

RL.271.30.2021

KONCEPCJA BUDOWY SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W OSTRÓDZIE

Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia

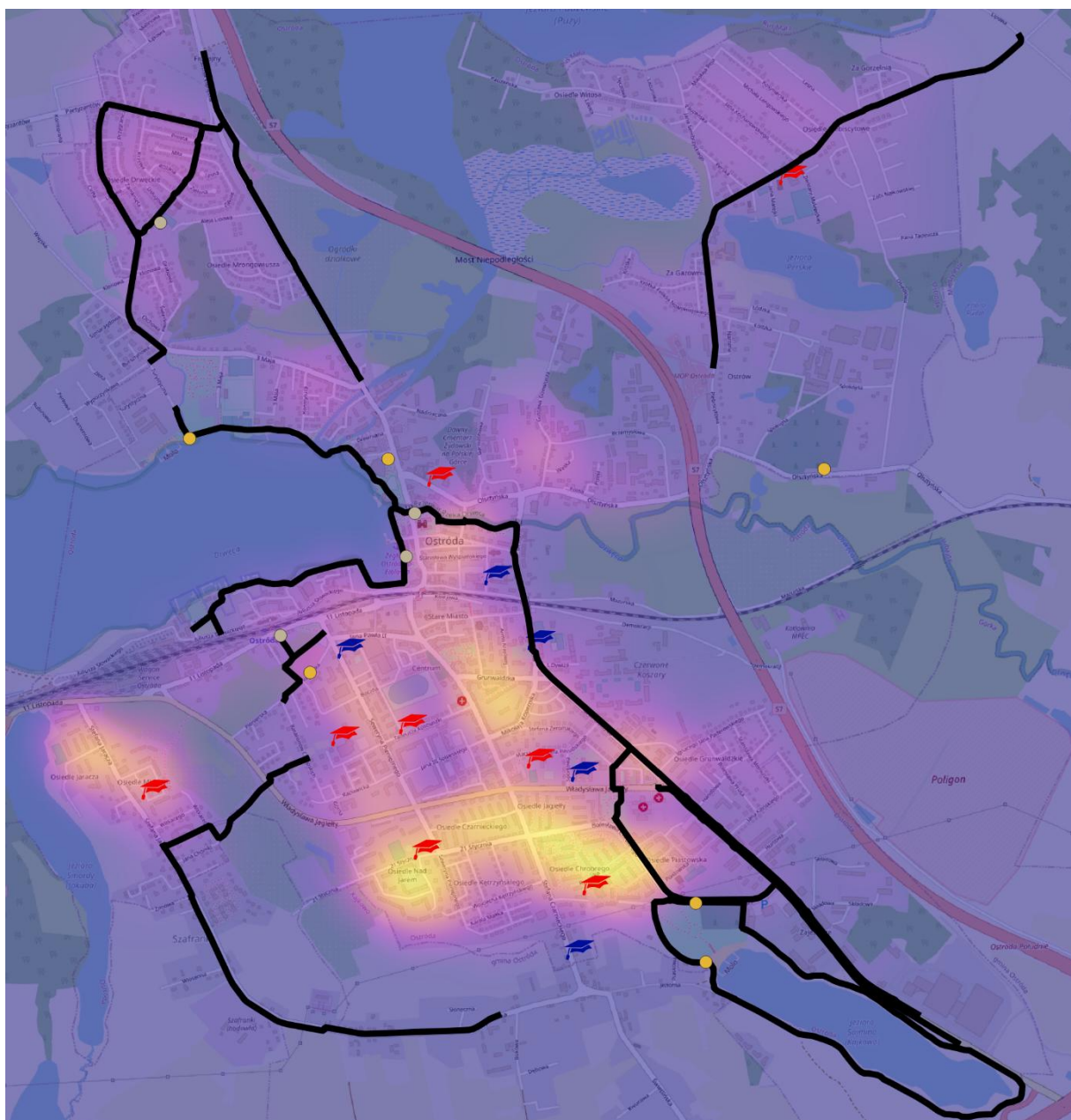
1. Cel zamówienia

Celem zamówienia jest opracowanie spójnego systemu dróg rowerowych w Ostródzie. Sieć powinna łączyć najważniejsze rejony koncentracji miejsc pracy, szkoły i instytucje publiczne z dzielnicami mieszkaniowymi w sposób umożliwiający sprawne i bezpieczne przemieszczania się rowerem. Powstała sieć powinna mieć charakter komunikacyjny, a nie rekreacyjny oraz być zgodna z obowiązującymi standardami budowy dróg dla rowerów. Zamówienie powinno również wskazywać na miejsca, w których powinna powstać infrastruktura towarzysząca.

