



MIASTO OSTROŁĘKA
Pl. Gen. J. Bema 1
07-400 Ostrołęka
KPZ.271.2.2018

Ostrołęka dnia 24.04.2018 r.

Uczestnicy Postępowania

WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zadanie pn. : Wdrożenie rozwiązań informatycznych z zakresu Inteligentnego Systemu Transportowego, uprzywilejowujących transport publiczny w mieście Ostrołęka w ramach projektu pn. "Ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez zrównoważony rozwój mobilności miejskiej na terenie Ostrołęki", prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego.

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1579), Miasto Ostrołęka reprezentowane przez Prezydenta Miasta-Janusza Kotowskiego, przekazuje Wykonawcom treść pytań wraz z wyjaśnieniami oraz zmianę treści SIWZ :

Pytanie 1:

PFU 10.2.2 PORTAL INTERNETOWY str. 84 „Portal internetowy będzie prezentował informacje o warunkach ruchu, o zalecanych objazdach i optymalnych trasach przejazdu, **wraz z możliwością planowania podróży przez miasto.**”

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, iż chodzi o planowanie podróży środkami komunikacji miejskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby portal internetowy prezentował na mapie m.in. informacje o warunkach ruchu, zalecanych objazdach oraz optymalnych trasach przejazdu- z dostępnych systemów wdrożonych w ramach zamówienia oraz był zintegrowany z planerem podróży dla komunikacji miejskiej, np. poprzez przejście/przekierowanie do dedykowanego planera dla środków komunikacji miejskiej.

Pytanie 2:

PFU 10.2.2 PORTAL INTERNETOWY str. 84 „Zakres informacyjny będzie obejmował:

- bieżące natężenia ruchu w postaci wskaźników, map, zdjęć z kamer”

Pytanie: Proszę doprecyzować o jakie wskaźniki chodzi i co będzie źródłem danych dla wskaźników?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż oczekuje prezentacji wskaźników, zdefiniowanych na etapie projektowym, dla skrzyżowań, bazując na danych pochodzących z podsystemu sterowania ruchem, np. średnią



prędkość przejazdu odcinkami ANPR, liczba wykrytych pojazdów na godzinę w monitorowanych punktach ANPR.

Pytanie 3:

PFU 10.2.2 PORTAL INTERNETOWY str. 85 „wybrane obiekty zainteresowania, punkty obsługi podróżnych (POI) ważne z punktu widzenia użytkowników (stacje paliw, stacje obsługi pojazdów, punkty kontroli prędkości, posterunki Policji i Straży Miejskiej, szpitale, punkty opieki medycznej etc.),”

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dostarczy bazę punktów POI do zasilenia systemu. Czy system ma umożliwiać zarządzanie punktami POI (m.in. dodawanie nowych)?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż za zakres wprowadzenia punktów POI odpowiedzialny będzie Wykonawca, na podstawie uzgodnień z Zamawiającym. System ma umożliwiać zarządzanie nimi.

Pytanie 4:

PFU 10.2.2 PORTAL INTERNETOWY str. 85 „Dane na mapach takie jak: dane dotyczące zdarzeń drogowych oraz innych parametrów gromadzonych przez poszczególne podsystemy ITS Ostrołęka, muszą być prezentowane w postaci warstw na mapie GIS,”

Pytanie: Prosimy o wymienienie jakie warstwy (inne parametry gromadzone przez poszczególne podsystemy ITS Ostrołęka) mają być prezentowane na mapie GIS. Ilość zaimplementowanych warstw, ich obsługa itp. wymagana jest do prawidłowej wyceny prac w tym temacie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dane prezentowane na mapie GIS winny być zorganizowane w warstwach.

Wymagane jest co najmniej:

- warstwa kamer CCTV (podgląd zdjęć z wybranych kamer CCTV),
- warstwa zdarzeń (m.in. wypadki, awarie sygnalizacji świetlnej awarie infrastruktury drogowej technicznej, prowadzone prace drogowe, wyłączenie z ruchu etc.),
- warstwa punktów POI,
- warstwa aktualnego natężenie ruchu na podstawie danych z ANPR.

Pytanie 5:

PFU 10.2.3 SYSTEM BAZODANOWY str. 85-89

„System bazodanowy (SBD) musi spełniać poniższe wymagania poprzez wbudowane mechanizmy: [...]”

Pytanie: Wymienione w tym podrozdziale wymagania dot. SBD są wymaganiami przewymiarowanymi, część z nich nie jest wymagana przy tworzeniu opisanego systemu (System ITS Ostrołęka). Wymieniona specyfikacja SBD zawiera cechy, które nie są wskazane do użycia przez inne



zapisy PFU, stąd dobór produktu powinien zostać w gestii Wykonawcy, tak aby spełnić zapisane w PFU wymagania dla systemu.

Wydaje się, że w PFU zostało opisane rozwiązanie typu „Enterprise”, a do wykonania przedmiotu zamówienia wystarczy rozwiązanie typu „Standard”. Obecne zapisy eliminują rozwiązania typu „Standard”.

Racjonalizując koszty rozwiązań, z uwagi na wymagania licencji SQL na 16 rdzeni, prosimy o zmianę zapisów PFU, aby wskazywały na rozwiązanie typu „Standard” – taki zapis nie wyklucza zastosowania rozwiązań SBD typu „Enterprise” lub o wykreślenie całości zapisów z podrozdziału 10.2.3 i zastąpienia ich sformułowaniem typu „Wykonawca systemu dobierze i wdroży odpowiednie rozwiązanie SBD, tak aby spełniało ono zapisane w PFU wymagania dla systemu ITS.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż zastosowany system bazodanowy ma umożliwić spełnienie wszystkich funkcjonalności operacyjnych, zarządczych, raportowych, kierowniczych, biznesowych wymienionych w SIWZ/PFU. Jeśli spełnienie wszystkich tych wymagań jest możliwe poprzez zastosowanie systemu bazodanowego z mniejszą liczbą funkcji niż opisane w PFU 10.2.3 to Zamawiający pozostawia decyzję co do zastosowanej bazy danych dla Wykonawcy.

W związku z tym Zamawiający zmienia brzmienie wymagań rozdziału 10.2.3, wprowadzając w miejsce istniejącego, poniższy:

Wykonawca systemu dobierze i wdroży odpowiednie rozwiązanie SBD, które umożliwi spełnienie przez wdrożony system ITS Ostrołęka wszystkich wymagań (funkcjonalności operacyjnych, zarządczych, raportowych, kierowniczych, biznesowych) zapisanych w PFU.

Pytanie 6:

PFU 2.4 INTERFEJS DLA PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH str. 20

„System Centralny powinien być udostępniony dla użytkowników zewnętrznych w postaci umożliwiającej pracę na urządzeniach mobilnych i biurowych z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń (np. VPN, certyfikat klienta, uprawnienia użytkownika). Zakres udostępnionych danych powinien być konfigurowany na poziomie administracji uprawnieniami użytkownika.”

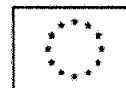
Czy Zamawiający akceptuje jedną aplikację dla wszystkich rodzajów urzędzeń spełniających określone wymagania np. rozdzielczości ekranu i rodzaju przeglądarki www Czy wymaga dedykowanej aplikacji dla podmiotów zewnętrznych?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza jedną aplikację dla wszystkich urzędzeń, np. poprzez responsywną stronę WWW.

Pytanie 7:

Prośba o informacje na temat istniejącego w Ostrołęce miejskiego systemu CCTV, który ma zostać zintegrowany z objętym zamówieniem.



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż nie zamierza integrować istniejącego systemu monitoringu z systemem objętym zamówieniem.

Pytanie 8:

Czym Zamawiający uzasadnia celowość wyposażenia sterowników w moduły GPS? Jest to jedynie podwyższanie kosztów urządzenia.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż lista podanych modułów odnosi się do montażu w przypadku rozbudowy sterownika. Zamawiający nie wymaga instalacji modułów GPS.

Pytanie 9:

Prośba o rezygnację z wymagań dotyczących zasilania kamer monitoringu wizyjnego, gdyż obecnie zachodzi sprzeczność pomiędzy wymaganiami dla kamer ANPR (230 AC) a kamerami do obserwacji tarczy skrzyżowania (PoE). Jest to wybór techniczny, który można pozostawić oferentom.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż preferowane przez Zamawiającego sposoby zasilania nie stoją w sprzeczności, tym nie mniej zmienia wymaganie w tym zakresie dla kamer do rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz kamer oglądowych do obserwacji tarczy skrzyżowania w zakresie zasilania:

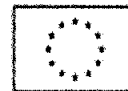
Treść	Podstawowe wymagania
Zasilanie	PoE zgodnie z IEEE 802.3af Class 3 Lub Możliwość zasilania przy pomocy napięcia w przedziale od 100V AC do 240V AC Należy zachować jednorodność sposobu zasilania dla kamer do rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz kamer oglądowych do obserwacji tarczy skrzyżowania.

Pytanie 10:

W PFU podane są dwie różne lokalizacje CSR (str. 24 – pl. J. Bema/B. Joselewicza) i dwie różne lokalizacje serwerowni (str. 24 i 31 – pl. J. Bema/Fieldorfa „Nila”). Ponieważ lokalizacja zarówno CSR, jak i serwerowni ma wpływ na koszt budowy systemu, prosimy o doprecyzowanie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż docelową serwerownią będzie ta, zlokalizowana w budynku przy Pl. Józefa Bema 1, natomiast CSR w budynku nr 2 przy ul. Berka Joselewicza. Wszystkie wymienione lokalizacje są połączone siecią światłowodową, lokalizacja CSR nie ma wpływu na koszt budowy systemu.



Pytanie 11:

Czy do daty 5.11.2018 r. Wykonawca ma wykonać następujące obowiązki, ażeby nie pozostawać w zwłoce:

- a) Złożenie dokumentów odbiorowych o których mowa w §9 ust. 4 pkt 1) wzoru umowy na 10 dni przed terminem 5.11.2018 r.?
- b) Zgłoszenie gotowości do odbioru i kiedy?
- c) Uzyskać potwierdzenie zakończenia prac przez Inżyniera Kontraktu?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że termin wykonania został przesunięty do dnia 28.06.2019 r.

W związku z tym

- a) złożenie dokumentów odbiorowych min.10 dni przed terminem zgłoszenia gotowości odbioru końcowego prac,
- b) zgłoszenie gotowości do odbioru do 28.05.2019 r.
- c) Inżynier Kontraktu potwierdza zakończenie prac max. 10 dni po zgłoszeniu gotowości do odbioru.

Pytanie 12:

Czy całkowity proces odbiorowy łącznie z podpisaniem protokołu odbioru końcowego ma odbyć się i zakończyć się przed/do 5.11.2018r.?

O jaki okres Zamawiający jest w stanie maksymalnie przedłużyć czas realizacji zadania w przypadku przedłużających się uzgodnień, pozwoleń – nie będących winą Wykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż całkowity proces odbiorowy powinien zakończyć się w dniu 28.06.2019 r.

Zamawiający informuje, że termin wykonania został przesunięty do dnia 28.06.2019 r.

