

PROJEKTNI ZADATAK:

Gradski prijevoz putnika d.o.o. provodi nabavu za uspostavu sustava za dijeljene bicikle na području Urbane aglomeracije (UA) Osijek, na 25 lokacija kombinirajući električne i klasične bicikle, samoposlužne stanice te cjelokupni softverski sustav.

Uvođenje dijeljenih bicikala, kao dio politike smanjenja udjela automobilskog prometa u gradovima, dobar je korak koji vodi ka unapređenju kvalitete života u gradu. Javni/dijeljeni bicikli su oblik prijevoza koji se, u gradovima u kojima je uveden, pokazao kao iznimno popularno prijevozno sredstvo i relativno jeftin način za rješavanje problema prometa. Međutim, osim uklanjanja potrebe za korištenjem automobila u gradu, cilj ovakvoga sustava jest da nadopunjuje postojeći sustav javnog prijevoza u određenim specifičnim segmentima. Obzirom na jednostavnost korištenja, sustav dijeljenih bicikala namijenjen je i građanima i turistima odnosno posjetiteljima koji na taj način ostvaruju lakši pristup bilo kojem gradskom sadržaju koji žele razgledati ili koristiti.

Analizom troškova i koristi koje je proveo Grad Osijek, izrađuje se projekt „Biciklističke staze Urbane aglomeracije Osijek“, koji se sastoji od dvije ključne aktivnosti:

- Uspostave sustava dijeljenih bicikala na području UA Osijek,
- Izgradnje i unaprjeđenja biciklističkih staza i drugih biciklističkih prometnica na području UA Osijek.

Navedene aktivnosti projekta su međusobno povezane: izgradnja biciklističke infrastrukture omogućiti će sigurno korištenje bicikala na području Urbane aglomeracije Osijek, a time će pridonijeti i iskorištenost planiranog sustava dijeljenih bicikala. U isto vrijeme, obilježja planirane infrastrukture i sustava dijeljenih bicikala omogućiti će da navedeni sustav, uz ispunjenje određenih uvjeta, preuzme ulogu komplementarnu javnom prijevozu. Povećanje broja putnika u sustavu lokalnog javnog prijevoza i dijeljenog prijevoza ujedno je i osnovni cilj provođenja planiranoga projekta.

Provedba projekta namjerava se financirati bespovratnim sredstvima Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU mehanizam). ITU je mehanizam europske unije za razdoblje 2014. – 2020. godine, uveden s ciljem jačanja uloge gradova kao pokretača gospodarskog razvoja, a sastoji se od skupa aktivnosti koje se u gradovima mogu financirati iz tri različita fonda – europskog fonda za regionalni razvoj, Kohezijskog fonda te Europskog socijalnog fonda. Sukladno Sporazumu o partnerstvu između Republike Hrvatske i Europske komisije za korištenje Europskih strukturnih i investicijskih fondova za rast i radna mjesta u razdoblju 2014. 2020., urbana područja kojima je odobreno financiranje aktivnosti ITU mehanizam su sedam najvećih urbanih centara u Republici Hrvatskoj: Zagreb, Split, Rijeka, Osijek, Slavonski Brod, Zadar i Pula.

Između ostaloga, provođenjem ITU projekata predviđa se uvođenje novih usluga mobilnosti, od kojih je jedna usluga dijeljenih bicikala. U kontekstu trenutne usluge javnoga prijevoza, biciklističke staze i budući sustav dijeljenih bicikala se razvijaju u svrhu nadopunjavanja ponude javnoga prijevoza, olakšavanja mobilnosti i povećanja intermodalnosti putovanja. S obzirom kako je strateški cilj UA Osijek razvoj mobilnosti temeljiti na javnom prijevozu, potrebno je razvijati mrežu biciklističke infrastrukture na način koji će omogućiti brže pristupanje stajalištima javnoga prijevoza u onim područjima i dijelovima grada gdje je raspoloživ mali ili nikakav broj linija javnoga prijevoza, odnosno unutar naselja gdje su stajališta javnoga prijevoza smještena rubno. Dok je većina autobusnih i tramvajskih stajališta na području Grada Osijeka uz postojeće biciklističke staze ili željeznička stajališta, gotovo nigdje nisu

dostupna koristeći mrežu biciklističkih staza, što upućuje snažnu potrebu za jačom strategijom integracije ova dva oblika prometa. Osim same infrastrukture, za ostvarenja ciljeva koji se odnose na povećanje udjela intermodalnog putovanja (bicikl – željeznica - tramvaj) potrebno je omogućiti uslugu „biciklom u vlak“ ili „biciklom u vozila javnog prijevoza“, sigurna mjesta za odlaganje bicikala na npr. željezničkim stajalištima i dizajnirati druge poticaje i mjere ohrabrenja kako bi se putnike potaklo na ovakav izbor. U svrhu ostvarenja toga cilja razvoja održive mobilnosti, u posljednjih su nekoliko godina poduzeti značajni napori u smjeru modernizacije i povećanja kvalitete usluga javnoga prijevoza, što podrazumijeva ulaganja u tramvajsku infrastrukturu te autobusni i tramvajski vozni park, inovativne sustave naplate te sustav za informiranje putnika. Sve navedeno čini paket usmjeren na smanjenje upotrebe osobnoga automobila za lokalna putovanja, točnije ostvarenje modalne preraspodijele na druge, održive oblike prijevoza.

