



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 06 04 2017

ZDM/DPZ/870 /17/ZZ
ZDM – DPZ.3411.383 .2017.MMA

Dot.: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: **„Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja tzw. Aktywnych Przejść dla Piesznych na ulicach Warszawy”**.

Nr postępowania **DPZ/29/PN/28/17**

Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Dróg Miejskich zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015r. poz. 2164 z późn. zm.) odpowiada na pytania zadane przez Wykonawców oraz na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, poprzez wykreślenie z wzorów umów z § 3 ust. 11.

PYTANIA

W Rozdziale V – „Opis przedmiotu zamówienia dla poszczególnych części”, na stronie 46 i kolejnych w sekcji „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA część 1” Zamawiający określił następujące wymagania:

Pytanie 1:

Ul. Grzybowska przed Cieplą – według OPZ w Tabeli zadań dla Części I na przejściu dla pieszych przy ulicy Grzybowskiej przed ul. Cieplą należy uwzględnić 3 szt. znaków D-6 i 4 szt. lamp ostrzegawczych. Zgodnie z obecnym stanem na tym przejściu są zamontowane 4 szt. znaków D-6 4 szt. tabliczek T-27 i 4 szt. lamp ostrzegawczych. Prosimy o wyjaśnienie jakie ilości znaków D-6 i lamp ostrzegawczych mają być docelowo zmontowane i czy tabliczki T-27 należy wymienić na nowe czy też zdemontować je bez ponownego ich montażu?

Odpowiedź:

Należy uwzględnić ilość 4 szt. znaków D-6 oraz 4 szt. znaków T-27. Powyższe zestawy znaków są obowiązujące. Tym samym należy przewidzieć 4 szt. lamp wczesnego ostrzegania min. fi 200 mm – max. fi 300 mm o natężeniu światła widocznym z odległości minimum 500m. W razie konieczności demontażu oznakowania pionowego podczas robót przy realizacji zamówienia oznakowanie to należy odtworzyć.

Pytanie 2:

Ul. Modlińska – Drogowa - według OPZ w Tabeli zadań dla Części I na ulicy Modlińskiej - Drogowej przewidywany jest montaż znaku D-6 w kasetonie na konstrukcji nad jezdnią oraz dwa znaki D-6. Według stanu faktycznego przy wskazanym przejściu dla pieszych na ulicy Modlińskiej są 4 szt. znaków D-6 (w tym dwa zainstalowane na istniejącym słupie oświetlenia ulicznego) oraz znak D-6 w kasetonie nad jezdnią. Prosimy o wyjaśnienie czy ilości nowych znaków D-6 zlokalizowanych po obu stronach jezdni ma odpowiadać ilości planowanych lamp umieszczonych na słupkach?

Odpowiedź:

Na ulicy Modlińskiej należy przewidzieć wymianę znaku D-6 znajdującego się nad jezdnią łącznie z wymianą konstrukcji wsporczej. Dodatkowo należy wyposażyć znak o lampę wczesnego ostrzegania min. fi 200 mm – max. fi 300 mm. Tarcze znaków D-6 zlokalizowane przy prawej i lewej krawędzi jezdni (zamontowane na sztycy lub innej konstrukcji wsporczej) poza korektą odległości od linii P-10 pozostają bez zmian. Dodatkowo wyposażone mają być w lampy wczesnego ostrzegania (dane j.w.).

Ilość 3 szt. Znaków D-6 dotyczy jednej jezdni. Dla obu jezdni ilość wynosi 6 szt. Znaków D-6.

Pytanie 3:**Powstańców Śląskich – Pirenejska**

Według OPZ Zamawiający przewiduje montaż 3 znaków D-6. Według analizy istniejącej sytuacji powinno być zamontowane 4 szt. znaków D-6. Prosimy o wyjaśnienie jaką ilość znaków należy zamontować?

Odpowiedź:

Na przejściu dla pieszych przez ulicę Powstańców Śląskich przy Pirenejskiej funkcjonują 4 szt. znaków D-6 (po 2 dla każdego z kierunków). Taką ilość znaków należy utrzymać. OPZ nie narzuca montażu nowych znaków w nowych lokalizacjach, a jedynie korektę lokalizacji istniejących znaków.

Pytanie 4:

Wybrzeże Helskie – m. Śląsko Dąbrowski - Czy Zamawiający przewiduje remont istniejących studzienek kanalizacyjnych? Według istniejącego stanu rzeczywistego studzienki kanalizacyjne oraz nawierzchnia wokół nich jest w bardzo złym stanie (studzienki są zapadnięte), co z kolei uniemożliwi poprawną aplikację nawierzchni antypoślizgowej.

