



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.1398

Gdynia, dnia 23.09.2011r.

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

Pytanie nr 162. Punkt 2.1.2

Stacja powinna określać temperaturę zamarzania nawierzchni.

1. Czy słusznie zakładamy, że pod pojęciem „temperatura zamarzania nawierzchni” kryje się temperatura zamarzania cieczy obecnej na nawierzchni drogi (mieszanki wody, środków odładzających np. chlorku wapnia, chlorku sodu, czy chlorku magnezu, substancji ropopochodnych, alkoholi i innych zanieczyszczeń trzecich obecnych na nawierzchni drogi)?
2. Czy słusznie zakładamy, że „temperatura zamarzania nawierzchni” jest to temperatura, w której niezależnie od składu chemicznego cieczy na drodze nastąpi jej zamarzanie (krystalizacja)?
3. Czy słusznie zakładamy, że wymaganie „temperatury zamarzania nawierzchni” ma służyć wczesnemu ostrzeganiu o możliwości wystąpienia śliskości (różnych struktur lodu)?
4. Aby „temperatura zamarzania nawierzchni” i „temperatura nawierzchni” mogły służyć wczesnemu ostrzeganiu musi być wynikiem bardzo dokładnego pomiaru w innym wypadku wczesne ostrzeganie na podstawie tej temperatury nie jest dokładne i traci sens. Czy w związku z tym Zamawiający oczekuje by „temperatura zamarzania nawierzchni” i „temperatura nawierzchni” była podawana z jakąś dokładnością np. czy 2°C itp. podobnie jak wymaga się tego przy innych parametrach?
5. Jeśli Zamawiający nie określi dokładności pomiaru „temperatury zamarzania nawierzchni” i „temperatury nawierzchni”, prosimy o wyjaśnienie jaki cel ma wymaganie od wykonawcy podawania tego parametru?



INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Odpowiedź: Zamawiający potwierdza że pojęcie „temperatura zamarzania nawierzchni” oznacza temperaturę zamarzania roztworu cieczy pokrywającego nawierzchnię. Stacja pogodowa powinna określać wartości wszystkich wymaganych w Specyfikacjach Technicznych parametrów służących do oceny stanu nawierzchni drogi i warunków otoczenia. Zamawiający wymaga określenia przez stację pogodową temperatury zamarzania nawierzchni z dokładnością do 2°C. Wymagana dokładność określenia temperatury nawierzchni wynosi $\pm 0,2^{\circ}\text{C}$.

Pytanie nr 163. Punkt 2.1.6

Czujnik drogowy jest zintegrowanym elementem pomiarowym dokonującym kompleksowych pomiarów parametrów nawierzchni drogi, decydujących o skuteczności działania drogowej stacji meteorologicznej. (...) Stacja powinna określać temperaturę zamarzania nawierzchni na podstawie pomiarów, realizowanych przez drogowy zespół czujników.

1. Czy słusznie zakładamy, że skoro czujnik drogowy czy też drogowy zespół czujników ma dokonywać pomiarów parametrów nawierzchni, ma także dokonywać pomiaru „temperatury zamarzania nawierzchni” tj. jednego z parametrów nawierzchni?
2. Czy słusznie zakładamy, że temperatura zamarzania nawierzchni ma być mierzona w tak samo dokładny sposób niezależnie od tego jaki będzie skład chemiczny cieczy na drodze np. czy użyto chlorku sodu czy chlorku wapnia itd.
3. W jaki sposób Zamawiający będzie weryfikował poziom dokładności pomiaru „temperatury zamarzania nawierzchni” dokonywanego przez dostarczone/zainstalowane czujniki stanu nawierzchni?
4. W jaki sposób Zamawiający będzie weryfikował to czy „temperatury zamarzania nawierzchni” w różnych warunkach chemicznych panujących na drodze jest podawana z taką samą dokładnością?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga aby stacja pogodowa określała wartość temperatury zamarzania nawierzchni. Dobór i przeznaczenie czujników pomiarowych stacji jest zależne od przyjętego rozwiązania i należy do Wykonawcy. Zamawiający wymaga aby stacja pogodowa określała faktyczną temperaturę zamarzania nawierzchni niezależnie od rodzaju roztworu pokrywającego nawierzchnię. Wymagania dla stacji pogodowej zostały zamieszczone w Specyfikacjach Technicznych STWIORB/SST-DSM. Zamawiający informuje, że sposób weryfikacji poziomu dokładności pomiaru „temperatury zamarzania nawierzchni” został określony w dokumencie STWIORB/SST-DSM pkt.6.

