



3.

M. Sztajnowski
2018 r. 57
ROZBUDOWY MIASTA GDAŃSKA
W PŁYNEŁO
data: 2018-05-25
5mm/2018/06
Gdańsk, dnia 21.05.2018r.

GZDiZ-UE-522-7(118)-2014-RK

**Dyrekcja
Rozbudowy Miasta Gdańska
Ul. Żaglowa 11
80-560 Gdańsk**

Dotyczy: wydania warunków technicznych dla zadania „Budowa sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Jana Pawła II na wysokości kościoła pw. Opatrzności Bożej w Gdańsku”.

Gdański Zarząd Dróg i Zieleni w odpowiedzi na pismo przesłane drogą mejlową z dnia 10.05.2018r. (data rejestracji w GZDiZ 11.05.2018r.) dotyczące podania warunków technicznych do projektowania i budowy sygnalizacji świetlnej w ramach zadania „Budowa sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Jana Pawła II na wysokości kościoła pw. Opatrzności Bożej w Gdańsku” przekazuje przedmiotowe warunki techniczne.

W sprawach związanych z wydanymi warunkami technicznymi należy kontaktować się:

- w zakresie branży informatycznej należy kontaktować się z koordynatorem prac związanych z systemem TRISTAR, Głównym Specjalistą ds. Systemów Sterowania Krzysztofem Łutowiczem tel. (58) 55 89 908, email: krzysztof.lutowicz@gzdiz.gda.pl,
- w zakresie wytycznych dotyczących branży inżynierii ruchu należy kontaktować się z p.o. Kierownika Działu Inżynierii Ruchu ZI Robertem Krasowskim tel.(58) 55-89-817, email: robert.krasowski@gzdiz.gda.pl,
- w zakresie wytycznych dotyczących branży elektrycznej i teletechnicznej należy kontaktować się z p.o. z-cy Kierownika Działu Energetycznego ds. Sygnalizacji świetlnej GZDiZ Radosławem Kuhn tel. (058) 55-89-747, email : radoslaw.kuhn@gzdiz.gda.pl

KIEROWNIK
Działu Energetycznego
Jacek Wojczak

DYREKTOR BIURA
Utrzymania Infrastruktury
Vasilios Prombonas

Załączniki:

Warunki techniczne nr 7/2018 dla projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie sygnalizacji świetlnej w ramach zadania „Budowa sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Jana Pawła II na wysokości kościoła pw. Opatrzności Bożej w Gdańsku” z dnia 21.05.2018r.

Warunki techniczne nr 7/2018
dla projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie sygnalizacji
światlnej w ramach zadania „Budowa sygnalizacji światlnej w ciągu ul. Jana
Pawła II na wysokości kościoła pw. Opatrzności Bożej w Gdańsku” z dnia
21.05.2018r.

Niniejsze warunki stanowią integralną część projektu

A.WARUNKI PROJEKTOWANIA

PROJEKT BUDOWLANY / WYKONAWCZY

1. Projekt budowlany/wykonawczy wykonać zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, obowiązującymi przepisami, normami, prawem zamówień publicznych i wiedzą techniczną.
2. Projekt sygnalizacji światlnej **branży Elektrycznej** opracować w oparciu o **uzgodniony projekt branży Inżynierii Ruchu** na aktualnych mapach do celów projektowych uzgodnionych w ZUDP, zawierających rozwiązania branży drogowej na etapie projektu technicznego z zagospodarowaniem działek, w tym z zaznaczonym pasem drogowym projektowanego skrzyżowania ulic. Projekt sygnalizacji musi być opracowany zgodnie z : Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późniejszymi zmianami).
3. W przypadku wyjścia elementów sygnalizacji światlnej poza pas drogowy należy uzyskać uzgodnienie właścicieli działek, oraz zgodę na nieodpłatne i bezterminowe użyczenie terenu (np. na wykonanie prac konserwacyjnych i naprawczych).
4. Projekt budowlany/wykonawczy ma zawierać: Opis inwestycji i podstawę opracowania, przytoczenie norm i przepisów, obliczenia elektryczne (np. ochrony od porażeń, itd.), zestawienie podstawowych materiałów projektowanych i demontowanych, mapkę obszaru z zaznaczoną lokalizacją inwestycji, plan przebiegu kanalizacji kablowych / kabli, plan sytuacyjny z projektowaną sygnalizacją, schemat zasilania szafy licznikowej/LWT, rozszycie kabli sygnalizacyjnych i detekcyjnych w masztach i sterowniku, podłączenie kabli w masztach, rysunki poszczególnych masztów wysokich i masztów niskich z wyposażeniem, uzgodnienia: GZDiZ w tym z branży **Inżynierii Ruchu wraz z opieczętowanym planem**; ZUDP i gestorów sieci, kserokopie uprawnień, oświadczenie Biura Projektowego o kompletności opracowania.
5. W przypadku przebudowy istniejącej sygnalizacji światlnej stosować materiały wyglądające podobnie jak istniejące.
6. W przypadku przebudowy, demontowane materiały rozliczyć zgodnie z wskazaniem GZDiZ.
7. Projekt wykonać i przekazać do GZDiZ w wersji papierowej i elektronicznej (*.doc, *.pdf, *.dwg).