Odpowiedź:

Zamawiający zwróci się do odpowiednich gestorów sieci o przeprowadzenie przeglądu stanu technicznego urządzeń i dokonanie ewentualnych napraw i regulacji w obszarach objętych planowaną realizacją powierzchni antypoślizgowych.

Pytanie 5:

Ul. Marszałkowska – Senatorska – Czy Zamawiający przewiduje montaż APEO przed niepełnymi liniami P-10? Czy APEO powinny zostać zamontowane jedynie przed pełnymi liniami P10.

Odpowiedź:

Zamawiający przewiduje korektę przebiegu znaku P-10 oraz uzupełnienie w kolorze czerwonym w technologii chemoutwardzalnej.

m

Jeżeli po korekcie przebiegu znaku P-10, ze względu na szerokość i geometrię jezdni wystąpią niepełne linie P-10 to również przed nimi powinny zostać umieszczone APEO (aktywne punktowe elementy odblaskowe).

Pytanie 6:

Ul. Kruczkowskiego – 3 Maja – Stan nawierzchni bitumicznej wymaga sfrezowania przed aplikacją nawierzchni antypoślizgowej. Czy wykonawca ma przewidzieć w kosztorysie koszt wykonania sfrezowania całej powierzchni przewidzianej pod aplikację systemu antypoślizgowego?

Odpowiedź:

Technologia aplikacji nawierzchni antypoślizgowej wymaga przeprowadzenia przez Wykonawcę mikrofrezowania.

Wykonawca zobowiązany jest przewidzieć i w kalkulować w cenę oferty wszystkie czynności technologiczne wymagane przy wykonaniu nawierzchni antypoślizgowej.

Zamawiający przed realizacją zamówienia przeprowadzi kontrolę stanu nawierzchni i w razie konieczności wykona własnymi siłami niezbędne naprawy nawierzchni.

Pytanie 7:

W opisie Aktywnego Punktowego Elementu Odblaskowego w pkt 2.6.8 SST zamawiający wskazał, iż wkładka tego elementu powinna zawierać co najmniej 3 diody LED w kolorze żółtym od strony najazdu pojazdów. Prosimy o wyjaśnienie czy ilość białych diod LED skierowanych w stronę linii oznakowania P-10 jest wymagana w takiej samej ilości minimalnej czy może być mniejsza np. jedna dioda. Ponadto proszę określić czy diody w kolorze żółtym mogą być skupione w jednym punkcie wkładki czy w innej konfiguracji dla trzech lub większej ilości diod. Proszę określić także czy wkładki Aktywnych Punktowych Elementów Odblaskowych mają zawierać element retrorefleksyjny zgodny z normą PN EN 1463-1?

Odpowiedź:

Ilość diod LED białych skierowanych w stronę przejścia dla pieszych (znak P-10) nie może być mniejsza niż 2. Optymalna ilość to 3 szt. w kolorze białym.

Przy zastosowaniu systemu 3-diodowego (kolor żółty od najazdu) elementy te powinny być skupione w jednym punkcie wkładki (w jednej linii).

Przy systemach 4-ro i więcej diodowych dopuszcza się inny układ punktów we wkładce APEO).

Wkładki muszą zawierać element retrorefleksyjny, zgodny z normą PN EN 1463-1.

Pytanie 8:

W opisie materiałów użytych do wykonania nawierzchni antypoślizgowej wg. Pkt 2.6.6 SST określone zostały wymagania dotyczące współczynnika polerowalności PSV oraz szorstkości wstępnej SRT. Jakich dokumentów potwierdzających wyniki badań będzie wymagał zamawiający w celu sprawdzenia w/w właściwości dla boksytu stanowiącego materiał uszorstniający.

Odpowiedź:

Warunkiem odbioru robót jest dostarczenie przez Wykonawcę następujących dokumentów:

- certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie Polskich Norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,

2

- deklarację zgodności lub certyfikat zgodności z:
 - Polską Normą, lub
 - aprobatą techniczną, w przypadku wyrobów, dla których nie ustanowiono Polskiej Normy, jeżeli nie są objęte certyfikacją określoną w pkt I i które spełniają wymogi ST.
- deklarację właściwości użytkowych na zgodność z:
 - normą zharmonizowaną, lub
 - europejską oceną techniczną.

W przypadku materiałów uszorstniających, takich jak boksyt, każda partia dostarczona do robót będzie posiadać te dokumenty, określające i potwierdzające w sposób jednoznaczny jej cechy.