Pytanie nr 164. Punkt 2.1.2.

Drogowe stacje pomiarowe winny współpracować z zestawem czujników pomiarowych, zapewniającym pomiar następujących parametrów nawierzchni i jej otoczenia: (...) stanu nawierzchni, z możliwością rozróżnienia nawierzchni



suchej, wilgotnej, mokrej, pokrytej szronem, śniegiem, błotem pośniegowym lub lodem, ze zdolnością detekcji chemicznych substancji odladzających.

Czy Zamawiający oczekując „zdolności detekcji chemicznych substancji odladzających” wymaga podania informacji o rodzaju substancji odladzającej znajdującej się na nawierzchni czy o obecności dowolnej substancji odladzającej na nawierzchni?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga dostarczenia informacji przez stacje pogodowe o obecności substancji chemicznej odladzającej na nawierzchni. Zamawiający jednocześnie dopuszcza rozwiązania, w którym podawana będzie dodatkowo informacja o rodzaju substancji odladzającej.

Pytanie nr 165. Punkt 2.1.3

Obudowa stacji powinna być wykonana z aluminium i posiadać stopień ochrony min IP55.

Wskazywanie na aluminium w naszej opinii ogranicza konkurencyjność a także nie jest rozwiązaniem optymalnym. Czy Zamawiający dopuszcza obudowę stacji wykonaną z innego materiału niż aluminium, zgodną z zaleceniami producenta, przy zachowaniu stopnia ochrony IP55?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza wykonanie obudowy stacji pogodowej z innego materiału niż aluminium pod warunkiem zastosowania materiału odpornego na korozję i o stopniu ochrony nie gorszym niż IP55.

Pytanie nr 166. Punkt 2.1.4

Do bezpośredniego montażu czujników należy zastosować belkę aluminiową o przekroju dopasowanym do sposobu montażu czujników.

Wskazywanie na aluminium w naszej opinii ogranicza konkurencyjność a także nie jest rozwiązaniem optymalnym. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie belki wykonanej z innego materiału niż aluminium, zgodnej z zaleceniami producenta, przy zachowaniu pełnej funkcjonalności tego elementu?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza wykonanie elementów konstrukcyjnych stacji pogodowej z innego materiału niż aluminium pod warunkiem zastosowania materiału odpornego na korozję.

Pytanie nr 167. Punkt 5.2.3

Czujnik należy ustabilizować tak, aby jego górna powierzchnia była ok. 2mm poniżej poziomu nawierzchni.

Czy inny sposób instalacji czujnika (np. na poziomie nawierzchni), zgodny z zaleceniami producenta czujnika, zapewniający pełną wymaganą od niego funkcjonalność będzie dopuszczony?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza inny sposób montażu czujnika w taki sposób, aby jego górna powierzchnia była obniżona względem poziomu nawierzchni o wartość z przedziału od 0 mm do 2 mm, pod warunkiem zachowania jego pełnej funkcjonalności.

Pytanie nr 168. Punkt 5.2.3.

Ułożony i ustalony kabel należy zalać żywicą do poziomu 10mm powyżej niego, a po jej związaniu pozostałą część wypełnić gorącą masą bitumiczną.

Czy inny sposób „wklejenia” kabla, zgodny z zaleceniami producenta, zapewniający pełną wymaganą od niego i od drogi funkcjonalność będzie dopuszczony?

