



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

Warszawa, dnia 2016-02-24

ZDM/DPZ/ 303/16/ZZ
ZDM – DPZ.3411. 198.2016.ARU

Dot.: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy dróg dla rowerów wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego”

Numer postępowania DPZ/19/PN/18/16

Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Dróg Miejskich na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych (t.j. DZ. U z 2015 r. poz. 2164) odpowiada na pytania Wykonawcy. Jednocześnie z uwagi na problemy techniczne związane z pobraniem pliku tj. załącznika nr 1 do opisu przedmiotu zamówienia „Analiza przebiegu nowych tras rowerowych” zamawiający ponownie zamieszcza plik na stronie www.zdm.waw.pl w zakładce „zamówienia publiczne”.

Pytanie 1

Część 1:

„Budowa drogi rowerowej wzdłuż al. J. Waszyngtona na odc. od Ronda J. Waszyngtona do Ronda Wiatraczna”.

Programy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ul. Waszyngtona z ulicami: Saską, Międzynarodową, Kinową, Grenadierów i Międzyborską są niedostosowane do obowiązujących przepisów krajowych. Czy przy okazji wprowadzania przejazdów rowerowych wymagana jest aktualizacja wszystkich ww. projektów?

Odpowiedź:

Tak, przy w prowadzeniu przejazdów rowerowych wymagana jest aktualizacja wszystkich projektów.

Pytanie 2

Czy Zamawiający wymaga wydzielania wszystkich skrętów w lewo na ciągu ul. Waszyngtona czy dopuszcza utrzymanie obowiązujących zasad skrętu w lewo (na zasadach ogólnych), w związku z liberalizacją przepisów w tym zakresie?

Odpowiedź:

Zasady skrętu w lewo wynikają z przepisów i nie jest stosowana liberalizacja w tym zakresie

Pytanie 3

W stanie istniejącym ciąg ul. Waszyngtona pracuje w ramach koordynacji sygnalizacji świetlnej, która nie obejmuje jednak ronda Waszyngtona pomimo zbliżonych lub wręcz tożsamyh czasów cykli (80-88s). Równocześnie charakter ruchu i odległość ronda Waszyngtona od sąsiedniego skrzyżowania Waszyngtona/Saska przemawia za wprowadzeniem koordynacji. Czy Zamawiający oczekuje opracowania nowych planów

koordynacji sygnalizacji świetlnych obejmujących cały ciąg ul. Waszyngtona wraz z rondem Waszyngtona?

Odpowiedź:

W przypadku wprowadzenia priorytetu dla tramwajów w ciągu Waszyngtona należy opracować koordynację z rondem Waszyngtona – decyzja należy do TW i Inżyniera Ruchu.

Pytanie 4

W OPZ nie ma wzmianki o wprowadzeniu priorytetu dla tramwajów, który jednak może być wymagany przez Inżyniera Ruchu w związku z obowiązującą polityką transportową w mieście. W stanie istniejącym na ul. Waszyngtona nie funkcjonuje priorytet tramwajowy. Czy Zamawiający oczekuje zaprojektowania takiego priorytetu przy okazji sporządzania nowych programów akomodacyjnych w ramach niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Wymagania odnośnie priorytetu dla tramwaju mogą być warunkiem zatwierdzenia projektu bądź wydania opinii przez TW lub Inżyniera Ruchu.

Pytanie 5

W przypadku projektowania priorytetu tramwajowego czy Zamawiający oczekuje koordynacji sygnalizacji świetlnych także pod kątem tramwajów? Czy Zamawiający wymagać będzie wykresów koordynacji sygnalizacji świetlnych dla ruchu tramwajowego?

Odpowiedź:

Tak, w przypadku priorytetu tramwajowego Zamawiający oczekuje koordynacji sygnalizacji świetlnych także pod kątem tramwajów z niezbędnymi wykresami koordynacji.

Pytanie 6

W stanie istniejącym detekcja niektórych uczestników ruchu na ul. Waszyngtona (np. tramwajów) jest ograniczona. Czy Zamawiający wymaga uzupełnienia tej detekcji w celu zapewnienia efektywnych programów akomodacyjnych?

Odpowiedź:

Należy uzupełnić detekcję w celu zapewnienia efektywnych programów akomodacyjnych

Pytanie 7

Czy Zamawiający wymaga osygnalizowania przejść i przejazdów przez jezdnię serwisową wzdłuż ul. Waszyngtona?

Odpowiedź:

Należy osygnalizować wszystkie strumienie ruchu w rejonie skrzyżowania

Pytanie 8

Czy Zamawiający dysponuje wzorcowymi algorytmami realizującymi priorytet tramwajowy?

Odpowiedź:

Nie, zamawiający nie dysponuje wzorcowymi algorytmami realizującymi priorytet tramwajowy. Takie algorytmy posiadają przedstawiciele TW.

Pytanie 9

Czy Zamawiający dopuszcza relokację przystanków tramwajowych w obrębie skrzyżowań?

Odpowiedź:

Nie jest zalecana zmiana lokalizacji przystanków tramwajowych.