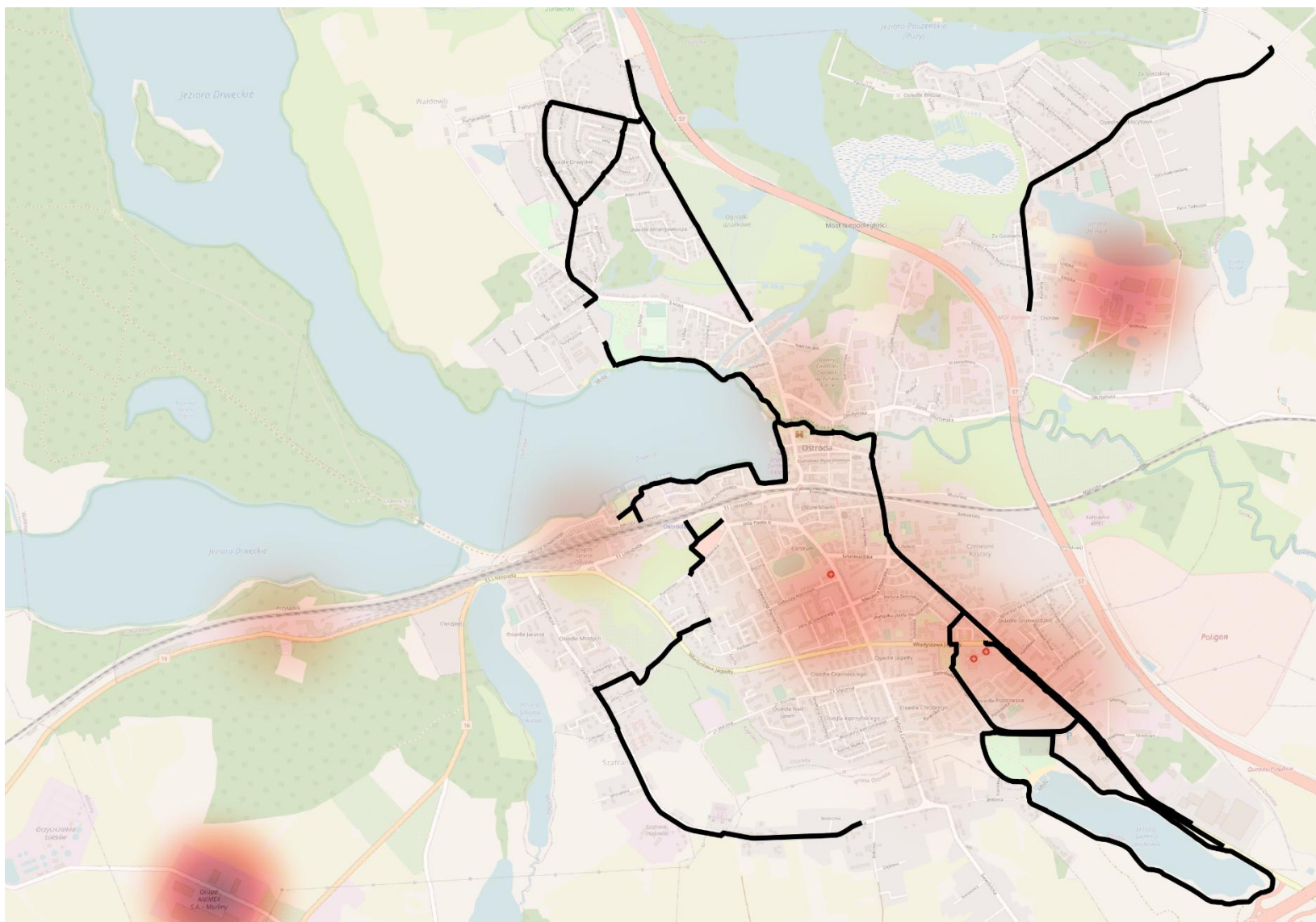
2. Stan obecny

Aktualnie istniejąca sieć tras rowerowych jest niespójna i nie uwzględnia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. W zdecydowanej większości obecnie istniejące trasy rowerowe mają charakter rekreacyjny oraz nawierzchnię z kostki betonowej. Zamawiający posiada i udostępni wykonawcy analizę ruchu wraz z pomiarami natężenia ruchu w Ostródzie. Analiza ruchu jest dostępna pod adresem: <http://smart.ostroda.pl/wyniki>. Obecna i planowana do budowy w 2021 r. sieć tras rowerowych na tle gęstości zaludnienia w Ostródzie. Ponadto na mapie zaznaczono miejsca nauki (szkoły podstawowe i średnie) oraz infrastrukturę rowerową (stojaki i wiaty rowerowe). Na kolejnej mapie zaznaczono istniejącą infrastrukturę na tle gęstości miejsc pracy (dane nie są dokładne jednak ilustrują rozkład przestrzenny).

Istotnym problemem wskazanym w badaniach jest brak miejsc do przechowywania rowerów, w szczególności na obszarach osiedli mieszkaniowych (brak garaży i parkingów rowerowych).



Rysunek 1. Istniejąca sieć na tle miejsc nauki, zamieszkania i infrastruktury



Rysunek 2. Istniejąca sieć na tle miejsc pracy

3. Stan docelowy

Zamawiający oczekuje, że w wyniku prac powstanie koncepcja spójnej sieci dróg dla rowerów spełniającej standardy zawarte w m.in. w:

- Postaw na rower- podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. Polski Klub Ekologiczny-Zarząd Główny, Kraków 1999
- Opinii w sprawie typowych nawierzchni dróg dla rowerów. GDDKiA, Warszawa-Kraków 2012
- Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Ministerstwo Infrastruktury 2018
- Wytycznych dla infrastruktury pieszej i rowerowej. GDDKiA, Warszawa 2017

Wykonawca powinien również zapewnić zgodność z obowiązującymi przepisami prawodawstwa w zakresie opracowania.

Docelowa sieć dróg rowerowych powinna obejmować jak największą ilość ulic na terenie miasta i przede wszystkim łączyć miejsca zamieszkania z miejscami pracy i nauki.

