



ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА
РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
Инвестираме във Вашето бъдеще

ПРОЕКТ ЗА ИНТЕГРИРАН СТОЛИЧЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

В изпълнение на Договор за безвъзмездна финансова помощ
BG161PO001/1.5-02/2011/001 от 23 август 2011 г., сключен
между Столична община и Министерството на регионалното
развитие.



ОПРР
Оперативна програма
"Регионално
развитие"
2007 – 2013

www.bgregio.eu



СТОЛИЧНА ОБЩИНА

София 1000, ул. „Московска”, 33, тел 9377548, факс 980 98 66. www.sofia.bg

Изх. № СО-2600-5345 / 31.07......2014г.

До Лицата Закупили Документация за участие в открита процедура за избор на изпълнител за: „Доставка, монтаж и интегриране на Интелигентна система за управление на трафика” на Столична община във връзка с изпълнение на Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Регионално развитие 2007-2013 г.", Схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG BG161PO001/1.5-02/2011/001 „Операция 1.5 „Системи за устойчив градски транспорт”, сключен между Столична община и МРР".

Във връзка с отправено запитване и на основание чл. 29, ал.1 от ЗОП, правим следните разяснения по документацията за участие:

Въпрос 1:

Моля потвърдете че за създаване на транспортния модел в софтуерната симулация трябва да се използват само трафик диаграмите - (Приложение 1Б) (циклограми, фази на светофара и светофарната геометрия), обема на трафика (Приложение 1В) (автомобилното преброяване, линиите на градския транспорт и бройките на превозните средства на градския транспорт) предоставени в Приложенията към тържната документация.

Отговор 1:

Моделът на кръстовищата трябва да представи всички характеристики на съществуващата ситуация в момента (изисква се обследване на място от всеки участник с изключение на кръстовища с ИД № 12 и № 20) от гледна точка на геометрия, брой на ленти, автобусни/трамвайни спирки.

Трафик диаграмите – Приложение 1Б (циклограми, фази на преминаване през кръстовището), обема на трафика - Приложение 1В (преброяване на трафика, линиите

Този документ е създаден в рамките на проект „Проект за интегриран столичен градски транспорт”, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие. Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от Столична община и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган



ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА
РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
Инвестираме във Вашето бъдеще

ПРОЕКТ ЗА ИНТЕГРИРАН СТОЛИЧЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

В изпълнение на Договор за безвъзмездна финансова помощ
BG161PO001/1.5-02/2011/001 от 23 август 2011 г., сключен
между Столична община и Министерството на регионалното
развитие.



ОПРР
Оперативна програма
"Регионално
развитие"
2007 – 2013

www.bgregio.eu

на градския транспорт и бройките на превозните средства на градския транспорт - /графика/), приложени към тръжната документация следва да бъдат еднакви за всеки от участниците.

Въпрос 2:

При обследване на кръстовище Номер 23 - бул. България - ул. Т. Каблешков бе установено, че предоставената трафик диаграма не може да бъде приложена към съществуващата в момента ситуация. Моля да предоставите актуална организация на движение за кръстовище 23.

Отговор 2:

Моделът на кръстовищата трябва да представи всички характеристики на съществуващата ситуация в момента (изисква се обследване на място от всеки участник) от гледна точка на геометрия, брой на ленти, автобусни/трамвайни спирки, вкл. постоянна организация на движение.

Въпрос 3:

При обследване на кръстовища Номер 9 бул. Н. Петков - Цар Борис III и Номер 17 - бул. Цар Борис III - ул. Житница, е установено наличието на локални платна за движение. Тъй като за тях не са предоставени данни за обема на трафика в Приложение 1В, моля да потвърдите, че симулацията не трябва да включва движението в локалните платна и всички свързани с тях елементи (ширина на ленти, посока, светофарни секции и пешеходни пътеки).

Отговор 3:

Симулацията трябва да включва движението в локалните платна, ширина на ленти на локалните платна, както и трябва да се вземат предвид светофарните секции и пешеходни пътеки. Посоченият обем трафик включва сумарно движението по булевардите, както и движението в локалните платна.

За по-голяма яснота и с цел еднакви начални стойности за всеки участник трафика по локалните платна следва да се счита за 0 /нула/.

Въпрос 4:

В данните за обема на трафика в Приложение 1В за кръстовище Номер 17 - бул. Цар Борис III - ул. Житница е предоставена информация за обем на трафика за дясно завиващи автомобили от бул. Цар Борис III по бул. Г. Делчев в посока към бул.

Този документ е създаден в рамките на проект „Проект за интегриран столичен градски транспорт”, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие. Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от Столична община и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА
РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
Инвестираме във Вашето бъдеще

ПРОЕКТ ЗА ИНТЕГРИРАН СТОЛИЧЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

В изпълнение на Договор за безвъзмездна финансова помощ
BG161PO001/1.5-02/2011/001 от 23 август 2011 г., сключен
между Столична община и Министерството на регионалното
развитие.



ОПРР
Оперативна програма
"Регионално
развитие"
2007 – 2013

www.bgregio.eu

България. При обследване на място, а и в предоставената информация за кръстовището е видно че в организацията на движение този завой е забранен. Моля да уточните дали е необходимо в симулацията да се използват въпросните данни.

