



PREZYDENT MIASTA GDYNI

81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54

telefon (centrala): 66-88-000; fax: 62-09-798; e-mail: umgdynia@gdynia.pl; www.gdynia.pl

UIR.271.11.11.2011.EW. 1346

Gdynia, dnia 12.09.2011r.

Dotyczy : przetargu nieograniczonego o wartości równej lub przekraczającej 4 845 000 € na wykonanie robót budowlanych: „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR”.

Pytanie nr 41. W załączniku numer 7 do PFU w punkcie 4.3.3.2 Zamawiający opisuje system detekcji zdarzeń, który ma obejmować określone drogi na określonych odcinkach i ma działać na tych odcinkach w sposób automatyczny. Czy system detekcji zdarzeń ma obejmować całe odcinki wymienione w tym punkcie, czy tylko na węzłach?

Zastosowanie detekcji zdarzeń na całych odcinkach wiąże się z instalacją dużej ilości kamer, które nie są ujęte w żadnych projektach dostarczonych przez Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że system detekcji zdarzeń musi obejmować wskazane odcinki dróg. Nie jest wymagana dokładna lokalizacja zdarzeń w obrębie odcinka z potwierdzeniem wizyjnym, jeżeli dany odcinek nie będzie monitorowany w systemie nadzoru za pomocą urządzeń wymaganych do realizacji w zakresie etapów I, II, III, IV wskazanych w SIWZ. Zamawiający wymaga wyświetlania informacji na znakach i tablicach zmiennej treści wskazanych do realizacji w SIWZ, jak również na stronie WWW, zgodnie z wymaganiami SIWZ oraz projektem docelowej realizacji ruchu, który będzie opracowany przez Wykonawcę (dokładna treść komunikatu zostanie uzgodniona z Zamawiającym). Na odcinkach międzywęzłowych system detekcji zdarzeń nie musi wymagać instalacji dużej ilości kamer, dopuszcza się rozwiązanie z zastosowaniem detekcji innego typu (np. pętli indukcyjnych) z zastosowaniem algorytmów wykrywania zdarzeń na podstawie parametrów ruchu (np. prędkość, gęstość, zajęcie detektora, natężenie ruchu). Zastosowane rozwiązanie ma zapewniać detekcję zdarzeń drogowych w obszarze odcinka drogi między węzłami. Jednocześnie zgodnie z zapisami SIWZ, w obrębie wlotów – dojazdów do węzłów i skrzyżowań należy przewidzieć określanie długości kolejek, wynikających z warunków ruchu i incydentów (w tym również zdarzeń drogowych) w obrębie wlotów na węzły i skrzyżowania, co będzie stanowiło podstawę do przekazania informacji kierowcom.



INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Pytanie nr 42. W punkcie 3.1.11.8 załącznika numer 7 Zamawiający wymaga importu i eksportu danych z/do programu BUSMAN. Oczywiście wydają się, że funkcja ta powinna być uwzględniona w systemie zarządzania transportem zbiorowym. Czy zamawiający może potwierdzić takie zapis?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że funkcja importu i eksportu danych z/do programu BUSMAN dotyczy zarządzania transportem zbiorowym.

Pytanie nr 43. W punkcie 4.2.2 (Strategie sterowania ruchem drogowym) załącznika numer 7 Zamawiający opisuje funkcje priorytetu dla transportu publicznego.

Czy Zamawiający może dokładnie określić, który tabor ma mieć pierwszeństwo w przypadku kolizji? Chodzi dokładnie czy pierwszeństwo priorytetu w przypadku kolejności obsługi konfliktowych zgłoszeń na skrzyżowaniu ma mieć najpierw tramwaj, trolejbus i autobus czy może inna kolejność będzie prawidłowa. Jest to istotna informacja w przypadku realizacji zadania.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga od Wykonawcy opracowania strategii realizacji priorytetów poprzez rozstrzygnięcie kolejności obsługi konfliktowych zgłoszeń pojazdów priorytetowych na podstawie poziomu priorytetu danego ciągu oraz opóźnienia pojazdu w stosunku do rozkładu jazdy w uzgodnieniu z Zamawiającym oraz zapewnienia możliwości predefiniowania poziomu priorytetów dla poszczególnych środków transportu zbiorowego przez upoważnionego operatora w trakcie eksploatacji systemu.