Pytanie 9:

Czy w przypadku dużej degradacji jezdni Zamawiający przewiduje wymianę warstwy ścieralnej przez Wykonawcę czy wykona te naprawy we własnym zakresie?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje wymiany nawierzchni warstwy ścieralnej w miejscach planowanych realizacji Aktywnych Przejść dla Pieszch.

Stwierdzenie „duża degradacja” jest pojęciem ogólnym i nie można się do niego odnieść. Stan nawierzchni niezgodny ze standardami i warunkami technicznymi w lokalizacjach, gdzie planowane jest wykonanie nawierzchni antypoślizgowej poddany zostanie przeglądowi i naprawom w stopniu adekwatnym do ich uszkodzenia, zapewniając bezpieczne użytkowanie tego fragmentu ulicy. Naprawy wynikające z przeglądów zostaną wykonane przez ZDM przed przystąpieniem lub w trakcie realizacji przez Wykonawcę nawierzchni antypoślizgowej.

Pytanie 10:

W załączniku nr 1 zamawiający wskazuje na usunięcie aktywnych punktowych elementów odblaskowych w jednej lokalizacji. Czy w ramach prac związanych z montażem aktywnych przejść dla pieszych należy usunąć wszystkie istniejące w jezdni przed przejściami dla pieszych aktywne punktowe elementy solarne. Jak należy naprawić jezdnię po demontażu aktywnych punktowych elementów odblaskowych?

Odpowiedź:

Istniejące punktowe elementy odblaskowe LED zostaną usunięte a nawierzchnia naprawiona przez służby ZDM.

Pytanie 11:

Czy zamawiający przewiduje poprawę widoczności znaków D-6 umieszczonych po prawej stronie jezdni w lokalizacjach, w których widoczność znaków jest ograniczona (np: ze względu na stojące drzewa)? Proszę o wskazanie sposobu na poprawienie widoczności znaków D-6.

Odpowiedź:

W przypadku wystąpienia braku widoczności znaku zasłoniętego przez zieleni Wykonawca zobowiązany jest na etapie opracowania projektu organizacji ruchu niezwłocznie zgłosić problem do ZDM. Zamawiający zobowiązuje się poinformować zarządcę zieleni o problemie i konieczności usunięcia nieprawidłowości.

Pytanie 12:

Prosimy o wyjaśnienie czy w pkt 2.6.15.7.1 SST opisującym znak aktywny D-6 załączony rysunek konstrukcji wsporczej wysięgnikowej przedstawia system zasilania solarnego dla tego znaku. Jeśli tak to proszę wskazać jakie parametry powinny posiadać panele solarne oraz ile ich trzeba uwzględnić na jednej konstrukcji wysięgnikowej

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zasilanie znaku D-6 na konstrukcji wsporczej z sieci (analogicznie jak zasilanie całego układu przejścia aktywnego, w tym APEO oraz lampy wczesnego ostrzegania).

Parametry paneli solarnych powinny zapewnić optymalnie krótkie czasy ładowania urządzeń kumulujących energię, również przy dłuższych okresach występowania niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Ewentualna ilość paneli uzależniona jest od źródła poboru prądu oraz wydajności paneli. Podstawą będzie projekt elektryczny.

Pytanie 13:

Proszę wskazać jakiej treści ma być wysyłany komunikat o awarii APP? O jakich awariach moduł GSM ma informować zarządcę drogi? Czy numer telefonu na który ma być wysłany SMS jest stały czy będzie się zmieniał? Jak szybko ma być wysłany SMS po zajściu awarii?

Odpowiedź:

Treść komunikatu powinna być prosta i informować Zamawiającego o awarii.

Na przykład „Awaria systemu – godzina – data” lub „Awaria zasilania – godzina – data”.

Wszelkie dodatkowe informacje identyfikujące źródło i powód awarii są wskazane. Informacja powinna dotyczyć wszystkich awarii i przerw w działaniu systemu.

Numery telefonów będą stałe, z możliwością zmiany odbiorcy.

Przekaz informacji o awarii musi odbywać się w czasie rzeczywistym, jednak nie później niż 30 min. Po wystąpieniu awarii.

Pytanie 14:

Wnosimy o zmianę zapisu §11 pkt. 6 umowy na: Wykonawca zobowiązany jest wykonać obowiązki gwarancyjne w terminie uzgodnionym z Zamawiającym, a jeżeli termin ten nie został uzgodniony w terminie 7 dni od zgłoszenia wady w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego, nie krótszym niż 14 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis w § 11 ust. 6 umowy.