Pytanie 13:

Czy ewentualne usterki wyszczególnione w protokole odbioru końcowego winny być usunięte przez Wykonawcę do dnia 5.11.2018 r., ażeby nie zostały naliczone kary umowne dla Wykonawcy za zwłokę?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż ewentualne usterki ze względu na ich rodzaj powinny być usunięte w terminie określonym w projekcie umowy.

Zamawiający informuje, że termin wykonania został przesunięty do dnia 28.06.2019 r.

Pytanie 14:

- a) Czy Zamawiający posiada i może udostępnić jakiegokolwiek informacje o zakresach możliwych do wykorzystania odcinków obcej kanalizacji?



- b) Czy Zamawiający może określić, na których odcinkach dróg posiada własną kanalizację kablową, która może być wykorzystana przy budowie sieci światłowodowej pod niniejsze zamówienie?
- c) Zamawiający szacuje się, że dla potrzeb projektu należy położyć ok. 3 200 m kabla światłowodowego (pkt 9.1 PFU). Czy Zamawiający przewiduje położenie tego światłowodu w istniejącej kanalizacji kablowej, czy kanalizacja także musi być wybudowana w tej długości?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje:

- a) Zamawiający nie posiada informacji o możliwości wykorzystania odcinków obcej kanalizacji, informacje tego typu należy uzyskać na etapie projektowania sieci światłowodowej,
- b) w ulicy gen. H. Dobrzańskiego i ul. 11 Listopada w ramach projektu pn. „Ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez zrównoważony rozwój mobilności miejskiej na terenie Ostrołki” zadania nr 4 zostanie wybudowany kanał do kabla światłowodowego o długości około 500 m,
- c) kanalizacja powinna być wybudowana na całej długości oprócz odcinka wymienionego w pkt b), jeżeli warunki terenowe i istniejąca infrastruktura będzie uniemożliwiła wybudowania nowego kanału wówczas należy rozważyć wykorzystanie obcej kanalizacji.

Pytanie 15:

Czy Zamawiający posiada jakiegokolwiek warunki techniczne na dzierżawę kanalizacji, wydane przez jej właścicieli, ewentualnie czy występował o wydanie takich warunków – kiedy, do kogo i z jakim skutkiem?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż obecnie Wydział Informatyki Urzędu Miasta Ostrołki dzierżawi od firmy Orange kanał w którym został umieszczony światłowód. Długość odcinka wynosi około 1100 mb. Roczny koszt dzierżawy to około 2.900 zł brutto.

Pytanie 16:

Kto odpowiada za doprowadzenie do podpisania umów dzierżawy kanalizacji i w jakim zakresie?

Odpowiedź:

Wykonawca odpowiada za doprowadzenie do podpisania ewentualnej umowy. Jednak Wykonawca powinien dążyć do wybudowania kanalizacji.

Pytanie 17:

Czy pełne koszty dzierżawy kanalizacji ponosi Zamawiający oraz czy te koszty są Zamawiającemu znane i przez niego akceptowalne?



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ostatecznością jest dzierżawa kanalizacji, a ewentualne koszty dzierżawy ponosi Zamawiający. Koszty nie są znane więc nie mogą być na chwilę obecną akceptowane.

Pytanie 18:

Czy cały zakres prac ziemnych mieści się w pasach drogowych dróg publicznych? Czy w przypadku zaistnienia konieczności budowy sieci na działkach niedrogowych, czyli takich, gdzie PDN pozyskujemy w drodze umowy, a nie decyzji (działki publiczne i prywatne), wszelkie koszty związane z pozyskaniem takich nieruchomości na cele budowlane ponosi Zamawiający – w tym m.in. koszty dzierżawy lub koszty służebności przesyłu, koszty wycen rzeczoznawcy majątkowego, koszty notarialne itp.?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przewidziany zakres prac mieści się w pasach drogowych.

Pytanie 19:

Zamawiający wymaga od Wykonawcy wykorzystania w jak największym stopniu istniejącej infrastruktury technicznej.

W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość wykonania wizji lokalnej – ze szczególnym uwzględnieniem dostępu do obecnie funkcjonującej serwerowni, planowanego pomieszczenia dla operatora systemu oraz urządzeń sterujących na skrzyżowaniach.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż można dokonać wizji lokalnej, termin należy uzgodnić z Wydziałem Dróg – Dariusz Małkowski – tel. 515 097 492

Pytanie 20:

Strona 51, PFU: Zamawiający wymaga opracowania projektów sygnalizacji zawierających minimum 6 programów (w tym programy koordynowane) dla każdego ze skrzyżowań. Jeżeli system ma wyliczać parametry cyklu w czasie rzeczywistym taka liczba planów wydaje się niezasadna chyba że Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie w momencie braku łączności z systemem. Jeżeli tak proszę doprecyzowanie w jakich sytuacjach mają być realizowane w/w programy lokalne i na jakich zasadach plany te mają być wybierane?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zmienia wymagania w tym zakresie. Wymagane jest zaprojektowanie minimum 3 programów koordynacyjnych (na szczyt poranny, popołudniowy oraz dla okresu międzyszczytowego) oraz 1 program funkcjonujący w niedziele z uwzględnieniem wzmożonego ruchu pieszych. W ramach zadania należy zaprojektować nowe programy pracy sygnalizacji, poprzedzone



pomiarami ruchu dla każdego ze skrzyżowań, które będą wybierane wg harmonogramu czasowego, w przypadku braku łączności sterownika z systemem. Nie dopuszczalne są cykle o czasie trwania dłuższym niż 120 sekund.

Pytanie 21:

Dot. roz. 3 PFU – Podsystem nadzoru nad infrastrukturą.

Wykonawca zgodnie z przedstawionym opisem, ma za zadanie nadzorować **wszystkie** urządzenia systemu ITS Ostrołęka. Dodatkowo Zamawiający wskazuje na konieczność kontrolowania napięcia zasilania **wszystkich** urządzeń systemu i rejestracji zaników napięcia o czasie trwania nie dłuższym niż 50 ms oraz wskazuje na konieczność bezprzerwowego zasilania urządzeń do kontroli zasilania oraz transmisji danych.

Prosimy o doprecyzowanie zapisów, system centralny nie jest w stanie kontrolować wszystkich urządzeń podłączonych do niego z możliwością modyfikacji interwału o wartości 0,1 sekundy.

Wynika to ze specyfiki wykorzystanej metody transmisji danych (np. sieć GSM w przypadku autokomputerów) oraz możliwości technicznych samych urządzeń. Dodatkowo zastosowanie zasilania bezprzerwowego do urządzeń wskazanych w opisie wiąże się z dużymi kosztami instalacji i utrzymania tych urządzeń przy braku wskazań na zwiększenie funkcjonalności całego systemu czy bezpieczeństwa jego użytkowników.

W związku z powyższym prosimy o wskazanie konkretnych, istotnych urządzeń terenowych, które należy objąć nadzorem (sterowniki sygnalizacji świetlnej, kamery ANPR oraz CCTV, urządzenia transmisji danych) wraz z określeniem wymaganych typów błędów jakie są wymagane do przestania. Każde ze wskazanych urządzeń dysponuje zbiorem istotnych błędów i komunikatów, które mogą być przesyłane do systemu centralnego co wystarczy do nadzorowania ich pracy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje swoje wymagania w przywołanym zakresie.

Pytanie 22:

Dot. p. 4.4.1. PFU – Zasilanie

Zamawiający wskazuje na konieczność uwzględnienia zasilania awaryjnego, podtrzymującego zasilanie urządzeń elektrycznych CSR na okres 2 godzin (do czasu uruchomienia agregatu).

W związku z tym, iż pomieszczenie CSR oraz serwerownia wg. zapisów będą zlokalizowane w innych lokalizacjach czy Zamawiający podtrzymuje konieczność instalacji agregatu prądotwórczego tylko dla pomieszczenia CSR? Przy wskazaniu przez Zamawiającego lokalizacji serwerowni jako istniejącej i w innej lokalizacji zapis wydaje się nadmiarowy.



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż rezygnuje z konieczności dostarczenia agregatu prądotwórczego dla CSR.

Należy zapewnić 30 minutowe zasilanie awaryjne dla wszystkich urządzeń znajdujących się w istniejącej serwerowni i pomieszczeniu CSR, dostarczonych w ramach niniejszego zamówienia.

Pytanie 23:

Dot. p. 4.6.2.5 - Zasilacz bezprzerwowy

Zamawiający wymaga dostawy, montażu i uruchomienia niezbędnych zasilaczy bezprzerwowych UPS (Uninterruptible Power Supply) umożliwiających podtrzymanie wszystkich urządzeń serwerowni, wszystkich stacji roboczych w sali operatorów, w pokoju zadaniowym oraz oświetlenia awaryjnego w pomieszczeniach centrum przez okres min. 0,5 h (30 minut). Zamawiający wymaga aby nadmiarowość prądowa dostarczanego urządzenia typu UPS wynosiła min. 20%.

Zamawiający wskazuje na konieczność podtrzymywania zasilania przez okres 0,5h dla urządzeń serwerowych oraz urządzeń w kilku pomieszczeniach nie występujących w opisie (np. pokój zadaniowy). Prosimy o doprecyzowanie zapisów.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 22.

Pytanie 24:

W związku z uzależnieniem przez Zamawiającego możliwości przerwania realizacji zadania przy braku uzyskania dofinansowania, prosimy o wskazanie na jakim etapie jest uzyskanie dofinansowania dla tej inwestycji.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podpisał stosowną umowę o dofinansowanie projektu.

Pytanie 25:

Dotyczy PFU pkt 4.2 str. 24

Proponujemy wyposażenie stanowiska operatorskiego w minimum jeden monitor o przekątnej 24 cali. Korzystanie z jednego monitora o wielkości 70 cali i rozdzielczości 4K w codziennej pracy będzie dla operatora uciążliwe i męczące. Szczególnie jeżeli będzie umieszczony w bliskiej odległości od siedzenia. Zazwyczaj takiej wielkości monitory służą jako dodatkowy wyświetlacz pełniący rolę ściany wizyjnej, na której wyświetla np. obraz z kamer monitoringu. Sugerujemy wyposażenie stanowiska w minimum jeden monitor o rozdzielczości 24 cale który będzie głównym monitorem do pracy a monitor 70 cali powiesić na ścianie naprzeciwko stanowiska operatorskiego. Dodatkowo wymagane 4 wejść HDMI oraz 3 portów USB przy konieczności dostawy jednego stanowiska operatorskiego wydaje się nadmiarowe. Wnioskujemy o zmianę wymaganą ilość portów do 3 HDMI oraz 2 USB.



Odp.: Zamawiający informuje, iż dokonuje zmiany zapisów PFU jak poniżej:

W zakresie rozdziału 4.2.

Było:

Przewiduje się następujące wyposażenia Sali operatorskiej Centrum Sterownia:

- 1 stanowisko robocze dla operatora Systemu ITS, każde stanowisko pracy będzie się składać minimum z:
 - 1 monitora wielkoformatowego LCD z podświetleniem LED o przekątnej min 70 cali,
 - stacji roboczej (platforma workstation),
 - biurka w odpowiednim wymiarze, mieszczące powyższe elementy,
 - skórzanego fotela obrotowego,
 - szafki zamykanej podręcznej,
- kolorowe urządzenie wielofunkcyjne sieciowe (formaty A3/A4),
- tablica do pisania - magnetyczna (1,8m x 1,2m).