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

Pytanie nr 169. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.1.2

Czy dane z modułu pomiaru parametrów ruchu, wykorzystywane do sterowania ruchem, można kierować bezpośrednio do systemu SSRD, tj. z pominięciem lub równoległe do hurtowni danych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dane z modułu pomiaru parametrów ruchu można kierować bezpośrednio do systemu SSRD równoległe z zapisywaniem w hurtowni danych.

Pytanie nr 170. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.1.2, pkt. 5

Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie innej technologii niż ANPR do określenia średnich prędkości i czasów przejazdu na odcinkach dróg? Przykładowo zastosowanie detekcji magnetycznej, która jest bardziej niezawodna i mniej wrażliwa na warunki atmosferyczne (w szczególności silny wiatr) niż kamera?

Odpowiedź: Zamawiający nie zmieni zapisu treści SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 171. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.6.2

Prosimy o wskazanie, na których skrzyżowaniach, odcinkach dróg Zamawiający oczekuje wdrożenia opisanej funkcjonalności (rejestracja wykroczeń).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że lokalizacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu jest przedstawiona w PFU dla etapu I, II i III stanowiącym załącznik nr 9a do SIWZ oraz w PFU dla etapu IV stanowiącym załącznik nr 9b do SIWZ.

Pytanie nr 172. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.6.5

Prosimy o wskazanie, na których skrzyżowaniach Zamawiający oczekuje zastosowania funkcjonalności wyszukiwania poszukiwanych pojazdów?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zastosowania funkcjonalności wyszukiwania poszukiwanych pojazdów na wszystkich skrzyżowaniach na których zostaną zainstalowane rejestratory przejazdu na czerwonym świetle oraz rejestratory przekroczenia prędkości.

Pytanie nr 173. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.7.3

Prosimy o wskazanie urządzeń i ich specyfikacji, z którymi należy zintegrować działanie modułu SIPT.

Odpowiedź: Do Systemu Informacji dla Pasażerów Transportu Zbiorowego należy włączyć pokładowe urządzenia lokalizacji pojazdów, dostarczone przez wykonawcę, dla których wymagania określono w Specyfikacjach Technicznych

Systemu Zarządzania Ruchem pkt. 11.2 (załącznik nr 7 do SIWZ) oraz Tablice Informacji Przystankowej dla których wymagania określono w STWIORB/SST-TIP.

Pytanie nr 174. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.7.6

Prosimy o wskazanie częstotliwości aktualizacji danych oraz o zdefiniowanie zakresu „niezbędnych informacji”, które mają być umieszczane na stronie internetowej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że aktualizacja informacji w terminalach informacji pasażerskiej oraz na stronie internetowej w zakresie zmian rozkładu jazdy, rzeczywistych czasach odjazdów pojazdów, okresowych przerw w ruchu i pozostałych danych wykorzystywanych przy planowaniu tras podróży wymaganych w pkt. 10 załącznika nr 7 musi być przeprowadzana natychmiast po wystąpieniu zmiany z uwzględnieniem wymogów z pkt.3.1.8 załącznika nr 7 do SIWZ.

Pytanie nr 175. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.8

Prosimy o wskazanie częstotliwości aktualizacji danych o aktualnej pozycji pojazdu.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zgodnie ze Specyfikacją Techniczną Systemu Zarządzania Ruchem pkt. 11.1.1 (załącznik nr 7 do SIWZ) aktualizacji pozycji pojazdów transportu zbiorowego nie rzadziej niż co 20 sekund a w okolicy przystanków co 10 sekund oraz w zdefiniowanych punktach meldunkowych.

Pytanie nr 176. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.11.4

Prosimy o potwierdzenie, że zapis o braku ograniczeń licencyjnych (ilościowych i terytorialnych) dotyczy modułów projektowania sygnalizacji oraz programowania urządzeń lokalnych? Dla modułów makro i mikro symulacji wskazano wymaganą ilość licencji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w pkt. 3.1.11.4 załącznika nr 7 do SIWZ określił wymóg: „Licencje dla tego oprogramowania muszą umożliwiać przyszłą rozbudowę sieci objętej symulacją bez ograniczeń ilościowych terytorialnych”. Zamawiający wymaga dostarczenia licencji zgodnie z załącznikiem nr 21 do SIWZ.