Отговор 4:

Посоченият обем трафик включва сумарно движението по булевардите, както и движението в локалните платна. В конкретният случай, стойността от преброяването се отнася за движещи се в локалното платно ППС - дясно завиващи по бул. Г. Делчев в посока към бул. България.

За по-голяма яснота и с цел еднакви начални стойности за всеки участник трафика по локалните платна следва да се счита за 0 /нула/.

Въпрос 5:

В тръжната документация за „Коефициент „а“ е записано: „Във всеки модел всички линии на градски транспорт (РТ-линии) трябва да бъдат включени в зависимост от разписанията, предоставени от Столична Общината за всеки конкретен часови интервал“. При прегледа на документацията единствената подобна информация, която се намира е в Приложение 1В. Там е предоставена информация за обема на автомобилния трафик и линиите на градския транспорт, които минават през дадено кръстовище. Също са дадени и бройки коли за линия от градския транспорт, преминали в определената посока през това кръстовище за един час. Моля да потвърдите, че това са данните, които трябва да се използват за нуждите на симулацията, свързана с градския транспорт.

Отговор 5:

Данните в зависимост от разписанията на градския транспорт са предоставени като брой коли за съответната линия към всяко едно кръстовище.

Въпрос 6:

Моля да потвърдите че за „Коефициент „b“ разполагането на точките за събиране на данни от опашките е на 50 метра от стоп линиите.

Отговор 6:

Във всеки модел всеки участник трябва да позиционира точка за събиране на данни на разстояние от 200 м за всеки вход/ръкав на всяко от кръстовищата (за измерване на опашки и скорост) и секции за пропътуване (travel time sections) както следва: 200 м

Този документ е създаден в рамките на проект „Проект за интегриран столичен градски транспорт“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие. Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от Столична община и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА
РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
Инвестираме във Вашето бъдеще

ПРОЕКТ ЗА ИНТЕГРИРАН СТОЛИЧЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

В изпълнение на Договор за безвъзмездна финансова помощ
BG161PO001/1.5-02/2011/001 от 23 август 2011 г., сключен
между Столична община и Министерството на регионалното
развитие.



ОПРР
Оперативна програма
"Регионално
развитие"
2007 – 2013

www.bgregio.eu

преди стоп линия и 50 м след излизане от кръстовището (за измерване на времената на закъснение на превозните средства на градския транспорт).

Въпрос 7:

В тръжната документация за „Коефициент „с“ не е записано къде да бъде разположена точката за събиране на данни за скоростта. Моля за вашето уточнение.

Отговор 7:

Във всеки модел всеки участник трябва да позиционира точка за събиране на данни на разстояние от 200 м за всеки вход/ръкав на всяко от кръстовищата (за измерване на опашки и скорост) и секции за пропътуване (travel time sections) както следва: 200 м преди стоп линия и 50 м след излизане от кръстовището (за измерване на времената на закъснение на превозните средства на градския транспорт).

Въпрос 8:

В тръжната документация за „Коефициент „с“ е записано „СхууМЕ - дължина на опашка, в км/ч“. Моля потвърдете че става въпрос за средна скорост, в км/ч.

Отговор 8:

СхууМЕ – дължина на опашка, в км/ч, за кръстовище х, за вход уу, сутрин, съществуваща ситуация (zzz). Потвърждаваме, че става въпрос за средна скорост в км/ч за преминаване на кръстовище.

Въпрос 9:

В тръжната документация на стр.57 е записано, че трябва да се изпълнят определени условия за определяне на коефициентите „а“ „b“ и „с“. Допустимо ли е за Столична Община данните за коефициент „с“ да бъдат предоставени в генериран от PTV Vissim файл с разширение „*.MES“, съдържаш изискваните данни.

Отговор 9:

Финалните резултати следва да бъдат представени в .xls таблица една до друга, подобно на следната, за всяка входна точка/вход на всяко кръстовище:

1	2	3	4	5	6
СхууМЕ	СхууМР	СхууЕЕ	СхууЕР	Процент подобрене	Процент подобрене

Този документ е създаден в рамките на проект „Проект за интегриран столичен градски транспорт“, който се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г., съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския фонд за регионално развитие. Цялата отговорност за съдържанието на публикацията се носи от Столична община и при никакви обстоятелства не може да се счита, че този документ отразява официалното становище на Европейския съюз и Управляващия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА
РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
Инвестираме във Вашето бъдеще

ПРОЕКТ ЗА ИНТЕГРИРАН СТОЛИЧЕН ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ

В изпълнение на Договор за безвъзмездна финансова помощ
BG161PO001/1.5-02/2011/001 от 23 август 2011 г., сключен
между Столична община и Министерството на регионалното
развитие.



ОПРР
Оперативна програма
"Регионално
развитие"
2007 – 2013

www.bgregio.eu

(km/h)	(km/h)	(km/h)	(km/h)	сутрин (%)	вечер (%)
Zzz	zzz	Zzz	Zzz	=(col. 2- col. 1) *100/col.2	=(col.4 - col. 3)*100/col.4

За по-голяма яснота, всеки участник следва да предостави резултатите в .xls,
както и във „Vissim файл“, потвърждаващ стойностите от “Екс

С уважение:

КМЕТ НА СТОЛИЧНА ОБЩИНА:

/Йорданка Фандъкова/