Jest:

- 1 stanowisko robocze dla operatora Systemu ITS, każde stanowisko pracy będzie się składać minimum z:
 - 1 monitora wielkoformatowego LCD z podświetleniem LED o przekątnej min 70 cali,
 - 2 monitorów biurkowych o przekątnej min. 24"
 - stacji roboczej (platforma workstation),
 - biurka w odpowiednim wymiarze, mieszczące powyższe elementy,
 - skórzanego fotela obrotowego,
 - szafki zamykanej podręcznej,
- kolorowe urządzenie wielofunkcyjne sieciowe (formaty A3/A4),
- tablica do pisania - magnetyczna (1,8m x 1,2m).

Ponadto, dodaje się rozdział 4.4.9 o brzmieniu jak poniżej.

Monitor operatora

Minimalne wymagania na monitory stanowiska operatora.

Parametr funkcja	Minimalne wymagania
	Technologia podświetlenia matrycy – LED
	Przekątna minimum 24" Wide



Parametry	Natywna rozdzielczość matrycy min. Full HD
	Format ekranu: Wide
	Typowy czas reakcji matrycy (<i>gray-to-gray</i>): max. 12 ms
	Jasność min. 380 cd/m ²
	Kontrast min. 1000:1
	Kąt patrzenia: minimum 178° w poziomie i 178° w pionie
	Złącza cyfrowe – zgodne z portem karty graficznej komputera
	Głośniki wbudowane lub zintegrowane z obudową monitora
	Regulacja wysokości monitora w zakresie min. do 10 cm, możliwość obrotu monitora do pozycji pionowej (funkcja <i>pivot</i>), możliwość obrotu monitora na boki o min. +/-45°
	W trybie uśpienia (<i>Power save</i>) pobór mocy poniżej 1W
Kabel o długości minimum 3 m do podłączenia sygnału karty graficznej do monitora, złącze zgodne ze złączem karty graficznej	
Złącza USB: 2x USB min. 2.0	

Pytanie 26:

Dotyczy pkt 6 str. 53 oraz pkt 6.1.3

„Ponadto należy wymienić wszystkie sygnalizatory E27 oraz LED 230V na LED 42V”

„sygnał sterujący 230 V AC lub 42V¹,

¹ Na skrzyżowaniach S1, S2, S3, S4 należy zastosować sygnalizatory sterowane napięciem 42V. Na pozostałych – napięciem 230V.”

Prosimy o doprecyzowanie czy na wszystkich skrzyżowaniach należy wymienić sygnalizatory na 42V?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wymiany należy dokonać zgodnie z opisem PFU. Dodatkowo informujemy na skrzyżowaniu S-6 – wymiana wkładów (źródła światła) z żarówkowego E-27 na wkłady LED 230 V

Pytanie 27:

Dotyczy pkt 6.1.1, str.53

„Generalnym wymogiem jest, aby jedno skrzyżowanie/przeście dla pieszych było sterowane poprzez jeden sterownik sygnalizacji świetlnej, z wyłączeniem dwóch przejść dla pieszych opisanych w załączniku nr 1 do PFU.”



Prosimy o doprecyzowanie zapisów i wskazania które przejścia dla pieszych mają być sterowane z których skrzyżowań. Ponadto prosimy o uszczegółowienie Załącznika 1 do PFU w zakresie: co oznacza zapis przy skrzyżowaniach S7 i S8 „STAN DOCELOWY PO PRZEBUDOWIE” oraz ilości sterowników, które należy zmodernizować – w zakresie zadania jest 8 skrzyżowań i 2 przejście dla pieszych, natomiast w kolumnie „sterownik” w „zakresie modernizacji” jest tylko 6 sterowników.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zapis STAN DOCELOWY PO PRZEBUDOWIE oznacza stan, po modernizacji sygnalizacji wykonywanej w ramach odrębnego postępowania. Dla S7 oraz S8 nie jest wymagana dostawa sterowników.

Pytanie 28:

Dotyczy pkt 11.1.3. SIWZ Zdolność techniczna lub zawodowa

„Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaze, że wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie **ostatnich 3 lat**, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie co najmniej dwa zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie co najmniej 50 000 mieszkańców,.....”

Zwracamy się z zapytaniem, czy zamawiający dopuści następujący zapis:

Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaze, że wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie **ostatnich 5 lat**, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie co najmniej dwa zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie co najmniej 50 000 mieszkańców,.....

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia, w celu potwierdzenia spełnienia przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej zamawiający może żądać wykazu dostaw wykonanych, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywanych, **w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert**, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie.

Pytanie 29:

Dotyczy pkt 25.1.1 SIWZ Opis kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych”



„Dedykowany Operator ITS ma być dostępny w siedzibie Zamawiającego w godzinach pracy zespołu ITS Zamawiającego wg uzgodnionego z nim harmonogramu”

Zwracamy się z zapytaniem, czy Zamawiający dopuści następujący zapis:

„Dedykowany Operator ITS ma być dostępny dla Zamawiającego (w siedzibie Zamawiającego **lub zdalnie – min. poprzez kontakt telefoniczny/mailowy, zdalne wprowadzanie zmian/poprawek w systemie ITS**) w godzinach pracy zespołu ITS Zamawiającego wg uzgodnionego z nim harmonogramu

Wykonawca świadczy obecnie usługi utrzymania systemów ITS w 3 różnych lokalizacjach i z doświadczenia własnego Wykonawcy wynika, iż fizyczna obecność Operatora ITS w siedzibie Zamawiającego nie jest wymagana – kluczowa jest możliwość komunikacji telefonicznej/mailowej i umożliwienie zdalnego dostępu Operatora ITS do wdrożonego systemu – w celu dokonywania zmian, optymalizacji, usuwania ewentualnych usterek.

Odpowiedź:

Pytanie dotyczy pkt 25.1.4. **Opis kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych”**

Zamawiający informuje, iż dokonuje stosownej zmiany, jak poniżej:

Było:

„Dedykowany Operator ITS ma być dostępny w siedzibie Zamawiającego w godzinach pracy zespołu ITS Zamawiającego wg uzgodnionego z nim harmonogramu”

Jest:

„Dedykowany Operator ITS ma być dostępny dla Zamawiającego (w siedzibie Zamawiającego, na wezwanie, **lub zdalnie – min. poprzez kontakt telefoniczny/mailowy, zdalne wprowadzanie zmian/poprawek w systemie ITS**) w godzinach pracy zespołu ITS Zamawiającego wg uzgodnionego z nim harmonogramu.”

Zmiana zostaje wprowadzona do SIWZ.

Pytanie 30:

Dotyczy PFU, pkt. 6, 6.1.1., 6.1.3. MODERNIZACJA SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ, str. 53, 56:

„Ponadto należy wymienić wszystkie sygnalizatory E27 oraz LED 230V na LED 42V.”

„zapewniać obsługę źródeł światła typu LED zasilanych napięciem 42V lub 230V AC,”

„sygnał sterujący 230 V AC lub 42V¹,

Na skrzyżowaniach S1, S2, S3, S4 należy zastosować sygnalizatory sterowane napięciem 42V. Na pozostałych – napięciem 230V. „

Pytanie: prosimy o doprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga zasilania sygnalizatorów 42V, pozostawia to w gestii Wykonawcy (42V lub 230V) czy ma zastosować się do informacji zamieszczonej na stronie 56, gdzie Zamawiający określa, że 42V ma być co najmniej na S1, S2, S3, S4.



Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 27.

Pytanie 31:

Dotyczy PFU, pkt. 8.2 PODSYSTEM MONITORINGU WIZYJNEGO, str. 63:

Pytanie: Czy Zamawiający umożliwi montaż elementów szafy teletechnicznej w jednej, podwójnej szafie sterownika sygnalizacji świetlnej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 32:

Dotyczy PFU, pkt. 8.4 PODSYSTEM MONITORINGU WIZYJNEGO, str. 67:

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga montażu po jednej kamerze stałopozycyjnej na każdy wlot (skrzyżowania i przejścia dla pieszych), po jednej kamerze ANPR (na wlotach zaznaczonych w załączniku nr 1) oraz 1 kamery na tarczy skrzyżowania? DO tego dochodzą kamery wideodetekcji na lewoskrętach. W skrajnych przypadkach na jednej konstrukcji wsporczej będą się znajdować 4 kamery. Czy Zamawiający dopuści nie dostarczenie kamer stałopozycyjnych tam, gdzie Wykonawca będzie montował kamery ANPR / kamery wideodetekcji?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż na każdym skrzyżowaniu wymaga montażu:

- po 1 kamerze stałopozycyjnej z funkcją ANPR na każdym wlocie skrzyżowania – zgodnie z załącznikiem nr 1 do PFU (nie mniej niż 28 kamer)
- po 1 kamerze stałopozycyjnej na tarczę skrzyżowania - zgodnie z załącznikiem nr 1 do PFU

Pytanie 33:

Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU, kolumna „Detekcja Rowerowa”, skrzyżowanie S6:

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga dostarczenia tylko dwóch radarów rowerowych na ww. skrzyżowanie – po jednym na każdy wjazd przez przejazd rowerowy wzdłuż ulicy Traugutta?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż wymaga dostarczenia tylko dwóch radarów rowerowych na ww. skrzyżowanie – po jednym na każdy wjazd przez przejazd rowerowy wzdłuż ulicy Traugutta.



Pytanie 34:

Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU, kolumna „Detekcja Piesznych”:

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga tylko i wyłącznie takiej samej liczby sygnalizatorów akustycznych, jak liczba przycisków dla pieszych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wymaga instalacji takiej samej liczby sygnalizatorów akustycznych, jak liczba przycisków dla pieszych.

Pytanie 35:

Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU, kolumna „Sterownik” i „Szafa”, skrzyżowanie S7 i S8:

Pytanie: Prosimy o informację, czemu Zamawiający nie uwzględnił wymiany sterowników na skrzyżowaniu S7 oraz S8. Nie istnieje możliwość zintegrowania sterowników typu SSU-8 do nowoczesnych systemów sterowania ruchem. Natomiast na skrzyżowaniu S8 nie został wyróżniony żaden sterownik. Prosimy o potwierdzenie, że zadaniem Wykonawcy będzie wymiana sterowników wraz z szafami na powyższych skrzyżowaniach.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż sygnalizacja S7 jest przebudowywana, a S8 budowana, na skrzyżowaniach tych zainstalowane zostaną nowe sterowniki i nowe szafy.

Pytanie 36:

Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU, kolumny „Sygnalizatory”, skrzyżowanie S5, S6, S7 i S8:

Pytanie: Prosimy o informację, jakiego typu sygnalizatory wiszą na skrzyżowaniach S5, PDP2, S6, S7 i S8 (zasilanie, producent).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż na skrzyżowaniu S5 i PDP2 – sygnalizatory ZiR z wkładami (źródłami światła) LED 230V, skrzyżowanie S6 – sygnalizatory MONDIAL (SWARCO FUTURIT) z wkładami (źródłami światła) żarówkami E27 230V, na wysięgnikach wkłady LED 230V, skrzyżowania S7, S8 (obecnie w budowie) – na obecną chwilę brak informacji o producencie wkłady (źródła światła) LED 42V.