Pytanie nr 44. Czy w przypadku braku komunikacji sterowników z Centrum zarządzania koordynacja sterowników lokalnych może być oparta na wzornikach czasu typu DCF lub GPS?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga aby wszystkie sterowniki sygnalizacji objęte systemem były włączone do przewodowej sieci transmisji danych wykorzystującej połączenia światłowodowe, składające się z szeregu pierścieni (ringów), zapewniających komunikację i koordynację w przypadku awarii węzła lub uszkodzenia kabla światłowodowego.

Pytanie nr 45. W załączonych projektach branżowych odnośnie budowy skrzyżowań określona jest lokalizacji pętli indukcyjnych na każdym skrzyżowaniu. Czy wykonawca musi wykonać wszystkie pętle zgodnie z tymi projektami, chociaż możliwe, że wykonawca danego systemu nie będzie z nich w ogóle korzystał, ponieważ takie rozmieszczenie pętli niczemu nie służy w danym systemie optymalizacji ruchu zaproponowanym przez danego wykonawcę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia i uruchomienia systemu sterowania ruchem, którego działanie spełni kryteria oceny zawarte w Zał. nr 17 do SIWZ („Wymagania w zakresie wykonania i opracowania pomiarów ruchu pkt. A. Wymagane efekty wdrożenia systemu”) oraz pozostałe wymagania SIWZ. Zastosowane detektory, ich rodzaj i rozmieszczenie, muszą zapewnić uzyskanie wymaganych efektów

sterowania ruchem przez dostarczony przez wykonawcę system. Wykonawca może nie wykonywać detektorów służących do sterowania ruchem w przypadku gdy nie będą one wykorzystane oraz zmienić rodzaj i/lub rozmieszczenie detektorów po uzyskaniu aprobaty przez Zamawiającego.

Pytanie nr 46. Czy wykonawca na etapie projektów wykonawczych może zaproponować własne rozmieszczenie detekcji spełniające zapisy SIWZ?

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 45.

Pytanie nr 47. W punkcie 5.2.1 Stacje pomiaru ruchu, Zamawiający opisuje, że pomiary mają być wykonywane dla wszystkich strumieni ruchu we wszystkich relacjach, spełniając określone parametry. Z naszych doświadczeń wynika, iż spełnienie parametrów odnośnie klasyfikacji pojazdu wg EUR 6 z podwójnych pętli rozmieszczonych na 50 metrów przed linią zatrzymania nie przyniesie określonego rezultatu i wyniki będą obciążone bardzo dużym błędem pomiarowym (zbyt mała prędkość strumienia ruchu).

Zasadne wydaje się zastosowanie stacji pomiarowych z możliwością klasyfikacji pojazdów według EUR 6 na głównych ciągach komunikacyjnych i stacje powinny być rozmieszczone w miejscu gdzie jest swobodny przepływ ruchu tak, aby spełnić wymagania dotyczące klasyfikacji pojazdów według EUR 6. Z pętli na 50 metrów możliwa jest klasyfikacja pojazdów maksymalnie według 3 klas pojazdu.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby struktura rodzajowa dla każdego strumienia ruchu na skrzyżowaniu może być liczona w 3 klasach?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza klasyfikację pojazdów w 3 klasach w obrębie skrzyżowania.

Pytanie nr 48. Czy Zamawiający dopuszcza, aby stacje pomiarowe były zlokalizowane w dalszej odległości od skrzyżowania (w miejscu, gdzie będzie zapewniony swobodny przepływ ruchu)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza zmianę lokalizacji stacji pomiaru ruchu pod warunkiem spełnienia wymagań zawartych w Specyfikacji Technicznej dla tych stacji oraz wyrażeniem zgody Zamawiającego na taką zmianę na etapie realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 49. Czy Zamawiający dopuszcza, aby klasyfikacja pojazdów według EUR 6 była zastosowana na głównych ciągach komunikacyjnych tak, aby zapewnić odpowiednie zamodelowanie potoków ruchu w modelu miasta w programie do makrosymulacji?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zastosowanie klasyfikacji pojazdów według EUR 6 na głównych ciągach komunikacyjnych pod warunkiem spełnienia wymagań zawartych w Specyfikacji Technicznej.



Pytanie nr 50. W punkcie 3.1.11.10 załącznika numer 7 Zamawiający wymaga dostawy do każdego Centrum oprogramowania narzędziowego do tworzenia i archiwizacji rozkładów jazdy pojazdów transportu zbiorowego.

