

W związku z udzieleniem odpowiedzi na pytania Organizator udostępnił pod adresem: <https://pliki.um.warszawa.pl/index.php/s/CMJ9AFyvCMQYwKK> (link z przekazany uczestnikom wraz z zaproszeniem do złożenia pracy konkursowej) nowe materiały (załączniki):

Nowe materiały zostały umieszczone w katalogu NOWE. Katalog zawiera pliki:

geolog.zip –mapy geologiczne opracowane w latach 60-tych XX wieku (z1964 r).

mapy lewa strona.zip – nabrzeże lewego brzegu Wisły

most slasko dabrowski.zip – rysunki techniczne dla mostu Śląsko-Dąbrowskiego

podklady mapowe.zip – zaktualizowane podkłady mapowe, również w DXF

model_3D_Warszawa.zip – model 3D fragmentu miasta

mpzp_powisle.zip – aktualny stan planu miejscowego Powiśla Północnego

Pytanie Nr 1. Prosimy o udostępnienie listy wszystkich dokumentów, jakie są do ściągnięcia ze strony internetowej w ramach konkursu.

Odpowiedź:

Załącznik A (kladka_1_750_calosc.tif, Załącznik A_mapa zasadnicza.zip)

Załącznik B (Bulwary Wiślane dokumentacja.zip, Wybrzeże_Helskie.pdf)

Załącznik C (Załącznik C-foto.zip)

Załącznik D (KLADKA_MAPA_CAD_10-2016.pdf, MAPA_ZBIORCZA_10-2016.tif,

PRZEPRAWA_PREZENTACJA_2_WARIANTY_10-2016.pdf,

PRZEPRAWA_PREZENTACJA_2_WARIANT_10-2016.pdf)

Załącznik E (MPZP_Praga_Centrum.zip, Projekt_MPZP_Port_Praski.zip)

dodatkowo pliki z katalogu NOWE (wykaz powyżej).

Pytanie Nr 2. Prosimy o udostępnienie rysunków technicznych podpór mostu Śląsko-Dąbrowskiego wraz z ich lokalizacją w planie.

Odpowiedź:

W załączeniu rysunki oraz opis (most slasko dabrowski.zip). Nie ma rysunków technicznych podpór Mostu Śląsko – Dąbrowskiego. Jest on posadowiony na starych podporach Mostu Kierbedzia, którego dokumentacji nie posiadamy.

Pytanie Nr 3. Prosimy o udostępnienie przestrzennego modelu 3D dla Warszawy, który został użyty w udostępnionych wizualizacjach, np. w prezentacji multimedialnej jako widok panoramy miasta.

Odpowiedź:

Organizator postanowił udostępnić na potrzeby konkursu fragment modelu 3D dla Warszawy. Dane zostaną udostępnione w pliku: model_3D_Warszawa.zip.

Pytanie Nr 4. Prosimy o udostępnienie modeli 3D pawilonów, znajdujących się na Bulwarach Wiślanych dla przedmiotowego odcinka.

Odpowiedź:

Organizator nie dysponuje modelami 3D pawilonów.

Pytanie Nr 5. Prosimy o udostępnienie modelu 3D dla całości Bulwarów Wiślanych dla przedmiotowego odcinka, jeśli taki istnieje.

Odpowiedź:

Organizator nie dysponuje modelami 3D Bulwarów Wiślanych.

Pytanie Nr 6. Prosimy o udostępnienie modelu 3D Portu Praskiego, o ile taki istnieje.

Odpowiedź:

Model 3D Portu Praskiego jest modelem 3D miasta, wzbogaconym o zabudowę na potrzeby analiz dla planu miejscowego. Zabudowa nie pokrywa się docelowymi rozwiązaniami projektowymi. Dlatego Organizator udostępni jedynie model 3D miasta (model_3D_Warszawa.zip).

Pytanie Nr 7. Czy istnieją wymagania dla balustrad mostu, takie jak np. wysokość?

Odpowiedź:

Zaleca się zastosowanie balustrad o 10 cm wyższych niż to wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63 poz 735) tj. o wysokości 1,3 m oraz o kształcie łukowym w przekroju.

Pozostałe parametry muszą spełniać wymogi postawione w:

- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63 poz. 735) i*
- Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego m. st. Warszawy stanowiące załącznik do Zarządzenia nr 2165/2012 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 1.03.2012 r.*

Pytanie Nr 8. Zgodnie z pkt. 5.2 Wytycznych z zakresu Gospodarki Wodnej, zamieszczonego do warunków konkursu, rzędna spodu konstrukcji płyty mostu nie może być niżej, niż 8,18 m nad WWŻ. Rozumiemy, że obszar rampy w odległości 80 m do poziomu płyty bulwarów nie podlega tej wytycznej?

Odpowiedź:

Obszar rampy również podlega tej wytycznej. Wytyczna 8,18 spodu konstrukcji nad WWŻ dotyczy odcinka pomiędzy ostrogą, a lewym brzegiem Wisły tj. brzeg Śródmiejski, na którym budowane są Bulwary Wiślane. Dopiero będąc nad brzegiem, nie wchodząc obszar nad ciekim wodnym, można obniżyć się poniżej poziomu 8,18 m nad WWŻ.

Pytanie Nr 9. Czy istnieje opracowanie geotechniczne / hydrotechniczne dla koryta rzeki Wisły? Jeśli nie, to jak można uzyskać informacje, niezbędne do zaprojektowania posadowienia obiektu?

Odpowiedź:

Jedynie informacje, jakie posiada organizator, przekazane przez RZGW to:

Wodowskaz: Warszawa
Rzeka: Wisła
Dorzecze: Zatoka Gdańska
Województwo: Mazowieckie
Powiat: Warszawski
Gmina: Warszawa
Oddział IMGW: Warszawa
RZGW: Warszawa

Współrzędne geograficzne:
Długość: 21°02'00
Szerokość: 52°14'50

Elementy obserwowane: pomiar stanu wody (H), pomiar natężenia przepływu (Q)
Rodzaj posterunku: (M), posterunek sygnalizacyjny (S)

Km: 513,3
Powierzchnia zlewni (A): 84857,2 km²
Rzędna zera wodowskazu m n.p.m. w układzie Kronsztadt (PZ): 76,08 m n.p.m.

Rzędna zera wodowskazu tj. 76,08 m n.p.m. określona jest dla układu Kronsztadt 60.

Rok założenia: 1789
Antropopresja: reżym naturalny (N)

CHARAKTERYSTYKA HYDROLOGICZNA

Stany wody [cm] w okresie 1921-90
Najwyższy stan wody zaobserwowany w danym okresie (WWW): 787
Najniższy stan wody zaobserwowany w danym okresie (NNW): 104

Przepływy charakterystyczne [m³/s] w okresie 1951-90
Największy przepływ zaobserwowany w danym okresie (WWQ): 5650
Przepływ średni z największych przepływów rocznych zaobserwowanych w danym okresie (SWQ): 2690
Średni przepływ w danym okresie (SSQ): 573
Przepływ średni z najmniejszych przepływów rocznych zaobserwowanych w danym okresie (SNQ): 211
Najmniejszy przepływ zaobserwowany w danym okresie (NNQ): 108

Przepływy maksymalne [m³/s] w okresie 1951-90 o prawdopodobieństwie

0,5%	-	8100
1%	-	7440
2%	-	6750
5%	-	5810
10%	-	5050

Jednocześnie informujemy, że z dniem 1 stycznia 2017 r weszły w życie przepisy ustawy z dnia 25.02.2016 r o ponownym wykorzystaniu informacji sektora publicznego (Dz. U. 2016 r. poz 352), dotyczące udostępniania danych IMGW-PIB. Od dnia 1 stycznia 2017 r. dane IMGW-PIB, które są zbierane w ramach zadań publicznych, realizowanych przez Instytut, są udostępniane nieodpłatnie.

Dane dostępne są za pośrednictwem systemu telefonicznego pod adresem <https://dane.imgw.pl/>. W razie problemów ze stroną należy skorzystać z instrukcji dostępnej pod adresem http://bip.imgw.pl/?page_id=558.

Pytanie Nr 10. Prosimy o podanie danych o korycie rzeki w miejscu przedmiotowego odcinka. Czy znana jest głębokość, czy dno rzeki zostało rozpoznane? Prosimy o udostępnienie przekrojów przez koryto rzeki.

Odpowiedź:

Nie ma przekrojów przez koryto rzeki. Głębokość jest zmienna, a wynika to z ciągłego ruchu rumowiska zmiennego w czasie oraz zmiennego zwierciadła wody, w związku z czym nie ma możliwości uchwycenia głębokości czy ustalenia przekroju koryta.