Pytanie nr 177. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 3.1.11.8

Prosimy o podanie wersji programu BUSMAN, który jest wykorzystywany przez Zamawiającego oraz zakresu danych które należy poddać procesowi importu i eksportu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wykorzystuje wersję programu „BUSMAN 100”. Procesowi importu należy poddać kompletną bazę danych rozkładu jazdy.

Pytanie nr 178. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 4.4.1.4

Prosimy o wskazanie ilości pojazdów komunikacji publicznej, ich typu (marka, rok, produkcji) oraz na których należy zainstalować urządzenia do wysyłania telegramów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że liczbę pojazdów transportu zbiorowego określono w SIWZ w rozdziale 3 ust 3.7 pkt 4 ppkt s). Zamawiający nie dysponuje szczegółowym zestawieniem pojazdów transportu zbiorowego a zatem nie udostępni takiego zestawienia.

Pytanie nr 179. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 5

a) prosimy o wskazanie lokalizacji, w których należy zainstalować kamery ANPR oraz podanie oczekiwanej ilości kamer wykorzystywanych do identyfikacji pojazdów poszukiwanych oraz identyfikacji pojazdów poruszających się w strefie ograniczonej dostępności.

b) prosimy o wskazanie lokalizacji i ilości punktów pomiaru czasów przejazdów pomiędzy wybranymi przekrojami drogi.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że lokalizację urządzeń ANPR zawarto w PFU dla etapu I, II i III stanowiącym załącznik nr 9a do SIWZ oraz w PFU dla etapu IV stanowiącym załącznik nr 9b do SIWZ. Zamawiający wymaga aby wszystkie kamery ANPR umożliwiały wyszukiwanie pojazdów w sieci drogowej a określanie czasu przejazdu było realizowane pomiędzy wszystkimi punktami zainstalowania kamer ANPR w całej sieci drogowej objętej systemem.

Pytanie nr 180. Załącznik nr 7 do SIWZ, pkt. 9

Prosimy o wskazanie lokalizacji, w których należy zainstalować kamery ANPR oraz podanie oczekiwanej ilości kamer wykorzystywanych w Module Automatycznego Nadzoru.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 179.

Pytanie nr 181. Dotyczy: Załącznika nr 17 do SIWZ

- a) Zamawiający wymaga porównania parametrów ruchu przed rozpoczęciem prac oraz po ich zakończeniu. Czas, jaki mija pomiędzy pomiarami ma duży wpływ na zmianę w strukturze ruchu pojazdów, co uniemożliwia obiektywne porównanie uzyskanych pomiarów. Wnioskujemy o porównywanie ze sobą wartości z bliskiej perspektywy czasu, np. poprzez uwzględnienie w trybie awaryjnym sterowania ruchem obecnie funkcjonujących programów sygnalizacji i czasowym (na potrzeby testów) przełączeniem sygnalizacji do obecnie funkcjonujących programów, w celu obliczenia danych bazowych (próbki wzorcowej), bezpośrednio przed przełączeniem na wdrażane rozwiązanie. Dodatkowo zwracamy uwagę, że dla transportu publicznego w przypadku dłuższego czasu pomiędzy pomiarami istnieje ryzyko zmiany rozkładu jazdy (korekty czasów przyjazdu i odjazdu z przystanków), co uniemożliwi porównanie uzyskanych danych.
- b) Zamawiający uzależnił współczynniki dla transportu publicznego od liczby podróżujących pasażerów. Na czas przejazdu transportu publicznego ma wpływ czas wymiany pasażerów oraz natężenie ruchu, a także realizowany rozkład jazdy (czasy przyjazdu i odjazdu z przystanków). Wdrażane rozwiązanie nie ma żadnego związku z ilością pasażerów i uwzględnienie tego warunku uzależnia



ocenę systemu od parametru, na który Wykonawca nie ma wpływu, co uniemożliwia obiektywną ocenę systemu.