Wymagania dla poszczególnych urządzeń sygnalizacji świetlnej:

Kanalizacja teletechniczna lokalna - sygnalizacji ulicznej

1. Projektowane kable: sygnalizacyjne i sterownicze lokalizować w pasie drogowym w lokalnej kanalizacji kablowej (minimum 2xfi110).
2. W ciągach głównych kanalizacji i przy przejściach pod drogami projektować minimum jedną rurę rezerwową fi 110.
3. W miejscach rozgałęzień kanalizacji kablowej stosować studnie o wielkości minimum SKR-1.
4. Od studni kablowych do poszczególnych masztów projektować kanalizację jednootworową. Rury tej kanalizacji muszą umożliwiać wciągnięcie kabli sygnalizacyjnych z studni kablowych bezpośrednio do masztów.
5. Studnie kablowe zabezpieczać zamykanymi pokrywami.
6. Dla studni kablowych stosować ramy i włazy o odpowiedniej klasie obciążenia w zależności od lokalizacji studni.
7. W pobliżu miejsca montażu pętli indukcyjnych przewidzieć studnie kablowe w których należy wykonać połączenie pętli z kablem zasilającym (feederem).
8. Przy szafie LWT (Lokalny Węzeł Telekomunikacyjny) należy zaprojektować studnię kablową (o wielkości minimum SK-2) połączoną kanalizacją (minimum 2xfi110) z szafą LWT.
9. Sprawdzić drożność kanalizacji teletechnicznej lokalnej na fragmencie objętym projektem, usunąć niedrożności.
10. Wykonać korespondencję w rurze osłonowej pomiędzy szafami teletechnicznymi sterownika sygnalizacji i LWT.
11. Wykonać korespondencję pomiędzy kanalizacją lokalną a systemową.

Kanalizacja teletechniczna systemowa – magistralna

1. Kanalizację teletechniczną magistralną wybudować wzdłuż ul. Jana Pawła II na odcinku od skrzyżowania ulic Jana Pawła II-Meissnera - Leszczyńskich do miejsca projektowanej sygnalizacji. W ciągach głównych projektować kanalizację systemową min. 4-otworową z rur fi 110.
2. Przy przejściach pod drogami projektować minimum dwie rury grubościennne fi 110.
3. Do budowy kanalizacji systemowej należy zastosować studnie typu SK2, poziom posadowienia pokryw studni powinien być równy z poziomem projektowanego terenu.
4. Studnie kablowe należy wyposażać w zamknięcia, które uniemożliwią dostęp do kabli osobom postronnym (należy zastosować pokrywy zamykane na klucz wpustowy ze względu na kompatybilność z istniejącą siecią, będąca w utrzymaniu GZDiZ – system TRISTAR).
5. W miejscach występowania ruchu kołowego (np. parking, wjazd, pobocze) należy zastosować ramy i pokrywy o konstrukcji wzmocnionej. Studnie powinny być zabezpieczone farbą antykorozyjną (pomalowane wszystkie elementy metalowe/żeliwne).
6. Dodatkowo pokrywy powinny być zaopatrzone w logo: GZDiZ.
7. Odcinki kanalizacji systemowej między studniami kablowymi nie powinny być dłuższe niż 120 m.

8. Otwory kanalizacji (po wybudowaniu) należy uszczelnić obustronnie w każdej studni w sposób zapobiegający ich zamuleniu.