Jedynymi posiadanymi przez organizatora konkursu informacjami są dane udostępnione przez RZGW:

Lokalizacja / Rodzaj danej	513+00	Kanał Kamionkowy (wlot do Portu Praskiego)	Stały przekrój pomiarowy IMGW	Most Śląsko - Dąbrowski
Rzędna terenu – brzeg prawy (m n.p.m.)			80.60	
Rzędna terenu – brzeg lewy (m n.p.m.)			82.10	
Rzędna korony wału prawego (m n.p.m.)				85.27
Rzędna korony wału lewego (m n.p.m.)				
Rzędna dna (m n.p.m.) – Uwaga - zmienna			73.16	
Rzędna wody 0,5%(m n.p.m.)	85.07	85.04	85.00	85.00
Rzędna wody 1%(m n.p.m.)	84.71	84.68	84.64	84.64
Rzędna wody 2%(m n.p.m.)	84.31	84.28	84.24	84.24
Rzędna wody 5%(m n.p.m.)	83.73	83.70	83.66	83.66
Rzędna wody 10%(m n.p.m.)	83.21	83.19	83.15	83.15
Kilometr biegu rzeki (wg RZGW)	513.00	513.30	513.85	513.90
Kilometr biegu rzeki (wg. MPHP)	422.40	422.10	412.56	421.51
Kilometraż rzeki	513+00	513+30	513+84	513+89

Ww. dane pochodzą z opracowania z roku 2012 i wszystkie podane rzędne wysokościowe podane są w układzie Kronsztad 60.

Pytanie Nr 11. Czy odprowadzenie wody z mostu wymaga dodatkowego drenażu, czy można odprowadzić wodę bezpośrednio do Wisły?

Odpowiedź:

Odprowadzenie wody z mostu nie jest możliwe bezpośrednio do Wisły. Dla odprowadzenia wody konieczna jest instalacja kanalizacyjna wraz z separatorami lub z podłączeniem, za pośrednictwem zbiorników retencyjnych, do kanalizacji miejskiej.

Dla odprowadzenia wody z obiektu wymagane jest pozwolenie wodnoprawne. Obowiązek posiadania pozwolenia wodnoprawnego reguluje ustawa Prawo wodne (Dz.U. 2015 poz. 469 z późn. zm.). Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo wodne.

Pytanie Nr 12. Prosimy o potwierdzenie, że wsporniki mostu nie mogą być w żaden sposób zlokalizowane w strefie 80m od Ostrogi (OS 4-514). Strefa szlaku żeglownego - rysunek o nazwie KLADKA_MAPA_CAD_10-2016.

Odpowiedź:

W strefie 80 m od ostrogi (OS 4-514), jak i na ostrodze nie może być posadowiona podpora mostu.

Pytanie Nr 13. Czy podpory są dozwolone w strefie chronionego krajobrazu, pomiędzy Wybrzeżem Helskim, a Ostrogą (OS 4-514)?

Odpowiedź:

Z uwagi na gospodarkę wodną zaleca się minimalizację ilości podpór również w strefie pomiędzy ostrogą, a ul. Wybrzeże Helskie (przechodzące na wysokości projektowanej kładki w ul. Wybrzeże Szczecińskie).

Bardziej istotnym aspektem w stosunku do działania w strefie ochrony krajobrazu, jest działanie na terenie zalewowych związanych z zagrożeniem powodziowym. Na te działania niezbędne będzie pozyskanie odstępstw od zakazów określonych w ustawie Prawie Wodnym (Dz. U. 2015 poz 469) w szczególności określonych w art. 88l, 88n i 40 ust. 1 pkt 3 ww ustawy.

Pytanie Nr 14. Czy istnieją inne ograniczenia dotyczące lokalizowania przyczółków, podpór itp.?

Odpowiedź:

Zaleca się ograniczenie ilości podpór do minimum. Posadowienie podpór musi być wykonane jako pośrednie. Posadowienie podpór na brzegach będzie wiązało się z koniecznością przebudowy infrastruktury podziemnej. W rejonie Bulwarów Wiślanych uzbrojenie terenu jest wyjątkowo gęste. W obszarze tym przebiegają kable 110 kV, linie energetyczne zasilające tramwaje, sieć kanalizacyjna i inne, zgodnie z mapą stanowiącą załącznik do odpowiedzi.

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 43.

Pytanie Nr 15.Według planu „KLADKA_MAPA_CAD_10-2016” na prawym brzegu Wisły znajduje się strefa 80 m dla szlaku Żeglownego, oznaczona jako "Szlak Żeglowny". Punkt 5.8, jednakże stwierdza, że droga żeglugowa zaczyna się w odległości minimum 80 m od OS 4-514. Czy Szlak Żeglowny jest błędnie zlokalizowany na planie?

Odpowiedź:

Na stronie 10 regulaminu konkursu znajduje się zdjęcie z zaznaczonym odcinkiem 80 m od ostrogi OS 4/514. Obszar ten jest obecnym szlakiem żeglownym, stanowiącym jednocześnie wejście do Portu Praskiego. Szlak Żeglowny, z uwagi na zmienność dna rzeki, nie jest w tym przekroju stały i może ulegać zmianie.

Strefa 80 m od budowli OS 4/514 wolna od podpór musi być zachowana. Jest to droga wejścia do Portu Praskiego. Niezależnie od aktualnej lokalizacji szlaku żeglownego (zmiennego) musi być zapewnione połączenie pomiędzy wejściem do Portu Praskiego, a drogą żeglowną.

Pytanie Nr 16.Prosimy o więcej informacji o tunelu, czy istnieje model 3D?

Odpowiedź:

Organizator nie dysponuje modelami 3D tunelu.

Pytanie Nr 17.Czy można określić szczegółowe potrzeby żeglugi śródlądowej, o których mowa w pkt 5.4. Gdzie dokładnie jest korytarz nawigacyjny?

Odpowiedź:

Szlak Żeglowny obecnie znajduje się na odcinku 80 m od ostrogi (OS 4/514). Korytarz ten stanowi jednocześnie wejście do Portu Praskiego.

Szlak Żeglowny w miejscu lokalizacji projektowanej kładki jest zmienny w czasie i zależy od aktualnego (zmiennego) ukształtowania koryta rzeki.

Pytanie Nr 18.Plany w formacie TIFF w "Załączniku A_mapa zasadnicza" są częściowo uszkodzone lub nie otwierają się prawidłowo, czy mogą być udostępnione jako jpg?

Odpowiedź:

Pliki TIFF wczytują się właściwie jedynie w niektórych programach. Organizator prosi o używanie połączonego podkładu mapowego dla całości opracowania.

Jednocześnie informujemy, że Organizator zamieścił nowy zestaw map (w tym wersję wektorową DXF). Nowe mapy znajdują się w dokumencie „podklady mapowe.zip”.

Pytanie Nr 19.Czy plansze z częścią rysunkową mogą być innego formatu niż A0, jeśli okaże się, że rysunki mostu mieszczą się na innym formacie?

Odpowiedź:

Plansze muszą być formatu A0.

Pytanie Nr 20.Prosimy o wyjaśnienie lokalizacji w planie połączeń rampy mostu ze ścieżką rowerową, biegnącą wzdłuż przystani Praga na poziomie -1. Przy ulicy Wybrzeże Szczecińskie, w kierunku południowo-wschodnim, również prosimy o wyjaśnienie, jak ścieżka

rowerowa z tunelu na poziomie minusowym ma się połączyć z mostem. Prosimy o uszczegółowienie idei połączeń ścieżek rowerowych z mostem po obu stronach Wisły zarówno w planie jak i wysokościowo.

Odpowiedź:

W regulaminie konkursu podane zostały wymagane połączenia. Sposób ich zaprojektowania jest częścią przedmiotu konkursu.

Pytanie Nr 21. Nie jest możliwe przygotowanie w głębi przemyślanego projektu w obecnie proponowanej skali czasowej. Prosimy o przedłużenie terminu składania rozwiązań do 5 czerwca.

Odpowiedź:

Organizator przedstawił harmonogram konkursu w momencie jego ogłaszania. Dodatkowo, w związku z wydłużoną procedurą weryfikacji wniosków, termin został wydłużony stosownie do opóźnień.

Pytanie Nr 22. Czy załączona (załącznik D, slajdy: 41-54) „Analiza przestrzenno- krajobrazowa kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę w rejonie ulic Karowej i Bednarskiej” sporządzona przez Miejską Pracownię Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju w Warszawie (marzec 2016) przedstawia jedyne dopuszczalne w konkursie rozwiązania projektowe (wariant horyzontalny, wariant z dominantą)? Czy dopuszcza się inne rozwiązania?

Odpowiedź:

Studia przestrzenne dla obszaru objętego konkursem są opracowaniem wykonanym na potrzeby analizy projektowej inwestycji. Znajdują się w nim wskazówki dla Organizatora oraz Uczestników konkursu, ale nie jest to dokument o charakterze normatywnym.

Pytanie Nr 23. Nie dopuszcza się lokalizacji podpór w strefie 80m od ostrogi po stronie praskiej. Czy możliwa jest lokalizacja podpór w obrysie tej ostrogi lub na jej krawędzi tak aby nie ingerowała ona w strefę 80m OS4/514? (rozdział II, punkt 5.3; 5.8; 5.10, Regulamin konkursu).

Odpowiedź:

Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na ostrodze lub na jej krawędzi. Ostroga OS 4/514 nie jest konstrukcją nośną, a jej trwałość jest ściśle uzależniona od jej ciągłości. Nie dopuszcza się posadowienia podpory w jej linii (na niezależnym fundamencie). Takie rozwiązanie spowodowałoby powstawanie uszkodzeń ostrogi na styku z podporą w wyniku działania prądu wody.

Podpory należy odsunąć na odległość min 5 m, w kierunku ul. Okrzei, od wewnętrznej krawędzi wystającej powyżej poziomu wody średniej (SSW) części budowli regulacyjnej OS 4/514. Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na budowli OS 4/514 oraz w odległości 80 m od zewnętrznej linii budowli regulacyjnej.