- c) Wprowadzone wartości globalne dotyczące zarówno czasu przejazdu pojazdów indywidualnych, jak i transportu publicznego polegają na przemnożeniu wartości losowych (ilość pojazdów, ilość pasażerów) z parametrami, na które wdrażane rozwiązanie ma wpływ (straty czasu, czasy przejazdu) i nie są w żaden sposób uśredniane, co uniemożliwia obiektywną ocenę systemu.

Reasumując proponujemy:

- a) Skrócenie czasu, jaki mija od zmierzenia współczynników i ich wzajemnego porównania;
b) Usunięcie wpływu ilości pasażerów na wskaźniki dla transportu publicznego;
c) Usunięcie wskaźników globalnych lub ich modyfikację, w celu uzyskania wartości porównywalnych.

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

Pytanie nr 182. Pkt 3.7, ust. 4 e) SIWZ

Prosimy o wyjaśnienie, czy każde z centrum ma mieć możliwość zarządzania podległymi sobie skrzyżowaniami niezależnie, czy w ramach Tristar 1 centrum ma zarządzać wszystkimi skrzyżowaniami?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga aby każde centrum zarządzało podłączonymi do niego sygnalizacjami świetlnymi.

Pytanie nr 183. Pkt 3.7, ust. 4 e) SIWZ

Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający projekt Tristar traktuje jako 3 niezależne podsystemy sterowania ruchem zarządzane z osobnych centrów (3 centra) zintegrowane ze sobą i jakie Zamawiający przewiduje kryteria tej integracji?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga wykonania, zgodnie z załączoną dokumentacją przetargową, dwóch niezależnych centrów zarządzania ruchem w Gdańsku i w Gdyni. Wykonawca zobowiązany jest, dla każdego centrum, dostarczyć i uruchomić niezależny system obszarowego sterowania ruchem obejmujący ciągi i obszary podłączone do tego centrum. Należy jednocześnie umożliwić przejęcie zadania ośrodka nadrzędnego przez każde centrum.

Pytanie nr 184. Pkt 3.7, ust. 4 e) SIWZ

Prosimy o udzielenie informacji, które Centrum jest ośrodkiem nadrzędnym (decyzyjnym) dla całego obszaru, bowiem zaburzenie ruchu (np. wypadek) będzie oddziaływało na poziom płynności w całej sieci drogowej?

Odpowiedź: odpowiedź jak na pytanie nr 183.

Pytanie nr 185. Pkt 3.7, ust. 4 f) SIWZ

Jakie narzędzia Zamawiający przewiduje dla celów zintegrowania systemu CCTV i identyfikacji pojazdów oraz znaków zmiennej treści zainstalowanych w ramach powyższego zadania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zakres budowy i dostawy systemu zarządzania ruchem obejmuje między innymi dostawę oprogramowania narzędziowego, które umożliwi użytkownikowi samodzielne dołączanie urządzeń innych producentów do systemu zarządzania ruchem.

Pytanie nr 186. Pkt 3.7, ust. 4 g) SIWZ

Czy istnieje łącze światłowodowe pomiędzy Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem w Gdańsku, a budynkiem nadzoru tunelu?

Czy Zamawiający posiada ważne zgody, pozwolenia oraz projekty dla powyższego, jeśli nie istnieje połączenie światłowodowe pomiędzy Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem w Gdańsku, a budynkiem nadzoru tunelu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie jedynie po wybudowaniu Centrum w Gdańsku, połączenia Centrum z budynkiem nadzoru tunelu. Kanalizację i światłowód łączący obiekty został wybudowany przez innego wykonawcę.

Pytanie nr 187. Pkt 3.7, ust. 4 s) SIWZ

Prosimy o wyjaśnienie, czy pod pojęciem „pojazdów”, Zamawiający rozumie tylko autobusy i trolejbusy, czy również tramwaje?