Zasilanie i pomiar energii

1. Projektowana sygnalizację świetlną należy zasilć z istniejącej szafki licznikowej sygnalizacji świetlnej zlokalizowanej na skrzyżowaniu Jana Pawła II-Meissnera - Leszczyńskich.
 2. Aktualna moc zainstalowana w szafce licznikowej na skrzyżowaniu Jana Pawła II-Meissnera - Leszczyńskich wynosi 3 kW. Należy sprawdzić czy pokryje ona zapotrzebowanie na moc w związku z projektowaną sygnalizacją świetlną. W przypadku gdy szafa licznikowa znajduje się przy sterowniku Projektant zobowiązany jest, uzgodnić z Energa Operator S.A. przeniesienie licznika do komory licznikowej projektowanej szafy LWT.
 3. Zasilanie szafy LWT od złącza/szafki pomiarowej wykonywać kablem miedzianym typu YKY o min. przekroju 10mm^2 . Trasę kabla zasilającego projektować w pasie drogowym.
 4. W bezpośredniej bliskości sterownika sygnalizacji świetlnej zamontować trójkomorową szafę zasilającą/telekomunikacyjną LWT (Lokalny Węzeł Telekomunikacyjny) z wyposażeniem, z blachy aluminiowej o grubości minimum 3mm, w której:
 - 4.1. Komorę elektryczno-rozdzielczą należy wyposażić w rozłącznik główny, ogranicznik przeciwprzepięciowy II+III (B+C), zabezpieczenia dla poszczególnych obwodów.
 - 4.2 Komorę teletechniczną należy wyposażić w urządzenia pasywne i aktywne, służące do komunikacji bezprzewodowej z Centrum Zarządzania Ruchem TRISTAR, kompatybilne z urządzeniami wbudowanymi w Ramach Budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym TRISTAR.
 - 4.3 Komorę licznikową wyposażić w zamek zgodny z standardem Energa Operator i zabezpieczenia zgodne z wytycznymi z warunków przyłączenia.
- Szafa LWT musi mieć możliwość sygnalizowania otwarcia i zamknięcia drzwi oraz zaniku faz napięcia zasilającego w Centrum Sterownia w Gdańsku.
5. Szafa LWT malowana farbą proszkową w całości musi być zabezpieczona powłoką odporną na: graffiti, naklejki, korozję, UV. Bazę preparatu zabezpieczającego musi stanowić nieorganiczny polimer na bazie silikonu.

Sterownik sygnalizacji świetlnej

Sterownik sygnalizacji świetlnej musi:

1. Być przeznaczony do pracy w systemie centralnego sterowania i umożliwiać pracę w automatycznym, obszarowym systemie sterowania ruchem.
2. Do komunikacji z systemem centralnym musi wykorzystywać otwarty protokół komunikacyjny OTS2.
3. Musi mieć zaimplementowane oprogramowanie TRENDS Kernel + EPICS współpracujące z systemem centralnym sterowania VTcenter i BALANCE f-my Gevas Software w celu zapewnienia możliwości przyłączenia do systemu TRISTAR.
4. Sterownik musi umożliwiać podłączenie radia krótkiego zasięgu dla komunikacji z pojazdami transportu publicznego w celu obsługi priorytetu pojazdów transportu zbiorowego zgodnie z protokołem VDV.
5. Spełniać wymagania dokumentu „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz.U/ nr. 220/2003, poz.2181)”, oraz obowiązujących Polskich Norm, w szczególności:
 - PN-HD 638 S1 Systemy sygnalizacyjne ruchu drogowego
 - PN-EN 12675 Kontrolery sygnalizatorów – Funkcjonalne wymagania bezpieczeństwa.
 - PN-EN 50293 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC). Systemy sygnalizacji ruchu drogowego.
6. Zapewniać bezpieczeństwo sterowania sygnałami poprzez zastosowanie konstrukcji minimum dwuprocessorowej. Niezależne jednostki procesorowe muszą realizować program sygnalizacji oraz prowadzić wzajemną kontrolę poprawności działania.
7. Realizować pomiar wartości prądu zasilającego obwody wyjściowe na wszystkich wyjściach z dokładnością umożliwiającą wykrycie uszkodzenia każdego źródła światła o mocy większej niż 2W. Kontrola musi być prowadzona dla wszystkich sygnałów: czerwonego, żółtego i zielonego oraz sygnałów warunkowych.
8. Umożliwiać ustawienie dla każdego źródła światła i odpływu indywidualnych progów ostrzeżenia i wyłączenia w przypadku awarii.
9. Być wyposażony w osobne porty komunikacyjne dla pracy lokalnej i systemowej.
10. Umożliwiać komunikację za pośrednictwem sieci Ethernet (na kablach elektrycznych lub optycznych).
11. Umożliwiać lokalną i zdalną zmianę parametrów programu, oraz kompletnych programów bez przerywania pracy sterownika.
12. Umożliwiać zdalną zmianę zmiennych sterujących i parametrów pracy, gdzie jako zmienne sterujące programu należy rozumieć: długość cyklu (jeśli występuje), czasy trwania sygnału zezwalającego dla poszczególnych grup (lub faz), wartości splitu, wartości offsetów, a jako parametry pracy należy rozumieć: numer realizowanego programu, tryb pracy sterownika,

