



**ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
(ΜΑΜΘ)**

**RFP-361/19**

**ΤΕΥΧΟΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΩΝ**

**Α.Σ. 81337**

---

**ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ: ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
(ΜΑΜΘ)**

**RFP-361/19, Α.Σ. 81337**

**ΤΕΥΧΟΣ  
ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΕΩΝ**

Το παρόν Τεύχος Διευκρινίσεων εκδίδεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2.3 της Διακήρυξης του Διαγωνισμού και περιλαμβάνει απαντήσεις στα ερωτήματα που έχουν υποβληθεί μέχρι τις 10 Μαΐου 2019.

Τα περιεχόμενα του Τεύχους Διευκρινίσεων θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος της Διακήρυξης, της οποίας άλλωστε αποτελεί συμπλήρωμα.

## **A. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ**

### **ΦΑΣΗ Α**

#### **Ερώτηση 1**

Παράγ. 5.4 σελίδα 12: Αναφέρεται ότι καταγράφεται το μικρό όνομα και το τηλέφωνο του μέλους του νοικοκυριού που συμμετέχει στην συνέντευξη. Σε περίπτωση που δεν δώσει αυτά τα στοιχεία ο ερωτώμενος τι γίνεται; Ακυρώνεται το ερωτηματολόγιο;

#### **Απάντηση 1**

Ο Ανάδοχος θα πρέπει να εξηγήσει στο ερωτώμενο μέλος του νοικοκυριού ότι όλα τα στοιχεία που συλλέγονται είναι εμπιστευτικά, θα χρησιμοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο της συγκεκριμένης έρευνας, ανώνυμα και συγκεντρωτικά. Θα πρέπει να διευκρινιστεί στο νοικοκυριό ότι το μικρό όνομα και τηλέφωνο ζητούνται μόνο για ενδεχόμενο τηλεφωνικό έλεγχο προς επιβεβαίωση ότι πραγματοποιήθηκε η συνέντευξη. Οι τηλεφωνικοί έλεγχοι προβλέπεται να γίνονται τόσο από τον Ανάδοχο όσο και από την ΑΜ (βλ. παρ. 5.5.4 Τεύχους Τεχνικών Προδιαγραφών). Αν παρ' όλα αυτά υπάρξουν περιπτώσεις άρνησης να δοθεί το μικρό όνομα και τηλέφωνο από το ερωτώμενο μέλος, το συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο θα είναι αποδεκτό εφόσον ο επόπτης με επίσκεψή του στο νοικοκυριό την επόμενη ημέρα επιβεβαιώσει τα στοιχεία του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου που κατέγραψε ο συνεντευκτής κατά τη διεξαγωγή της συνέντευξης.

#### **Ερώτηση 2**

Παράγ. 7.3.2 σελίδα 38: Αναφέρεται ότι στα πλαίσια των Ερευνών Προέλευσης – Προορισμού παρά την οδό αυτές θα διαρκούν από 07:00 έως 19:00. Είναι γνωστό ότι κατά την τυπική περίοδο (χειμώνας) η δύση του ηλίου γίνεται πολύ νωρίτερα από τις 19:00. Όπως γνωρίζετε κατά την διάρκεια της νύχτας οι εργασίες αυτές εγκυμονούν πολλούς κινδύνους και οπωσδήποτε η Τροχαία σπάνια υποστηρίζει τέτοιες δραστηριότητες. Στην περίπτωση που για τους παραπάνω λόγους διακοπούν οι συνεντεύξεις με απόφαση της Τροχαίας τι γίνεται σχετικά με το δείγμα που δεν θα έχει καλυφθεί; Το να γίνουν οι έρευνες άλλη μέρα δεν λύνει το πρόβλημα διότι και την άλλη μέρα θα υπάρχει το ίδιο πρόβλημα και έτσι δεν θα μπορούν να καταγραφούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων αυτής της χρονικής διάρκειας.

#### **Απάντηση 2**

Η περίοδος του χειμώνα δεν είναι τυπική περίοδος, έρευνες διεξάγονται μόνο το φθινόπωρο (Σεπτέμβριο έως Νοέμβριο) και την άνοιξη (Μάρτιο έως Μάιο), εξαιρουμένων των περιόδων εορτών και αργιών, και εφόσον λειτουργούν τα σχολεία. Στην περίπτωση που η Έρευνα παρά την Οδό διεξαχθεί σε τυπική περίοδο φθινοπώρου, ο Ανάδοχος θα πρέπει να προγραμματίσει τις εργασίες με την κατάλληλη κινητοποίηση ώστε να πραγματοποιηθούν όσο νωρίτερα είναι δυνατόν, με την έναρξη της τυπικής περιόδου (~15/9) και εντός των πρώτων εβδομάδων αυτής, ελαχιστοποιώντας το πρόβλημα.

