

Warszawa, dnia 12-02-2014r.

Wykonawcy

ZTM-NPZ-NPZ1-2210- **165** -1-14/ASZ

dotyczy: przetargu nieograniczonego 18/2014 na wykonanie dokumentacji projektowej drogi rowerowej przy ul. Żwirki i Wigury

W związku z zapytaniem Wykonawców w trybie art. 38 ust.1 ustawy z dnia 29.01.2004r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2013r. poz. 907 ze zm.) w sprawie wyjaśnienia treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie uprzejmie wyjaśnia:

Pytanie 1:

Według Wykonawcy założyć trzeba, że należy liczyć się z żądaniem Inżyniera Ruchu, aby dostawiać maszty z sygnalizatorami dla rowerów w sytuacji, gdy sygnalizator dla pieszych (na którym teoretycznie można by wymienić soczewkę na pieszo-rowerową) znalazłby się daleko od przejazdu rowerowego, to jest po przeciwnej stronie przejścia niż dokładany przejazd dla rowerów. Jeżeli tak by było w istocie, to trzeba wykonywać mapy do celów projektowych, uzyskiwać uzgodnienia ZUD oraz wykonywać projekty elektryczne sygnalizacji praktycznie dla wszystkich skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Czy Zamawiający ma jakieś informacje w tej sprawie, na przykład deklarację od Inżyniera Ruchu, że zaakceptuje sygnalizatory pieszo-rowerowe stojące daleko od przejazdu rowerowego, albo odwrotnie - informację, że na pewno takie rozwiązanie nie będzie zaakceptowane? W odpowiedziach na pytania Zamawiający odniósł się dotychczas wyłącznie do kwestii przedstawiania masztów sygnalizacyjnych, natomiast pominął niezwykle istotną sprawę potrzeby dostawiania masztów sygnalizacyjnych. Jaka największa odległość (w poprzek) od przejazdu rowerowego do sygnalizatora dla rowerzystów (w tym dla pieszych i rowerzystów) będzie akceptowana przez Inżyniera Ruchu? Czy Zamawiający może podać listę skrzyżowań z sygnalizacją, na których z pewnością nie trzeba będzie ingerować w istniejącą lokalizację masztów sygnalizacyjnych? Taka informacja ma bardzo duży wpływ na wycenę prac projektowych.

Odpowiedź 1:

Wspólne soczewki pieszo-rowerowe mogą zostać zaprojektowane na sygnalizatorach stojących po przeciwnej stronie przejścia dla pieszych niż przejazd rowerowy w przypadku przejść o szer. 6 m. W 2013 został zatwierdzony przez Inżyniera Ruchu i wdrożony projekt zmiany soczewek na przejeździe przez ul. Żwirki i Wigury w ciągu ul. Banacha. Odległość sygnalizatorów pieszo-rowerowych od przejazdu rowerowego wynosi tam ok. 5,5 m. Należy zatem założyć, że w przypadku przejść dla pieszych o szerokości 6 m przejazdy rowerowe należy wyznaczyć poprzez zawężenie przejścia i wymianę soczewek w sygnalizatorze na S-5|S-6. Ingerencji w sygnalizację może wymagać wyznaczenie przejazdów na skrzyżowaniach z ul. Raławicką, 1 Sierpnia i 17 Stycznia.

Z up. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego

Grzegorz Dziemieszczyk