- parametry czasowe detektorów odpowiednie dla zastosowanego systemu akomodacji, wartości prądów nominalnych obciążenia obwodów.
13. Posiadać dokumentację z szczegółową specyfikacją protokołu komunikacyjnego co najmniej w zakresie: zmiany wartości zmiennych sterujących, zmiany parametrów pracy, zarządzania pomiarami i odczytywania wyników pomiarów ruchu. Dokumentację należy dostarczyć do Zamawiającego.
 14. Posiadać oprogramowanie narzędziowe do tworzenia programów i programowania sterownika, które musi być dostarczone ze sterownikiem. Oprogramowanie należy dostarczyć do Zamawiającego.
 15. Posiadać oprogramowanie umożliwiające nadzór pracy sterownika i jego parametrów w trybie online. Oprogramowanie należy dostarczyć do Zamawiającego.
 16. Mieć dostępny programowy interfejs do programu symulacyjnego VISSIM, umożliwiający symulowanie wykonania programów sygnalizacji wielu sterowników na raz, za pomocą komputera PC.
 17. Prowadzić rejestrację pojazdów na wybranych detektorach i gromadzić wyniki w pamięci lokalnej poprzez zamontowanie stacji pomiaru ruchu, niezależnie od rejestracji tych wielkości przez system nadrzędny(min. rejestrowane dane: natężenia ruchu, struktura rodzajowa, prędkość, odstęp pomiędzy pojazdami, ruch pod prąd).Dane ze stacji pomiaru ruchu muszą być wysyłane w sposób automatyczny, zgodnie z przyjętym standardem w ramach budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym TRISTAR.
 18. Być przystosowanym do pracy w systemie 230V .
 19. Realizować redukcję natężenia świecenia sygnalizatorów w godzinach nocnych.
 20. Obsługiwać do 48 grup sygnałowych i umożliwiać dołączenie minimum 64 detektory pojazdów i pieszych.
 21. Pracować w zakresie temperatur $-25^{\circ}\text{C} \div 55^{\circ}\text{C}$ przy czym wyklucza się stosowanie urządzeń grzewczych i chłodzących, dopuszcza się jedynie stosowanie grzałki o mocy poniżej 10W, zapobiegającej kondensacji wilgoci w obudowie sterownika.
 22. Być umieszczony w obudowie z blachy ze stopu aluminium zabezpieczonej farbą proszkową. Wykończenie obudowy musi zapewniać skuteczne zabezpieczenie powłoką odporną na: graffiti, naklejki, korozję, UV. Bazę preparatu zabezpieczającego musi stanowić nieorganiczny polimer na bazie silikonu.
 23. Mieć drzwi główne szafy sterownika wyposażone w zamek „baskwilowy”.
 24. Być wyposażony w tzw. panel policyjny, umożliwiający załączenie sygnału ogólnego czerwonego, pulsującego żółtego lub wyłączenie całkowite sygnalizacji; panel musi być dostępny niezależnie od zasadniczego sterownika.
 25. Zamek główny i panel policyjny wyposażone we wkładkę patentową.
 26. Uziemienie o wartości $R_u \leq 10\Omega$.
 27. Umożliwiać sygnalizowanie otwarcia i zamknięcia drzwi w Centrum Sterownia.
 28. Zapewniać możliwość zdalnej zmiany harmonogramu pracy sygnalizatorów akustycznych.

