

Opis przedmiotu zamówienia

Koncepcja architektoniczna i drogowa parkingu strategicznych „Parkuj i Jedź” (P+R) „Żerań – PKP” realizowanego ramach III etapu inwestycji pn.: „Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” (P+R)”

Warszawa, wrzesień 2015 r.

Zamawiający:

Miasto Stołeczne Warszawa, w imieniu i na rzecz którego działa
Zarząd Transportu Miejskiego, z siedzibą
(00 – 848) w Warszawie, przy ul. Żelaznej 61

I. DANE OGÓLNE

1. NAZWA ZAMÓWIENIA

Koncepcja architektoniczna i drogowa parkingu strategicznych „Parkuj i Jedź” (P+R) „Żerań – PKP” realizowanego ramach III etapu inwestycji pn.: „Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” (P+R)” w zakresie:

- a Wstępnego szacunkowego badania ruchu,
- b Oszacowania wielkości proponowanych obiektów,
- c Koncepcja architektoniczno drogowa parkingu,

2. Nazwy i kody (grupa robót, klasa robót, kategoria robót)

Kody CPV	Grupy, klasa, kategoria robót
71420000-2	Architektoniczne usługi zagospodarowania terenu
71621000-7	Usługi w zakresie analizy lub konsultacji technicznej

II. PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

- 1) Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji prezentującej analizę wielkości parkingu strategicznego „Parkuj i Jedź” (P+R) „Żerań PKP”, zlokalizowanego na działce nr ewid. 44/5 z obrębu 4-07-01 realizowanego w ramach III etapu inwestycji, składającej się z:
 - Analizy pojemności parkingu opartej na badaniu ruchu,
 - Koncepcji architektoniczno-drogowej wraz z propozycją włączenia obiektu w istniejący układ drogowy oraz połączenia z układem komunikacji zbiorowej (wyznaczenie dojazdów do przystanków autobusowych i przystanku kolejowego),
 - Wyceny zaproponowanych w koncepcji prac budowlano montażowych,

W ramach dokumentacji Zamawiający wymaga:

- a Przeprowadzenia badania ruchu we wskazanej lokalizacji wraz z analizą stopnia potencjalnego zainteresowania kierowców obiektem. W ramach analizy Wykonawca powinien uzyskać informacje dotyczące kierunków, z których przyjeżdżają samochody, ilości osób przyjeżdżających jednym samochodem, określić godziny szczytu porannego i wieczornego – czas wzmożonego ruchu w kierunku planowanego parkingu i czas wzmożonego wyjazdu z terenu wyznaczonego pod parking. Szczegółowe wymagania zostały opisane w rozdziale 2a.
- b Oszacowania wielkości obiektu, w tym: ilości miejsc postojowych dla samochodów osobowych i dla rowerów oraz przygotowania wstępnej koncepcji architektonicznej, uwzględniającej układ

drogowy na ternie parkingu i powiązanie parkingu z istniejącym układem komunikacyjnym miasta. Koncepcja musi uwzględniać także lokalizację budynków obsługi i toalet dla podróżnych. Szczegółowe wymagania zostały opisane w rozdziale 2b.

- c Koncepcja architektoniczno drogowa parkingu z uwzględnieniem liczby miejsc postojowych dla samochodów osobowych i rowerów wynikających z decyzji LICP oraz pomieszczeń dla obsługi i sanitariatów dla podróżnych wraz z szacunkowym zestawieniem kosztów realizacji inwestycji. Szczegółowe wymagania zostały opisane w rozdziale 2c.

2) SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

a Szczegółowe wymagania dotyczące badania ruchu

- Stan istniejący systemów komunikacji

Należy zestawić, zaprezentować i przeanalizować podstawowe dane (i informacje) dotyczące aktualnego stanu usług komunikacyjnych, w zakresie mającym wpływ na konieczność budowy i wielkość parkingu P+R Żerań PKP, w tym omówić m.in. następujące zagadnienia:

- (a) istniejące elementy systemu komunikacyjnego;
- (b) poziom korzystania z komunikacji, główne kierunki przemieszczania, określenie nierównomierności dobowej;

Należy przedstawić dane dotyczące sytuacji komunikacyjnej w otoczeniu proponowanego parkingu (z podaniem głównych jednostek świadczących usługi).

Ponadto należy ocenić funkcjonowanie poszczególnych środków komunikacji, występujące uciążliwości i zagrożenia, podsumować i ocenić wzajemne oddziaływania głównych elementów systemów oraz określić najważniejsze problemy i ograniczenia.

- Analiza zapotrzebowania na usługi komunikacyjne

Opracowanie powinno obejmować analizę rynku na usługi — wstępny bilans potrzeb obszaru objętego inwestycją w zakresie zapotrzebowania na korzystanie z systemów komunikacji miejskiej.