Pytanie 37:

Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU, kolumna „Kamery PTZ”, skrzyżowanie S2, S3, S4, S6:

Pytanie: prosimy o informację, jaki typ kamer PTZ Zamawiający ma na powyższych skrzyżowaniach? Czy zadaniem Zamawiającego będzie zintegrowanie ich w ramach systemu CCTV? Czy na powyższych sygnalizacjach Wykonawca będzie musiał dostarczyć kamerę CCTV, odpowiedzialną za obserwację tarczy skrzyżowania?



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż na wskazanych skrzyżowaniach Wykonawca będzie musiał dostarczyć kamery CCTV do obserwacji tarczy skrzyżowania.

Pytanie 38:

W wymaganiach dotyczących wyposażenia serwerowni (pkt. 4.6.1), Zamawiający wskazał: „Projektowane rozwiązanie musi opierać się na serwerach kasetowych wykonanych w technologii Intel x86, dwuprosesorowych, w liczbie i konfiguracji zapewniającej odpowiednią moc obliczeniową oraz niezawodność środowiska w razie uszkodzenia dowolnego z serwerów z zachowaniem 25% nadmiarowości. Minimalna liczba serwerów została określona w dalszej części wymagań”.

Proszę o wyjaśnienie – czy dalsze wymagania, dotyczące serwerów kasetowych (pkt. 4.6.2.2.2), uwzględniają ilość serwerów z zachowaniem nadmiarowości na poziomie 25%?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wskazuje minimalne wymagania dla środowiska serwerowego. Wykonawca musi oszacować wymagania aplikacji i jeśli one wykorzystają nie więcej niż 75% dostarczonych zasobów, wymaganie zostanie uznane za spełnione.

Pytanie 39:

W wymaganiach dotyczących wyposażenia serwerowni (pkt. 4.6.1), Zamawiający wskazał: „Należy dostarczyć minimum jedną macierz dyskową, o konfiguracji jak w rozdziałach poniżej. Macierz musi umożliwiać w przyszłości na rozbudowę jej pojemności o dodatkowe półki rozszerzeń. Należy dostarczyć minimalną pojemność wymaganą w dalszej części dokumentu, jednocześnie należy zapewnić 25% przestrzeni nadmiarowej w stosunku do przestrzeni wykorzystywanej przez aplikacje”.

Proszę o wyjaśnienie - czy dalsze wymagania, dotyczące macierzy dyskowej (pkt. 4.6.2.3), uwzględniają ilości dysków z zachowaniem nadmiarowości na poziomie 25%?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 38.

Pytanie 40:

W wymaganiach dotyczących przełączników w obudowie serwerów kasetowych (pkt. 4.6.2.1), Zamawiający wskazał: „Zainstalowane minimum 2 przełączniki udostępniające co najmniej 32 zewnętrzne porty 10Gb Ethernet SFP+ z czego po 2 w każdym z przełączników obsadzone wkładkami w standardzie SFP+ 10Gb SR. Obsługa wkładek 1Gb Ethernet w standardzie Base-T. Po 4 porty w każdym z przełączników obsadzone wkładkami w standardzie SFP+ 10Gb SR”.



Proszę o wyjaśnienie – ile portów w każdym z przełączników 10Gb Ethernet ma zostać wyposażonych we wkładki SFP+ 10Gb SR?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż:

- Po 2 porty w każdym z przełączników winne być obsadzone wkładkami w standardzie SFP+ 10Gb SR
- Po 4 porty w każdym z przełączników winne być obsadzone wkładkami w standardzie 1Gb Base-T

Pytanie 41:

W wymaganiach dotyczących możliwości rozbudowy macierzy w macierzy dyskowej (pkt. 4.6.2.3), Zamawiający wskazał: „Możliwość instalacji mieszanej konfiguracji dysków SAS, NL-SAS oraz SSD w obrębie jednej półki dyskowej”. Dyski NearLine-SAS są dyskami o dużej pojemności i najczęściej występują w postaci dysków o wielkości 3.5 cala. W związku z powyższym, mieszanie wszystkich wymienionych rodzajów dysków w obrębie każdego pojedynczego modułu obudowy, w tym szczególnie półek dyskowych na dyski o wielkości 2.5 cala, nie jest popularnym zabiegiem w rozwiązaniach macierzowych wiodących producentów. Takie wymaganie może ograniczać możliwość zaoferowania większej ilości rozwiązań konkurencyjnych i stanowi tym samym niekorzyść dla Zamawiającego.

Proszę zatem o wyjaśnienie - czy Zamawiający dopuści rozwiązanie macierzowe, które umożliwi uzyskanie mieszanej konfiguracji dysków SAS i SSD w obrębie modułów dyskowych na dyski 2.5” oraz NL-SAS i SSD w obrębie modułów dyskowych na dyski 3.5”?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza rozwiązanie macierzowe, które umożliwi uzyskanie mieszanej konfiguracji dysków SAS i SSD w obrębie modułów dyskowych na dyski 2.5” oraz NL-SAS i SSD w obrębie modułów dyskowych na dyski 3.5”.

Pytanie 42:

Dotyczy PFU pkt 9.2 URZĄDZENIA. W obecnych zapisach PFU nie precyzuje minimalnej ilości urządzeń:

- przełączników typu Core
- przełączników typu Ring10G
- przełączników typu Ring1G
- firewall'i

Dla zapewnienia najlepszej wydajności oraz bezpieczeństwa sieci, zwracamy się do Zamawiającego o uszczegółowienie zapisu i określenie minimalnej ilości urządzeń na:

- min. dwa przełączniki typu Core pracujące w stosie
- min. dwa przełączniki typu Ring10G, według potrzeb planowanej infrastruktury



- min. dwa urządzenia firewall pracujące w klastrze
- ilość przełączników typu Ring1G według potrzeb planowanej infrastruktury

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż określa minimalną liczbę urządzeń na:

- min. dwa przełączniki typu Core pracujące w stosie
- min. dwa przełączniki typu Ring10G, według potrzeb planowanej infrastruktury
- min. dwa urządzenia firewall pracujące w klastrze
- ilość przełączników typu Ring1G według potrzeb planowanej infrastruktury

Pytanie 43:

Dotyczy pkt 4.4.1. SIWZ:

*„Zamawiający **nie zastrzega** obowiązku osobistego wykonania przez Wykonawcę Kluczowych części zamówienia.”*

Uwzględniając specyfikę rynku ITS gdzie oferenci samodzielnie realizują zamówienia w kluczowej części dotyczącej dostawy i wdrożenia systemu sterowania i zarządzania ruchem (duża konkurencja wykonawców) prosimy o rozważenie wprowadzenia zakazu podwykonawstwa dla kluczowych części zamówienia – takich jak:

- Aplikacja integrująca podsystemy ITS
- System Sterowania Ruchem Drogowym
- System Priorytetu dla Komunikacji Publicznej
- System Monitoringu wizyjnego i ANPR
- System Transmisji Danych
- Centrum Sterowania Ruchem z serwerownią

Zmiana ta umożliwi lepszą porównywalność ofert, rzetelną ich wycenę oraz wyższą jakość składanych ofert.

Czy Zamawiający dopuści zmianę tego zapisu na następujący: *„Zamawiający **zastrzega** obowiązek osobistego wykonania przez Wykonawcę kluczowych części zamówienia”*

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje swoje wymagania w tym zakresie.

Pytanie 44:

Dotyczy pkt 1 SIWZ str. 7:

„Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaże, że wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie ostatnich 3 lat, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie co najmniej dwa zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie co najmniej 50 000 mieszkańców, obejmującego łącznie wszystkie niżej wymienione elementy: (.....)



Dla których osiągnięte zostało skrócenie średniej wartości czasu przejazdu, na co najmniej jednym odcinku, dla transportu publicznego o co najmniej 10%. Skrócenie średniej wartości czasu przejazdu zostało potwierdzone badaniami przeprowadzonymi przed wdrożeniem projektu oraz po wdrożeniu projektu."

- a) Czy Zamawiający dopuści zmianę zapisu: „na co najmniej jednym odcinku” na następujący: „na wszystkich badanych odcinkach pomiarowych objętych zamówieniem”

Potwierdzenie przez Zamawiającego, że pojęcie dotyczy średniej ze **wszystkich badanych odcinków** pozwoli na uniknięcie sytuacji w której Wykonawca wybierze jeden odcinek spełniający warunek, podczas gdy na przykład na pozostałych odcinkach objętych badaniem w ogóle nie uzyskano skrócenia czasu przejazdu i średnia ze wszystkich odcinków była niższa, niż oczekiwana przez Zamawiającego.

- b) Czy Zamawiający wymaga, aby na powyższe potwierdzenie spełniania warunku w zakresie wykazania skrócenia średniej wartości czasu przejazdu dla pojazdów transportu publicznego przedstawić udokumentowane badania ruchu - tak jak jest to wymagane w kryterium poprawy warunków ruchu (PWR) – pkt 25.1.3 SIWZ: *„Jako stosowne dowody Zamawiający uzna pomiary ruchu wykonane przez instytuty badawcze lub wydziały uczelni prowadzące działalność w zakresie: modelowania ruchu drogowego na obszarach miejskich, prognozowania ruchu na sieci dróg oraz planowania systemów komunikacyjnych potwierdzające poprawę czasu przejazdu.”*
- c) Czy Zamawiający wymaga, aby stosowne dowody potwierdzające skrócenie średniego czasu przejazdu zostały dostarczone przez wykonawcę wraz z ofertą?
- d) Czy dla oceny oferty (SIWZ str. 8 pkt 1) oraz kryterium poprawy warunków ruchu (SIWZ str. 32 pkt 25.1.3) w przedmiotowym kryterium znaczenie będzie miał termin wykonania badań? Wskazujemy, że przy obecnym brzmieniu kryterium nie ma znaczenia termin wykonania badań powdrożeniowych tymczasem badania wykonane np. 5 lat po odbiorze systemu nie będą miarodajne z uwagi na „pozasystemowe” czynniki, które będą miały wpływ na ruch pojazdów w mieście.

Wnosimy zatem o wprowadzenie zmiany zgodnie z którą uznawane będą wyniki badań wykonane nie później niż 6 miesięcy po wdrożeniu systemu ITS.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonuje stosownej zmiany, jak poniżej:

Było:

„Dla których osiągnięte zostało skrócenie średniej wartości czasu przejazdu, na co najmniej jednym odcinku, dla transportu publicznego o co najmniej 10%. Skrócenie średniej wartości czasu przejazdu



zostało **potwierdzone badaniami przeprowadzonymi przed wdrożeniem projektu oraz po wdrożeniu projektu.**"

Jest:

*„Dla których osiągnięte zostało skrócenie średniej wartości czasu przejazdu **na wszystkich badanych odcinkach**, dla transportu publicznego o co najmniej 10%. Skrócenie średniej wartości czasu przejazdu zostało **potwierdzone badaniami przeprowadzonymi przed wdrożeniem projektu oraz po wdrożeniu projektu, które zostały wykonane nie później niż 6 miesięcy po wdrożeniu systemu ITS**”*

Zmiana zostaje wprowadzona do SIWZ.