W przypadku przebudowy istniejących sygnalizacji świetlnych, należy przewidzieć rozbudowę istniejącego sterownika o brakujące moduły – karty wideo detekcji, przycisków dla pieszych i pętli

indukcyjnych oraz możliwość wpięcia ich do systemu TRISTAR. W przypadku gdy sterownik jest jednostką starego typu (jednoprocesorową) lub brak jest możliwości jego rozbudowy do określonego poziomu należy wymienić istniejący sterownik na nowy spełniający wymagane parametry. Po rozbudowie sterownika gwarancja musi obejmować cały sterownik.

Instalacja dla priorytetu transportu zbiorowego

Żądania priorytetu dla transportu zbiorowego zapewnić poprzez radio krótkiego zasięgu pracujące na częstotliwości 863 do 870 MHz umieszczone na maszcie wysokim sygnalizacji świetlnej, podłączone do sterownika sygnalizacji świetlnej. Montowane urządzenia muszą być kompatybilne z wbudowanymi w ramach Budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym TRISTAR.

Konstrukcje wsporcze (maszty, wysięgniki)

1. Zastosować maszty sygnalizacyjne (niskie, wysokie z wysięgnikami) i bramownice stalowe dwustronnie cynkowane, malowane nawierzchniowo farbą w kolorze szarym RAL 9007(dla II strefy wiatrowej) spełniające wymagania normy PN-EN 12767 - 2008 „Bierne bezpieczeństwo konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych Wymagania i metody badań.”.
2. Stosować maszty wysokie z możliwością obrotu wysięgnika wokół własnej osi.
3. Fundamenty i wysięgniki dobrać zgodnie z wytycznymi producenta masztów.
4. Posadowić fundamenty pod maszty wysokie, bramownice na wysokości $3\pm 1\text{cm}$ nad poziom chodnika oraz $5\pm 1\text{cm}$ nad poziom zielenca. Stosować kapturki na śruby.
5. Zagęścić teren wokół masztów zgodnie z normą PN-S-02205 uzyskując współczynnik zagęszczenia $I_s \geq 0,97$.
6. Maszty sygnalizacyjne (niskie i wysokie) na odcinku od 0,0 m do 2,0 m wysokości w całości muszą być zabezpieczone powłoką odporną na: graffiti, naklejki, korozję, UV. Bazę preparatu zabezpieczającego musi stanowić nieorganiczny polimer na bazie silikonu.
7. Uziemić maszty końcowe i rozgałęźne za pomocą uziomu o wartości $R_u \leq 10\Omega$.
8. Stosować maszty niskie dwudzielne z głowicą wierzchołkową.
9. W przypadku wykorzystywania masztów sygnalizacji świetlnej do oświetlenia ulicznego przewidzieć drugą wnękę o wymiarach minimalnych 100x300mm dla tabliczki bezpiecznikowej spełniającej standardy GZDiZ.
10. Do podwieszania znaków drogowych na masztach należy przewidzieć konstrukcje mocujące (obejmy słupowe) pod znaki zabezpieczone przed korozją, ocynkowane i estetyczne. Sposób ich mocowania nie może powodować uszkodzeń powłoki masztu (podkładki gumowe).
11. Maszty z konstrukcjami sygnalizacji świetlnej lokalizować z uwzględnieniem skrajni poziomej i pionowej.
12. Zachować skrajnie pionową dla sygnalizatorów montowanych na masztach sygnalizacyjnych wysokich o wartości minimum 5,1m.

122

13. W przypadku demontażu lub przenoszenia z masztów sygnalizacyjnych istniejącego oświetlenia będącego własnością ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. projekt uzgodnić z ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o.

Latarnie sygnalizacyjne.

