



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

**Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ**

Ταχ. Δ/ση: Ι. ΔΡΑΓΟΥΜΗ 1
Ταχ. Κώδικας: 412 22 ΛΑΡΙΣΑ
Πληροφορίες: Αμαλία ΜΙΧΑΛΗ
Τηλέφωνο: 2413-500.274
Fax: 2410-251.339
e-mail: kyklof@larissa-dimos.gr

**ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ
«ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ
ΛΑΡΙΣΑΣ»**

Σχετικά με την με αρ. πρωτ. 30496/25-5-2016 ερώτηση της εταιρείας ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε (το κείμενο της ερώτησης επισυνάπτεται αυτούσιο στην παρούσα απάντηση)

ΘΕΜΑ 1

Απάντηση

Δεν συμπεριλαμβάνονται στο Φάκελο του Έργου της Υπηρεσίας άλλα στοιχεία ή μελέτες. Ωστόσο όπως αναφέρεται σαφώς στο κεφάλαιο Α (Εισαγωγή-Τεκμηρίωση Σκοπιμότητας) του ίδιου:

- η παρούσα μελέτη αποτελεί εφαρμογή του Σχεδίου της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας όπως αυτό εγκρίθηκε βάσει των παραδοτέων της «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ».
- ο Δήμος Λαρισαίων προχωρά στην ανάθεση μελέτης (αναμένεται η κατακύρωση του αποτελέσματος του διαγωνισμού) με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ».

Επιπρόσθετα στο κεφάλαιο Β.2 του Φακέλου του Έργου (Δεδομένα και στοιχεία), αναφέρονται ενδεικτικά οι υφιστάμενες μελέτες και τα στοιχεία που απαιτείται να συγκεντρώσουν και να αποδελτιώσουν οι μελετητές.

Λόγω των ανωτέρω κρίθηκε σκόπιμο από την Υπηρεσία μας να δοθεί η δυνατότητα στους υποψήφιους ανάδοχους μελετητές εφόσον το επιθυμούν να λάβουν γνώση των περιεχομένων των παραδοτέων της «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ», του Φακέλου του Έργου της προκήρυξης του διαγωνισμού της «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» καθώς και οποιουδήποτε στοιχείου επιθυμούν εκ των αναφερομένων παραπάνω προκειμένου να προχωρήσουν στην άρτια προετοιμασία των Τεχνικών τους προσφορών. Επισημαίνεται ότι το πλήρες περιεχόμενο των παραπάνω μελετών και των στοιχείων (στο σύνολό τους ή στο στάδιο που αυτό θα έχει εκτελεστεί), θα δοθεί στον ανάδοχο μελετητή κατά την έναρξη εκπόνησης της «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ».

ΘΕΜΑ 2

Απάντηση

A. Από το Άρθρο 21.4 που αφορά τα δικαιολογητικά ειδικής τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας και τη σημείωση – παρατήρηση υπ' αριθμό 50, οι οποίες παρατίθενται στη συνέχεια, καθίσταται φανερό ότι το Υπόδειγμα 1 του Προσαρτήματος II του Άρθρου 21.4.1 συμπληρώνεται **αποκλειστικά και μόνο με μελέτες που αποδεικνύουν την ειδική τεχνική και επαγγελματική ικανότητα**, όπως αυτή ζητείται στο Άρθρο 20 της Προκήρυξης:

«21.4 Δικαιολογητικά ειδικής τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας⁵⁰

Για την απόδειξη της ζητούμενης από το άρθρο 20 της παρούσας ειδικής τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, οι διαγωνιζόμενοι προσκομίζουν τα αναφερόμενα κατωτέρω δικαιολογητικά έγγραφα:

21.4.1 Κατάλογο των κυριότερων παρόμοιων μελετών, σύμφωνα με το συνημμένο Υπόδειγμα 1 του προσαρτήματος II, που εκπονήθηκαν την τελευταία δωδεκαετία (12) από τον μεμονωμένο διαγωνιζόμενο ή από όλα τα μέλη διαγωνιζόμενης σύμπραξης ή κοινοπραξίας, συνοδευόμενο από υπεύθυνη δήλωση του διαγωνιζόμενου, περί της έντεχνης, επιτυχούς και αποτελεσματικής εκπόνησης των μελετών. (αφορά μελέτες του άρθρου 20.1.α)