Pytanie Nr 24. Zakazuje się wprowadzania zabudowy na terenie a1.2ZZ-ZR, czy to znaczy, że nie można na tym terenie lokalizować podpór mostu ?

Odpowiedź:

Na wskazanym terenie można lokalizować podpory.

Pytanie Nr 25. W Regulaminie Konkursu, rozdział II punkt 3.1.6. należy przygotować charakterystyczne widoki. Czy są określone punkty widokowe, czy można je lokalizować dowolnie?

Odpowiedź:

Organizator nie ustalił konkretnych punktów widokowych. Ujęcia powinny być wykonane z obu brzegów. Zdaniem Organizatora, ciekawym ujęciem byłby widok z mostku znajdującego się u wylotu Portu Praskiego.

Pytanie Nr 26. Dokument „Dolina Środkowej Wisły. Natura 2000” nie był załączony w warunkach konkursu. Czy w sposób znaczący reguluje on możliwość zabudowy na projektowanym terenie? Jeśli tak, to które jego punkty nawiązują do projektowego obszaru i czy będzie ten dokument udostępniony?

Odpowiedź:

Dokument nie będzie udostępniony jako załącznik do regulaminu konkursu. Zakres ochrony przyrodniczej został uwzględniony w regulaminie konkursu.

Pytanie Nr 27. Według regulaminu konkursu Rozdział II, punkt 3.2., koncepcja zagospodarowania powinna być wykonana w oparciu o Miejscowe plany zagospodarowania Przestrzennego Praga Centrum, Port Praski i Powiśle Północne (Załącznik E). W załączniku E znajdują się Plany zagospodarowania jedynie na teren Praga Centrum i Port Praski. Czy projekt zagospodarowania obszaru Powiśla Północnego należy zrobić w oparciu o materiały znajdujące się w załączniku B: Projekt Zagospodarowania Terenu dla Bulwarów Wiślanych oraz projekty wykonawcze?

Odpowiedź:

MPZP Praga Centrum jest planem obowiązującym. MPZP Port Praski jest w trakcie procedowania. Procedura planu znajduje się na etapie rozpatrywania uwag po drugim wyłożeniu planu, zatem zapisy planu nie powinny ulec znaczącym zmianom. MPZP Powiśla Północnego jest na etapie przed uzgodnieniami, a więc na stosunkowo wczesnym etapie procedowania. Niemniej Organizator dodał aktualny projekt planu do Załączników.

Pytanie Nr 28. Czy podana w opracowaniu wysokość dominanty 70 m jest maksymalna dopuszczalna wysokością? [Na podstawie: „Analiza przestrzenno- krajobrazowa kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę w rejonie ulic Karowej i Bednarskiej” sporządzona przez Miejską Pracownię Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju w Warszawie (marzec 2016). (Załącznik D, slajd nr 44)].

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 29. Czy można zlokalizować dominantę poza zakresowaną strefą po stronie praskiej jeżeli pozwoli to na osiągnięcie rozwiązania o wybitnych walorach estetycznych i inżynierskich?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 30. Czy można budować powyżej przyjętego w opracowaniu górnego poziomu konstrukcji kładki? Według opracowania w warunkach konkursu wysokość maksymalna wynosi ok. 10 m powyżej poziomu Wisłostrady czyli ok. 18 m od 0 Wisły, jak się to ograniczenie ma do rozwiązań z dominantami? [Na podstawie opracowania: „Mapa lokalizacji przeprawy pieszo- rowerowej na wys. ulic Karowej i Bednarskiej w Warszawie – materiał analityczny na potrzeby opracowania warunków konkursu”, (załącznik D, Kładka- Mapa, Przekrój podłużny przez przeprawę - wymiarowanie.)]

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 31. Czy poziom wody wielkiej żeglownej (WWŻ) wynoszący 6,70 m jest wysokością n.p.m? Jaki jest poziom 0 rzeki? (Regulamin konkursu, rozdział II, punkt 5.1).

Odpowiedź:

Poziom wody wielkiej żeglownej (WWŻ) wynosi 670 cm NA WODOWSKAZIE WARSZAWSKIM zlokalizowanym na 513,3 km biegu rzeki i odnosi się do „0” wodowskazu. Wodowskaz ten umieszczony jest w Porcie Praskim. Zero tego wodowskazu znajduje się na rzędnej 76,08 m.n.p.m w układzie Kronsztad 60.

Dane dotyczące wodowskazu znajdują się na stronie internetowej – link poniżej

<http://ds.prazmow33.pl/wodowskazy/detal.php?id=15>

Jednocześnie informujemy, że dane dotyczące zera Wisły są dostępne w internecie.

Zero Wisły w układzie Kronsztad 60 wynosi 77,96 m n.p.m., a w układzie Kronsztad 86 77,87 m n.p.m.

Pytanie Nr 32. Jaka jest dokładna lokalizacja na mapie : - ścieżki rekreacyjnej wzdłuż brzegu Portu Praskiego w ciągu ul. Wybrzeże Szczecińskie, którą należy połączyć z mostem za pomocą pochylni w kierunku południowo- wschodnim, - sezonowej ścieżki rekreacyjnej biegnącej w międzywale wzdłuż Wisły? (Regulamin konkursu, rozdział II, punkt 4.3.3.)

Odpowiedź:

Przebieg tras rowerowych jest ogólnodostępny i można je sprawdzić np. na mapie znajdującej się pod adresem <http://rowery.um.warszawa.pl/mapa-rowerowa>

Pytanie Nr 33. Czy oś widokowa na ul. Księdza Ignacego Kłopotowskiego ma znaczenie w eksponowaniu widoku w kierunku Starego Miasta? W stanie istniejącym widok jest przesłonięty gęstym zadrzewieniem, poza tym zakończenie ulicy jest po łuku, co uniemożliwia eksponowanie tego widoku.

Odpowiedź:

Rozwiązania przestrzenne, w tym również znaczenie osi widokowych, o których mowa w pytaniu będą przedmiotem oceny przez Sąd Konkursowy, lecz ich analiza i dyspozycja w pracy konkursowej leży w gestii Uczestnika konkursu.

Pytanie Nr 34. Czy osie widokowe (a jeżeli tylko niektóre to które) mają status UNESCO i należy bezwzględnie zachować je bez zasłaniania widoku na stare miasto? [Na podstawie slajdu nr 4 – „Lokalizacja- uwarunkowania przestrzenno- widokowe.” W opracowaniu: „Analiza przestrzenno- krajobrazowa kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę w rejonie ulic Karowej i Bednarskiej” sporządzona przez Miejską Pracownię Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju w Warszawie (marzec 2016). Załącznik D.]

Odpowiedź:

Strefy UNESCO (wpisu i buforowa) są określonymi obszarami na mapie, bez wyznaczonych osi widokowych, które orientacyjnie zostały wyznaczone później na potrzeby analiz widokowych nowopowstających wieżowców oraz jako materiał informacyjno-pomocniczy związany ze wskazaniem punktów widokowych z widoczną sylwetą Starego Miasta, której określoną widoczność lub odpowiednio zakomponowane przesłanianie przez formę architektoniczną przeprawy należałoby uwzględnić w projektach kładki.

Pytanie Nr 35. Po stronie Portu Praskiego warunki pokazują trzy różne strefy, w których można lokalizować elementy mostu. Który jest właściwy i czy można lokalizować elementy mostu poza tymi obrysami jeżeli pozwoli to na osiągnięcie rozwiązania o wybitnych walorach estetycznych i inżynierskich ? Opracowanie: „Analiza przestrzenno- krajobrazowa kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę w rejonie ulic Karowej i Bednarskiej” sporządzona przez Miejską Pracownię Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju w Warszawie (marzec 2016), za slajd nr 5 oraz 6, „Lokalizacja” wskazuje na inny obszar niż slajd nr 27- „Plany miejscowe- Praga Północ, Port Praski, Powiśle Północne”.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 36. Czy jest dostępny model 3d wspomnianych projektów zagospodarowania nabrzeży?

Odpowiedź:

Organizator nie dysponuje modelem 3D projektu zagospodarowania nabrzeży.

Pytanie Nr 37. Czy jest możliwość udostępnienia uczestnikom konkursu cyfrowego modelu 3d Bulwarów Wiślanych?

Odpowiedź:

Organizator nie dysponuje modelem 3D Bulwarów Wiślanych.

Pytanie Nr 38. Czy możliwe jest umieszczenie podpory mostu na koronie budowli regulującej OS4/514?

Odpowiedź:

Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na ostrodze lub na jej krawędzi. Ostroga OS 4/514 nie jest konstrukcją nośną, a jej trwałość jest ściśle uzależniona od jej ciągłości. Nie dopuszcza się posadowienia podpory w jej linii (na niezależnym fundamencie). Takie rozwiązanie spowodowałoby powstawanie uszkodzeń ostrogi na styku z podporą w wyniku działania prądu wody.

Podpory należy odsunąć na odległość min 5 m, w kierunku ul. Okrzei, od wewnętrznej krawędzi wystającej powyżej poziomu wody średniej (SSW) części budowli regulacyjnej OS 4/514. Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na budowli OS 4/514 oraz w odległości 80 m od zewnętrznej linii budowli regulacyjnej.