### **Ερώτηση 3**

Παράγ. 7.3.3 σελίδα 41: Αναφέρεται ότι: «Ο Ανάδοχος να φροντίζει να εξασφαλίσει τον απαιτούμενο αριθμό αστυνομικών οργάνων και να βρίσκονται αυτοί 15 λεπτά πριν την έναρξη των συνεντεύξεων ώστε να ενημερωθούν από τον Επόπτη για την έρευνα και τα καθήκοντά τους». Είναι γνωστό ότι σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία κανένας ιδιώτης δεν έχει το δικαίωμα να υποχρεώσει τις αστυνομικές αρχές να ακολουθήσουν κάποιο πρόγραμμα και βέβαια να δέχονται εντολές από οποιονδήποτε πολίτη-επόπτη. Αυτό αποτελεί υποχρέωση της Αττικό Μετρό να έχει την απαραίτητη επικοινωνία με την ηγεσία των Αστυνομικών Διευθύνσεων Θεσσαλονίκης και μόνον αυτές έχουν αρμοδιότητα να δώσουν εντολή να βρίσκονται στην ώρα τους τα αστυνομικά όργανα και να ακολουθούν τις εντολές που θα μπορούν να σταλούν με έγγραφο στις Διευθύνσεις. Σε όλη αυτή την διαδικασία ο Ανάδοχος θα μπορεί απλώς να βοηθήσει με συμμετοχή στις συναντήσεις με στόχο τον καταρτισμό του προγράμματος και στην οριστικοποίηση των θέσεων των ερευνών. Με δεδομένα αυτά και στην περίπτωση απουσίας των αστυνομικών οργάνων για μεγάλη χρονική διάρκεια που θα έχει σαν αποτέλεσμα την αδυναμία συγκέντρωσης του απαιτούμενου δείγματος ποιος θα επιβαρυνθεί το κόστος που θα προκληθεί από μια πιθανή επανάληψη της έρευνας;

### **Απάντηση 3**

Η ΑΜ θα συνδράμει τον Ανάδοχο στις κατ' αρχήν συνεννοήσεις με την Τροχαία με στόχο να εξασφαλιστεί η συνεργασία της Τροχαίας στην διεξαγωγή της Έρευνας. Για την σε καθημερινή βάση επικοινωνία και συνεννοήσεις με την Τροχαία για την πραγματοποίηση της Έρευνας σύμφωνα με το προκαθορισμένο πρόγραμμα θα είναι υπεύθυνος ο Ανάδοχος. Σε κάθε περίπτωση ο Ανάδοχος είναι υπεύθυνος να καλύψει το απαιτούμενο δείγμα, με δικό του κόστος.

### **Ερώτηση 4**

Σε περίπτωση που η Τροχαία απαιτήσει αποζημίωση, σύμφωνα με το άρθρο 2, παρ. 4 της Κ.Υ.Α. 8004/21/2 από 15/3/2012 (ΦΕΚ Β' 1425 30/4/2012), η οποία μπορεί να φθάσει και στο ποσό των 1.200€ ανά Σταθμοημέρα ποιος θα επιβαρυνθεί αυτό το κόστος;

### **Απάντηση 4**

Το κόστος αποζημίωσης που ενδεχομένως ζητηθεί από την Τροχαία για την συμμετοχή προσωπικού της στην διεξαγωγή της Έρευνας παρά την Οδό, θα επιβαρύνει τον Ανάδοχο και περιλαμβάνεται στο κατ' αποκοπή τίμημα, δεδομένο που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τους υποψήφιους κατά την διαμόρφωση της Οικονομικής Προσφοράς τους.