21.4.2 Κατάλογο με τους τίτλους σπουδών και τα επαγγελματικά προσόντα (έτη εμπειρίας) σύμφωνα με το συνημμένο Υπόδειγμα 2 του προσαρτήματος II, του απαιτούμενου εξειδικευμένου προσωπικού. (αφορά την ομάδα μελέτης του άρθρου 20.1.β)

B. Το άρθρο 21.4.1 αφορά στον **Φάκελο Δικαιολογητικών Συμμετοχής** ο πίνακας του Υποδείγματος 1 του προσαρτήματος II, είναι αυτός που ορίζεται στο εν λόγω άρθρο και είναι στοιχείο on-off για τον διαγωνισμό

Το Άρθρο 21.7.4 αφορά στον **Φάκελο Τεχνικής Προσφοράς** αναφέρεται στους όρους εκπλήρωσης του 3ου κριτηρίου της Τεχνικής Προσφοράς σύμφωνα με το Άρθρο 22.1.1 της Προκήρυξης. Τα στοιχεία για την απόδειξη της γνώσης των ιδιαίτερων συνθηκών του τόπου εκτέλεσης του έργου θα υποβάλλονται σε **ξεχωριστή Τεχνική έκθεση** όπου θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο διαγωνιζόμενος ή μέλος ή μέλη της ομάδος μελέτης, έχει στο παρελθόν ασχοληθεί σε βάθος με παρόμοιες μελέτες του άρθρου 21.7.4.α (ή και μελέτες από τις οποίες αιτιολογημένα προκύπτει η ενασχόλησή του με τεχνικά ζητήματα παρόμοια με αυτά που αναμένεται να προκύψουν και κατά την εκπόνηση της προς ανάθεση μελέτης) στη περιοχή εκτέλεσης των έργων, ή εκπόνησης των μελετών (αν οι μελέτες δεν συνδέονται με έργο, όπως π.χ. οι πολεοδομικές ή χωροταξικές μελέτες). Η γνώση αυτή πρέπει να είναι ουσιαστική και να αποδεικνύει ενασχόληση με τις ιδιαίτερες τεχνικές συνθήκες και παραμέτρους του τόπου που

αφορά η μελέτη. Η απόδειξη της γνώσης των ιδιαίτερων συνθηκών του τόπου εκτέλεσης του έργου δεν αποτελεί on-off κριτήριο, αλλά κριτήριο αξιολόγησης και βαθμολογίας της Τεχνικής προσφοράς και μόνον.

ΘΕΜΑ 3

Απάντηση

A. Οι ζητούμενες αποδείξεις της ειδικής τεχνικής ικανότητας τίθενται αυστηρά για την ανάγκη διασφάλισης της ποιότητας της μελέτης και σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνουν τα όρια που επιβάλλει η γενική αρχή της αναλογικότητας, ούτε περιορίζουν τον επαρκή ανταγωνισμό.

Η παρούσα προκήρυξη αφορά σε μελέτη που αποτελεί συνέχεια της εγκεκριμένης «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ» (ΣΒΑΚ) και της υπό ανάθεση μελέτης «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» και αφορά στην εφαρμογή του ΣΒΑΚ και επομένως για την εκπλήρωση του κριτηρίου της ειδικής Τεχνικής ικανότητας, δεν αρκεί τυχόν αποσπασματική μελέτη κάποιων παρεμβάσεων που αντιστοιχούν σε επιμέρους – παραμέτρους ΣΒΑΚ, που τυχόν μελετήθηκαν στα πλαίσια μιας κυκλοφοριακής - συγκοινωνιακής μελέτης. Σχετικά αναφέρεται ότι:

1. Σύμφωνα με το κείμενο θέσεων του ΣΕΣ για τα ΣΒΑΚ - Μάρτιος 2015 (απόσπασμα του κειμένου αυτού περιλαμβάνεται στο ερώτημα σας) ορίζεται σαφώς ότι το ΣΒΑΚ δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη, αλλά μία σύνθετη εξειδικευμένη διαδικασία:
2. *«Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας δεν αποτελεί κυκλοφοριακή μελέτη και δεν έχει τον προϋπολογισμό μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Αποτελεί ένα πλαίσιο μέτρων, τα οποία μέσα από διαβούλευση έχουν γίνει αποδεκτά προς εφαρμογή. Ως εκ τούτου οφείλει να στηρίζεται στις αρχές και οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Τόσο η προετοιμασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ, όσο και η εκπόνηση και εφαρμογή αυτή καθ' εαυτή, εμφανίζουν προκλήσεις και προβλήματα. Η σχετική τεχνογνωσία είναι διαθέσιμη και οι Δήμοι/αρμόδιοι φορείς/υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων οφείλουν να την αξιοποιήσουν με κάθε τρόπο προκειμένου να αναπτύξουν ορθώς τη στρατηγική και ένα επιτεύξιμο όραμα για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.»*
3. Στο κείμενο του ΣΕΣ απαριθμούνται – αναφέρονται πλείστες όσες σαφείς διαφορές μεταξύ ενός ΣΒΑΚ και μίας Συγκοινωνιακής Μελέτης, εκ των οποίων συνάγεται σαφώς η απαίτηση ιδιαίτερα αυξημένης εμπειρίας για την εκπόνηση του.
4. Επίσης στα Συμπεράσματα αναφέρεται ότι: *«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει λεπτομερείς οδηγίες για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει διαθέσιμη πληθώρα σχετικής βιβλιογραφίας και βέλτιστων πρακτικών»*
5. Οι αρχές της αστικής κινητικότητας έχουν αρχίσει να υιοθετούνται στην Ε.Ε. εδώ και μία δεκαετία, ενώ εφαρμόζονται ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις (σε Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο). Μέχρι σήμερα (Μάιος

2016), έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται ΣΒΑΚ σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας με συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό.

B. Η εμπειρία που ζητείται στο άρθρο 20 της παρούσας Προκήρυξης μπορεί μεν να μην είχε ζητηθεί επακριβώς στην Προκήρυξη εκπόνησης της «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» αλλά για τα τότε δεδομένα τα κριτήρια που είχαν τεθεί ήταν σαφώς **ιδιαίτερα αυστηρά** χωρίς να υπάρξει κανένα πρόβλημα στην όλη διαδικασία του διαγωνισμού. (κατατέθηκαν στην υπηρεσία και αξιολογήθηκαν από την τότε Επιτροπή Διαγωνισμού έξι (6) φάκελοι διαγωνιζομένων που στο σύνολό τους πληρούσαν το παραπάνω κριτήριο του άρθρου 20 της τότε προκήρυξης.)

ΘΕΜΑ 4

Απάντηση

Η «γνώση τοπικών συνθηκών» δεν έχει σχέση με την εμπειρία ή όχι του διαγωνιζόμενου γενικώς σε περιοχές μητροπολιτικού κέντρου.

Είναι καθαρά κριτήριο που έχει σχέση με τον « **τόπο του έργου**» .

Επομένως ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει «την συσχέτιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν στην περιοχή του έργου, με άλλες μελέτες ή έργα που εκτελέστηκαν στην ίδια περιοχή και τους τρόπους επιτυχούς αντιμετώπισής τους καθώς και τη συμμετοχή μελών της ομάδας μελέτης που προτείνει ο διαγωνιζόμενος, στην επίλυση των ως άνω ειδικών προβλημάτων» .

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΠΡΟΣΙΣΤΑΜΕΝΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αθανάσιος ΠΑΤΣΙΟΥΡΑΣ

**ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΡΟΜΟΣ Ε.Π.Ε ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΡΟΚΗΡΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΝΑΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΡΙΣΑΣ**

ΘΕΜΑ 1. Στο Άρθρο 2.3 αναφέρεται ότι «Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ενημερώνονται για το φάκελο του έργου που βρίσκεται στα γραφεία της Υπηρεσίας...».

Ερωτ. 1.1

Υπάρχουν στο Φάκελο του Έργου της Υπηρεσίας άλλα στοιχεία ή μελέτες επιπλέον αυτών που αναφέρονται στο Άρθρο 2.5 της Προκήρυξης ;

Εάν ναι, παρακαλούμε να μας χορηγήσετε κατάλογο περιεχομένων του Φακέλου του Έργου.

ΘΕΜΑ 2. Στο Άρθρο 21.4 ζητείται κατάλογος των κυριότερων παρόμοιων με την υπό ανάθεση μελετών κατά την τελευταία 12-ετία. Στο Άρθρο 21.7.4 σημ. α), ορίζονται οι τύποι παρόμοιων μελετών στην κατηγορία 10.