Wszystkie analizy mają mieć charakter uproszczony oparty na dostępnych ogólnie danych. W ramach opracowania należy przedstawić otoczenie komunikacyjne lokalizacji wskazanej pod parking P+R „Żerań PKP”. W opracowaniu musi znaleźć się informacja o liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach punktu przesiadkowego (pociąg i autobusy) oraz pomiar ruchu pieszego pomiędzy przystankami autobusowymi i przystankiem PKP.

Zamawiający nie wymaga prowadzenia badań opinii publicznej i prowadzenia konsultacji społecznej.

b Szczegółowe wymagania dotyczące oszacowania wielkości obiektu

Należy zestawić, przeanalizować, zaprezentować podstawowe dane (i informacje) dotyczące aktualnego stanu usług komunikacyjnych, w zakresie mającym wpływ na wielkość parkingu P+R Żerań PKP, w tym omówić m.in. następujące zagadnienia dotyczące bezpośrednio analizowanego parkingu:

- obszar objęty usługą;
- istniejące elementy systemu komunikacyjnego w okolicach planowanego obiektu;
- wielkość taboru i częstotliwość jego kursowania, z podziałem na rodzaj transportu szynowy i drogowy;
- bieżąca przepustowość systemów komunikacji w kategoriach wykorzystania taboru obsługującego okolice planowanego parkingu.

Opracowanie powinno obejmować analizę rynku na usługi — bilans potrzeb obszaru objętego inwestycją w zakresie zapotrzebowania na korzystanie z systemów komunikacji miejskiej wraz z określeniem wzrostu zapotrzebowania: tempa wzrostu oraz podstawowych wskaźników i czynników determinujących wzrost. W ramach pomiarów natężenia ruchu samochodowego (i rowerowego) należy przeanalizować ruch na poszczególnych kierunkach:

- ul. Płochocińska – kierunek ul. Modlińska,
- ul. Płochocińska – kierunek ul. Płytowa,
- ul. Płochocińska – ul. Marywilska,
- ul. Marywilska – kierunek Most Grota-Roweckiego,
- ul. Marywilska – kierunek ul. Klasyków/ul. Bohaterów,

Opracowanie powinno przedstawiać prognozę popytu. Wszystkie analizy powinny opierać się na przyjętych wielkościach, określających:

- potrzeby, które mają być zaspokojone dzięki realizacji obiektu;
- bieżące i przyszłe tendencje zmian zapotrzebowania (oparte na prognozach wynikających z polityki transportowej Miasta),
- strukturę popytu (uwzględniającą rodzaj odbiorców usług kierowcy samochodów osobowych, kierowcy jednośladów);

Wszystkie wyżej opisane analizy należy wykonać dla 2 dni powszednich w godzinach szczytu porannego (6.00-10.00) i szczytu popołudniowego (14.30-17.30), we wtorek, środę lub czwartek. Wyniki należy przedstawić w rozbiciu na środki transportu (autobus, kolej) i okresy dnia. Należy przygotować także zestawienie zbiorcze.

c Szczegółowe wymagania dotyczące koncepcji architektoniczno drogowej parkingu

W tym punkcie powinien znaleźć się krótki opis projektu ze szczególnym uwzględnieniem strony technicznej inwestycji będącej przedmiotem koncepcji.

- Przyjęte założenia techniczne koncepcji

Należy opisać przyjętą technologię wykonania obiektu oraz uzasadnić jej wybór. Wskazać dlaczego zdaniem Wykonawcy przyjęta technologia realizacji jest najbardziej efektywna ekonomicznie. Przy opisie technologii wykonania należy też określić skrótowo wpływ realizacji na środowisko naturalne oraz możliwości ograniczenia wpływu negatywnego.

Należy przedstawić charakterystyką techniczną zawierającą:

- (a) Koncepcję architektoniczno drogową, z uwzględnieniem układu stanowisk postojowych dla samochodów osobowych, miejsc dla rowerów oraz skomunikowania parkingu z istniejącym układem drogowym. Opis powinien przedstawiać ogólny przegląd, zakres i określenie głównych elementów inwestycji, w tym: wielkość przedsięwzięcia, układ przestrzenny i charakterystykę techniczną obiektu, zastosowane rozwiązania technologiczne i techniczne parametry podstawowych urządzeń, standardy i cechy materiałów;
- (b) wymagania infrastrukturalne określające warunki zewnętrzne realizacji inwestycji: warunki dojazdu, zapotrzebowanie, sposób i możliwości realizacji zaopatrzenia w wodę, energię, sposobu odprowadzania lub oczyszczania ścieków i unieszkodliwiania odpadów oraz innych potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej i utrzymania placu budowy,

czynniki środowiskowe;

(c) założenia etapowania i harmonogram realizacji;

(d) zestawienie kosztów budowy parkingu przedstawionego w koncepcji, w tym szacunkowy koszt usunięcia drzew kolidujących z zaproponowanymi rozwiązaniami;

Wykonawca w ramach prac koncepcyjnych uzyska wstępne warunki przyłączenia obiektu do sieci RWE Stoen Operator Sp. z o.o. i MPWiK w m.st. Warszawie S.A.

III. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Parking strategiczny „Parkuj i Jedź” (P+R) „Żerań PKP” będzie wybudowany na działce nr ewid. 44/5 z obrębu 4-07-01 w Dzielnicy Białołęka. Działka znajduje się po wschodniej stronie nasypu kolejowego linii E65 Warszawa-Gdynia i linii podmiejskiej Warszawa-Legionowo.

Pod powierzchnią terenu znajdują się instalacje i urządzenia będące własnością Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej, w tym ciepłociąg dużej średnicy, komory ciepłownicze.

Na działce znajduje się dużo drzew i krzewów, które w większości są „samosiejkami”, ale ich wielkość powoduje, że do ich usunięcia wymagane będą odpowiednie decyzje administracyjne. Dostęp do terenu planowanego parkingu może odbywać się drogą gruntową – ul. Mietową, lub zaproponowanym, przez Wykonawcę koncepcji, wjazdem od strony ul. Marywilskiej.

Na działce nr ewid. 55/19 z obrębu 4-07-01, należącej do Skarbu Państwa i będącej w użytkowaniu wieczystym PKP PLK S.A. znajdują się instalacje i urządzenia m.in. do Sterowania Ruchem Kolejowym.



IV. ODBIÓR OPRACOWANIA

- WARUNKI ODBIORU OPRACOWANIA

Przedmiot Umowy zostanie zawarty w opracowaniu w 6 egzemplarzach oraz w wersji elektronicznej.

Wykonawca wykona Umowę samodzielnie lub za pomocą osób przez siebie wskazanych, gwarantujących należyte wykonanie Przedmiotu Umowy. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za działania (i zaniechania) osób, z pomocą których wykonywać będzie Przedmiot Umowy.

Wykonawca dostarczy Przedmiot Umowy do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego przy ul. Żelaznej 61 w Warszawie na własny koszt.

Zamawiający przystąpi do odbioru końcowego Przedmiotu Umowy w terminie nie dłuższym niż 5 dni od daty zgłoszenia go do odbioru przez Wykonawcę i zostanie potwierdzony protokołem odbioru.

Odbioru dokona Komisja składająca się z wyznaczonych przedstawicieli Zamawiającego oraz Wykonawcy.

W momencie odbioru Przedmiotu Umowy na Zamawiającego przechodzą autorskie prawa majątkowe na wszystkich polach eksploatacji, w każdej formie bez konieczności zapłaty Wykonawcy dodatkowego wynagrodzenia.

- WYMAGANIA DOTYCZĄCE FORMY OPRACOWANIA

Wszelkie analizy ekonomiczne i finansowe powinny być przeprowadzone w polskich złotych. Kalkulacje wszelkich kosztów i przychodów winny być wyjaśnione w czytelny sposób, umożliwiający dokonanie analizy.

Dokumentacja rysunkowa i fotograficzna powinna być wykonana tak, aby dało się ją łatwo odczytać; wszystkie rysunki i zdjęcia powinny zostać przedstawione w takiej skali pozwalającej aby sposób łatwy i jednoznaczny przedstawić opisywaną lokalizację.

Przedmiot Zamówienia należy wykonać w **6** egzemplarzach w formie pisemnej i graficznej oraz w **2** egzemplarzach w formie elektronicznej na płycie CD – **w języku polskim w następujących formatach**: pliki tekstowe i arkusze kalkulacyjne – MS Office minimum wersja 2003 oraz w formacie Adobe Acrobat. Wszystkie dokumenty przekazane w postaci *.pdf muszą być tożsame z wersją papierową łącznie z podpisami wykonawców.

Przed podpisaniem Protokołu Odbioru Końcowego dokument zostanie przekazany w celu uzyskania opinii do Biur Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.

Jeżeli nie zostaną spełnione przesłanki Odbioru Przedmiotu Zamówienia Zamawiający nie dokonuje Odbioru Przedmiotu Zamówienia, wskazując w protokole odbioru przyczyny nie odebrania Przedmiotu Zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia przyczyn nie odebrania Przedmiotu Zamówienia w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego, a procedura odbioru powtarza się.

3) MATERIAŁY DO OPRACOWANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – DOKUMENTACJI

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr 315/OŚ/2013 z dnia 03.04.2013 r.,
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego nr 18/BIA/C2/14 z dnia 23.06.2014 r.,

- Warszawskie badanie ruchu (WBR 2015) w zakresie dostępnym na dzień opracowywania dokumentacji – opracowanie dostępne w Biurze Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy;
- Lokalizacja parkingów strategicznych P+R na terenie dzielnic Praga Północ i Białołęka m.st. Warszawy – Wykonawca TransEko;