U okviru projekta uspostave sustava za zajedničko korištenje bicikala na području UA Osijek predviđena je uspostava ukupno 25 samoposlužnih stanica raspoređenih na prostoru Grada Osijeka.

Lokacije samoposlužnih stanica su redom:

Broj lokacije	Naziv lokacije	Solarna elektrana
01.	ZOO vrt, 31 000 Tvrđavica k.č.br. 14 k.o. Tvrđavica – Podravlje	Da
02.	Poduzetnički inkubator BIOS d.o.o., J.J.Strossmayera 341, k.č.br. 9144/1 k.o. Osijek	Ne
03.	Copacabana, 31 000 Tvrđavica k.č.br. 652/2 k.o. Tvrđavica-Podravlje	Da
04.	Budući centar za posjetitelje (Tuđmanov most u smjeru Baranje) k.č.br. 6669/2 k.o. Osijek	Da
05.	Sveučilišni kampus, uz punionicu električnih automobila, k.č.br. 6660/5 k.o. Osijek	Da
06.	Sjenjak, Parkiralište iza postojećeg kioska: k.č.br. 11603 k.o. Osijek	Da
07.	Vukovarska ulica (kraj odjela za matematiku Sveučilišta), k.č.br. 5543/7 k.o. Osijek	Da
08.	Križanje Vukovarske ulice i Ulice Kneza Trpimira; k.č.br. 11647 k.o. Osijek	Ne
09.	Ulica Josipa Reihla – Kira (dvorana Jug 2) k.č.br. 9897/1 k.o. Osijek	Da
10.	Križanje Kaštelanske i Umaške ulice, k.č.br. 11541 k.o. Osijek	Ne
11.	Donji Grad, Iza kapelice Snježne Gospe, k.č.br. 7386/3 k.o. Osijek	Ne
12.	Željeznički kolodvor, Trg Lavoslava Ružičke , k.č.br. 8935/4 k.o. Osijek	Ne
13.	Parkiralište pored punionice električnih automobila Gacka Ulica, k.č.br. 9824/10 k.o. Osijek	Da
14.	Zeleno polje, okretište tramvaja, k.č.br. 9103/2 k.o. Osijek	Ne
15.	Donji Grad, Parking OŠ J.Truhelke, k.č.br. 8978/1 k.o. Osijek	Da
16.	Vijenac Petrove gore, k.č.br. 2967 k.o. Osijek	Ne

17.	Jug 2, Opatijska ulica, k.č.br. 11521 k.o. Osijek	Da
18.	Okretište Višnjevac, Ulica bana J.Jelačića k.č.br. 2697/1 k.o. Josipovac	Da
19.	Portanova, pored punionice električnih automobila, Svilajska ulica, k.č.br. 9465 k.o. Osijek	Da
20.	Retfala, parking iza tržnice, k.č.br. 767/2 k.o. Osijek	Da
21.	Gornji Grad, Trg Ante Starčevića, k.č.br. 5655 k.o. Osijek	Ne
22.	Bosutsko naselje (kružni tok), k.č.br. 8931/1 k.o. Osijek	Ne
23.	Ispred Hrvatskog doma Josipovac; k.č.br. 2664 k.o. Josipovac	Ne
24.	Ispred kućnog broja 183; Osječka ulica, Tenja; k.č.br. 3780 k.o. Tenja	Ne
25.	Centar naselja Tenja; k.č.br. 3784 k.o. Tenja	Ne
		13

Uspoređujući s prosječnim vrijednostima koje određuju veličinu sustava, sa 25 samoposlužnih stanica, Osječki sustav bicikala bi imao 2,3 stanice na 10.000 stanovnika čime bi se svrstao među one prosječnih vrijednosti ovoga pokazatelja. Po svakoj samoposlužnoj stanici predviđeno je 7 bicikala (ukupno 175) što čini 16,19 bicikala na 10.000 stanovnika te također odgovara prosječnim vrijednostima. Planirano je kako će najmanje 25% bicikala biti na električni pogon, pa se predviđa kako će 2 bicikla po stanici biti električna te će se osigurati mogućnost punjenja istih na svim stanicama. Ukupno će biti 50 električnih bicikala, odnosno 28,5% od ukupnoga broja bicikala u sustavu.