Pytanie 45:

Dotyczy zapisu SIWZ pkt 25.1.1. **Opis kryterium „Opis techniczny oferowanego rozwiązania” (OT)**

„Kryterium Opis techniczny oferowanego rozwiązania (OT) – 20%

Zamawiający dokona oceny przedstawionego opisu technicznego wg poniższych zasad:

- 10 pkt otrzyma oferta, której opis realizacji danego wymagania (każdego z wymaganych osobno) przedstawia sposób wdrożenia opisanej funkcjonalności oraz pokrywa/spelnia oczekiwania Zamawiającego określone w wymaganiach, a także zawiera uzasadnienie, że przedstawiony sposób wdrożenia pozwala zrealizować w pełni opisane wymaganie, wskazując szczegóły tego rozwiązania, a także przywołuje **przykładowe wdrożenia zrealizowane przez Wykonawcę lub wskazanego Podwykonawcę.**”*

Czy w punkcie 25.1.1. aby otrzymać 10 pkt Zamawiający wymaga aby przywołane przykładowe wdrożenia zrealizowane przez Wykonawcę lub wskazanego Podwykonawcę były produktami oferowanymi w niniejszym przetargu?

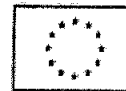
Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż przywołane przykładowe wdrożenia zrealizowane przez Wykonawcę lub wskazanego Podwykonawcę muszą być produktami oferowanymi w niniejszym postępowaniu.

Pytanie nr 46

Dotyczy – określenie miernika płynności ruchu

W PFU w punkcie 1.3.2 Zamawiający pisze, że należy uwzględnić możliwość konstruowania i wdrażania różnych strategii sterowania ruchem, opartych m.in. na maksymalizacji płynności ruchu (należy przyjąć określony miernik płynności ruchu). Kto definiuje ten wskaźnik – Zamawiający czy Wykonawca? Jeżeli Zamawiający, to wskazane jest określenie tego wskaźnika już na poziomie przetargu, w przeciwnym przypadku wykonawca nie jest w stanie określić wymagań Zamawiającego na etapie realizacji.



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż na etapie projektowania Wykonawca zaproponuje Zamawiającemu wskaźniki efektywności. Minimalne wskaźniki, które muszą zostać zaproponowane to:

- wskaźnik zmian średnich czasów przejazdu,
- wskaźnik zmian średniej prędkości,
- wskaźnik zmian płynności potoków ruchu,
- inne zmiany jakościowe lub ilościowe ruchu, które mogą być wykorzystane do oceny warunków ruchu.

Pytanie nr 47

Dotyczy: architektura systemu sterowania ruchem

Zamawiający określa architekturę Systemu Sterowania Ruchem Drogowym jako Systemu adaptacyjnego czasu rzeczywistego. Jednocześnie, w punkcie 5.1.1 PFU Zamawiający pisze, że systemy bazujące na zasadzie wyboru spośród wcześniej zdefiniowanych planów lub predykcji warunków ruchu na okresy dłuższe niż jeden cykl nie są uznawane jako systemy adaptacyjne pracujące w czasie rzeczywistym. Zapis ten spełnia tylko jeden spośród dostępnych na rynku systemów sterowania obszarowego (SCATS) oraz dostarczyć może go tylko jedna firma, co narusza zasady uczciwej konkurencji. Tym bardziej, że na ciągu jakie państwo mają włączyć do systemu wystarczy sterowanie adaptacyjne z koordynacją bez potrzeby instalowania systemu sterowania. Poza tym systemy czasu rzeczywistego na świecie są wycofywane ponieważ nie spełniają oczekiwań klientów i w ogóle nie są rozwijane co zostało potwierdzone bezpośrednio u producenta systemu, który sam określa, że system nie został rozwijany od lat 80 ubiegłego wieku.

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania dowolny system sterowania ruchem spełniający wymogi skrócenia czasu przejazdu na kierunku głównym bez strat czasu na kierunku podporządkowanym?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje swoje wymagania w tym zakresie. Z posiadanej przez Zamawiającego wiedzy istnieją na rynku inne adaptacyjne systemy czasu rzeczywistego, a ponadto, wspomniany system SCATS może być dostarczony przez więcej niż 1 firmę. Zgodnie z wiedzą Zamawiającego istniejące adaptacyjne systemy czasu rzeczywistego są rozwijane i nowe wersje są regularnie wypuszczane na rynek.

Pytanie nr 48

Dotyczy – działanie systemu w przypadku braku komunikacji z CNR;

W punkcie 5.1.1 Zamawiający pisze, że w przypadku braku łączności pomiędzy poziomem centralnym a sterownikami sygnalizacji świetlnej system powinien zapewnić działanie w trybie koordynacji uzależnionej od dnia tygodnia oraz od pory dnia z akomodacją wszystkich faz. Ponadto system musi zapewnić możliwość realizacji lokalnego programu sterownika oraz lokalnego programu opierającego się na danych z systemu sterowania ruchem. Jednocześnie, w kolejnym akapicie Zamawiający pisze, że podsystem musi zapewniać podtrzymanie działania



strategii sterowania obszarowego w przypadku braku komunikacji z CNR lub w przypadku uszkodzenia, braku danych lub uszkodzenia skrzyżowania krytycznego.

Zdaniem wykonawcy te dwie funkcjonalności systemu wzajemnie wykluczają się, tj. nie mogą być jednocześnie uruchomione. W przypadku systemu czasu rzeczywistego, czyli obliczaniu zmiennych sterujących z sekundy na sekundę w jaki sposób może podtrzymać strategię sterowania, skoro oblicza to na bieżąco. Podtrzymanie strategii jest możliwe w każdym innym systemie ale nie czasu rzeczywistego ponieważ to zaprzecza sensowi istnienia takiego systemu. W związku z powyższym, czy zamawiający umożliwi zastosowanie dowolnego systemu optymalizacji sieciowej umożliwiającego podtrzymanie strategii?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymanie strategii sterowania systemowego w przypadku awarii komunikacji z Centrum Sterowania Ruchem jest rozumiane jako podtrzymanie koordynacji skrzyżowań w obszarze, w oparciu o zapisane programy aktualizowane o dane historyczne z systemu sterowania ruchem z uwzględnieniem sterowania akomodacyjnego uzależnionego od wykrycia zapotrzebowania na sygnały zezwalające na podstawie aktualnych danych z detekcji, nadzorowanych w czasie rzeczywistym przez sterownik lokalny skrzyżowania.

Pytanie nr 49

Dotyczy – Podsystem Sterowania Sygnalizacją Świetlną

W PFU w punkcie 5.2.2 Zamawiający pisze o konieczności zaprojektowania minimum 6 programów koordynacyjnych dla danej ciągu, w tym o cyklu 160s. Taka długość cyklu może spowodować przekroczenie maksymalnego czasu oczekiwania na sygnał zezwalający grup sygnałowych na kierunkach podporządkowanych o dopuszczalne prawnie 120s oraz powoduje nadmierne straty czasu na kierunkach poprzecznych. Tak naprawdę cykl sygnalizacji nie powinien przekraczać 120 sekund w przypadku programów awaryjnych a wynika to z analiz przepustowości skrzyżowań.

W mieście takim jak państwa, cykl sterowania nie powinien być dłuższy niż 100 sekund a systemy czasu rzeczywistego niestety potrzebują więcej czasu na obliczenia. Cykle powyżej 120 są również niedopuszczalne dla pieszych ponieważ straty czasu i oczekiwanie na sygnał zielony powodują, że kierowcy i piesi zaczynają chodzić na czerwonym. Jaki jest czas oczekiwania na sygnał zielony przez poszczególnych użytkowników ruchu, przykładem może być miasto Olsztyn. Czy Zamawiający zmieni zapisy aby programy sygnalizacji był zależne od wykonanych pomiarów ruchu oraz nie dopuszczalne są cykle powyżej 120 sekund.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 20.

Pytanie nr 50

Dotyczy – Podsystem priorytetu dla komunikacji miejskiej



W PFU w punkcie 7.2 Zamawiający wymaga aby operator systemu miał możliwość wyboru poziomu priorytetu dla poszczególnych skrzyżowań. Czy należy przyjąć, że domyślną wartością priorytetu zaprogramowanego w sterowniku jest priorytet wysoki? Co w przypadku, gdy pojazd pierwszy jest o czasie i nie potrzebuje priorytetu a pojazd za nim jest opóźniony? Czy nie wydaje się zasadne aby każdy pojazd dostawał priorytet bezwzględny w zależności od skrzyżowania?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że system należy zrealizować zgodnie z PFU. Decyzja co do wyboru poziomu priorytetu dla poszczególnych skrzyżowań będzie należała do operatora systemu. Element ten musi być możliwy do konfiguracji zgodnie z zapisami PFU. Szczegółowy sposób działania priorytetu przedstawi Wykonawca na etapie projektowania systemu dla każdego ze skrzyżowań.

Pytanie nr 51

Dotyczy – Podsystem priorytetu dla komunikacji miejskiej – względność priorytetu

W PFU w punkcie 7.3 Zamawiający wymaga, aby administrator/operator systemu miał możliwość ustawienia, dla danego zakresu czasu, opóźnienia odpowiedniego poziomu priorytetu. Prosimy o sprecyzowanie tego zapisu (w szczególności co wg. Zamawiającego oznacza opóźnienie poziomu priorytetu). Jaki to będzie miało wpływ na rozkład jazdy?

Odpowiedź:

Zamawiający doprecyzowuje zapis: „Administrator/operator systemu musi mieć możliwość ustawienia odpowiedniego poziomu priorytetu, w zależności od zidentyfikowanego opóźnienia pojazdu komunikacji miejskiej w stosunku do rozkładu jazdy.”

Pytanie nr 52

Dotyczy – System priorytetu dla komunikacji publicznej

Zamawiający w punkcie 7.4 PFU w podrozdziale dotyczącym mechanizmu udzielania priorytetu wymaga aby decyzję o udzieleniu priorytetu były podejmowane centralnie z poziomu systemu sterowania. W tego typu systemach w przypadku utraty łączności z centralą priorytet nie jest realizowany. Na rynku są dostępne systemy, które nie są uzależnione od centrali, łączą się bezpośrednio ze sterownikiem. Pojazd komunikacji zbiorowej wysyła meldunek o swoim położeniu oraz informację o punktualności względem rozkładu jazdy do dowolnej ilości sterowników, można w ten sposób osiągnąć funkcjonalność opisaną w PFU (przygotowanie priorytetu na następnym skrzyżowaniu w trakcie jego realizacji na poprzednim) przy braku ryzyka że w przypadku utraty łączności z centralą priorytet nie zostanie zrealizowany w ogóle. Czy Zamawiający dopuści tego rodzaju systemu priorytetu dla komunikacji zbiorowej?