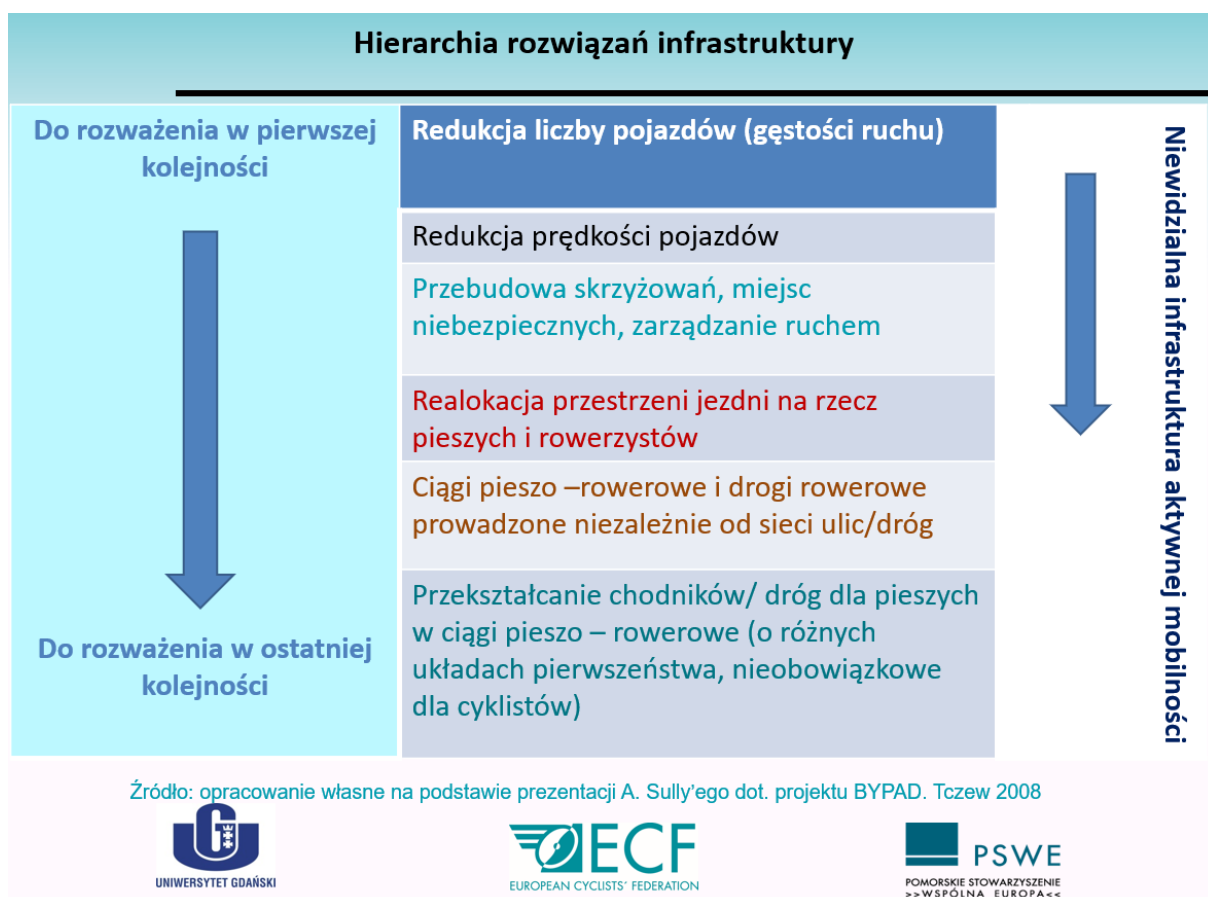
Postać w wyniku prac koncepcja będzie stanowić bazę do opracowania dokumentacji projektowej, a zatem powinna przewidywać rozwiązania istotne z punktu widzenia procesu budowlanego, tj.:

- a) zawierać analizę własności gruntów w proponowanych ciągach;
- b) zawierać elektroniczne mapy w skali 1:1000 z naniesionymi przebiegami dróg. Zamawiający nie wymaga, aby przebieg był rysowany w mapę do celów projektowych;
- c) zawierać analizę ewentualnych kolizji infrastruktury naziemnej i podziemnej;
- d) zawierać analizę koniecznych zmian w przekroju drogi;
- e) zawierać analizę koniecznych wycinek drzew i krzewów;
- f) zawierać analizę lokalizacji towarzyszącej infrastruktury rowerowej (stojaków, wiat rowerowych, garaży rowerowych na terenach mieszkaniowych).

Wymagania dotyczące rozwiązań w koncepcji:

- a) kształtować trasy rowerowe jako drogi dla rowerów, a nie jako ścieżki rekreacyjne;
- b) rozwiązania powinny fizycznie odseparowywać rowerzystów od samochodów;
- c) w miejscach gdzie nie jest to możliwe, tworzyć infrastrukturę fizycznie wymuszającą spowolnienie ruchu samochodowego do prędkości nie większej niż 30 km/h;