Pytanie Nr 39. Czy fragment konstrukcji mostu może być umieszczony bezpośrednio nad wodą przy lewym lub prawym brzegu Wisły?

Odpowiedź:

Pomiędzy budowlą regulacyjną OS 4/514, a lewym brzegiem, na którym znajdują się Bulwary Wiślane obowiązuje wytyczna RZGW określona w rozdziale II pkt 5.2 regulaminu tj. spód konstrukcji mostu nie może znajdować się niżej niż 8,18 m nad WWŻ (WWŻ wynosi 670 cm na wodowskazie warszawskim, zero wodowskazu wynosi 76,08 m n.p.m w układzie Kronsztad 60).

Pytanie Nr 40. Czy możliwe jest okresowe obniżanie elementów mostu poniżej rzędnej 8,18m nad WWŻ, na wybranych odcinkach rzeki?

Odpowiedź:

Z uwagi na zmienne zwierciadło wody ulega ona czasowemu obniżeniu i podwyższeniu. Elementów mostu, nad wodą płynącą, nie można okresowo obniżać poniżej 8,18 m. Obniżenie poniżej 8,18 może nastąpić jedynie nad bulwarami lub terenem za ostrogą w kierunku ul. Okrzei.

Pytanie Nr 41. Czy możliwa jest separacja funkcji ścieżki rowerowej i pieszej na wybranych odcinkach mostu?

Odpowiedź:

Możliwa jest separacja funkcji ścieżki rowerowej i pieszej na wybranych odcinkach lub na całym obiekcie. W przypadku separacji należy zapewnić światło drogi rowerowej min 3,4 m oraz światło ciągu pieszego min 3 m.

Zaleca się separację funkcji ścieżki rowerowej i pieszej, na odcinkach dodatkowych funkcji dla jednej lub drugiej grupy, w przypadku ich zaprojektowania.

Pytanie Nr 42. Warunki geotechniczne mogą mieć znaczący wpływ na koszty budowy przeprawy. Bez wiedzy o warunkach geotechnicznych, jako uczestnicy konkursu nie będziemy mogli przygotować realistycznego kosztorysu. Prosimy o udostępnienie badań geotechnicznych dla lokalizacji planowanego mostu.

Odpowiedź:

W załączeniu rozpoznanie gruntu z lat 60-tych (geolog.zip). Niedopuszczane jest posadowienia bezpośrednie podpór na gruncie.

Pytanie Nr 43. Czy można zaproponować inną lokalizację osi podpór projektowanego mostu niż w osiach podpór mostu Śląsko Dąbrowskiego. Prosimy o naniesienie i zwymiarowanie osi, o których mowa w pkt 3.5.4, na rysunku "przekrój podłużny przez przeprawę-wymiarowanie" oraz "mapa lokalizacji przeprawy..." w pliku KLADKA_MAPA_CAD_10-2016.pdf

Odpowiedź:

Podpory powinny być usytuowane równoległe do strugi przepływu wody w cieku. Podpory winny jak najmniej zaburzać przepływ linearny wody w rzece. Podpory zaleca się sytuować równoległe do lewego brzegu tj. do brzegu na którym umiejscowione są Bulwary Wiślane (z uwagi na nieregularny kształt prawego brzegu, założono, że nurt jest równoległy do brzegu lewego). Zaleca się sytuowanie podpór w odległości od brzegu lewego analogicznie do usytuowania podpór mostu Śląsko – Dąbrowskiego.

Podpory powinny mieć przekrój owalny z dłuższym bokiem usytuowanym równoległe do linii przepływu wody (nurtu).

Pytanie Nr 44. W punkcie 4.2 regulaminu konkursu opisywana minimalna szerokość użytkowa mostu wynosi 6m. Czy ta szerokość może być podzielona na przykład na dwa ciągi o szerokości 3m dające łącznie 6m?

Odpowiedź:

W przypadku separacji drogi rowerowej od ciągu pieszego należy zapewnić szerokość użytkową min 3,4 m dla drogi rowerowej oraz szerokość użytkową min 3 m dla ciągu pieszego. Dodatkowo, zgodnie z punktem 4.4 rozdziału II Regulaminu, obiekt musi być zaprojektowany w sposób zapewniający możliwość przejazdu pojazdu specjalnego (np. karetki, pojazdu technicznego). Szczególnie istotne dla spełnienia wymogu zapewnienia możliwości przejazdu pojazdu specjalnego są prawidłowo wyprowadzone łuki.

Pytanie Nr 45. Czy podpora mostu może znajdować się na koronie budowli regulującej OS 4/514? jeśli nie, to jaka jest minimalna odległość podpory mostu od budowli OS 4/514 w kierunku ul. Okrzei?

Odpowiedź:

Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na ostrodze lub na jej krawędzi. Ostroga OS 4/514 nie jest konstrukcją nośną, a jej trwałość jest ściśle uzależniona od jej ciągłości. Nie dopuszcza się posadowienia podpory w jej linii (na niezależnym fundamencie). Takie rozwiązanie spowodowałoby powstawanie uszkodzeń ostrogi na styku z podporą w wyniku działania prądu wody.

Podpory należy odsunąć na odległość min 5 m, w kierunku ul. Okrzei, od wewnętrznej krawędzi wystającej powyżej poziomu wody średniej (SSW) części budowli regulacyjnej OS 4/514. Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na budowli OS 4/514 oraz w odległości 80 m od zewnętrznej linii budowli regulacyjnej.

Pytanie Nr 46. Zwracam się z uprzejmą prośbą o uściślenie informacji dotyczącej poziomu wody wielkiej żeglownej (WWŻ), przyjmowanej do określenia rzędnej spodu konstrukcji

mostu. Wg p. 5.1 rozdziału II regulaminu konkursu poziom WWŻ wynosi 670 cm na wodowskazu warszawskim. Proszę o podanie rzędnej wysokościowej WWŻ wg układu wysokości Zero Wisły.

Odpowiedź:

Nie posługujemy się układem Zera Wisły.

Informujemy jednocześnie, że zero wodowskazu warszawskiego znajduje się na wysokości 76,08 m n.p.m. (w układzie Kronsztad 60), czyli WWŻ w tym układzie wynosi $76,08+6,7 = 82,78$ m n.p.m.

Zgodnie z informacjami dostępnymi w Internecie „0” Wisły znajduje się na poziomie 77,87 m n.p.m. wg Kronsztad 86 , a w układzie Kronsztad 60 (w którym podana jest rzędna zera wodowskazu) na poziomie 77,96 m.n.p.m.

Pytanie Nr 47. W przypadku gdy most składa się z kilku pasów ruchu odseparowanych od siebie, czy kryterium o minimalnej szerokości 6 metrów należy rozumieć jako minimum dla każdego pasa ruchu czy jako sumaryczna szerokość wszystkich pasów razem w danym przekroju?

Odpowiedź:

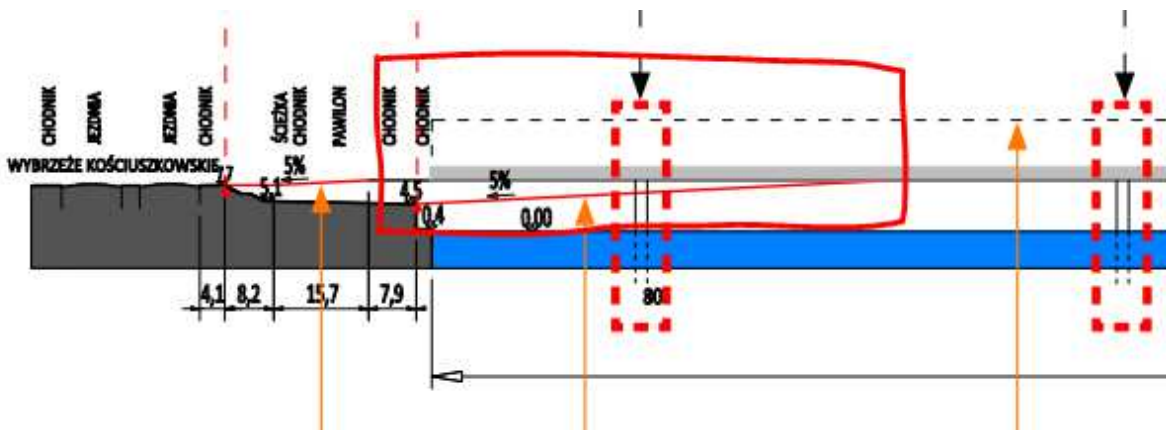
Minimalna szerokość użytkowa dla pasa ruchu pieszo rowerowego wynosi 6 m, przy oddzieleniu ruchu rowerowego od pieszego minimalne szerokości użytkowe wynoszą odpowiednio: 3,4 m dla drogi rowerowej, 3,0 m dla ciągu pieszego. Przy projektowaniu geometrii należy uwzględnić wymóg podany w punkcie 4.4 rozdziału II regulaminu tj zapewnienie możliwości przejazdu pojazdu specjalnego.

Pytanie Nr 48. Jaką należy założyć minimalną szerokość i wysokość pojazdu serwisowego / specjalnego? Ewentualnie jaki model? Chodzi o minimalną wolną przestrzeń którą należy utrzymać wokół i nad pasem ruchu.

Odpowiedź:

Minimalną szerokość pojazdu serwisowego jako 3 m, a wysokość 3,5 m. Tonaż pojazdu to 3,5 t.

