



## 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 2016-02-26

ZDM/DPZ/ 323 /16/ZZ  
ZDM – DPZ.3411.206.2016.ARU

Dot.: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Przystosowanie Mostu Łazienkowskiego do obsługi ruchu rowerowego”

Numer postępowania DPZ/11/PN/10/16.

Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Dróg Miejskich na podstawie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych (tj. DZ. U z 2015 r. poz. 2164) udziela odpowiedzi na dalszy ciąg pytań Wykonawców

### Pytanie nr 51.

Prosimy o uzupełnienie odpowiedzi dotyczącej dopuszczalnej nośności wsporników mostu. W udzielonej odpowiedzi nie podano tylko siłę tnącą pionową oraz moment zginający pionowy. Ze względu na położenie planowanej kładki poniżej osi obojętnej dźwigarów belkowych mostu będzie ona się włączała do współpracy jako elementy pasa dolnego. Stąd wymagana jest wiedza na temat dopuszczalnych obciążeń pionowych i poziomych (siła tnąca, moment zginający).

**Odpowiedź:** W odpowiedzi na pytanie Zamawiający informuje, że z uwagi na fakt iż konstrukcja kładki będzie montowana do scalonej konstrukcji mostu, mogła by ona jedynie współpracować w przenoszeniu obciążeń ruchomych. Jednakże, ze względu na dużo mniejszą sztywność połączenia wspornika w porównaniu z pasem dolnym skrzynki dźwigara, współpraca jest pomijalna.

### Pytanie nr 52.

W koncepcji wskazano wykorzystanie pali przemieszczeniowych do posadowienia podpór kładki. Takie rozwiązanie może negatywnie wpłynąć na położone w pobliżu elementy infrastruktury takie jak budynki i sieci uzbrojenia terenu. Prosimy o potwierdzenie, że zastosowanie pali przemieszczeniowych jest dopuszczalne.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że w koncepcji pokazano jedynie propozycję co do sposobu posadowienia konstrukcji. Zaprojektowanie ostatecznego rodzaju posadowienia konstrukcji kładki leży po stronie Wykonawcy w ramach przedmiotowego Zamówienia. W ramach projektu posadowienia Wykonawca winien przeprowadzić badania geotechniczne i na ich podstawie oraz z uwzględnieniem warunków miejscowych (w tym istniejącego uzbrojenia terenu) zaprojektować posadowienie kładki.

### Pytanie nr 53.

Prosimy o określenie warunków w zakresie skrajni pionowej dla kładki rowerowej nad Walem Miedzeszyńskim. Ze względu na wymagania Zamawiającego dotyczące uzyskania korzystnych spadków podłużnych (do 6%) optymalna konstrukcja będzie tak

poprowadzona, że skrajnia pionowa będzie minimalną skrajnią dopuszczalną (4,7 m). Taka konstrukcja z kolei będzie narażona na uderzenia pojazdów, szczególnie w przypadku wykonania jej jako stalowej (co jest jedynym ze sposobów na spełnienie wymogów Zamawiającego w zakresie wykonania tej konstrukcji bez zamykania ul. Wał Miedzeszyński dla ruchu.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że organizację ruchu należy uzgodnić z Inżynierem Ruchu i od tych uzgodnień będą zależały możliwości co do wielkości i czasu wprowadzanych utrudnień na ul. Wał Miedzeszyński. Zamawiający na etapie przygotowania opisu Przedmiotu Zamówienia dokonał rozeznania możliwości zamknięć i na tej podstawie wskazał, że „W trakcie budowy nie dopuszcza się jednoczesnego zamknięcia, poza okresem przerwy wakacyjnej, wewnętrznych pasów jezdni ul. Wał Miedzeszyński (po jednym pasie w każdym z kierunków), a w przypadku zaniżenia skrajni na czas prowadzenia robót, Wykonawca będzie musiał uwzględnić objazdy ruchu ciężarowego obejmującego znaczący obszar miasta oraz wziąć pod uwagę wysokie koszty wprowadzenia, utrzymywania i likwidacji czasowej organizacji ruchu. Projekt czasowej oraz docelowej organizacji ruchu należy uzgodnić z Inżynierem Ruch m st. Warszawy mającego swoją siedzibę przy ul. Marszałkowska 77/79 w Warszawie.”

Odnosnie do skrajni pod kładką w wysokości 4,7m, Zamawiający informuje, że jest ona wystarczająca i zgodna z warunkami technicznymi. Jednocześnie informujemy, iż skrajnia pod częścią kablobetonową mostu jest niższa niż 4,7 m.

Ponadto Zamawiający zaznacza, że zgodnie z § 48 ust 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie „Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%. Wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm”. W uzasadnionych przypadkach Zamawiający rozważy zastosowanie pochylenia powyżej 6 %, jednak rozwiązanie takowe będzie musiało być uzgodnione z Wydziałem Zrównoważonej Mobilności ZDM.

#### **Pytanie nr 54.**

**W koncepcji kładki nad Wałem Miedzeszyńskim zaproponowano zastosowanie połączenia sztywnego (utwierdzenia) przęsła w filarze. Nie są podane dokładne wymiary, niemniej jednak pobieżna analiza wskazuje, że odległość pomiędzy skrajnymi filarami odcinka utwierdzonego wynosi około 100 m. Prosimy o podanie czy Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie, w świetle potencjalnych problemów z pracą termiczną kładki nad Wałem Miedzeszyńskim.**

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że przedstawione rozwiązania w zakresie kładki nad Wałem Miedzeszyńskim jest rozwiązaniem koncepcyjnym. Szczegółowy projekt, w tym podział konstrukcji dylatacjami z uwzględnieniem oddziaływań termicznych, jest w zakresie projektanta przygotowującego projekt budowlany w ramach przedmiotowego Zamówienia.

DYREKTOR  
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

Lukasz Puchalski