Prosimy o podanie ile jest tramwajów, autobusów oraz trolejbusów, i na których środkach transportu publicznego są zainstalowane komputery pokładowe.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pojęcie „pojazdy transportu zbiorowego” obejmuje autobusy, trolejbusy i tramwaje.

Zamawiający również informuje, że podał całkowitą liczbę pojazdów dla każdego z miast w SIWZ ust. 3.7 p. 4 s). Przedmiot zamówienia nie obejmuje realizacji projektu Tristar z wykorzystaniem istniejących komputerów pokładowych.

Pytanie nr 188. Pkt 3.7, ust. 4 t) SIWZ

Prosimy o doprecyzowanie wymagania: „Zainstalowane urządzenia muszą zapewniać dostarczanie informacji o opóźnieniu pojazdu bezpośrednio do nadajników priorytetu instalowanych w pojazdach, zgodnie z wymaganiami zawartymi ST-SZR. Czy chodzi tu o informowanie kierowcy/motorniczego o jego opóźnieniu/nadśpieszeniu?

Prosimy o wyjaśnienie, co oznacza skrót „ST-SZR”.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga by, informacja była przekazywana do nadajników priorytetów w pojazdach (autobusy, tramwaje, trolejbusy) w celu umożliwienia wysyłania przez nie do sterownika sygnalizacji świetlnej odpowiedniego telegramu z żądaniem priorytetowej obsługi.

Skrót ST-SZR oznacza Specyfikacja Techniczna Systemu Zarządzania Ruchem (załącznik nr 7 do SIWZ).

Pytanie nr 189. Pkt 3.7, ust. 6) SIWZ

Czy Zamawiający dopuści, aby obecność kompetentnego przedstawiciela Wykonawcy była zapewniona osobowo w 1 centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem (uzgodnionego z Zamawiający), a 2 pozostałe centra będą połączone



w formie zdalnej (video i dźwięk - celem właściwej komunikacji) z zapewnieniem możliwości parametryzacji i skalowania systemu z jednego stanowiska nadrzędnego dla systemu Tristar?

Odpowiedź: Zamawiający nie zmieni zapisu treści SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 190. Pkt 3.7, ust. 10) SIWZ

Prosimy o udzielenie informacji, czy na terenie Trójmiasta zamontowane są rejestratory wykroczeń i jakiego typu celem właściwej integracji z infrastrukturą istniejącą.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia nie obejmuje integracji istniejących rejestratorów wykroczeń drogowych z projektem Tristar.

Pytanie nr 191. Pkt 3.7, ust. 11) SIWZ

Czy przedmiotowe dane winny być importowane do wszystkich 3 centrów będących niezależnymi ośrodkami zarządzającymi, czy do głównego CPD z możliwością dalszego zapotrzebowania danych przez użytkowników w poszczególnych lokalizacjach.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dane dotyczące rozkładów jazdy muszą być importowane do centrum w Gdyni oraz w Gdańsku odpowiednio do obsługiwanych przez te centra linii transportu zbiorowego.

Pytanie nr 192. Pkt 3.7, ust. 14) SIWZ

Czy przez podany w pkt 3.7, ust. 14 wymóg, Zamawiający rozumie wizualizacje przedmiotowych danych w każdym centrum dla wszystkich urzędów, czy tylko wizualizacje urzędów i infrastruktury znajdującej się w obrębie każdego miasta?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga wizualizacji wszystkich urzędów w każdym centrum z całego obszaru objętego przedmiotem zamówienia (Gdańska, Sopotu i Gdyni).

Pytanie nr 193. Pkt. 3.5, ust. 8 SIWZ

Czy należy dostarczyć 3 oddzielne licencje na oprogramowanie do projektowania programów symulacji i zarządzania ruchem dla każdego miasta oddzielnie, czy 1 licencję dla całej aglomeracji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje że wymagania dla licencji zawarto w załączniku nr 21 do SIWZ . Zamawiający ponadto wyjaśnia, że wykonawca zobowiązany jest dostarczyć licencje oddzielnie dla miasta Gdańska, Gdyni i Sopotu .