### **Ερώτηση 5**

Παράγ. 8.3.2 σελίδα 56: Αναφέρεται ότι στους Σταθμούς των ΜΜΜ οι συνεντεύξεις θα γίνονται στους αποβιβαζόμενους επιβάτες. Επειδή η εμπειρία μας έχει δείξει ότι οι αποβιβαζόμενοι είναι ιδιαίτερα βιαστικοί, ιδίως τις ώρες αιχμής, θα υπήρχε πρόβλημα η έρευνα να αφορούσε τους επιβιβαζόμενους αφού αυτοί, περιμένοντας την αναχώρηση του οχήματος έχουν περισσότερο διαθέσιμο χρόνο και η συμπλήρωση του απαιτούμενου δείγματος (30%) θα ήταν πολύ πιο εφικτή;

### **Απάντηση 5**

Η Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού στους Τερματικούς Σταθμούς αφορά τους επιβάτες που αφικνούνται και θα πρέπει να πραγματοποιηθεί όπως προδιαγράφεται κατά περίπτωση (σταθμοί ΚΤΕΛ, Ν.Σ.Σ., Αεροδρόμιο). Κατ' εξαίρεση και εφόσον διαπιστωθεί σημαντικό πρόβλημα κάλυψης του δείγματος κατά την διεξαγωγή των συνεντεύξεων στους σταθμούς ΚΤΕΛ, η ΑΜ θα εξετάσει τη δυνατότητα συνεντεύξεων στους επιβάτες που αναχωρούν.

## ΦΑΣΗ Β

### Ερώτηση 6

Παραγ. 9.1 σελίδα 61: Υπάρχει δέσμευση από την ΑΜ ότι θα υπάρχει η αναγκαία υποστήριξη κατά την Συλλογή Πληροφοριακού Υλικού ώστε να επιτευχθεί η ορθή συλλογή του υλικού; Για παράδειγμα, σε περίπτωση που δεν παρασχεθεί από τους αρμοδίους φορείς κάποιο από το πληροφοριακό υλικό που αναφέρεται στην Παράγραφο 9.1

Παραγ. 9.2 σελίδα 63: Αναφέρεται σε 3 βασικά σενάρια μεταφορικής υποδομής και πολιτικής.

Παραγ. 11.2 σελίδα 68: Περιγράφει 6 εναλλακτικά σενάρια προβλέψεων κοινωνικοοικονομικό.

### Απάντηση 6

Ο Ανάδοχος είναι υπεύθυνος για τη συλλογή του Πληροφοριακού Υλικού όπως προδιαγράφεται στην παράγραφο 9.1 του Τεύχους Τεχνικών Προδιαγραφών (ΤΠ). Η ΑΜ θα συνδράμει κατάλληλα τον Ανάδοχο.

Η μεθοδολογία διαμόρφωσης των σεναρίων μεταφορικής υποδομής περιγράφεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 12. Η μεθοδολογία διαμόρφωσης και επεξεργασίας των εναλλακτικών σεναρίων κοινωνικοοικονομικών μεγεθών περιγράφεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 11.

### Ερώτηση 7

Παραγ. 12 σελίδα 74: Αναφέρεται σε 2 αρχικά σενάρια υποδομής από τα οποία θα διαμορφωθεί το τελικό σενάριο (3ο) που θα αποτελέσει το Επιλεγμένο Σχέδιο Μεταφορών για την Θεσσαλονίκη.

Μπορεί να επιβεβαιωθεί ότι από τα 2 βασικά σενάρια θα διαμορφωθεί το 3ο και τελικό σενάριο στο οποίο θα εφαρμοστούν τα σενάρια κάθε εναλλακτικής για τα κοινωνικοοικονομικά μεγέθη για κάθε έτος ορίζοντα (2);

### Απάντηση 7

Η διαδικασία διαμόρφωσης του Σχεδίου Μεταφορών περιγράφεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 12 του Τεύχους ΤΠ. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι:

- (α) Τα δύο αρχικά βασικά σενάρια υποδομής θα ελεγχθούν με το Συγκοινωνιακό Μοντέλο και μέσω διαδικασίας αξιολόγησης και βελτιστοποίησης θα δημιουργηθούν δεύτερες ή και τρίτες εκδοχές των σεναρίων αυτών (σελ. 72-73 Τεύχους ΤΠ).
- (β) Μέσω της διαδικασίας αξιολόγησης των δύο αρχικών βασικών σεναρίων υποδομής, θα διαμορφωθεί τρίτο σενάριο το οποίο θα ελεγχθεί, αξιολογηθεί και βελτιστοποιηθεί (βλ. σελ. 73 Τεύχους ΤΠ). Η τελική μορφή του σεναρίου αυτού θα αποτελέσει το Επιλεγμένο Σχέδιο Μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη.

Το Σχέδιο Μεταφορών θα διαμορφωθεί κατάλληλα για τους δύο ορίζοντες σχεδιασμού, 2030 και 2040, και θα ελεγχθεί για κάθε ένα σενάριο των συντελεστών σχεδιασμού (κοινωνικοοικονομικών μεγεθών).