Jednocześnie Zamawiający wymaga integracji już posiadanego przez ZTM w Gdyni i Gdańsku oprogramowania BUSMAN, które służy do wyżej wymienionych celów. Czy w związku z tym Zamawiający podtrzymuje swoje wymaganie?

Jeżeli tak to prosimy o podanie wymagań funkcjonalnych dla takiego oprogramowania.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zapewnienia automatycznego importu/exportu danych z/do programu BUSMAN. Zamawiający wymaga również aby system zarządzania transportem zbiorowym był wyposażony w moduł tworzenia i archiwizacji rozkładów jazdy .

Pytanie nr 51. Wymaga się interfejsu GUI wykorzystującego mapę cyfrową Metropolii. Wydaje się, że dla zachowania zgodności z już istniejącymi serwisami mapowymi, prowadzonymi przez Wydziały Geodezji Gdyni i Gdańska celowym byłoby wykorzystanie zasobów mapowych wykorzystywanych obecnie przez te wydziały. Czy Zamawiający przewiduje przekazanie Wykonawcy niezbędnych zasobów gromadzonych przez ww. jednostki, a jeżeli tak, to na jakich warunkach (bezpłatnie, odpłatnie)?

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje przekazania Wykonawcy zasobów GIS.

Pytanie nr 52. Proszę o doprecyzowanie, czy wymóg określony w p.4.2.2.2.4 OPZ dotyczy sterowania adaptacyjnego skoordynowanego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymóg określony w p. 4.2.2.2.4 OPZ dotyczy sterowania adaptacyjnego skoordynowanego.

Pytanie nr 53. Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań dotyczących detekcji:

- w p. 4.4.1.2 znalazł się zapis, że Wykonawca ma prawo dokonać wyboru detekcji i odpowiada za jego dobór,

- w p. 3.3 PFU powołuje się na projekty budowlane oraz możliwość uzyskania zgody Zamawiającego na wykonanie innej detekcji.

Prosimy o podanie jednoznacznych kryteriów, według których będzie wydawana zgoda na wykorzystanie innej detekcji.

Odpowiedź: Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia i uruchomienia systemu sterowania ruchem, którego działanie spełni kryteria oceny zawarte w Zał. nr 17 do SIWZ („Wymagania w zakresie wykonania i opracowania pomiarów ruchu pkt. A. Wymagane efekty wdrożenia systemu”). Zastosowane detektory, ich rodzaj i rozmieszczenie, muszą zapewnić uzyskanie wymaganych efektów sterowania ruchem przez dostarczony przez wykonawcę system. Zamawiający wyrazi zgodę na wykorzystanie innej detekcji w przypadku gdy wykonawca uzasadni konieczność ich wprowadzenia a które będą podyktowane wymaganiami dostarczonego systemu sterowania.



Pytanie nr 54. Czy w przypadku realizacji funkcji stacji pomiarowej przez sterownik, wymagana jest zgodność z EUR-6 i dokładność jak w SST_SR?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zgodności z EUR 6 i dokładności, która została określona w SST_SR.

Pytanie nr 55. OPZ w kilku miejscach mówi o wyposażeniu parkingów w urządzenia zliczające oraz kamery nadzoru wizyjnego. Czy wyposażenie parkingów jest przedmiotem zamówienia - jeżeli tak, to prosimy o wyspecyfikowanie listy parkingów wraz z wymaganiami w zakresie ich wyposażenia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że lista parkingów wraz z wymaganiami w tym zakresie zawarte są w PFU dla etapu IV.

Pytanie nr 56. Dotyczy punktu 3.1 załącznika 7 do SIWZ: czy Zamawiający może określić swoje oczekiwania odnośnie do sprzętu i oprogramowania systemów? Czy jest to fizycznie ten sam sprzęt/oprogramowanie dla podsystemów, czy tylko te same typy sprzętu/oprogramowania, tj. serwery Dell?

Odpowiedź: Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć urządzenia spełniające wymagania określone w Specyfikacji Technicznych (ST) oraz w konfiguracji zgodnej z dokumentacją. Konfigurację sprzętu informatycznego wraz przypisaniem funkcji dla poszczególnych serwerów zawiera dokumentacja projektowa załączona do SIWZ – PBR/GDA/CS/Z1 dla Gdańska oraz PBR/GDY/CS/Z1 dla Gdyni.