- Czy Zamawiający uzgodnił z Miejskim Zakładem Komunikacji sp. z o.o. w Ostrołęce montaż ewentualnych dodatkowych urządzeń w autobusach?
- Czy jest jakieś porozumienie między Zamawiającym a Miejskim Zakładem Komunikacji sp. z o.o. w Ostrołęce odnośnie udzielania priorytetu?



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje wymagania w przywołanym zakresie. System udzielania priorytetów musi współpracować z dotychczas eksploatowanymi urządzeniami pokładowymi w autobusach. Zamawiający podtrzymuje podejmowanie decyzji na poziomie centralnym, nie jest planowane dodatkowe doposażanie pojazdów.

Pytanie nr 53

Dotyczy – Projekty Inżynierii Ruchu

Zamawiający w punkcie 13.3 wymaga, aby dla projektów ruchowym wykonać obliczenia przepustowości zgodnie z Zarządzeniem nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.07.2004. Czy Zamawiający dopuści wykonanie obliczeń przepustowości metodą równoważną HCM (HBS) , która jest stosowana głównie w miastach i jest bardziej szczegółowa niż metoda GDDKiA, ponieważ określa więcej czynników sprawdzających przepustowość skrzyżowania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza możliwość wykonania obliczeń przepustowości metodą równoważną np. HCM.

Pytanie nr 54

Dotyczy – Sprawdzenie efektywności działania systemu

Zamawiający w punkcie 14.7 PFU pisze o konieczności dwukrotnego przeprowadzenia pomiarów – przed i po uruchomieniu systemu. Kto jest odpowiedzialny za wykonanie tych pomiarów – Zamawiający czy Wykonawca. Niezależnie od odpowiedzi, prosimy o określenie dokładnej metodyki pomiarów.

Odpowiedź:

Wykonawca ma obowiązek przedstawić Zamawiającemu do akceptacji metodologię prowadzenia pomiarów. Po jej zaakceptowaniu Wykonawca dokona stosownych pomiarów na swój koszt.

Pytanie nr 55

Zamawiający również w punkcie 14.7 oczekuje skrócenia czasu przejazdu przez obszar objęty ITS, czy ma być to zadeklarowana wartość jaka jest kryterium przy wyborze?

- a. Czy oprócz skrócenia czasu przejazdu należy zmniejszyć udział pojazdów oczekujących na kolejki np. wzrost kolejek na wlotach podporządkowanych nie może wzrosnąć powyżej 3 %. Jak będzie to mierzone.
- b. Na których wlotach należy zmniejszyć długości kolejek i na których wlotach?



Prosimy o opisanie metody wykonywania pomiarów przed i po i na których obszarach miasta czy skrzyżowaniach będą wykonywane te pomiary? Jak również czy przy kryterium wyboru nie należy uwzględnić oprócz skrócenia czasu przejazdu, dodać parametry związane z kolejkami lub stratami czasu na wlotach podporządkowanych, ponieważ na kierunku głównym przy cyklu 160 s można uzyskać nawet 30 % skrócenia czasu ale wzrost kolej i straty czasu na wlotach podporządkowanych będzie przekraczał dopuszczalny czas i będzie sięgał powyżej 200 s. Prosimy o zweryfikowanie parametrów jakie należy osiągnąć w tym projekcie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż:

- a) Kolejki na wlotach podporządkowanych nie mogą wzrosnąć powyżej 3%
- b) Zgodnie z zaproponowaną przez Wykonawcę metodyką po akceptacji Zamawiającego.

Pytanie nr 56

Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejącej infrastruktury (maszty, słupy oświetleniowe, wysięgniki sygnalizacji) do instalacji kamer ANPR?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dopuszcza instalację urządzeń na konstrukcjach wsporczych należących do Zamawiającego oraz spełniających wymagania usytuowania urządzeń w celu poprawnego ich funkcjonowania.

Pytanie nr 57

Czy Gwarancji należy udzielić na wszystkie elementy systemu (w tym również te które nie były modernizowane przez Wykonawcę), czy tylko na elementy które zostały zainstalowane w ramach ITS Ostrołęka przez Wykonawcę?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z wymaganiami należy dostarczyć gwarancję tylko na elementy, które zostały zainstalowane przez Wykonawcę w ramach ITS Ostrołęka.

Pytanie nr 58

Dotyczy Komputera operatora.

Co Zamawiający rozumie poprzez "Oprogramowanie zarządzające producenta komputera"?
Czym ma zarządzać?

Odpowiedź:



Zamawiający wyjaśnia, iż "Oprogramowanie zarządzające producenta komputera", to oprogramowanie umożliwiające aktualizację sterowników wszystkich komponentów komputera oraz umożliwiające upgrade/update/aktualizację systemu BIOS.

Pytanie nr 59

Dotyczy: PFU, pkt. 1.4.2: „Utrzymanie w należyłym stanie technicznym i funkcjonalnym wykonywanej przez Wykonawcę oraz przekazanej przez Zamawiającego na czas realizacji robót budowlanych sieci: telekomunikacyjnej, informatycznej, komputerowej, kanalizacji sygnalizacji, podłączonych urządzeń i sprzętu, drogowych sygnalizacji świetlnych, do momentu odbioru i przekazania Zamawiającemu przedmiotu zamówienia - ITS.”

Czy Zamawiający wymaga, aby Wykonawca w cenie kontraktowej uwzględnił koszty związane z czynnościami konserwacji i utrzymania wszystkich wymienionych rodzajów instalacji (sieci telekomunikacyjnej, informatycznej, komputerowej, kanalizacji sygnalizacji, podłączonych urządzeń i sprzętu oraz drogowych sygnalizacji świetlnych)?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawca odpowiada tylko za konserwację tych elementów od momentu przejścia do przekazania tej infrastruktury do użytkowania przez Zamawiającego.

Pytanie nr 60

Dotyczy: PFU str. 24: „Szczegółowy kosztorys dla wszystkich branż (lub kosztorysy dla poszczególnych branż)”

Prosimy o informację jakie jest przeznaczenie kosztorysu.

Odpowiedź:

Kosztorysy są niezbędne do przyszłych rozliczeń z Wykonawcą/Podwykonawcą jak również z instytucją współfinansującą. Kosztorysy ułatwią określenie wartości środków trwałych i naliczenie amortyzacji oraz wartości majątku do ubezpieczenia od czynów wandalizmu i wypadków losowych.

Pytanie nr 61

Dotyczy: PFU pkt. 7.4: „Podsystem Obsługi Priorytetów ma za zadanie rozstać (wraz z rozkładem) informacje do komputerów pokładowych o punktach meldunkowych.”

Zgodnie z przywołanym wymaganiem Podsystem Obsługi Priorytetów ma współpracować z oprogramowaniem związanym z rozkładami jazdy. Prosimy o udostępnienie dokumentacji powykonawczej, która zawiera informacje o zainstalowanym systemie związanym z rozkładami jazdy (w szczególności jaki typ systemu jest eksploatowany oraz z jakimi innymi rodzajami systemów system jest powiązany).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wszystkie niezbędne informacje zostaną udostępnione po podpisaniu umowy z Wykonawcą.



Pytanie nr 62

Dotyczy: PFU pkt 14.7: „Po okresie dostrojenia przeprowadzona zostanie ocena na podstawie różnych pomiarów (manualnych i automatycznych).

Prosimy o informację kto ma wykonać pomiary i jakie parametry mają być mierzone.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 54

Pytanie nr 63

Dotyczy: PFU pkt 14.7: „Ocena efektywności sterowania będzie polegać na zebraniu szeregu wskaźników i porównaniu ich z wartościami teoretycznymi, wyznaczonymi dla obszaru sterowania.”

Prosimy o listę wskaźników, które będą oceniane oraz o podanie ich wartości teoretycznych.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 46

Pytanie nr 64

Czy sterowniki sygnalizacji świetlnej oraz sygnalizatory mają być wyposażone w funkcję ściemniania?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż wymagana jest funkcji ściemniania sygnalizatorów przez sterownik sygnalizacji świetlnej

Pytanie nr 65

W punkcie 11.1.3 w warunkach udziału w przetargu Zamawiający pisze, że Wykonawca musi wykazać że zrealizował dwa zamówienia opracowania i wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem, dla których osiągnięte zostało skrócenie średniej wartości przejazdu na co najmniej jednym odcinku dla transportu publicznego o co najmniej 10%. Jednocześnie w kryterium poprawy ruchu należy zadeklarować poprawę czasu przejazdu autobusu o minimum 5%. W związku z tym wymaganie posiadania referencji o poprawie 10% jest nadmiarowe, wnioskujemy o zmianę tego parametru na 5%. Prosimy również o przedstawienie analiz ruchu na jakiej podstawie zostało określone uzyskanie poprawy o 5% czy 10%. Takie parametry uzyskuje się przy zwykłych programach bez żadnych systemów.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż określił minimalne wymagania dotyczące doświadczenia oraz zdolności technicznych wykonawcy, zdobyte podczas realizacji podobnego typu zadań dla innych miast. Jednocześnie w kryterium poprawy ruchu należy zadeklarować oczekiwany



minimalny poziom poprawy ruchu możliwy do osiągnięcia przy zastosowaniu oferowanej technologii przez danego oferenta. Wartości możliwe do zadeklarowania określone zostały w punkcie 25.1.3.

Pytanie nr 66

Po przeprowadzeniu analizy rynkowej stwierdzamy, że Program Funkcjonalno – Użytkowy Systemu ITS Ostrołęka jest napisany w sposób identyczny jak PFU dla miasta Chorzów (przetarg rozstrzygnięty w listopadzie 2017, materiały dostępne na stronie urzędu miasta Chorzów). Układ PFU, czcionka są takie same, wiele akapitów również nie zawiera żadnych zmian (przykład – akapit 1.2 Założenia dla przyszłego systemu). Również wszystkie najważniejsze wymagania są identyczne (wymagania dla systemu sterowania, wymagania techniczne dla CSR, modernizacja sygnalizacji świetlnej).

Czy Zamawiający jest świadomy, że dysponując takim PFU otrzyma tylko i wyłącznie jedną ofertę przetargową od tej samej firmy, która złożyła ofertę dla ITS Chorzów, spełniającą potrzeby miasta Chorzowa ale niekoniecznie już miasta Ostrołęka, którego specyfika jest zdecydowanie inna niż miasta Chorzowa.?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż układ dokumentu nie może stanowić podstawy do wnoszenia zastrzeżeń. Wykonawca, w przypadku powzięcia wątpliwości, mógł skorzystać z odpowiednich środków ochrony prawnej odnoszących się do treści SIWZ.

Pytanie nr 67

Na podstawie art. 38 ust. 1 Prawa Zamówień Publicznych zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ. Jednym z kryteriów oceny oferty jest Poprawa warunków ruchu Zamawiający oczekuje przedstawienie przez wykonawców stosownych dowodów potwierdzających, że złożone przez nich deklaracje dotyczące poprawy czasu przejazdu zostały osiągnięte (na poziomie co najmniej równym zadeklarowanej poprawie czasu przejazdu) w innych projektach realizowanych przez nich (przez głównego Wykonawcę, Lidera Konsorcjum), w oparciu o oferowaną w tym przetargu technologię ITS. Jako stosowne dowody Zamawiający uzna pomiary ruchu wykonane przez instytuty badawcze lub wydziały uczelni prowadzące działalność w zakresie: modelowania ruchu drogowego na obszarach miejskich, prognozowania ruchu na sieci dróg oraz planowania systemów komunikacyjnych potwierdzające poprawę czasu przejazdu w oparciu o oferowaną w tym przetargu technologię ITS.