- d) rozwiązania powinny być ambitne i odważne, ale jednocześnie nie wprowadzające elementów zbędnych mogących znacząco podnosić koszty przyszłej realizacji (np. kładki, mosty, wiadukty, tunele, itp.). Dopuszcza się użycie kładek/mostków rowerowych jedynie w miejscach, w których niezbędne jest przekroczenie rzeki lub kanału;
- e) dopuszcza się propozycje wyłączenia części ulic z ruchu samochodowego lub zmiany na ruch jednokierunkowy, z jednoczesnym zaproponowaniem wariantu alternatywnego z obecnością ruchu samochodowego fizycznie spowolnionego do 30 km/h;
- f) rozwiązania powinny zapewniać maksymalizację bezpieczeństwa rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów w wieku dziecięcym;
- g) rozwiązania powinny w jak najmniejszym stopniu ingerować w chodniki i powierzchnie zielone. W wyjątkowych sytuacjach możliwe jest zastosowanie ciągu pieszo-jezdnego lub usytuowanie trasy poza pasem drogowym;
- h) infrastruktura powinna dążyć do wyrównania szans rowerzystów na drodze, np. poprzez spowalnianie ruchu samochodowego, separację ruchu rowerowego, sygnalizację świetlną dla rowerów, uprzywilejowanie rowerów na sygnalizacji świetlnej, wyniesione przejazdy rowerowe, wyznaczanie miejsc parkingowych dla rowerów, itp.