Pytanie Nr 49. Architekt prosi o potwierdzenie punktu 5.2 Regulaminu o minimalnym przepięciu 8.18m nad poziomem wysokiej wody żeglownej. Czy jest dopuszczalne, i jeśli owszem to na jakim dystansie od brzegu, złamanie rygору 8.18m minimalnego prześwitu aby most mógł zacząć opadać i spotkać bezpośredni brzeg Wisły na wymaganym poziomie? Sytuacja taka jest pokazana na przekroju, będącym częścią materiałów konkursowych:



Odpowiedź:

Nie jest dopuszczalne złamanie rygoru 8,18 m minimalnego prześwitu pod obiektem w odniesieniu do WWŻ pomiędzy lewym brzegiem, a ostrogą (budowla regulacyjna OS 4/514).

Pytanie Nr 50. Czy istnieje górne ograniczenie wysokości konstrukcji?

Odpowiedź:

Ograniczenia wysokości konstrukcji nie zostały zdefiniowane.

Pytanie Nr 51. Czy są dostępne pliki CAD w wersji 2D lub 3D pokazujące lokalizację projektu?

Odpowiedź:

Podkłady mapowe oraz model 3D miasta (fragment) zostały udostępnione Uczestnikom konkursu (katalog NOWE, pliki: (podkłady_mapowe.zip, model_3D_Warszawa.zip).

Pytanie Nr 52. Proszę o jednoznaczne podanie rzędnej dla najniższego punktu konstrukcji mostu w odniesieniu do wysokości n.p.m lub np0W (77,96 m.n.p.m wg układu Kronsztad 60).

Odpowiedź:

Informujemy, że zero wodowskazu warszawskiego znajduje się na wysokości 76,08 m n.p.m. (w układzie Kronsztad 60), czyli WWŻ w tym układzie wynosi $76,08 + 6,7 = 82,78$ m n.p.m.

Najniższa rzędna spodu konstrukcji wynosi $76,08 + 6,7 + 8,18 = 90,96$ m n.p.m. w układzie Kronsztad 60.

Jednak nadmieniamy, że zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 października 2012 r w sprawie państwowego systemu odniesienia Przestrzennego (Dz.U. 2012 poz. 1247), obowiązującym na terenie całego kraju układem odniesienia wysokościowego jest układ Kronsztad 86 oznaczony jako PL-KRON86-NH.

Pytanie Nr 53. Czy ujęty w regulaminie koszt wykonania MOSTU obejmuje samą konstrukcję kładki, czy też należy uwzględnić koszt podpór, fundamentów oraz izbic zabezpieczających przed naporem lodu?

Odpowiedź:

Ujęte w regulaminie koszty wykonania mostu obejmują wszelkie koszty jakie należy ponieść celem realizacji zadania w tym również podpór, fundamentów, izbic, czy przebudowy zagospodarowania terenu.

Pytanie Nr 54. Czy istnieją i mogą być udostępnione badania geologiczne dot. opracowania konkursu, lub czy istnieje możliwość udostępnienia badań geologicznych przeprowadzonych pod fundamenty sąsiednich mostów?

Odpowiedź:

W załączeniu Organizator zamieścił mapy opracowane w latach 60-tych XX wieku (z1964 r). Katalog: Nowe, plik: geolog.zip)

W dokumentacji Mostu Śląsko-Dąbrowskiego oraz w dokumentacji mostu Świętokrzyskiego nie ma załączonych badań geologicznych.

Pytanie Nr 55. W załączniku D "KLADKA_MAPA_CAD_10-2016.pdf" wskazano 10 m jako wysokość elementów konstrukcji kładki (ok. 18m od poziomu Wisłostrady). Czy to oznacza, iż nie można zastosować wyższej konstrukcji np. pylonu, czyli wskazanego przez Państwa drugiego wariantu z dominantą zawartego w dokumencie "PRZEPRAWA_PREZENTACJA_2-WARIANTY_10-2016.pdf"

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 56. Proszę o określenie wysokości dolnej krawędzi konstrukcji mostu nad poziomem jezdni na skrzyżowaniu Wisłostrady z ul. Karową, lub określenie skrajni mostu jako rzędnej nad poziomem morza.

Odpowiedź:

Informujemy, że zero wodowskazu warszawskiego znajduje się na wysokości 76,08 m n.p.m. (w układzie Kronsztad 60), czyli WWŻ w tym układzie wynosi $76,08 + 6,7 = 82,78$ m n.p.m.

Najniższa rzędna spodu konstrukcji wynosi $76,08 + 6,7 + 8,18 = 90,96$ m n.p.m. w układzie Kronsztad 60.

Znając poziom „0” Wisły w układzie Kronsztad 60 tj. 77,96 m n.p.m. oraz w układzie Kronsztad 86 tj. 77,87 m n.p.m. otrzymać można rzędną spodu konstrukcji w układzie Kronsztad 86 tj. $(90,96 - 77,96 + 77,87 =) 90,87$ m.n.p.m.

Pytanie Nr 57. Proszę o określenie maksymalnej wysokości ażurowej konstrukcji mostu powyżej poziomu użytkowego ciągu pieszego oraz maksymalnej szerokości użytkowej mostu.

Odpowiedź:

Nie ma określonej maksymalnej wysokości konstrukcji oraz maksymalnej szerokości mostu. Ograniczeniem w tym zakresie jest koszt realizacji.

Pytanie Nr 58. Czy istnieje możliwość otrzymania mapy w formacie dwg? Zdecydowanie ułatwiłoby to proces pracy nad projektem.

Odpowiedź:

Zaktualizowane podkłady mapowe zostały udostępnione (Katalog: NOWE, plik: podkłady mapowe.zip).

Pytanie Nr 59. Warunki brzegowe wysokości konstrukcji mostu zdefiniowane w załączniku D stoją ze sobą w sprzeczności. Plan KLADKA_MAPA_CAD_10-2016 określa maksymalną wysokość konstrukcji jako 18m nad poziomem '0' Wisły. Jednocześnie dokument PRZEPRAWA_PREZENTACJA_2-WARIANTY_10-2016 na stronie 39 zakłada alternatywne rozwiązanie z zastosowaniem pylonu (wariant 2) znacznie przekraczającym wspomnianą wysokość 18m. Prosimy o potwierdzenie, czy:

- a) górna krawędź konstrukcji mostu mieści się poniżej 18m ponad poziomem '0' Wisły
- b) górna krawędź konstrukcji mostu mieści się poniżej 18m ponad poziomem '0' Wisły, bądź rozwiązanie przestrzega reguł ustalonych w Wariancie 2 ze strony 39 (pylon);
- c) uczestnicy konkursu mają pełną dowolność wyboru propozycji konstrukcji (np. rozwiązanie z pylonami po obu stronach rzeki);

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 60. W Regulaminie Konkursu (Rozdział II, Pkt. 3.5.4, strona 7) zawarte jest następujące wymaganie: "Ewentualne podpory powinny być zlokalizowane w osi podpór mostu Śląsko-Dąbrowskiego, z uwzględnieniem wytycznych zawartych w pkt. 5.8 niniejszego rozdziału regulaminu." Lewy brzeg rzeki nie jest równoległy do osi podpór mostu Śląsko-Dąbrowskiego. Prosimy o wyjaśnienie, czy położenie podpór ma być zdefiniowane poprzez przedłużenie osi podpór mostu Śląsko-Dąbrowskiego, czy poprzez wytyczenie linii równoległych do biegu rzeki przechodzących poprzez istniejące osi mostu Śląsko-Dąbrowskiego?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 43.

Pytanie Nr 61. W Regulaminie Konkursu (rozdział IV, pkt 2.2, strona 20) podają Państwo ograniczenie opisu do maksimum 6 stron. Czy 6 stron to maksymalna długość samego opisu, czy też opisu wraz z obliczeniami konstrukcji?

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami punktu 2.2 Rozdziału IV Regulaminu, część opisową należy złożyć w formie oprawionego zeszytu w formacie A3, z ponumerowanymi stronami (max 6 jednostronnie zadrukowanych stron opisu + obliczenia statyczne + pomniejszone do formatu A3 plansze). Dodatkowo poza zakres 6 stron mogą wychodzić dane dotyczące kosztorysu.

Pytanie Nr 62. Czy mogą Państwo udostępnić rysunki z załącznika A w formacie DWG?

Odpowiedź:

Aktualne podkłady mapowe, również w formacie DXF, zostały udostępnione (katalog: Nowe, plik: podkłady mapowe.zip).

Pytanie Nr 63.Czy dane GIS (pliki OVR, AUX, TFW) mogą zostać udostępnione uczestnikom w innym formacie, np 3D DWG?

Odpowiedź:

Aktualne podkłady mapowe, również w formacie DXF, zostały udostępnione (katalog: Nowe, plik: podkłady mapowe.zip).

Pytanie Nr 64.Jeśli projekt Bulwarów Wiślanych dostępny jest w formacie BIM (np. IFC) bądź innym formacie 3D np. DWG, czy pliki te mogą zostać udostępnione uczestnikom konkursu?

Odpowiedź:

Aktualne podkłady mapowe, również w formacie DXF, zostały udostępnione (katalog: Nowe, plik: podkłady mapowe.zip).

Pytanie Nr 65.Czy mogą Państwo udostępnić rysunki z załącznika B w formacie DWG?