Ponieważ Zamawiający prosi o przedstawienie potwierdzenia osiągniętych wyników przez podmiot trzeci (np. instytut badawczy, wydziały uczelni) obecne zapisy SIWZ uniemożliwiają osiągnięcie maksymalnej oceny podmiotom, które osiągały wymagane parametry poprawy ruchu, a które nie posiadają stosownych opinii/ badań przygotowanych przez jednostki zewnętrzne, których wykonywanie nie jest ani powszechne ani nie jest praktyką rynkową. Jednocześnie pragniemy wskazać, że podobne zapisy znajdowała się również w przeszłych postępowaniach przetargowych w zakresie inteligentnych systemów transportowych w kryteriach ocen lub warunkach udziału w postępowaniu. Wówczas zazwyczaj ofertę składane były tylko przez jednego Wykonawcę, który stosowne potwierdzenie osiągniętych wyników



przez podmiot trzeci posiada. (np. postępowanie w Chorzowie: „Zaprojektowanie, dostarczenie, wykonanie i uruchomienie do działania Liniowego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie miasta Chorzowa”).

Wymaganie stosownego potwierdzenia przez instytut lub wydział uczelni wyższej może ograniczyć konkurencyjność ofert i mieć negatywny wpływ na możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty dla Zamawiającego. Zatem wnosimy o zmianę zapisów SIWZ w zakresie zmiany kryteriów, tak, aby efektywność na przeszłych projektach nie miała wpływu na ocenę ofert (wynik poprawy efektywności w innych miastach nie ma związku z efektywnością w mieście z Ostrołęka, ze względu na każdorazowy unikalny charakter projektów i inne warunki lokalne) lub wymaganie jedynie oświadczenia Wykonawcy w zakresie osiągniętych parametrów poprawy warunków ruchu w oparciu o oferowaną w przedmiotowym przetargu technologię ITS.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonuje stosownej zmiany, jak poniżej:

Było:

Zamawiający oczekuje przedstawienia przez wykonawców stosownych dowodów potwierdzających, że złożone przez nich deklaracje dotyczące poprawy czasu przejazdu zostały osiągnięte (na poziomie co najmniej równym zadeklarowanej poprawie czasu przejazdu) w innych projektach realizowanych przez nich (przez głównego Wykonawcę, Lidera Konsorcjum), w oparciu o oferowaną w tym przetargu technologię ITS. Jako stosowne dowody Zamawiający uzna pomiary ruchu wykonane przez instytuty badawcze lub wydziały uczelni prowadzące działalność w zakresie: modelowania ruchu drogowego na obszarach miejskich, prognozowania ruchu na sieci dróg oraz planowania systemów komunikacyjnych potwierdzające poprawę czasu przejazdu.

Jest:

Zamawiający oczekuje przedstawienia przez wykonawców stosownych dowodów potwierdzających, że złożone przez nich deklaracje dotyczące poprawy czasu przejazdu zostały osiągnięte (na poziomie co najmniej równym zadeklarowanej poprawie czasu przejazdu) w innych projektach realizowanych przez nich (przez głównego Wykonawcę, Lidera Konsorcjum), w oparciu o oferowaną w tym przetargu technologię ITS. Jako stosowne dowody Zamawiający uzna pomiary ruchu wykonane przez instytuty badawcze lub wydziały uczelni prowadzące działalność w zakresie: modelowania ruchu drogowego na obszarach miejskich, prognozowania ruchu na sieci dróg oraz planowania systemów komunikacyjnych potwierdzające poprawę czasu przejazdu. **Za równoważne uznawane będą oświadczenia Zamawiających, dla których oferent (Wykonawca) realizował zadania (projekty) potwierdzające osiągnięte pomiary i wyniki.**

Zmiana zostaje wprowadzona do SIWZ.

Pytanie nr 68

W CZĘŚCI I SIWZ w pkt 11.1.3. Zamawiający zawarł wymóg posiadania przez Wykonawcę wiedzy i doświadczenia w zakresie „wykonania, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również



wykonywania, w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie, co najmniej dwa zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie co najmniej 50 000 mieszkańców, obejmującego łącznie wszystkie niżej wymienione elementy:

- Centrum Sterowania/Zarządzania Ruchem, które m.in. musiało umożliwiać wprowadzenie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnej oraz zbieranie, podgląd i analizę warunków ruchowych,
- minimum 5 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną sterowanych przy pomocy adaptacyjnych, obszarowych algorytmów sterowania z automatyczną i na bieżąco, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla co najmniej 20 pojazdów transportu zbiorowego,
- System detekcji ruchu drogowego za pomocą pętli indukcyjnych lub wideodetekcji,
- System nadzoru wideo na skrzyżowaniach, obejmujący swoim zakresem co najmniej 5 kamer znajdujących się w pasie ruchu drogowego lub na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- System automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) składający się co najmniej z 20 kamer, dokonujący analizy obrazu oraz rozpoznania numeru rejestracyjnego na centralnym serwerze
(...) „

Jednocześnie w CZĘŚCI II Załączniku nr 2 (PFU) do OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA w pkt. 8.5. str 67 zamawiający wymaga aby podczas realizacji zadania Wykonawca zastosował kamery, które mają charakteryzować się funkcjonalnością analizy ANPR w kamerze, bez zastosowania zewnętrznego komputera (L.p.:15 – sposób analizy ANPR, pkt. 8.5 PFU).

Należy zauważyć, iż wymagania postawione dla Wykonawcy w wymaganym doświadczeniu formalnych (wiedza i doświadczenie) są **odmienne** od wymagań Zamawiającego w zakresie wymagań do realizacji zadania.

Zamawiający na podstawie art.7 ust. 1 pzp jest zobowiązany do „... przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości”.

Powyższy przykład wskazuje na brak dochowania przez Zamawiającego zgody z zasadami proporcjonalności i przejrzystości.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że niedokonanie przez zamawiającego zmiany specyfikacji istotnych warunków zamówienia (poprzez ujednoczenie wymagań doświadczenia oraz zakresu realizacji zamówienia) skutkuje naruszeniem art. 7 ust.1 w związku z art. 29 ust.3 pzp. Powoduje to tym samym, że niniejsze postępowanie obarczone jest wadą. Powyższe stanowisko potwierdza uchwała z 4.12.2012 r. (KIO 2636/12), w której Izba stwierdziła:

„Zasada proporcjonalności oznacza, że opisane przez zamawiającego warunki udziału w postępowaniu muszą być uzasadnione wartością zamówienia, charakterystyką, zakresem, stopniem złożoności lub warunkami realizacji zamówienia. Nie powinny ograniczać dostępu do zamówienia wykonawcom dającym rękojmię należytego jego wykonania. Na konieczność przestrzegania zasady proporcjonalności zwracał również uwagę Europejski Trybunał Sprawiedliwości. Przykładowo, w



wyroku z 23 grudnia 2009 r. w sprawie *Serrantoni Srl i Consorzio stabile Dili Srl przeciwko Comune di Milano (C-367/08)*, Europejski Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że przy określaniu jacy wykonawcy nie mogą wziąć udziału w postępowaniu, niezbędne jest zachowanie zasady proporcjonalności, a więc ograniczania konkurencji gwarantowanej w Traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską w stopniu jak najmniejszym i jedynie niezbędnym dla osiągnięcia celów” oraz wyrok NSA z 24.11.2016 r., II GSK 1127/15, w którym potwierdzono, iż „Warunki udziału w postępowaniu winny być sformułowane w sposób odpowiadający co do wielkości, charakteru, złożoności oraz rodzajowi przedmiotu zamówienia, objętego postępowaniem. Powinny one opierać się na obiektywnych, weryfikowalnych przesłankach, tak aby do postępowania dopuszczony był każdy wykonawca zdolny do wykonania zamówienia. Zamawiający może ustalać określone standardy, jeśli tylko nie ograniczają one uczciwej konkurencji, czyli muszą być możliwe do spełnienia przez przeciętnego wykonawcę. Nieuprawnione jest wymaganie, aby zamawiający zrezygnował z ochrony własnych interesów w postaci rękojmi należytego wykonania zamówienia nadmiernie obniżając wymagania w celu umożliwienia ubiegania się o zamówienie wykonawcom nie posiadającym doświadczenia w realizacji przedsięwzięć o skali porównywalnej do przedmiotu zamówienia”.

Należy mieć na uwadze art. 18 pzp który stanowi, że za przygotowanie i przeprowadzenie postępowania odpowiada kierownik zamawiającego, a także inne osoby w zakresie, w jakim powierzono im czynności w postępowaniu oraz czynności związane z przygotowaniem postępowania. Opisanie przedmiotu zamówienia w niniejszym postępowaniu w sposób niezachowujący zasady proporcjonalności skutkuje naruszeniem podstawowych zasad dotyczących udzielania zamówień publicznych, a także może spowodować odpowiedzialność kierownika jednostki za naruszenie dyscypliny finansów publicznych na podstawie art. 17 ustawy a 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz. U. 2017.1311 t.j.) i/lub utratę przyznanego dofinansowania.

W związku z powyższym wnosimy o modyfikację SIWZ w przedmiotowym postępowaniu i:

- poprawienie zapisów PFU pkt 8.5 w sposób umożliwiający zastosowanie kamer i systemu ANPR dokonujący analizy obrazu oraz rozpoznania numeru rejestracyjnego na centralnym serwerze (co będzie zgodne z wymaganiami SIWZ postanowionymi przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonuje stosownej zmiany w zapisie SIWZ, pkt. 11.1.3 jak poniżej:

Było:

11.1.3. Zdolność techniczna lub zawodowa

1. Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaże, że wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie **ostatnich 3 lat**, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie co najmniej **dwa** zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie **co najmniej 50 000 mieszkańców**, obejmującego łącznie wszystkie niżej wymienione elementy:



- Centrum Sterowania/Zarządzania Ruchem, które m.in. musiało umożliwić wprowadzenie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnej oraz zbieranie, podgląd i analizę warunków ruchowych,
- **minimum 5 skrzyżowań** z sygnalizacją świetlną sterowanych przy pomocy adaptacyjnych, obszarowych algorytmów sterowania z automatyczną i na bieżąco, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla **co najmniej 20 pojazdów** transportu zbiorowego,
- System detekcji ruchu drogowego za pomocą pętli indukcyjnych lub wideodetekcji,
- System nadzoru wideo na skrzyżowaniach, obejmujący swoim zakresem **co najmniej 5 kamer** znajdujących się w pasie ruchu drogowego lub na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- System automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) składający się **co najmniej z 20 kamer**, dokonujący analizy obrazu oraz rozpoznania numeru rejestracyjnego na centralnym serwerze

Jest:

11.1.3. Zdolność techniczna lub zawodowa

1. **Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaze, że** wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie **ostatnich 5 lat**, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie **co najmniej dwa zamówienia** polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie **co najmniej 50 000 mieszkańców**, obejmującego łącznie wszystkie niżej wymienione elementy:

- Centrum Sterowania/Zarządzania Ruchem, które m.in. musiało umożliwić wprowadzenie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnej oraz zbieranie, podgląd i analizę warunków ruchowych,
- **minimum 5 skrzyżowań** z sygnalizacją świetlną sterowanych przy pomocy adaptacyjnych, obszarowych algorytmów sterowania z automatyczną i na bieżąco, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla **co najmniej 20 pojazdów** transportu zbiorowego,
- System detekcji ruchu drogowego za pomocą pętli indukcyjnych lub wideodetekcji,
- System nadzoru wideo na skrzyżowaniach, obejmujący swoim zakresem **co najmniej 5 kamer** znajdujących się w pasie ruchu drogowego lub na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- System automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) składający się **co najmniej z 20 kamer**, dokonujący analizy obrazu oraz rozpoznania numeru rejestracyjnego.