Zalecana hierarchia podejmowanych działań w ramach opracowywania koncepcji według zaleceń dra Piotra Kuropatwińskiego z Polskiej Unii Mobilności Aktywnej:



4. Konsultacje społeczne

Wykonawca ma obowiązek na każdym etapie realizacji zamówienia współpracować z zewnętrznym podmiotem realizującym na zlecenie Zamawiającego działania partycypacyjne i edukacyjne. W związku z powyższym Wykonawca powinien gromadzić informacje i udzielać do nich dostępu w celu stworzenia katalogu dobrych praktyk, ścieżek dojścia i instrukcji „krok po kroku”.

Zamawiający nie wymaga udzielania informacji dotyczących „know how” Wykonawcy ani informacji stanowiących jego tajemnicę, a jedynie ogólnych danych dotyczących procesu prowadzenia prac, w szczególności napotkanych problemów i sposobu ich rozwiązania oraz wyników.

Zamawiający wymaga, aby na etapie opracowywania dokumentów Wykonawca współpracował z Zamawiającym i podmiotem prowadzącym działania partycypacyjne, w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych w formie zaproponowanej przez podmiot realizujący te działania. Koszty związane z organizacją i zapewnieniem moderatora konsultacji ponosi podmiot realizujący działania partycypacyjne. Zakłada się, że spotkania konsultacyjne będą miały charakter warsztatowy, aby zapewnić jak największy wpływ mieszkańców na wypracowywane do dokumentu wnioski i rekomendacje. Ilość i czas trwania spotkań zostaną dobrane w zależności od przyjętego sposobu konsultacji (do kalkulacji ceny ofertowej należy przyjąć 4 spotkania). Spotkania będą mieć na celu badanie oczekiwań mieszkańców, generowanie pomysłów/prototypowanie, partycypacyjne wypracowanie rozwiązań, konfrontowanie zaproponowanych rozwiązań, itp. Wykonawca zadań opisanych w niniejszym OPZ jest zobowiązany zapewnić udział w spotkaniach konsultacyjnych swojego przedstawiciela oraz uwzględnić wyniki konsultacji w opracowywanym dokumencie.

Ilość spotkań została podana na potrzeby przeprowadzenia postępowania i wyceny usługi, i może ulegać zmianie w trakcie trwania umowy. Zamawiający przewiduje, że w wyniku w/w spotkań może powstać konieczność przeprowadzenia dodatkowych spotkań konsultacyjnych. Wykonawca w cenie ofertowej powinien wycenić dodatkowo 1 spotkanie konsultacyjne biorąc pod uwagę przedstawione wymagania.

Wykonawca w trakcie prowadzenia prac jest zobowiązany do uczestnictwa w spotkaniach Zespołu Wdrażającego Projekt w Urzędzie Miejskim w Ostródzie (do kalkulacji ceny ofertowej należy przyjąć 2 spotkania). Ponadto

Wykonawca powinien założyć konieczność uczestnictwa w spotkaniach online oraz webinarach (do kalkulacji należy przyjąć 4 spotkania).

Wykonawca w trakcie prac powinien dążyć do jak największego zaangażowania mieszkańców, inicjatyw, organizacji, turystów, itp.

RL

P.P.