1. Istniejące latarnie sygnalizacyjne kołowe i piesze należy wymienić na nowe.
2. Stosować latarnie sygnalizacyjne z tworzyw sztucznych, z soczewkami \varnothing 200 oraz latarnie z soczewkami \varnothing 300 z źródłami światła LED zgodnie z projektem branży inżynierii ruchu o stopniu ochrony nie mniejszym niż IP 54, o klasie udarowości IR3, wykonane z materiału zapewniającego poprawne ich funkcjonowanie w zakresie temperatur od -25 do $+40^{\circ}\text{C}$, oraz odpornego na promieniowanie ultrafioletowe, mocowane jednopunktowo za pomocą konsol sygnalizacyjnych do głowic wierzchołkowych masztów niskich i na elewacji masztów wysokich oraz dwupunktowo na wysięgnikach. (Dz. U. Załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późniejszymi zmianami).
3. Sygnalizatory powinny odpowiadać co najmniej IV klasie fantomowej zgodnie z EN-PN 12368.
4. Komory sygnałowe winny posiadać równomierność luminancji sygnału świetlnego powierzchni świecącej nie mniejsza niż $I_{\min}:I_{\max}>1:10$. Fakt ten musi mieć odzwierciedlenie w dostarczonych badaniach zgodnie z PN-EN 12368.
5. Dla latarni sygnalizacyjnych montowanych na masztach wysokich przewidzieć zastosowanie ekranów kontrastowych perforowanych.
6. Wkłady LED do sygnalizatorów muszą mieć stopień ochrony nie mniejszy niż IP65 i podlegać minimum 5 letniej gwarancji. (Dz. U. Załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późniejszymi zmianami).
7. Sygnalizatory należy wyposażać w źródła światła LED o niskim poborze mocy tj. nie większym niż 14W.
8. Latarnie sygnalizacyjne muszą być zasilane 230V i uwzględniać możliwość redukcji natężenia świecenia.

Pętle indukcyjne/Video detekcja

Spełnić wymagania dla pętli indukcyjnych wskazane przez producenta sterownika – podać wymagane parametry dla pętli w projekcie.

1. Do uszczelniania „na gorąco” szczelin w nawierzchni (po nacięciach pod pętle) stosować masy asfaltowe zalewowe posiadające bardzo dobrą zdolność wypełniania szczelin, niską spływność w temperaturze $+60^{\circ}\text{C}$ (po 5 godzinach $\leq 5,0$), bardzo dobrą przyczepność do ścianek, a także dobrą rozciągliwość w niskich temperaturach.
2. W przypadku wymiany nawierzchni lub budowy nowej, należy lokalizować pętle pod warstwą ścieralną.
3. W przypadku braku pozytywnego uzgodnienia lub braku zgody właścicieli działki na umieszczenie pętli indukcyjnej na ich nieruchomości należy zastosować video detekcję.

4. W przypadku stosowania video detekcji należy zapewnić możliwość zdalnej konfiguracji pól pętli wirtualnych oraz podgląd obrazu z kamer w centrum zarządzania systemem TRISTAR.
5. W przypadku stosowania więcej niż jednej kamery video detekcji, należy zastosować video serwer.
6. W przypadku gdy torowisko tramwajowe jest otwarte stosować pętle indukcyjne tramwajowe prefabrykowane betonowe wstawiane między szynami na podkładach i tłuczniu. W przypadku sygnalizacji świetlnej działającej na wzbudzenie dla tramwajów jako detektor tramwajowy należy stosować urządzenia detekcyjne przejazdu tramwajów montowane na sieci jezdnej.

Przyciski zgłoszeniowe

Przyciski dla pieszych – zasilanie 24V DC, w klasie ochronności II, w obudowie estetycznej, trwałej, odpornej na dewastację, o stopniu ochrony nie mniejszej niż IP 54(Dz. U. Załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. z późniejszymi zmianami), uniemożliwiającej szybkie oderwanie lub zniszczenie przycisku. Przyciski dla pieszych muszą posiadać wskaźnik optyczny lub akustyczny potwierdzający przyjęcie zgłoszenia przez sterownik i sygnał akustyczny naprowadzający.

Sygnalizatory akustyczne

1. Stosować sygnalizatory akustyczne z głośnikiem montowanym na zewnątrz, na górze obudowy sygnalizatora pieszego.
2. Sygnalizatory akustyczne dla pieszych – stosować sygnalizatory zgodnie z Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych. Pkt. 3.3.5.2. z możliwością regulacji poziomu głośności nadawanego sygnału dźwiękowego w granicach co najmniej 50 – 85 dB.
3. Sygnalizatory akustyczne zasilić osobną żyłą kabla sygnalizacyjnego w celu umożliwienia wyłączenia sygnałów dźwiękowych w porze nocnej.
4. W związku z przeprowadzoną modernizacją sygnalizatorów akustycznych w Gdańsku, istniejące sygnalizatory należy ponownie zamontować.