Pytanie nr 194. Pkt. 3.2, ust. 5 SIWZ

Czy należy dostarczyć 3 oddzielne licencje na "system sterowania ruchem pojazdów indywidualnych oraz transportu zbiorowego" dla każdego miasta oddzielnie, czy 1 licencję dla całej aglomeracji?

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 193.

Pytanie nr 195. Punkt 3.2, ust. 14/15 SIWZ

Prosimy o udzielenie informacji, ile tablic zmiennej treści i stacji meteorologicznych musi dostarczyć Wykonawca w ramach realizacji



przedmiotu zamówienia. Prosimy o udostępnienie zbiorczego zestawienia sprzętu i infrastruktury, które należy dostarczyć w ramach projektu dla etapów 1,2,3,4.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zakres przedmiot zamówienia jest opisany w PFU dla etapu I., II i III stanowiącym załącznik nr 9a do SIWZ oraz w PFU dla etapu IV stanowiącym załącznik nr 9b do SIWZ.

Pytanie nr 196. W jaki sposób należy traktować wymagania sformułowane w załącznikach do SIWZ, a nie wskazane bezpośrednio w treści SIWZ. Na przykład punkt SIWZ 3.3.3) - wskazuje, że szczegółowe wymagania dla etapu III sprecyzowane są w PFU (zał. Nr 9a) w tym projekty budowlane i branżowe (załącznik nr 6a, nr 6b, nr 6c) oraz dyspozycje zawarte w punktach 3.5 i 3.7. Załącznik nr 5 do PFU wskazuje projekty z Etapu III, które jednak nie są wskazane bezpośrednio w wymogu SIWZ nr 3.3.3).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia został określony w całości w rozdziale 3 SIWZ. Zamawiający przypomina, że SIWZ obowiązuje wraz ze wszystkimi załącznikami, które stanowią jego integralną część.

Pytanie nr 197. Dotyczy punktu 3.1.10.5

Czy intencja Zamawiającego jest publikacja wszystkich informacji na jednej mapie, czy też dopuszczalne jest rozdzielenie aplikacji prezentujących informacje o komunikacji publicznej i pozostałej?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zastosowanie jednej mapy i systemu GIS jako bazy dla prezentacji całego systemu zarządzania ruchem i systemu zarządzania transportem zbiorowym, objętym przedmiotem zamówienia, z możliwością filtrowania wyświetlanych informacji.

Pytanie nr 198. Dotyczy punktu 3.1.12.1.7

„Należy także zapewnić każdemu z operatorów lokalnych możliwość konfiguracji okien oraz informacji zawartych w poszczególnych oknach prezentowanych na ścianie graficznej. Należy umożliwić bezpośrednio prezentacje na ścianie graficznej obrazów z kamer wizyjnych włączonych do systemu." Jakie dokładnie informacje mają być prezentowane w poszczególnych oknach? Czy zamawiający planuje pokazywanie jedynie informacji na mapie czy też inne reprezentacje typowe dla systemów zarządzania transportem publicznym (np. widok „drabinkowy”, schemat linii komunikacyjnych miasta, zestawienia tabelaryczne etc)?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga wizualizacji dla systemu zarządzania transportem zbiorowym co najmniej na mapie, schematach linii transportu zbiorowego, schematach drabinkowych oraz w postaci tabel i plików tekstowych. Wymagania w tym zakresie zostały opisane w Specyfikacji Technicznej Systemu Zarządzania Ruchem Załącznik nr 7 do SIWZ.

Pytanie nr 199. Dotyczy punktu 3.2.3.10

Czy Zamawiający dopuszcza użycie oddzielnych baz danych dla centrów dla części systemu zarządzająca komunikacją publiczną i udostępnienia istotnych danych do bazy centralnej?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zastosowanie oddzielnych baz danych, pod warunkiem zapewnienia wymiany niezbędnych danych z pozostałymi podsystemami opisanymi w Specyfikacji Technicznej Systemu Zarządzania Ruchem Załącznik nr 7 do SIWZ.