Pytanie nr 57. Dotyczy punktu 3.1 załącznika 7 do SIWZ: czy celem zapewnienia samodzielnego funkcjonowania podsystemów jest właściwym, aby podsystemy znajdowały się na różnych serwerach?

Odpowiedź: Wykonawca zobowiązany jest do wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z dokumentacją projektową i wymaganiami SIWZ. Należy zainstalować podsystemy na różnych serwerach zgodnie z wyjaśnieniami do pytania 56.

Pytanie nr 58. Dotyczy punktu 3.1.11.5 załącznika 7 do SIWZ: czy Zamawiający może szerzej rozwinąć kwestie dotyczącą skali i szczegółów oczekiwanego modelu skalibrowanego?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga dostarczenia skalibrowanego modelu dla ciągów komunikacyjnych, skrzyżowań i węzłów objętych systemem wraz ze skrzyżowaniami lub węzłami bezpośrednio poprzedzającymi skrzyżowania włączone do systemu. Wymagania dla modelu określono w p. 3.1.11. W warstwie infrastruktury dla modelu mikrosymulacyjnego należy szczegółowo zamodelować organizację ruchu na skrzyżowaniach i węzłach oraz odcinkach między skrzyżowaniami i węzłami, wiernie odwzorować zachowania kierowców i warunki ruchu oraz przepustowość na skrzyżowaniach, węzłach i odcinkach międzywęzłowych na podstawie pomiarów ruchu opisanych w zał. 17 oraz przedstawić symulację w formie wizualizacji przemieszczających się pojazdów z zamodelowanej sieci (z wykorzystaniem dostarczonego oprogramowania). Zamawiający wymaga skalibrowania modelu z

wykorzystaniem pomiarów ruchu a po realizacji systemu z wykorzystaniem danych z detektorów. Należy uwzględnić rejony generujące i absorbujące ruch w obszarze objętym modelem.

Pytanie nr 59. Dotyczy punktu 3.2.2 załącznika 7 do SIWZ: czy Zamawiający preferuje jakiś system operacyjny? Czy Windows Server jest akceptowalny?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wybór właściwego dla realizacji projektu systemu operacyjnego należy do wykonawcy.

Pytanie nr 60. Dotyczy punktu 4.3.8.1 załącznika 7 do SIWZ: czy klasa błędu jest wymagana dla wszystkich urządzeń i czy oczekuje się minimalnego zestawu klas?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że klasa błędu jest wymagana dla wszystkich monitorowanych urządzeń.

Pytanie nr 61. Dotyczy punktu 4.3.8.6 załącznika 7 do SIWZ: czy zamiast komunikacji faksem może być użyty e-mail?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zastosowanie poczty elektronicznej (e-mail) w celu przekazywania komunikatów alarmowych.

Pytanie nr 62. Czy w specyfikacji daje się do zrozumienia, że system informacji pasażerskiej dla autobusów ma również dostarczać informacje dotyczące obsługi autobusu, czy tylko informacje na temat kursu autobusu zgodnie z rozkładem jazdy? Zgodnie z naszą interpretacją, specyfikacja daje do zrozumienia, że system powinien dostarczać informacje o zarządzaniu flotą i urządzeniach planowania trasy.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga aby system informacji pasażerskiej dostarczał informacje co najmniej dotyczące: parametrów ruchu, pozycji, relacji względem rozkładu jazdy. System powinien umożliwiać w przyszłości uzupełnienie o informacje i polecenia służące do zarządzania flotą.

Pytanie nr 63. Punkt 11.3.1.2 stanowi, że wykonawca odpowiada za zapewnienie umowy na sieć bezprzewodową (GSM), jednakże, uzyskanie tego typu umowy w imieniu władz miasta jest często niemożliwe. Czy Zamawiający może wziąć na siebie odpowiedzialność za umowę na sieć bezprzewodową i wszystkie umowy dotyczące komunikacji GSM?

Odpowiedź: Zamawiający nie dokona zmiany zapisu SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 64. W etapie I - obszar Gdańska wymieniono do realizacji 10 skrzyżowań, natomiast załączono dokumentację dla 7 skrzyżowań. Czy Zamawiający prześle projekty budowlane oraz przedmiary na skrzyżowania: Grunwaldzka- Abrahama, Grunwaldzka- Słowackiego, Grunwaldzka- Jaškowa Dolina?

Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje projektami oraz przedmiarami dla wymienionych w pytaniu skrzyżowań. Sygnalizacje te nie podlegają modernizacji.



Zamówienie obejmuje jedynie dostosowanie/wymianę sterownika sygnalizacji oraz włączenie do systemu.

Pytanie nr 65. Pytanie do § 4 ust. 1 projektu umowy:

W związku z przyjęciem w ust.1 sztywnych terminów realizacji poszczególnych zdań (etapów) i brakiem możliwości przyjęcia sztywnej daty, w jakiej będzie zawarta umowa z Zamawiającym na wykonanie zadania, Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy wskazane w taki sposób terminy realizacji ulegną odpowiedniemu przesunięciu, w razie przedłużenia się postępowania dotyczącego przedmiotowego zamówienia? Np. jeżeli do podpisania umowy z Zamawiającym nie dojdzie w terminie miesiąca po terminie wyznaczonym na składanie ofert?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że okres związania ofertą dla przedmiotowego postępowania zgodnie z zapisami SIWZ wynosi 90 dni i w tym okresie zgodnie z ustawą Pzp zostanie podpisana umowa z wykonawcą wybranym w przetargu publicznym. Zamawiający nie przewiduje zmiany dat zakończenia poszczególnych etapów realizacji przedmiotu zamówienia oraz terminu końcowego zakończenia przedmiotu umowy.

Pytanie nr 66. Pytanie do § 11 ust. 8 projektu umowy:

Z uwagi na zastrzeżenie w ust. 8 § 11 umowy prawa Zamawiającego do odmowy zgody na zawarcie przez Wykonawcę umowy z podwykonawcą, Wykonawca wnosi o wyjaśnienie jakie kryteria będą decydowały o takiej odmowie? Czy Zamawiający będzie uzasadniał swoją odmowę, co ma istotne znaczenie zwłaszcza jeżeli odmowa nie będzie miała wpływu na terminy realizacji?

Odpowiedź: Zamawiający odmówi zgody na zawarcie umowy z podwykonawcą w uzasadnionych przypadkach, podając uzasadnienie tej odmowy.

Pytanie nr 67. Pytanie do § 10 ust. 26 projektu umowy:

Treść § 10 ust. 26 projektu umowy stanowi, że: „WYKONAWCA zapewni, w imieniu swoim i ZAMAWIAJĄCEGO, na okres od daty rozpoczęcia robót do terminu odbioru ostatecznego przedmiotu zamówienia lub do czasu usunięcia wad i usterek, stwierdzonych w trakcie odbioru ostatecznego - w zależności od tego, który termin później się kończy - polisy ubezpieczeniowe, obejmujące:”

Wnosimy o wykreślenie ww. zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający nie dokona wnioskowanej zmiany projektu umowy.

Pytanie nr 68. Zamawiający pisze:

„43) Wykonawca w ramach ustalonego w niniejszej umowie wynagrodzenia zapewni dwa pomieszczenia dla potrzeb ZAMAWIAJĄCEGO i NADZORU, umożliwiające organizowanie spotkań koordynacyjnych dla 40 osób, wyposażone w stół konferencyjny i odpowiednią ilość krzeseł, z dostępnością



do telefonu, faxu, komputera z łączem internetowym i oprogramowaniem do edycji ...”

Prosimy o wyjaśnienie czy chodzi o 2 pomieszczenia o mogących pomieścić 40 osób każde czy o 2 pomieszczenia mogące pomieścić 40 osób łącznie?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że z uwagi na pracę dwóch odrębnych zespołów Nadzoru Zamawiającego, tj. jednego zespołu dla obszaru Gdańska i Sopotu, drugiego dla obszaru Gdyni, wykonawca zobowiązany jest zapewnić dwa pomieszczenia dla potrzeb Zamawiającego, w tym jednego pomieszczenia mogącego pomieścić 40 osób łącznie dla przeprowadzania wspólnych narad koordynacyjnych. Zamawiający dopuszcza by drugie pomieszczenie pomieściło 20 osób.

Niniejsze pismo stanowi integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i nie modyfikuje jej treści w sposób wymagający dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofercie.

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI

mgr Bogusław Stasiak
WICEPREZYDENT MIASTA

k/o:
UI a/a

