



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 23 MAR. 2016

ZDM/DPZ/556/16/Z
ZDM-DZP.3411.276.2016.MSZ

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na:
Opracowanie projektu budowlano – wykonawczego na remont i dostosowanie do pracy w akomodacji sygnalizacji świetlnej.
Nr postępowania DPZ/16/PN/15/16.

Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Dróg Miejskich zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164) odpowiada na pytania zadane przez Wykonawców.

Pytanie 1:

Czy w celu wykonania projektów sygnalizacji świetlnej należy wykonać pomiary ruchu? Jeśli tak to proszę o określenie godzin wykonywania pomiarów ruchu?

Odpowiedź:

Tak, należy wykonać pomiary ruchu. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia, pomiary ruchu należy wykonać w szczycie porannym i popołudniowym oraz międzyczasie.

Pytanie 2:

Pkt 7 pkt 7.3.2. SIWZ Dysponowanie osobami zdolnymi do wykonania zamówienia:

Wykonawca przedstawi w ofercie kandydatów na każde stanowisko wymienione poniżej:

L.p.	Stanowisko	Wymagana liczba osób	Okres posiadania wymaganych uprawnień (w latach)	Doświadczenie zawodowe (liczba lat pracy na danym stanowisku)
1.	Projektant robót drogowych	1 osoba	4 lata	4 lata
2.	Projektant robót elektrycznych	1 osoba	4 lata	4 lata

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w celu spełnienia warunku dotyczącego dysponowania osobami zdolnymi do wykonania zamówienia (jednej bądź kilku części zamówienia), wymaga wykazania dwóch osób, tj. Projektanta robót drogowych oraz Projektanta robót elektrycznych.

Wykonawca rozumie, że podane w ofercie obydwie osoby będą mogły realizować wszystkie części zamówienia, o jakie ubiega się Wykonawca.

Odpowiedź:

Tak. Zamawiający wymaga dysponowania dwoma osobami, tj. Projektantem robót drogowych oraz Projektantem robót elektrycznych, niezależnie od liczby części zamówienia, na które składana jest oferta.

M

Pytanie 3:

Prosimy o doprecyzowanie sposobu wniesienia wadium.

- Czy w przypadku składania ofert na kilka części zamówienia, Wykonawca może wnieść wadium w formie pieniądza w wysokości, będącej sumą kwot wadium wymaganych na poszczególnych częściach zamówienia, tj. jedno sumaryczne wadium?
- Czy Zamawiający dopuszcza wniesienia wadium w formie jednej gwarancji bankowej na sumaryczną kwotę wadium wymaganych we wszystkich częściach zamówienia, o które ubiega się Wykonawca?

Odpowiedź:

- W przypadku składania oferty na kilka części zamówienia, Wykonawca może wnieść wadium w pieniądzu, będące sumą kwot wadium, wymaganych na każdą część zamówienia, ze wskazaniem kwot wadium na poszczególne części zamówienia, na jakie składana jest oferta, i części zamówienia, jakiej każda z tych kwot dotyczy.
- W przypadku składania oferty na kilka części zamówienia, Wykonawca może wnieść wadium w formie jednej gwarancji bankowej na sumaryczną kwotę wadium wymaganych we wszystkich częściach zamówienia, ze wskazaniem kwot wadium na poszczególne części zamówienia, na jakie składana jest oferta, i części zamówienia, jakiej każda z tych kwot dotyczy.

Pytanie 4:

Duża liczba lokalizacji objętych przetargiem dotyczy skrzyżowań funkcjonujących na ciągach lub w sieciach skoordynowanych, niekiedy pracujących pod wysokim stopniem obciążenia ruchem. Czy w związku z tym Zamawiający oczekuje wykorzystania w pracach projektowych symulacji mikroskopowych ruchu (np. w programie Simtraffic, Vissim, Aimsun itp.) w celu dokładniejszego zbadania przebiegu procesu ruchu drogowego (np. progresji pojazdów wzdłuż arterii skoordynowanych, badania pojemności krótkich pasów wydzielonych, wykrywania ryzyka wzajemnego blokowania blisko położonych skrzyżowań itp.)?

Odpowiedź:

Zamawiający nie oczekuje wykorzystania w pracach projektowych symulacji mikroskopowych w programach Simtraffic, Vissim lub Aimsun. Zamawiający oczekuje dostarczenia projektów zatwierdzonych przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. W przypadku wątpliwości na etapie zatwierdzania projektów, Inżynier Ruchu m.st. Warszawy może żądać przedstawienia symulacji mikroskopowych.