Odpowiedź:

Projekt Zagospodarowania Terenu Bulwarów Wiślanych został udostępniony w wersji DWG. Projekt zagospodarowania Wybrzeża Helskiego / Szczecińskiego został dostarczony w celach informacyjnych. Koncepcja mostu powinna nawiązać do stanu istniejącego ul. Wybrzeże Szczecińskie. Dodatkowo Organizator zamieścił projekty zagospodarowania lewego brzegu w pliku: „mapy lewa strona.zip” (katalog Nowe)

Pytanie Nr 66.Czy rozwiązania projektowe muszą wpisywać się w linie rozgraniczające określone na rysunku planu miejscowego Terenu Pragi Centrum - linie ograniczające szerokość mostu? Prosimy o wyjaśnienie następujących nieścisłości:
- oznaczona na rysunku planu miejscowego kładka wychodzi poza granicę obszaru objętego planem
- czy należy traktować linie oznaczające kładkę jako ograniczenie położenia jej elementów czy jako symbol mostu wskazany w legendzie (tj. zachować jego położenie i parametry określone odrębnymi zapisami regulaminu i planu, ale nie traktować linii na rysunku planu miejscowego jako granicznych linii zabudowy dla elementów mostu/kładki dla pieszych.

Odpowiedź:

Most wrysowany na MPZP Pragi Centrum należy traktować jako symbol określający lokalizację budowli.

Pytanie Nr 67.Prosimy o wskazanie zakresu opracowania konkursowego w postaci granicy opracowania naniesionej na mapę przekazaną jako załącznik A do materiałów konkursowych - ze względu na rozbieżności pomiędzy różnymi mapami i materiałami stanowiącymi załączniki do dokumentacji konkursowej.

Odpowiedź:

Zakres pracownia został wskazany w regulaminie konkursu. Rozdział II, pkt 1.2.

Pytanie Nr 68.Prosimy o wskazanie granicznych linii zabudowy dla elementów kładki (o ile są one określone) lub potwierdzenie że regulamin konkursu ich nie precyzuje i ograniczenia

lokalizacji kładki (lub jej elementów takich jak podpory, przyczółki lub rampy) wynikają z innych uwarunkowań (osie, nawiązania do istn. ciągów komunikacyjnych, otwarcia).

Odpowiedź:

Regulamin konkursu nie precyzuje granicznych linii zabudowy elementów kładki, w sposób inny niż podany w Rozdziale II Regulaminu.

Pytanie Nr 69. Prosimy o informację czy wymóg oddalenia podpory kładki o 80m od budowli regulującej OS-4/514 dotyczy lokalizacji podpory w nurcie Wisły, czy także podpory na wschód od budowli regulującej.

Odpowiedź:

Wymóg oddalenia podpory kładki od budowli regulacyjnej OS 4/514 o 80 m dotyczy podpory w nurcie Wisły. Podpory muszą być również oddalone o min 5 m w kierunku ul. Okrzei od wewnętrznej linii wody na styku z wystającą częścią budowli regulacyjnej OS 4/514.

Pytanie Nr 70. Prosimy o wskazanie w jakim układzie współrzędnych geodezyjnych sytuacyjnych i wysokościowych należy wykonać opracowanie konkursowe - lokalnym warszawskim czy państwowym.

Odpowiedź:

Zaleca się wykonanie opracowania w układzie Kronsztad 86.

Pytanie Nr 71. Prosimy o wskazanie w jakim układzie wysokościowym jest podana mapa przedstawiona w załączniku A.

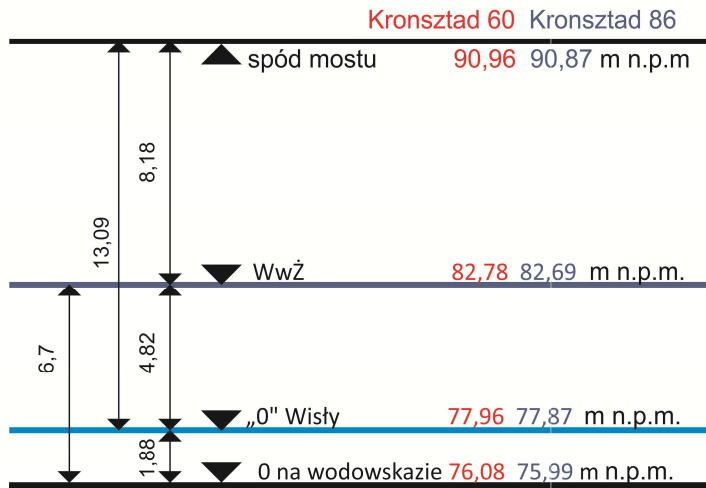
Odpowiedź:

Układ wysokościowy mapy odnosi się do poziomu Wisły.

Pytanie Nr 72. Prosimy o sprawdzenie wytycznych dotyczących nawiązania wysokościowego kładki opisanych w punkcie 5.1 i 5.2 regulaminu konkursu. Poziom WWŻ wynosi 670 nad zero wodowskazu Warszawskiego czyli 4,82 nad zero Wisły. Jeżeli przyjąć położenie spodu kładki 8,18 nad WWŻ oznaczałoby to położenie spodu kładki 13m nad zero Wisły - zakładając, że mapa z załącznika A jest także w układzie wysokościowym zera Wisły oznaczałoby to położenie spodu kładki około 5,5m nad poziomem Wisłostrady. Możliwe jest rozwiązanie konstrukcji kładki w taki sposób, natomiast położenie kładki na takiej rzędnej (oraz wymóg zachowania rzędnej spodu nad całym korytem rzeki) nie są zgodne z materiałami studialnymi (gdzie wskazano spód kładki 8,2m nad zerem Wisły i około 0,5m nad poziomem Wisłostrady).

Odpowiedź:

Poniżej zamieszczono rysunek uporządkowujący rzędne w układzie Kronsztad_86 i Kronsztad_60 wraz z wymiarowaniem poszczególnych poziomów.



Pytanie Nr 73. Czy możliwe jest uzyskać mapę nowoplanowanego zagospodarowania Wybrzeża Helskiego razem z planowanymi wysokościami terenu nad poziomem Wisły?

Odpowiedź:

Koncepcja musi dowiązać się do istniejącego stanu na prawym brzegu Wisły. Niemniej Organizator udostępnił rysunek nowoprojektowanego zagospodarowania Wybrzeża Helskiego.

Pytanie Nr 74. Czy określone zostały wymagane wysokości prześwitów dla przejazdu pożarowego i ścieżki rowerowej wzdłuż nowoplanowanego lewego nabrzeża Wisły? Czy planowany przejazd pożarowy musi mieć ciągły przebieg czy przewiduje się przerwanie go na wysokości nowego mostu?

Odpowiedź:

Konieczne jest zapewnienie przejazdu pożarowego pod kładką, a tym samym zapewnienie ciągłości ścieżki rowerowej wzdłuż nabrzeża. Doświadczenia z pożaru mostu Łazienkowskiego pokazują, że jest to bardzo ważne. Należy zachować ciągłość przejazdu w poziomie bulwaru o wys. 4,2 m. Rzędna terenu po którym może się odbywać przejazd pożarowy (w rejonie ul Karowej) wynosi maksymalnie ok. 4,94 m np0W.

Minimalna skrajnia pionowa dla ruchu rowerowego wynosi 2,5 m, jednak taka wysokość przejazdu na dłuższym dystansie (np. pod konstrukcją mostową) jest niekomfortowa dla użytkowników.

Pytanie Nr 75. Proszę określić wysokość WWŻ na poziomie morza. Informacje podane w regulaminie konkursu są w tym miejscu niespójne.

Odpowiedź:

Informujemy, że zero wodowskazu warszawskiego znajduje się na wysokości 76,08 m n.p.m. (w układzie Kronsztad 60), czyli WWŻ w tym układzie wynosi $76,08 + 6,7 = 82,78$ m n.p.m. W układzie Kronsztad 86 WWŻ wyniesie 82,69 m.n.p.m.

Pytanie Nr 76. Czy możliwe jest dołączenie do zespołu projektowego (załącznik 1A) przedstawiciela biura inżynierskiego, które wchodzi w skład grupy przedsiębiorstw już zgłoszonej do konkursu wraz z innym uczestnikiem?

Odpowiedź:

Organizator nie widzi przeciwwskazań aby Uczestnicy korzystali z tych samych zasobów przy sporządzaniu pracy konkursowej. Niemniej Uczestnik (startujący samodzielnie lub wspólnie z innymi) nie może złożyć więcej niż jedną pracę konkursową.

Pytanie Nr 77. Czy praca konkursowa może zostać uzupełniona o model fizyczny (makietę) mostu lub jego elementów w odpowiadającej koncepcji skali?

Odpowiedź:

Organizator nie dopuszcza takiej możliwości. Można oczywiście zamieścić na planszach zdjęcia modelu.

Pytanie Nr 78. Jak w rozumieniu wytycznych punktu 4.2 – minimalna szerokość użytkowa mostu wynosząca 6 metrów ma zostać zachowana przy np. trwałym oddzieleniu ciągu pieszego i rowerowego (np. barierą)?

Odpowiedź:

Przy separacji ciągu pieszego od rowerowego należy zapewnić minimalną szerokość użytkową ciągu rowerowego (też na rampach) 3,4 m i minimalną szerokość użytkową ciągu pieszego 3 m. Należy pamiętać, przy kształtowaniu kładki, o konieczności zapewnienia możliwości przejazdu pojazdu specjalnego.

