς την άδεια του Φορέα Δήμου Παύλου Μελά.

Άρθρο 6^ο Υποχρεώσεις του Εντολέα – Φορέα

Ο Φορέας είναι υποχρεωμένος για την παροχή όλων των μέσων και στοιχείων τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την υλοποίηση της ανατιθέμενης εργασίας – υπηρεσίας.

Άρθρο 7^ο Ανωτέρα Βία

Ως ανωτέρα βία θεωρείται κάθε απρόβλεπτο και τυχαίο γεγονός που είναι αδύνατο να προβλεφθεί έστω και εάν για την πρόβλεψη και αποτροπή της επέλευσης του καταβλήθηκε υπερβολική επιμέλεια και επιδείχθηκε η ανάλογη σύνεση. Ενδεικτικά γεγονότα ανωτέρας βίας είναι: εξαιρετικά και απρόβλεπτα φυσικά γεγονότα, πυρκαγιά που οφείλεται σε φυσικό γεγονός ή σε περιστάσεις για τις οποίες ο Ανάδοχος ή ο Φορέας είναι ανυπαίτιοι, αιφνιδιαστική απεργία προσωπικού, πόλεμος, ατύχημα, αιφνίδια ασθένεια του προσωπικού του Αναδόχου κ.α. Στην περίπτωση κατά την οποία υπάρξει λόγος ανωτέρας βίας ο Ανάδοχος οφείλει να ειδοποιήσει αμελλητί το Φορέα και να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια σε συνεργασία με το άλλο μέρος για να υπερβεί τις συνέπειες και τα προβλήματα που ανέκυψαν λόγω ανωτέρας βίας.

Ο όρος περί ανωτέρας βίας εφαρμόζεται ανάλογα και για το Φορέα προσαρμοζόμενος ανάλογα.

Άρθρο 8^ο Αναθεώρηση Τιμών

Οι τιμές δεν υπόκεινται σε καμία αναθεώρηση για οποιονδήποτε λόγο ή αιτία, αλλά παραμένουν σταθερές και αμετάβλητες.

Άρθρο 9^ο Τρόπος Πληρωμής

Για την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών η αμοιβή του Αναδόχου καθορίζεται σε 74.000,00€ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ 24%. Η καταβολή του ως άνω ποσού γίνεται εφάπαξ με τη λήξη της σύμβασης και ύστερα από την έκδοση του σχετικού δελτίου παροχής υπηρεσιών του Αναδόχου συνοδευόμενα από τα παραδοτέα της υπηρεσίας.

Άρθρο 10^ο Φόροι, Τέλη και Κρατήσεις

Ο Ανάδοχος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, βαρύνεται με όλους ανεξαιρέτως τους φόρους, δασμούς και εισφορές υπέρ του δημοσίου, δήμων και κοινοτήτων ή τρίτων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Ο Φ.Π.Α. βαρύνει το Φορέα.

Άρθρο 11^ο Επίλυση Διαφορών

Οι διαφορές που ενδεχόμενα εμφανισθούν κατά την εφαρμογή της Σύμβασης επιλύονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.