Pytanie 5:

Czy Zamawiający oczekuje przetestowania poprawności projektowanych algorytmów sterowania akomodacyjnego w środowisku mikrosymulacyjnym (Vissim lub równoważnym) czy wystarczające będzie przedstawienie algorytmu nieprzetestowanego przy wykorzystaniu metod komputerowych? W przypadku oczekiwania wykonania symulacji mikroskopowych: Czy należy przedstawić porównanie miar jakości ruchu podczas pracy stałoczasowej i akomodacyjnej (np. o ile skróci się czas oczekiwania pojazdów lub pieszych, itp.)?

Odpowiedź:

Zamawiający nie oczekuje przedstawienia poprawności projektowanych algorytmów sterowania akomodacyjnego w środowisku mikrosymulacyjnym (Vissim lub równoważnym). Zamawiający oczekuje dostarczenia algorytmów zaakceptowanych przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy. Jednak Inżynier Ruchu m.st. Warszawy na etapie zatwierdzania projektów może żądać weryfikacji algorytmów sterowania za pomocą narzędzi symulacyjnych.

Pytanie 6:

Jak mają być wykrywani piesi w sterowaniu akomodacyjnym? Czy wystarczającym rozwiązaniem będzie stosowanie przycisków, czy należy przewidzieć rozwiązania automatyczne, czy też stosować oba warianty? Czy można zrezygnować z detekcji pieszej na tych skrzyżowaniach, gdzie w programie sygnalizacji można zmieścić fazy piesze na wszystkich przejściach, w cieniu obsługi grup kołowych (np. w trakcie faz koordynowanych).

Odpowiedź:

Do detekcji pieszych należy zastosować na przejściach akomodowanych przyciski dla pieszych oraz należy przewidzieć automatyczną detekcję (np. przez detektory radarowe). Na przejściach wzdłuż kierunków głównych (koordynowanych) nie stosujemy przycisków dla pieszych.

Pytanie 7:

Dot. części 9: Opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na remont i dostosowanie do pracy w akomodacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Sokołowskiego „Grzymały” – Szczęśliwicka, Kopińska – Biało-brzeska, Biało-brzeska – Dickensa

Czy w ramach zamówienia należy przeanalizować i ewentualnie zaktualizować (np. w zakresie offsetu lub długości poszczególnych faz ruchu) projekt sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Sokołowskiego „Grzymały” – Al. Jerozolimskie? W terenie obserwuje się odkładanie się kolejek na wlocie ul. Sokołowskiego „Grzymały” na skrzyżowanie z al. Jerozolimskimi, co może utrudnić wyjazd z ul. Szczęśliwickiej.

Odpowiedź:

Nie. W ramach zamówienia należy zaktualizować offsety koordynacji na ciągu ul. Sokołowskiego „Grzymały” i Kopińskiej. Długości cykli i godziny pracy programów należy dostosować do aktualnie działających na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskie – Sokołowskiego „Grzymały”.

Pytania 8-12 dotyczą części 10 - Opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na remont i dostosowanie do pracy w akomodacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Chałubińskiego – Koszykowa, Al. Niepodległości – Wawelska.

Pytanie 8:

W stanie istniejącym na ciągu al. Niepodległości – Chałubińskiego nie funkcjonuje priorytet dla tramwajów, który może być wymagany przez Inżyniera Ruchu w związku z obowiązującą polityką transportową w mieście. Czy Zamawiający oczekuje zaprojektowania takiego priorytetu przy okazji sporządzania nowych programów akomodacyjnych w ramach niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Nie. Algorytmy sterowania uwzględniające priorytet tramwajowy będą wykonane przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

Pytanie 9:

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:

Nie. Koordynację sygnalizacji należy zaprojektować dla ruchu pojazdów. Rozwiązania skoordynowania ruchu tramwajowego będą opracowane przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. w ramach opracowania rozwiązań sterowania z priorytetem dla pojazdów szynowych.