Pytanie Nr 79. Czy jeśli suma szerokości części pieszej i rowerowej wyniesie wymagane 6 metrów (przy zapewnieniu funkcjonalnej szerokości każdego ciągu), można uznać że warunek został spełniony?

Odpowiedź:

Przy separacji ciągu pieszego od rowerowego należy zapewnić minimalną szerokość użytkową ciągu rowerowego (też na rampach) 3,4 m i minimalną szerokość użytkową ciągu pieszego 3 m. Suma szerokości użytkowych wyniesie min. 6,4 m. Przy podziale niespełniającym szerokości minimalnej praca zostanie uznana za niespełniająca warunków.

Pytanie Nr 80. Prosimy o doprecyzowanie, jakie wymagania dotyczące skrajni pionowej dla obiektu należy przyjąć w myśl spełnienia przytoczonych w pkt 4.6 Regulaminu przepisów, przy jednoczesnym spełnieniu wymagań pkt. 4.4 Regulaminu? Przypominamy jednocześnie, że skrajnia drogi jest zależna od jej klasy w rozumieniu DU nr 43.

Odpowiedź:

Pojazd specjalny należy założyć o rozmiarach 3 m szerokości na 3,5 m wysokości. Jako pojazd specjalny wskazano karetkę oraz pojazd techniczny.

Dla ruchu rowerowego skrajnia wynosi 2,5 m.

Należy przyjąć minimalną skrajnie pionową wynoszącą 3,5 m.

Pytanie Nr 81. W nawiązaniu do powyższego prosimy o informacje czy wymagana w pkt 4.2 szerokość użytkowa zawiera już skrajnie pozioma dla pojazdów mogących poruszać się po obiekcie?

Odpowiedź:

Szerokość 3,4 m zawiera skrajnię poziomą dla pojazdów mogących poruszać się po obiekcie.

Pytanie Nr 82. W związku z wymaganiem pkt 4.4 Regulaminu prosimy o informację jaką wartość skrajni poziomej należy przyjąć za obowiązującą przy ustalaniu przekroju na obiekcie i dojazdach?

Odpowiedź:

Min. 3,4 m.

Pytanie Nr 83. Dotyczące połączenia z LEWAJ stroną Wisły: w materiałach od organizatora jest wspomniane o przejściu podziemnym łączącym bulwary z ul. Karową przechodzącym pod Wisłostradą i o trudnościach związanych z jego realizacją. Realizowany obecnie projekt bulwarów go nie zakłada. Czy to przejście, które jest wyszczególnione na mapie analitycznej z września-października 2016r. załączonej z innymi materiałami do konkursu, ale nie wzięte pod uwagę w projekcie budowanych bulwarów, podlega też rozważaniom projektowym? Czy oczekiwane jest zaprojektowanie przejścia podziemnego albo rozważenie jego zasadności przez uczestników konkursu?

Odpowiedź:

Przejście nie jest przedmiotem odrębnego opracowania, a jego zaistnienie w materiałach załączonych do konstrukcji jest wynikiem rozważań podjętych przez organizatora co do możliwości rozwiązań komunikacyjnych.

Pytanie Nr 84. Dotyczące połączenia z LEWAJ stroną Wisły: w materiałach napisane jest, że planowane jest utworzenie przejścia naziemnego pomiędzy bulwarami/kładką a ul. Karową. Czy planowane jest utworzenie go po lewej stronie od ulicy Karowej, tak, że wychodziłoby ono na chodnik przed budynkiem szpitala czy jednak prowadziłoby ono centralnie w ulicę Karową? Czy planowane jest zamknięcie połączenia samochodowego ulicy Karowej z Wisłostradą?

Odpowiedź:

Zamknięcie połączenia samochodowego ul. Karowej z Wisłostradą nie jest dopuszczalne. Ul. Karowa zapewnia dojazd do szpitala, MPWiK oraz Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Wobec powyższego, nie jest możliwe prowadzenie przejścia naziemnego wychodzącego centralnie na ul. Karową. Miejsce pod przejście dla pieszych w poziomie jezdni wyznacza projektant kładki ograniczając się do wskazania miejsca tj po lewej lub prawej stronie skrzyżowania ul. Karowej z Wisłostradą, bez jego projektowania.

Pytanie Nr 85. Dotyczące połączenia z LEWAJ stroną Wisły: na odcinku ul. Karowej pomiędzy ulicami Furmańską a Dobrą przebiega ścieżka rowerowa, czy planowane jest przedłużenie jej aż do końca ul. Karowej w kierunku Wisłostrady?

Odpowiedź:

Zgodnie z regulaminem konkursu (punkt 4.3.2 tiret 4 rozdział II str.8) uczestnicy konkursu w koncepcjach architektonicznych mają wskazać ewentualną lokalizację przejścia i przejazdu w poziomie jezdni zapewniającego docelowo połączenie z ul. Karową, jednak przejście to nie będzie objęte przedmiotem opracowania w zakresie projektu mostu.

W chwili obecnej nie jest zaplanowane przedłużenie drogi rowerowej na ul. Karowej aż do Wisłostrady, ale nie jest to wykluczone w przyszłości.

Pytanie Nr 86.Dotyczące połączenia z LEWAŁ stroną Wisły: na materiałach zaznaczone są dwa obszary strefy przyczółkowej - jeden na wylocie ul. Karowej i drugi na przedłużeniu ul. Bednarskiej. Czy oznacza to że organizator wymaga bezpośredniego połączenia (utworzenia przyczółków, utworzenia ramp) kładki z oboma strefami, czy że możliwe jest wybranie miejsca przyczółku w jednym z tych miejsc albo w obu na raz?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Regulamin precyzuje, że most winien wychodzić na wprost wylotu ul. Karowej oraz na wprost wylotu ul. Okrzei z zachowaniem wskazanych relacji komunikacyjnych.

Pytanie Nr 87.Dotyczące połączenia z LEWAŁ stroną Wisły: najwygodniejsze połączenie kładki z poziomem Wybrzeża Kościuszkowskiego wymagałoby przedłużenia kładki aż do poziomu +7,72 bulwarów (miejscu wejścia do strefy bulwarów z przejścia naziemnego przy/na ul. Karowej), co jest jednoznaczne z przeprojektowaniem tej części bulwarów (w bardzo charakterystycznym dla nich miejscu stopni/siedzeń). Czy jest oczekiwane od uczestników przeprojektowywanie budowanego projektu bulwarów - w celu stworzenia wygodniejszego połączenia kładki z ul. Karową? Czy zlokalizowanie zejścia rampy kładki na poziomie -1 bulwarów, bez dużej interwencji w projekt bulwarów, daje satysfakcjonujące rozwiązanie połączeń komunikacyjnych? Na ile możliwe jest interweniowanie projektem przyczółków w projekt bulwarów?

Odpowiedź:

Organizator dopuszcza konieczność przebudowy bulwarów w bezpośredniej relacji z projektowanym mostem. Wybór koncepcji należy do projektanta.

Pytanie Nr 88.Dotyczące połączenia z PRAWĄ stroną Wisły: na mapie z materiałem analitycznym jest zaznaczony obszar "ze strefą dolną przeznaczoną na uroczystości". W żadnym innym miejscu temat nie został rozwinięty. Czy jest to wytyczna którą należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu kładki?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 89.Dotyczące połączenia z PRAWĄ stroną Wisły: w wytycznych napisane jest o połączeniu pochylnią ze ścieżką rekreacyjną biegnącą wzdłuż brzegu Portu Praskiego pod mostem. W chwili obecnej projekt firmy Egis zakłada pozostawienie tam schodów - czy przeprojektowanie tego odcinka także jest elementem projektu kładki?

Odpowiedź:

W koncepcji należy przedstawić pełne rozwiązanie wraz ze wszystkimi zmianami istniejących i projektowanych elementów.

Pytanie Nr 90. Proszę o doprecyzowanie zapisów pkt. 3.5.4, określającego ewentualną lokalizację osi podpór konkursowego mostu. W jaki sposób należy przedłużyć osie podpór mostu Śląsko-Dąbrowskiego? Równoległe do kierunku przepływu wody, czy w inny sposób?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 43.

Pytanie Nr 91. Zgodnie z wariantem oparcia mostu na poziomie bulwarów wiślanych, wymagane będzie odstępstwo od pierwotnych warunków dotyczących wysokości pomiędzy poziomem rzeki a dolną częścią konstrukcji mostu. Na jak długim odcinku może nastąpić obniżenie konstrukcji w celu połączenia mostu z poziomem bulwarów?

Odpowiedź:

Nie jest dopuszczalne odstępstwo.

Pytanie Nr 92. Zgodnie z pkt 2.2 rozdz. IV Warunków konkursu część opisowa ma się składać z 6 stron opisu (max.), obliczeń statycznych i plansz pomniejszonych do formatu A3. W pkt. 3.3. natomiast jest dodatkowy zapis o sporządzeniu opisu koncepcji (pkt.3.3.1), kosztorysu (pkt. 3.3.2), opisu technologii montażu (pkt.3.3.4), opisu elementów nie zawartych na rysunkach (pkt.3.3.5) oraz dodatkowych schematów, tabel, zdjęć (pkt.3.3.7). Rozumiemy, że punkty 3.3.1, 3.3.2, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.7 mają być zawarte w tych 6 stronach, a pkt. 3.3.3 i 3.3.6 na dalszych stronach opisu?