W przypadku konieczności lokalizacji ww. urządzeń sygnalizacji przy skarpie, grunt wokół tych urządzeń należy zabezpieczyć na długości 1,5m płytami ażurowymi.

Zamieścić zapis w projekcie: standard wykonania robót zgodnie z punktem B warunków technicznych nr 7/2018 z dnia 21.05.2018r.

B. Warunki wykonania robót sygnalizacyjnych

1. Przed przystąpieniem do przebudowy sygnalizacji następuje protokolarne przekazanie Wykonawcy urządzeń sygnalizacji świetlnej. Z chwilą przejęcia sygnalizacji świetlnej Wykonawca przejmuje pełną odpowiedzialność za poprawną pracę sygnalizacji świetlnej.
2. Zwrotne przekazanie zmodernizowanych i nowo wybudowanych sygnalizacji świetlnych nastąpi na warunkach określonych w protokole przekazania sygnalizacji świetlnej do przebudowy – modernizacji.
3. Załączenie sygnalizacji na kolor (również na żółty pulsujący) może się odbyć po przedłożeniu kompletu pomiarów ochronnych oraz wyrażeniu zgody przez GZDiZ.
4. Włączenie nowobudowanej sygnalizacji świetlnych do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, leży po stronie Wykonawcy zadania.
Prace należy przeprowadzić w porozumieniu i pod nadzorem Działu Inżynierii Ruchu GZDiZ (telefon kontaktowy 58 55-89-817).

Kanalizacja kablowa sygnalizacji ulicznej

Prace ziemne w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego terenu należy wykonywać ręcznie.

1. Kanalizację kablową układać z rur w kolorze niebieskim, na rurach w odległościach nie większych niż 10 mb. Stosować trwałe opaski opisowe z danymi: SYGNALIZACJA ŚWIETLNA, GZDiZ, rokiem zabudowy. 20 cm nad rurami kanalizacji ułożyć folię kalandrowaną w kolorze niebieskim.
2. W przypadku wykonywania przewiertów/przecisków pod drogami w trakcie budowy kanalizacji kablowej należy stosować pogłębiane studnie kablowe w celu wprowadzenia rur do studni kablowych.
3. W studniach kablowych montować wsporniki z uchwytyami kablowymi na dłuższych bokach studni.
4. Kable sygnalizacyjne w studniach kablowych mocować i prowadzić w uchwytach kablowych.
5. Nie należy układać kabli zasilających detekcję pieszych i pojazdów w jednej rurze kanalizacji z kablami zasilającymi maszty sygnalizacyjne.
6. Nanieść numerację na pokrywy wewnętrzne studni kablowych zgodną z projektem i oznaczyć napisem GZDiZ.
7. Wykonać trwałe tabliczki opisowe na każdym projektowanym i istniejącym kablu znajdującym się w studni. Kable muszą zawierać na tabliczkach opisowych informację: typ kabla, adresację – trasę przebiegu tzn. skąd i dokąd np. YKSY 30x1,5 sterownik-maszt nr..., YKY 4x1,5 sterownik-przycisk na maszcie nr..., YStY 4x2,5 sterownik-pętla PI3 i PI4, nazwę właściciela kabla (ZDiZ), rok zabudowy.

Zasilanie i pomiar energii i sterownik sygnalizacji świetlnej

1. Nanieść nazwę skrzyżowania i numer szaf: LWT i sygnalizacji (nadane na etapie realizacji przez GZDiZ) na drzwi szaf od wewnątrz i na zewnątrz.
2. Teren przed szafą LWT i sterownikiem utwardzić płytkami chodnikowymi.
3. Fundamenty prefabrykowane w całości zabezpieczyć abizolem i posadowić 30cm nad poziom terenu.
4. W szafce LWT umieścić zalaminowany plan szafy LWT dla każdej komory i plan sytuacyjny uproszczony sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.