M

Pytanie 10:

Spodziewane długości cykli optymalnych pracujących w porze dziennej dla skrzyżowań ul. Chałubińskiego – Koszykowa, Al. Niepodległości – Wawelska podczas (100-110s) są bardzo zbliżone do cykli obowiązujących na ciągu Al. Jerozolimskich, pracującym pod kontrolą ZSZR. Z analizy wynika, że ujednoczenie cykli na poziomie 110s i wprowadzenie koordynacji ze skrzyżowaniem Chałubińskiego – Al. Jerozolimskie umożliwi uzyskanie dwukierunkowej wiązki tramwajowo-samochodowej i istotną redukcję czasu traconego na wlotach. Czy Zamawiający aprobuje zastosowanie ww. koordynacji?

Odpowiedź:

Koordynację sygnalizacji należy zaprojektować wzdłuż ul. Chałubińskiego na odcinku od ul. Koszykowej do ul. Wawelskiej. Nie można jednak wykluczyć rozwiązania identycznego, jak obowiązujące na ciągu Al. Jerozolimskich, jeżeli będzie ono spełniało wymagania optymalizacji sterowania dla ciągu ul. Chałubińskiego.

Pytanie 11:

Z przeprowadzonej wizji w terenie wynika, że pomiędzy skrzyżowaniami Chałubińskiego – Koszykowa, Al. Niepodległości – Wawelska znajduje się skrzyżowanie al. Niepodległości – Nowowiejska, na którym urządzenia sygnalizacyjne są zmodernizowane. W toku prac projektowych lub na etapie uzgodnień najprawdopodobniej zajdzie konieczność ingerencji w program na ww. skrzyżowaniu, bez czego uzyskania optymalnego rozwiązania ruchowego może być niemożliwe. Czy Zamawiający oczekuje opracowania kompleksowego planu koordynacji dla ww. skrzyżowań (Koszykowa, Nowowiejska, Wawelska)?

Odpowiedź:

Tak.

Pytanie 12:

Czy Inwestor przewiduje w ramach podstawowej umowy korektę geometrii skrzyżowań, lub istotne zmiany w projekcie stałej organizacji ruchu (wydzielanie pasów do skrętu itp.) ?

Odpowiedź:

Zamawiający przewiduje korektę geometrii skrzyżowania, związaną z przyjętą koncepcją rozwiązania docelowego, jedynie na skrzyżowaniu Al. Niepodległości – Wawelska. Na pozostałych skrzyżowaniach nie przewidujemy istotnych zmian organizacji ruchu, takich jak wydzielanie faz do skrętu w lewo. Możliwa jest natomiast zmiana organizacji ruchu związana przesunięciem przejść dla pieszych i korektą promieni łuków. Należy również przewidzieć korektę wysokości krawężników na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów, oraz remont chodników w rejonie przejść i łuków.

Pytanie 13 i 14 dot. części 3 - Opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na remont i dostosowanie do pracy w akomodacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Krasickiego – Malczewskiego, Krasickiego – Odyńca, Kazimierzowska – Raławicka, Kazimierzowska – Dąbrowskiego, Kazimierzowska – Madalińskiego

Pytanie 13:

Czy wymagane jest skoordynowanie sygnalizacji na całym ciągu Krasickiego – Kazimierzowska?

Odpowiedź:

Nie. Wymagane jest jedynie skoordynowanie sygnalizacji wzdłuż ul. Kazimierzowskiej na odcinku od ul. Raławickiej do ul. Odyńca.

Pytanie 14:

Czy należy opracować nowy plan koordynacji czy dowiązać się do rozwiązań istniejących?
W przypadku konieczności takiego dowiązania prosimy o przedstawienie listy skrzyżowań, które pracują w sieci skoordynowanej.

Odpowiedź:

Należy opracować plan koordynacji optymalny dla obowiązujących warunków ruchu.

Pytanie 15 i 16 dot. części 7 - Opracowanie projektu budowlano-wykonawczego na remont i dostosowanie do pracy w akomodacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury - Hynka

Pytanie 15:

Czy w ramach realizacji zamówienia należy zmieniać rozwiązania koordynacji sygnalizacji świetlnej na całym ciągu ul. Żwirki i Wigury, czy wystarczy dowiązać się tylko do skrzyżowań sąsiednich?

Odpowiedź:

Nie. Należy dowiązać się do rozwiązań z projektu drogi rowerowej.

Pytanie 16:

Czy Zamawiający przewiduje zlecenie uzupełniające, gdyby na etapie zatwierdzania projektu pojawiły się dodatkowe wymagania Inżyniera Ruchu w tym zakresie?

Odpowiedź:

Nie.

Otrzymują: Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Lukasz Puchalski