Odpowiedź:

Tak. punkty 3.3.1, 3.3.2, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.7 mają być zawarte w 6 stronach, a pkt. 3.3.3 i 3.3.6 na dalszych stronach opisu.

Kosztorys również może wykraczać poza 6 stron opisu.

Pytanie Nr 93. Czy wymagane jest aby na nośniku danych cyfrowych praca konkursowa została zapisana we wszystkich podanych w pkt. 2.3 formatach, czy wystarczy tylko PDF, DOC?

Odpowiedź:

Prace wystarczy zapisać w jednym ze wskazanych formatów, odpowiednim dla typu dokumentu.

Pytanie Nr 94. Prosimy o potwierdzenie czy praca konkursowa ma być złożona w 1 egzemplarzu, t.j. 1 zestaw plansz, 1 egzemplarz A3 opisu oraz jedna płyta CD.

Odpowiedź:

Tak. Pracę konkursową składamy w jednym egzemplarzu.

Pytanie Nr 95. W Pkt. 3.2 rozdziału II są wymienione 3 Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Natomiast załącznik E zawiera MPZP Praga Centrum oraz MPZP Port Praski. Nie zawiera natomiast MPZP Powiśle Płn., który jest obecnie procedowany. Prosimy o zamieszczenie brakującego MPZP lub informacji, że nie jest on załącznikiem do konkursu.

Odpowiedź:

MPZP Praga Centrum jest planem obowiązującym. MPZP Port Praski jest w trakcie procedowania. Procedura planu znajduje się na etapie rozpatrywania uwag po drugim wyłożeniu planu, zatem zapisy planu nie powinny ulec znaczącym zmianom. MPZP Powiśla Północnego jest na etapie przed uzgodnieniami, a więc na stosunkowo wczesnym etapie procedowania. Niemniej Organizator dodał aktualny projekt planu do Załączników.

Pytanie Nr 96. Prosimy o przedłużenie terminu zadawania pytań dotyczących konkursu.

Odpowiedź:

Organizator, na dzień dzisiejszy, nie przewiduje przedłużenia terminów.

Pytanie Nr 97. Prosimy o więcej informacji o zmianach na ul. Karowej w związku z planowanym tunelem. Czy na przykład ulica Karowa będzie częściowo lub w całości zamknięta dla ruchu samochodów w przyszłości? Czy pasy ruchu zostaną zmienione, dostosowane pod planowany tunel? Prosimy o udostępnienie koncepcji lub innych dokumentów planistycznych, jakie istnieją.

Odpowiedź:

Ul. Karowa nie będzie częściowo ani całkowicie zamknięta. Ul. Karowa stanowi dojazd do szpitala, MPWiK i Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Tunel wskazany w materiałach jest przejściem dla pieszych, które to rozważył organizator konkursu. Przejście to nie jest objęte żadnym projektem.

Pytanie Nr 98. Nawiązując do pytania nr 6, czy są jakieś ograniczenia dla przeprojektowania ul. Karowej na potrzeby konkursu?

Odpowiedź:

Ul. Karowa stanowi dojazd do szpitala, MPWiK oraz Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Pytanie Nr 99. Czy istnieje możliwość przeprojektowania lub całkowitego zrezygnowania z planowanego tunelu łączącego ul. Karową z bulwarami?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Wykonanie tunelu na przedłużeniu Karowej wiąże się z określonymi trudnościami o których Uczestnik konkursu został poinformowany. Wykonanie tunelu w tym miejscu nie jest wymogiem.

Pytanie Nr 100. Co wyznacza odcinek 70 m na rysunku „Przekrój podłużny przez przeprawę – wymiarowanie”. Pytanie dotyczy Rysunku "KLADKA_MAPA_CAD_10.pdf", Załącznik D.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Pytanie Nr 101. Pytanie dotyczy Rysunku „Przekrój podłużny przez przeprawę – wymiarowanie”, "KLADKA_MAPA_CAD_10.pdf", Załącznik D - Jak można przyjąć wariant ze spadkiem 5% na odcinku 80m do poziomu płyty bulwarów, skoro nie ma stanowiska RZGW?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Nie można przyjąć wariantu ze spadkiem 5%, niezgodne z wymogiem RZGW tj. najniższy punkt spodu konstrukcji na poziomie 8,18 m powyżej WWŻ.

Pytanie Nr 102. Pytanie dotyczy Rysunku „Przekrój poprzeczny bulwarów 'Gb' (projekt wykonawczy)", "KLADKA_MAPA_CAD_10.pdf", Załącznik D. Prosimy o doprecyzowanie zapisów odnośnie lokalizacji tunelu i kładki na tym przekroju oraz pkt. b i c.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Na wskazanym fragmencie rysunku analizowana jest możliwość wykonania tunelu pod Wisłostradą na przedłużeniu ul. Karowej.

Pytanie Nr 103. Czy ograniczenia poziomów dla kładki przedstawione w pliku "KLADKA_MAPA_CAD_10.pdf" są kompletne dla obu brzegów rzeki? Co zostało uzgodnione z RZGW?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 22.

Poziomy kładki po obu stronach Wisły wskazano informacyjnie dla potrzeb zwymiarowania układu komunikacyjnego oraz w celu sprawdzenia poziomu rzędnych krańców kładki po obu stronach Wisły (które okazały się być wyrównane).

Nie jest dopuszczalne obniżenie spodu kładki nad ciekim wodnym poniżej 8,18 m nad WWŻ, w tym obniżenie kładki w rejonie bulwarów jak to zaznaczono kolorem czerwonym w pliku "KLADKA_MAPA_CAD_10.pdf". Wymogi RZGW zostały podane w punkcie 5 rozdziału II regulaminu (strona 9-10). Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na ostrodze lub na jej krawędzi. Ostroga OS 4/514 nie jest konstrukcją nośną, a jej trwałość jest ściśle uzależniona od jej ciągłości. Nie dopuszcza się posadowienia podpory w jej linii (na niezależnym fundamencie). Takie rozwiązanie spowodowałoby powstawanie uszkodzeń ostrogi na styku z podporą w wyniku działania prądu wody. Podpory należy odsunąć na odległość min 5 m, w kierunku ul. Okrzei, od wewnętrznej krawędzi wystającej powyżej poziomu wody średniej (SSW) części budowli regulacyjnej OS 4/514. Nie dopuszcza się lokalizacji podpór na budowli OS 4/514 oraz w odległości 80 m od zewnętrznej linii budowli regulacyjnej.

Pytanie Nr 104. Prosimy o szersze informacje na temat szlaku żeglugi śródlądowej Wisły. Gdzie jest główny szlak żeglowny? Czy strefa 80 m od ostrogi (OS 4/514) to szlak, czy jedynie wejście do Portu Praskiego?. Prosimy o udostępnienie mapy żeglugi śródlądowej dla Wisły.

Odpowiedź:

Szlak żeglowny, obecnie znajduje się wzdłuż budowli regulacyjnej OS 4/514 i jego szerokość wynosi 80 m. Strefa 80 m od ostrogi to szlak żeglowny i wejście do Portu Praskiego. Z uwagi na zmienność dna rzeki, przebieg szlaku żeglownego ulega zmianom. Nie ma mapy żeglugi śródlądowej dla Wisły określającej położenie szlaków żeglownych na Wiśle w obrębie m.st. Warszawy z uwagi na jego zmienność.

W odległości 80 m od budowli OS 4/514 musi zostać zachowana (niezależnie od lokalizacji szlaku żeglownego) droga wodna umożliwiająca wejście do Portu Praskiego. Niezależnie od położenia szlaku żeglownego musi być połączenie pomiędzy nim, a Portem Praskim.

Pytanie Nr 105. Czy istnieje miejsce, w którym nie może być podpory dla mostu, wyłaczając szlak żeglowny? Czy most musi być podparty tak samo na całej długości?

Odpowiedź:

Most nie może być podparty równomiernie na całej długości. Most musi być podparty na podporach punktowych. Mogą one stanowić identyczne punkty podparcia lub różne punkty podparcia, w zależności od przyjętej koncepcji architektonicznej. Podpory muszą być ograniczone do minimum. Podpory powinny być usytuowane równoległe do strugi przepływu wody w cieku. Podpory winny jak najmniej zaburzać przepływ linearny wody w rzece. Patrz odpowiedź na Pytanie Nr 43.

Pytanie Nr 106. Czy można lokalizować podporę mostu na ostrodze (OS 4/514).

Odpowiedź:

Niedopuszczalne jest lokalizowanie podpór na budowli regulacyjnej OS 4/514. Budowla ta nie jest budowlą przewidzianą do przenoszenia jakichkolwiek dodatkowych obciążeń. Budowla ta nie może zostać przerwana np. przez wybudowanie podpory w jej linii, mimo oparcia na odrębnym fundamencie.

Pytanie Nr 107. Czy ścieżka rowerowa i chodnik dla pieszych musi być odseparowany od siebie, czy dopuszcza się na moście ciąg pieszo-rowerowy?

Odpowiedź:

Ścieżka rowerowa i chodnik dla pieszych nie muszą być odseparowany od siebie. Dopuszcza się na moście ciąg pieszo-rowerowy.