Konstrukcje wsporcze (maszty, wysięgniki)

Oznaczyć każdy maszt i latarnię sygnalizacyjną za pomocą numerów i symboli zgodnie z projektem. Oznaczenia wykonać na: komorze sygnalizatora (kolor biały), elewacji masztu wysokiego i głowicy wierzchołkowej masztu niskiego (kolor czarny). Wysokość liter, cyfr: 70mm, grubość: 5mm.

1. Zapasy przewodów zasilających sygnalizatory zwinąć w pętle i mocować opaskami kablowymi odpornymi na UV do masztu na styku z wysięgnikiem.
2. Kable zasilające lampy sygnalizacyjne prowadzone na powietrzu muszą być odporne na działanie promieni UV. Kable należy mocować do wysięgnika, min. co 30cm opaskami kablowymi odpornymi na UV.

Latarnie sygnalizacyjne i Video-detekcja.

W przypadku montażu latarni sygnalizacyjnych, kamer Video-detekcji w koronach drzew należy przyciąć gałęzie w porozumieniu z GZDiZ /Właścicielem.

C. Warunki odbioru robót

Wykonane programy sygnalizacji świetlnej przed uruchomieniem na sterowniku, należy przedłożyć do Działu Inżynierii Ruchu, celem akceptacji. Należy dostarczyć w formie edytowalnej pliki konfiguracyjne sterownika oraz pliki zaimplementowanych programów (pliki źródłowe).

Do przekazania/odbioru w użytkowanie sygnalizacji świetlnej Inwestor przedkłada opieczętowaną, podpisaną dokumentację powykonawczą (branża elektryczna i inżynierii ruchu) w wersji papierowej i elektronicznej, zawierającą:

1. Projekt wykonawczy z naniesionymi zmianami. Zmiany muszą być zatwierdzone przez Projektanta, Inspektora Nadzoru, Kierownika Robót/Budowy.
2. Plan sytuacyjny układu drogowego skrzyżowania/przejścia w skali 1:500 w wersji elektronicznej (*.jpg, *.bmp*, dwg) z naniesionymi zmianami. Plan musi objąć zakresem lokalizację detektorów.

121

3. Dokumentację branży Inżynierii Ruchu wraz z podkładem mapowym, należy dostarczyć w wersji elektronicznej (*.pdf).
4. Oświadczenie Kierownika Robót/Budowy o należyтым wykonaniu prac budowlanych.
5. Protokół dopuszczenia do ruchu i zwrotnego przekazania/odbioru sygnalizacji.
6. Protokół z czynności sprawdzających związanych z uruchomieniem sygnalizacji zgodny z wytycznymi producenta sterownika.
7. Rozszycie okablowania na sterowniku sygnalizacji świetlnej.
8. Protokoły pomiarów: rezystancji izolacji, ochrony przeciwporażeniowej, rezystancji uziemienia, badania wyłącznika różnicowo-prądowego, indukcyjności pętli.
9. Wykaz ilościowy zakresu wykonanych prac.
10. Zestawienie materiałów z podaniem nazwy producenta, typu, numeru atestu, aprobaty, certyfikatu, deklaracji.
11. Karty katalogowe, aktualne atesty, aprobaty techniczne, certyfikaty i deklaracje zgodności dla materiałów wbudowanych z sygnaturą określającą miejsce zabudowania.
12. Protokół odbioru zasilania szafki licznikowej/LWT i protokół montażu licznika z przedstawicielem wydającym warunki przyłączenia(jak wymagane).
13. Inwentaryzację geodezyjną – w przypadku jej braku, wymagane są szkice i oświadczenie geodety, że wszystkie elementy sygnalizacji świetlnej zostały namierzone i wybudowane zgodnie z projektem uzgodnionym w ZUDP. Wykonawca ma obowiązek dostarczyć mapy niezwłocznie po ich otrzymaniu.
14. W przypadku demontażu urządzeń elektrycznych należy dołączyć protokoły rozliczenia materiałów demontowanych.
15. Protokół z odbycia obowiązkowego szkolenia Użytkownika z obsługi sterownika sygnalizacji świetlnej i zastosowanych urządzeń. Szkolenie zorganizowane przez Wykonawcę robót w ramach budowy.

Gdańsk, dnia 21.05.2018r.

p.o. ZASTĘPCY KIEROWNIKA
Działu Energetycznego
ds. Sygnalizacji Świetlnej

Radosław Kuhn

Podpis Kierownika Działu Energetycznego GZDiZ

OK