Ερωτ. 2.1

Ως παρόμοιες μελέτες του Άρθρου 21.4.1 νοούνται αυτές του Άρθρου 21.7.4α ή μπορεί να περιλαμβάνονται και άλλοι τύποι μελετών της κατηγορίας 10 (π.χ. μελέτες πεζοδρομήσεων, μελέτες χώρων στάθμευσης, μελέτες αστικών δημόσιων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς, κλπ) ;

ΘΕΜΑ 3. Στο Άρθρο 20 – Ειδική Τεχνική και Επαγγελματική Ικανότητα, ζητείται να έχει εκπονηθεί μία τουλάχιστον μελέτη ολοκληρωμένου ΣΒΑΚ σε αστική περιοχή άνω των 40.000 κατοίκων και μία τουλάχιστον μελέτη εφαρμογής δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Ερωτ. 3.1

Ως μελέτη ολοκληρωμένου ΣΒΑΚ νοείται μία μελέτη αστικής κινητικότητας όπου αυτή θα προσδιορίζεται ως τέτοια και στον τίτλο της μελέτης ή επαρκεί για κάλυψη της ειδικής ικανότητας και μία κυκλοφοριακή / πολεοδομική / χωροταξική / περιβαλλοντική μελέτη που περιλαμβάνει σχεδιασμό και διαχείριση μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (π.χ. σύστημα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, σύστημα τραμ, αναδιάρθρωση συστήματος ΜΜΜ, αναλύσεις θορύβου, σχέδια δράσης μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας, βελτίωση ασφάλειας πεζών, κλπ) ;

Παρακαλούμε να ληφθούν υπόψη στην απάντησή σας τα παρακάτω:

Οι μελέτες αστικής κινητικότητας στην Ελλάδα είναι πολύ περιορισμένου αριθμού και έχουν εκπονηθεί από ένα μικρό αριθμό μελετητικών γραφείων, Πανεπιστημίων και του ΙΜΕΤ. Σύμφωνα με τις θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Μάρτιος 2015):

«Η έννοια των ΣΒΑΚ είναι ακόμα καινούρια για την Ελλάδα, και ελάχιστοι Δήμοι έχουν προχωρήσει στην εκπόνησή τους. Ενδεικτικά, αναφέρεται το ΣΒΑΚ για τη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (που εκπονήθηκε τον Απρίλιο 2014 από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, με βάση τις προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής). Άλλο παράδειγμα καλής πρακτικής (σε πιλοτικό όμως επίπεδο) αποτελεί το Τοπικό Σχέδιο Δράσης Δήμων Αναργύρων και Καματερού (Αθήνα), το οποίο ξεκίνησε το Μάρτιο του 2013 και κατέληξε σε ένα Τελικό Σχέδιο Δράσης που περιλάμβανε προτάσεις μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.»

Επίσης η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει σχετικά πρόσφατα θεσμοθετηθεί στην Ευρώπη (“Guidelines–Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, 2013), ενώ δεν έχουν ακόμη συνταχθεί Ελληνικές προδιαγραφές.

Από τον περασμένο χρόνο, πέραν της πρόσφατα ολοκληρωθείσας μελέτης αστικής κινητικότητας της πόλης της Λάρισας, βρίσκεται σε εξέλιξη και η μελέτη αστικής κινητικότητας της πόλης της Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο προϋπάρχοντος ΣΒΑΚ.

Με βάση την υποσημείωση 45 του Άρθρου 21, η ειδική τεχνική και επαγγελματική ικανότητα πρέπει επί ποινή ακυρότητας της διαδικασίας να μην υπερβαίνει τα όρια που επιβάλλει η γενική αρχή της αναλογικότητας, αυστηρά για την ανάγκη διασφάλισης της ποιότητας της μελέτης, σε συνδυασμό με την υποχρέωση διασφάλισης επαρκούς ανταγωνισμού. Η συμπερίληψη στο Άρθρο 20.1.α της Προκήρυξης της απαίτησης για εκπόνηση μίας τουλάχιστον μελέτης ΣΒΑΚ, εάν ερμηνευθεί με την αυστηρή έννοια, περιορίζει τη δυνατότητα συμμετοχής στο Διαγωνισμό γραφείων πολύ υψηλής εμπειρίας σε παρόμοια θέματα και βλάπτει τον υγιή ανταγωνισμό.