Zmiana zostaje wprowadzona do SIWZ.

Zgodnie z powyższymi wyjaśnieniami zmianie ulega treść SIWZ:



Punkt 11.1.3. Zdolność techniczna lub zawodowa ppkt 1. przyjmuje brzmienie:

„11.1.3. Zdolność techniczna lub zawodowa

1. **Wykonawca spełni warunek jeżeli wykaże, że** wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonuje, w okresie ostatnich 3 lat, przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie co najmniej **dwa** zamówienia polegające na opracowaniu (zaprojektowaniu) i wdrożeniu Systemu Zarządzania Ruchem w mieście o liczbie **co najmniej 50 000 mieszkańców**, obejmującego łącznie wszystkie niżej wymienione elementy:

- Centrum Sterowania/Zarządzania Ruchem, które m.in. musiało umożliwiać wprowadzenie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnej oraz zbieranie, podgląd i analizę warunków ruchowych,
- **minimum 5 skrzyżowań** z sygnalizacją świetlną sterowanych przy pomocy adaptacyjnych, obszarowych algorytmów sterowania z automatyczną i na bieżąco, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla **co najmniej 20 pojazdów** transportu zbiorowego,
- System detekcji ruchu drogowego za pomocą pętli indukcyjnych lub wideodetekcji,
- System nadzoru wideo na skrzyżowaniach, obejmujący swoim zakresem **co najmniej 5 kamer** znajdujących się w pasie ruchu drogowego lub na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- System automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) składający się **co najmniej z 20 kamer**, dokonujący analizy obrazu oraz rozpoznania numeru rejestracyjnego

Dla których osiągnięte zostało skrócenie średniej wartości czasu przejazdu **na wszystkich badanych odcinkach**, dla transportu publicznego o co najmniej 10%. Skrócenie średniej wartości czasu przejazdu zostało **potwierdzone badaniami przeprowadzonymi przed wdrożeniem projektu oraz po wdrożeniu projektu, które zostały wykonane nie później niż 6 miesięcy po wdrożeniu systemu ITS.** „

Punkt 25.1.3. Opis kryterium „Poprawa warunków ruchu” (PWR) przyjmuje brzmienie:

„25.1.3. Opis kryterium „Poprawa warunków ruchu” (PWR)

Kryterium Poprawa warunków ruchu (PWR) – 20%

W przedmiotowym kryterium punkty przyznane zostaną za zadeklarowany poziom poprawy czasu przejazdu transportem zbiorowym na korytarzu przedstawionym w załączniku do OPZ, w ciągu ulic gen. L. Bogusławskiego i M. Kopernika - 5 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną na linii północ-południe.

Deklarowana wartość poprawy warunków ruchu rozumiana będzie jako usprawnienie czasu przejazdu autobusu, przy czym poprawa warunków ruchu nie może być mniejsza niż 5%.

Punkty (PWR_o) w przedmiotowym kryterium przyznane zostaną według następujących zasad:

Deklarowana poprawa średniego czasu przejazdu autobusu	Ilość przyznawanych punktów
--	-----------------------------



deklaracja poprawy czasu przejazdu o min. 5%	0 pkt
deklaracja poprawy czasu przejazdu o min. 6,5%	5 pkt
deklaracja poprawy czasu przejazdu o min. 8%	10 pkt
deklaracja poprawy czasu przejazdu o min. 10%	15 pkt
deklaracja poprawy czasu przejazdu powyżej 12%	20 pkt.

Zamawiający oczekuje przedstawienia przez wykonawców stosownych dowodów potwierdzających, że złożone przez nich deklaracje dotyczące poprawy czasu przejazdu zostały osiągnięte (na poziomie co najmniej równym zadeklarowanej poprawie czasu przejazdu) w innych projektach realizowanych przez nich (przez głównego Wykonawcę, Lidera Konsorcjum), w oparciu o oferowaną w tym przetargu technologię ITS. Jako stosowne dowody Zamawiający uzna pomiary ruchu wykonane przez instytuty badawcze lub wydziały uczelni prowadzące działalność w zakresie: modelowania ruchu drogowego na obszarach miejskich, prognozowania ruchu na sieci dróg oraz planowania systemów komunikacyjnych potwierdzające poprawę czasu przejazdu. **Za równoważne uznawane będą oświadczenia Zamawiających, dla których oferent (Wykonawca) realizował zadania (projekty) potwierdzające osiągnięte pomiary i wyniki.**

Przedstawione badania muszą spełniać następujące wymagania:

- winny dotyczyć co najmniej 1 korytarza drogowego, zawierających co najmniej 5 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną każdy, zlokalizowanych w mieście o liczbie mieszkańców min. 50 000;
- zawierać obliczenie średniej wartości czasu przejazdu na badanych odcinkach dla pojazdów transportu publicznego przed i po wdrożeniu systemu ITS, z wykazaniem stopnia usprawnienia przejazdu.

Wartość w tym kryterium zostanie obliczona na podstawie poniższego wzoru:

$$PWR = \frac{PWR_0}{20} \times 20$$

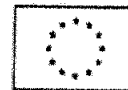
gdzie:

- PWR_0 – liczba punktów otrzymanych w kryterium „Poprawy warunków ruchu” dla badanej oferty zgodnie z tabelą powyżej.

Wartość zostanie zaokrąglona do dwóch miejsc po przecinku.

W przypadku braku przedstawienia stosownych dowodów ilość punktów wynikająca z deklarowanego poziomu poprawy czasu przejazdu zostanie obniżona o 50%.

Brak określenia w ofercie deklarowanej poprawy średniego czasu przejazdu skutkować będzie odrzuceniem oferty.



Zamawiający informuje, iż pomiary dokonywane w ramach realizacji projektu będą zrealizowane w sposób umożliwiający uzyskanie informacji o wynikach zależnych od przyszłego Wykonawcy, a nie zależnych od czynników, na które przyszły Wykonawca nie będzie miał wpływu (np. rozkładów jazdy, sprzedaży biletów pasażerom w pojazdach, kolejnych inwestycjach na wskazanym korytarzu).

Odcinek testowy zaprezentowany jest na mapie stanowiącej załącznik do Opisu Przedmiotu Zamówienia

”

Punkt 25.1.4. Opis kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych” przyjmuje brzmienie:

„25.1.4. Opis kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych”

Kryterium Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych (GW) – 10%

Zakres działań operacyjnych w okresie gwarancji

Wykonawca, który zadeklaruje w swojej ofercie pełne wsparcie operacyjne w postaci dedykowanego wsparcia Operatora ITS w okresie gwarancji, zobowiązany będzie do:

- Wyznaczenia dedykowanego Operatora ITS do wsparcia zespołu ITS Zamawiającego w bieżącej obsłudze systemu w zadeklarowanym okresie wsparcia
- Dedykowany Operator ITS ma być dostępny dla Zamawiającego (w siedzibie Zamawiającego, na wezwanie, **lub zdalnie – min. poprzez kontakt telefoniczny/mailowy, zdalne wprowadzanie zmian/poprawek w systemie ITS**) w godzinach pracy zespołu ITS Zamawiającego wg uzgodnionego z nim harmonogramu
- Dopuszczalna jest, po okresie min. 6 miesięcy, praca Operatora ITS w niepełnym wymiarze czasu, lecz nie mniej niż 3 pełne dni robocze w tygodniu, po uprzednim uzgodnieniu i zaakceptowaniu harmonogramu pracy z zespołem ITS Zamawiającego
- Zakres zadań wsparcia zespołu ITS Zamawiającego, to w szczególności:
 - konsultacje merytoryczne dla operatorów Systemu ITS w zakresie działania operacyjnego systemu;
 - konsultacje techniczne dla administratorów Systemu ITS, w zakresie monitorowania, diagnozowania stanu Systemu ITS oraz jego wydajności i pojemności;
 - wsparcie w pełnieniu nadzoru i monitoringu prawidłowego działania poszczególnych elementów wchodzących w skład systemu;
 - rozwiązywanie problemów technicznych związanych z Systemem ITS
 - utrzymanie środowiska produkcyjnego w zakresie wymaganych jego aktualizacji;
 - dostosowanie opracowanych rozwiązań (konfiguracji, skryptów narzędzi) do zmian wynikających z eksploatacji Systemu ITS, w tym w szczególności do zamieniających się przepisów prawa.



Punkty w kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych” przyznane zostaną według poniższych zasad.

- W przypadku zadeklarowania wymaganego przez SIWZ, okresu gwarancji, tj. 5 lat wraz z pełnym wsparciem operacyjnym w postaci dedykowanego wsparcia Operatora ITS w okresie 12 miesięcy, Wykonawca otrzyma 10 punktów.
- W przypadku zadeklarowania wymaganego przez SIWZ, okresu gwarancji, tj. 5 lat wraz z pełnym wsparciem operacyjnym w postaci dedykowanego wsparcia Operatora ITS w okresie 24 miesięcy, Wykonawca otrzyma 20 punktów.
- W przypadku zadeklarowania wymaganego w SIWZ okresu gwarancji tj. 5 lat bez wsparcia operacyjnego w postaci dedykowanego wsparcia Operatora ITS, Wykonawca otrzyma 0 punktów. Uzyskanie 0 punktów w tym kryterium nie spowoduje odrzucenia oferty.

Wartość w tym kryterium zostanie obliczona na podstawie poniższego wzoru:

$$GW = \frac{GW_0}{20} \times 10$$

gdzie:

- GW_0 – liczba punktów otrzymanych w kryterium „Gwarancja wraz z realizacją działań operacyjnych” dla badanej oferty

Wartość zostanie zaokrąglona do dwóch miejsc po przecinku.

Zamawiający zastrzega, iż w sytuacji, gdy Wykonawca nie wskaże (nie zaznaczy) w formularzu ofertowym żadnej wartości dotyczącej zaoferowanego okresu gwarancji, oferta Wykonawcy zostanie odrzucona, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 z uwagi na fakt, że jej treść nie odpowiada treści SIWZ.

”

Powyższe zmiany treści SIWZ prowadzą do zmiany ogłoszenia o zamówieniu.

Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić powyższe zmiany w treści składanych ofert.

Pozostałe warunki SIWZ nie ulegają zmianie.


PREZYDENT MIASTA
Janusz Kotowski