Svi bicikli u sustavu moraju omogućiti ostvarenje prihoda od reklamiranja pa dijelovi bicikla (okvir, blatobran) moraju omogućiti prostora za oglašavanje. Isto vrijedi i za samoposlužne stanice, koje se sastoje od stalaka za parkiranje/zaključavanje bicikala, terminala/pilona za najam i registraciju korisnika s kojima su stalci direktno povezani te nadstrešnice sa solarnim ćelijama. Terminal/pilon mora minimalno uključiti: zaslon s kontrolom na dodir, NFC/RFID čitač, tipkovnicu te osigurati prostor za naljepnice i višejezične tiskane upute korištenja. Cjelokupni sustav treba biti adekvatno označen logotipima smještenima na vidljivom mjestu opreme, a sve u svrhu promidžbe i vidljivosti projekata koji je sufinancirala EU. Oznake vidljivosti trebaju biti odgovarajuće kvalitete te prilagođene i otporne na vanjske vremenske utjecaje.

Prema Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi, površine stanica za parkiranje bicikala moraju omogućiti parkiranje dovoljnog broja bicikala, nalaziti se uz potencijalno zanimljive sadržaje, moraju biti lako dostupni biciklistima i pješacima te moraju biti locirani na sigurnoj lokaciji parkirališta uz tramvajske i autobusne stanice gdje dolazi do velike izmjene putnika te uz željeznički i autobusni kolodvor Osijek čime se pridonosi povećanju intermodalnosti u prijevozu putnika.

Softverski sustav dijeljenih bicikala mora minimalno omogućiti web portal za registraciju korisnika i mogućnost administriranja profilom i opcijama pretplate, mobilnu aplikaciju u iOS i Android operativnim sustavom za mogućnost registracije korisnika, rezervaciju bicikla, najma, naplate te „routanja“ do najbliže stanice te aplikaciju za terminal/pilon gdje se korisnik može registrirati i unajmiti bicikl. Sustav mora minimalno omogućiti administracijsko sučelje za pružatelja usluge (poslovnog administratora) gdje pružatelj usluge može u realnom vremenu pratiti lokaciju svakoga bicikla, status svake od stanica, raspodijeliti redistribuciju bicikala, pratiti povijest najmova, zaprimiti prijave korisnika, imati financijski uvid u sve transakcije najmova i uplata pretplata korisnika, dobivati upozorenja sustava po pitanju malverzacije i kršenja uvjeta najmova (npr. posjedovanje bicikla od

određenoga korisnika više od 24 h, lociranje bicikla van definiranog terena najma bicikla, prisilno isključivanje GPS bicikla).

Grad Osijek i Gradski prijevoz putnika d.o.o. se obvezuju ustupiti adekvatne građevinske površine za postavljanje stanica s biciklima i osigurati sve potrebne priključke na svakoj od lokacija te omogućiti nesmetan pristup dostavnim vozilima u neposrednoj blizini stanica s biciklima.

Takva biciklistička infrastruktura prvenstveno treba nadopuniti autobusni i tramvajski sustav, čija bi modernizacija istovremeno trebala takav proces poticati.

OPIS TRAŽENIH AKTIVNOSTI

Uvođenje sustava dijeljenih bicikala podrazumijeva:

- Dobavu, prilagodbu, prijevoz, isporuku i implementaciju:
 - Električnih bicikala,
 - Klasičnih bicikala,
 - Samoposlužnih stanica sa nadstrešnicom i solarnim panelima,
 - Parkirnih stalaka po stanici za osobne bicikle,
 - Parkirnih stalaka odnosno postolja s elektromagnetskim zaključavanjem i punjenjem za električne bicikle,
 - Parkirnih stalaka odnosno postolja s elektromagnetskim zaključavanjem za klasične bicikle,
 - Terminal/pilon po svakoj stanici s komunikacijskim jedinicama,
 - RFID kartice,
 - Cjelovito softversko rješenje za upravljanje sustavom dijeljenih bicikala,
 - Mobilne aplikacije za upravljanje sustavom dijeljenih bicikala (Android i iOS),
 - Aplikacija za upravljanje sustavom dijeljenih bicikala na pilonu/terminalu.
- Implementaciju, projektiranje i provedbu cjelovitoga rješenja sustava dijeljenih bicikala s uključenim svi troškovima zalihosti izvršenja usluge, poput troškova putovanja i konzultacijskih usluga.

Tehničke specifikacije cjelokupnoga sustava dane su u Prilogu Dokumentacije za nadmetanje.