Pytanie 15:

W dokumencie “SST - Aktywne Przejścia dla Piesznych.docx” w punkcie “1.4.6 Szafa sterownicza – element sieci elektrycznej zawierający urządzenia i podzespoły elektryczne i elektroniczne (transformator bezpieczeństwa, bezpieczniki, zasilacz impulsowy, kontroler stanu naładowania akumulatora, sterowniki, akumulator, itp.) z napięciem wyjściowym nie przekraczającym 15V, kontrolujące poprawne funkcjonowanie elementów aktywnego oznakowania przejścia dla pieszych.”

Odpowiedź:

W treści brak pytania.

Pytanie 16:

W jaki sposób ma działać system bezpieczeństwa w szafie sterowniczej? W projekcie umowy w punkcie 7 podpunkt 1 jest wskazanie na "opracowanie" 7.1 Wraz z przekazaniem opracowania Zamawiającemu, Wykonawca przenosi na Zamawiającego autorskie prawa majątkowe do opracowania wykonanego w ramach umowy. Jaki dokument należy rozumieć jako "opracowanie" w kontekście punktu 7.1?

Odpowiedź:

Dokumentacja techniczna (projekty organizacji ruchu i projekt wykonawczy elektryczny).

Pytanie 17:

Bardzo proszę o sprecyzowanie ile pasów ruchu jest w lokalizacji **Modlińska - Drogowa**?

Odpowiedź:

Ulica Modlińska ma dwie jezdnie:

Jezdnia zachodnia – 3 pasy ruchu w tym 2 pasy po ok. 3,5m i 1 pas ruchu lokalnego po ok. 4,7m.

Jezdnia wschodnia – 4 pasy ruchu w tym 3 pasy po ok. 3,5 m i 1 pas włączenia/wyłączenia.

Pas włączenia/wyłączenia – nie należy realizować powierzchni antypoślizgowej.

Zamawiający zaleca przed przystąpieniem do przetargu wykonanie wizji w terenie w celu zapoznania się z istniejącą sytuacją dla potrzeb należytego i pełnego oszacowania kosztów związanych z realizacją zamówienia.

Pytanie 18:

W dokumencie "SST - Aktywne Przejścia dla Piesznych.docx" w punkcie 1.4.1 jest wskazanie na umiejscowienie aktywnych punktowych elementów odblaskowych ("...Zsynchronizowany system pulsujących świateł w APP pochodzi z **aktywnych punktowych elementów odblaskowych zamontowanych w pługoodpornych osłonach żeliwnych przed każdą linią oznakowania poziomego P-10** oraz z lamp ostrzegawczych zainstalowanych przy pionowych znakach D-6, sterowanych przez centralny układ sterowniczy...") natomiast w tabeli w załączniku 1 "2017-03-08_DPZ_29_PN_28_17_tabela-zadan-zalacznik-nr-1-do-opz.docx" brak jest ilości pasów P-10. Bardzo proszę o sprecyzowanie ile występuje linii P-10 na każdym z przejść?

Odpowiedź:

Ilość linii znaku P-10 zależy od szerokości i geometrii jezdni. Zamawiający nie widzi podstaw do szczegółowego podawania ilości linii znaku P-10 dla wszystkich lokalizacji. Rzeczywista ilość wyniknie z projektów organizacji ruchu będących częścią zamówienia. Zacytowany tekst w żaden sposób nie koreluje z ilością linii znaku P-10, a tym samym ilością APED.

Zamawiający zaleca przed przystąpieniem do przetargu wykonanie wizji w terenie w celu zapoznania się z istniejącą sytuacją dla potrzeb należytego i pełnego oszacowania kosztów związanych z realizacją zamówienia.

Pytanie 19:

Wnosimy o wykreślenie §3 pkt. 11 umowy w brzmieniu: „Rozliczenie wynagrodzenia nastąpi do wysokości środków ustalonych w rocznym planie finansowym Zamawiającego, co może spowodować zmniejszenie zakresu przedmiotu umowy.” Rozliczenie wynagrodzenia w przypadku wykonania przedmiotu umowy na podstawie umowy nie może być uzależniona od wysokości środków ustalonych przez Zamawiającego w rocznym planie finansowym.

Ograniczenie zakresu rzeczowego umowy stanowi istotną zmianę postanowień zawartej umowy w stosunku do oferty, co jest niedopuszczalne z wyjątkiem okoliczności wskazanych w ustawie Prawo zamówień publicznych. W związku z tym wnosimy o wykreślenie wskazanego zapisu lub odpowiednią modyfikację.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia treść SIWZ poprzez wykreślenie z umów w § 3 ust. 11.

Otrzymują: Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH

Łukasz Puchalski