Στην διαδικασία ανάθεσης της αντίστοιχης μελέτης για την πόλη της Θεσσαλονίκης που προκηρύχθηκε τον Ιούνιο του 2015 και ανατέθηκε πρόσφατα, θεωρήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή ότι δεν απαιτείται για τη συμμετοχή στο Διαγωνισμό αντίστοιχη πρόσθετη τεχνική και επαγγελματική ικανότητα πέραν της γενικής καταλληλότητας του Άρθρου 18. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι πρόσφατα ολοκληρώθηκε η Μελέτη Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Λάρισας, στην περίπτωση που διατηρηθεί η απαίτηση για πρόσθετη ειδική τεχνική και επαγγελματική ικανότητα του Άρθρου 20, υπαγορεύει τη λογική της διευρυμένης ερμηνείας του συγκεκριμένου κριτηρίου για λόγους διαφάνειας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητας, κατ' αντιστοιχία και προς την επισήμανση που καταγράφεται στο επόμενο ερώτημα.

Ερωτ. 3.2

Εφόσον η υπό ανάθεση μελέτη είναι μελέτη λεπτομερούς σχεδιασμού οδών και πεζοδρόμων σε στάδιο μελέτης εφαρμογής, γιατί θεωρείται απαραίτητο να τεθεί ως προϋπόθεση η εμπειρία σε εκπόνηση μελέτης ΣΒΑΚ, η οποία αναφέρεται σε υπερκείμενο επίπεδο σχεδιασμού μέτρων και παρεμβάσεων αστικής κινητικότητας ; Επίσης θεωρούμε ότι δεν θα είχε τεθεί ως κριτήριο η συγκεκριμένη εμπειρία σε ΣΒΑΚ κατά την Προκήρυξη ανάθεσης αυτής καθ' εαυτής της μελέτης ΣΒΑΚ 2015.

ΘΕΜΑ 4. Στο Άρθρο 21.7.4 ζητούνται στοιχεία για την απόδειξη της γνώσης των ιδιαίτερων συνθηκών του έργου.

Σύμφωνα με την υποσημείωση 59 του Άρθρου 21.7.4 το κριτήριο αυτό εφαρμόζεται κατά την κρίση της Υπηρεσίας, στην περίπτωση που η προεκτιμώμενη αμοιβή της μελέτης είναι μικρότερη των € 120.000. Παρότι η συμπερίληψη του κριτηρίου είναι οριακά αποδεκτή κατά το Ν.3316/2005 (προεκτίμηση αμοιβής € 119.800), ο προσδιορισμός της περιοχής αναφοράς του κριτηρίου στην κεντρική μόνο περιοχή της πόλης θεωρούμε ότι περιορίζει χωρίς ιδιαίτερο λόγο το φάσμα των υποψήφιων μελετητών του έργου και υπερβαίνει τα όρια που επιβάλλει η γενική αρχή της αναλογικότητας, σε συνδυασμό με την υποχρέωση διασφάλισης του επαρκούς ανταγωνισμού, καθώς η ποιότητα της μελέτης είναι δυνατόν να διασφαλίζεται από αντίστοιχη εκτεταμένη εμπειρία των υποψηφίων σε αστικές περιοχές των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας, Θεσσαλονίκης και άλλων μεγάλων πόλεων της Ελλάδας, χωρίς κανένα απολύτως συμβιβασμό ως προς τη διασφάλιση της ποιότητας της μελέτης.

Ερωτ. 4.1

Δεδομένου ότι η μελέτη είναι κυρίως μελέτη σχεδιασμού σε στάδιο εφαρμογής πεζοδρομήσεων, ποδηλατοδρόμων και διαδρομών ΜΜΜ, γιατί θεωρείται ότι είναι απαραίτητη η συμπερίληψη του 3^{ου} κριτηρίου τεχνικής ικανότητας, αφού όλες οι μελέτες εφαρμογής αυτού του τύπου απαιτούν τεχνογνωσία αντίστοιχων εργασιών που έχει καθολική εφαρμογή και όχι εφαρμογή μόνο στον εσωτερικό δακτύλιο της Λάρισας ;