Pytanie 10

Ze względu na skomplikowany charakter ruchu w al. Waszyngtona może zajść potrzeba przygotowania pogłębionych analiz ruchu. Czy Zamawiający wymaga przygotowania symulacji mikroskopowych w programie Vissim pod kątem: sprawdzenia funkcjonowania priorytetu tramwajowego, zbadania możliwości wzajemnego oddziaływania kolejek dla blisko

położonych skrzyżowań (np. blokowania się odcinka Saska – rondo Waszyngtona), przetestowania algorytmów akomodacyjnych?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga przedstawienia symulacji mikroskopowych obrazujących algorytmy akomodacyjne.

Pytanie 11

Dotyczy części 3

Przygotowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla wyznaczenia pasów rowerowych na ul. Stanisławowskiej i ul. Dwernickiego od ul. Mińskiej do ul. Wiatracznej i dróg rowerowych na ul. Dwernickiego i Szaserów od ul. Wiatracznej do ul. Chłopickiego w ramach zdanja pn. „Budowa drogi rowerowej wzdłuż ciągu ulic: Mińska – Stanisławowska – J. Dwernickiego - Szaserów na odc. od ul. Grochowskiej do ul. J. Chłopickiego.”

Czy Zamawiający wymaga skoordynowania sygnalizacji świetlnej w ciągu: Dwernickiego – Stanisławowska – Szaserów? Czy dla sygnalizacji skoordynowanych jest przewidziany czas cyklu czy cykl bazowy należy dopiero wyznaczyć?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zaprojektowania dwóch odcinków koordynacji; od Podskarbińskiej do Dwernickiego 22 i od Wiatracznej do Wspólnej Drogi, skrzyżowanie Szaserów – Chłopickiego – izolowane. Czas cyklu jak i nowe programy i algorytmy do pracy w koordynacji dla skrzyżowania Podskarbińska – Dwernickiego muszą zostać zaprojektowane przez Wykonawcę

Pytanie 12

Czy w przypadku zmiany cyklu skoordynowanego (po wyznaczeniu nowego cyklu optymalnego dla całego ciągu) należy dostosować projekt sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Dwernickiego / Siennicka?

Odpowiedź:

Projekt musi zostać dowiązany do projektu budowy sygnalizacji świetlnej dla skrzyżowania Dwernickiego przy posesji 22 zlecanego przez ZDM (branża sygnalizacji).

Pytanie 13

Czy w zakres zamówienia wchodzi wykonanie projektu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z wyjazdem ze Szpitala WIM? Czy w związku z tym są jakieś szczegółowe wymagania, np. zaprojektowanie priorytetu dla karetek pogotowia ratunkowego?

Odpowiedź:

W przypadku zmiany organizacji ruchu wymagającej zmian w sygnalizacji świetlnej lub wynikających z potrzeb koordynacji należy dostosować projekt sygnalizacji. Nie przewiduje się priorytetu dla karetek pogotowia.

Pytanie 14

Czy w zakres zamówienia wchodzi wykonanie projektu sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy Szkole Podstawowej nr 141 (na odcinku ul. Szaserów między skrzyżowaniem z ul. Romea i Julii a skrzyżowaniem z ul. Wspólna Droga)?

Odpowiedź:

W przypadku zmiany organizacji ruchu wymagającej zmian w sygnalizacji świetlnej lub wynikających z potrzeb koordynacji należy dostosować projekt sygnalizacji

Pytanie 15

Czy w zakres zamówienia wchodzi wykonanie projektu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Szaserów/Wspólna Droga?

Odpowiedź:

W przypadku zmiany organizacji ruchu wymagającej zmian w sygnalizacji świetlnej lub wynikających z potrzeb koordynacji należy dostosować projekt sygnalizacji.

Pytanie 16

Czy na skrzyżowaniu Szaserów / Chłopickiego wymagane jest utrzymanie wydzielonej relacji skrętu w lewo z południa na zachód? Czy Zamawiający dopuszcza wprowadzenie skrętu na zasadach ogólnych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje rezygnacji z wydzielonej fazy skrętu w lewo z południa na zachód

Pytanie 17

Ze względu na potencjalnie złożony charakter ruchu na ciągu Dwernickiego – Stanisławowska – Szaserów, (związany m.in. z: dużym natężeniem ruchu autobusowego, wpływem ruchu rowerowego na przepustowość prawoskrętów, bliską odległością między niektórymi skrzyżowaniami), czy Zamawiający wymaga przygotowania pogłębionych analiz w postaci symulacji mikroskopowych Vissim?

Odpowiedź;

Zamawiający nie wymaga przygotowania przedstawienia symulacji mikroskopowych.

Pytanie 18

Czy wymagane jest opracowywanie algorytmów sterowania izolowanego dla pory nocnej, czy koordynacja ma pracować przez całą dobę?

Odpowiedź:

Jeżeli skrzyżowania działają w dzień w oparciu o algorytmy akomodacyjne skoordynowane to należy uwzględnić algorytmy akomodacyjne izolowane dla pory nocnej, będące jednocześnie algorytmami rezerwowymi.

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Lukasz Puchalski

W załączeniu;

Plik tj. załącznik nr 1 do opisu przedmiotu zamówienia „Analiza przebiegu nowych tras rowerowych” zamieszczony na stronie zamawiającego WWW.zdm.waw.pl w zakładce „zamówienia publiczne”