Pytanie nr 200. Dotyczy punktu 10.1.1

„rozkłady jazdy umieszczane w komputerach pokładowych muszą zawierać także zdefiniowane punkty meldunkowe wraz z rozkładowym czasem dla każdego punktu, w punktach tych z pojazdu muszą być wysyłane komunikaty o stopniu opóźnienia/przyspieszenia bezpośrednio do sterownika sygnalizacji oraz do właściwego serwera systemu.” , oraz

punkt 11.2:

„rozkłady jazdy umieszczane w komputerach pokładowych muszą zawierać także zdefiniowane punkty meldunkowe - spełniające rolę wirtualnych detektorów pojazdów transportu zbiorowego wraz z rozkładowym czasem dla każdego punktu”. Jaki jest cel wprowadzania punktów meldunkowych? Czy inne rozwiązania określające w każdym momencie poziom opóźnienia pojazdu w stosunku do założonego planu nie byłyby bardziej korzystne dla Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zastosowanie punktów meldunkowych, jak wynika z treści pkt. 10.1.1. Specyfikacji Technicznej Systemu Zarządzania Ruchem jest konieczne dla zrealizowania lokalnego sterowania sygnalizacją świetlną z zastosowaniem priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego. Zamawiający nie zmieni zapisów treści SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 201. Dotyczy punktu 10.1.1

„Musi być możliwość przygotowania i gromadzenia komunikatów w celu późniejszego wysłania do tablic.”

Czy Zamawiający oczekuje systemu wykrywania kolizji pomiędzy poszczególnymi komunikatami, które miałyby się pokazywać na tablicy np. w tym samym czasie i miejscu?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zastosowania standardowego mechanizmu kolejowania komunikatów FIFO (First Input First Output).

Pytanie nr 202. Dotyczy punktu 10.1.1

„ Wartości czasów przyjazdu pojazdów na poszczególnych przystankach oraz informacje wprowadzane przez operatorów, muszą być prezentowane na odrębnej warstwie zintegrowanego interfejsu operatora, na tle mapy obejmującej całą metropolię.”

Jakie konkretnie informacje wprowadzone przez operatorów mają być prezentowane na mapie? Czy Zamawiający ma konkretną specyfikację wymaganych interfejsów użytkownika?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dostarczony system musi spełniać wymagania Specyfikacji Technicznych. Interfejs użytkownika wykonawca jest zobowiązany uzgodnić z Zamawiającym zgodnie z zapisami SIWZ rozdział 3 ust 3.5 pkt 11) oraz załącznikiem nr 4 do SIWZ tj. projektem umowy § 2 ust. 13.

Pytanie nr 203. Dotyczy punktu 10.1.1

„Na warstwie tablic informacji pasażerskiej zintegrowanego interfejsu operatora należy także prezentować pozostałe informacje dotyczące działania modułu oraz tablic informacji pasażerskiej”. O jakie dodatkowe informacje chodzi?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dodatkowe informacje dotyczą statusów poszczególnych urządzeń lub modułów.

Pytanie nr 204. Dotyczy punkty rozdziału 11 (wstęp)

„Zadaniem systemu jest stale określanie położenia pojazdów komunikacji zbiorowej w sieci miejskiej na podstawie informacji dostarczanej z komputerów pokładowych wyposażonych w układ nawigacji satelitarnej GPS (moduł lokalizacji pojazdów transportu zbiorowego)”.

Czy zamawiający zbadał pokrycie sygnałem GPS wszystkie trasy objęte przetargiem? Czy Zamawiający wymaga dostarczenia innych mechanizmów określania bieżącej pozycji pojazdu przy braku sygnału GPS?

Odpowiedź: Zamawiający nie posiada mapy określającej pokrycie terenu aglomeracji sygnałem GPS.

W Specyfikacjach Technicznych Systemu Zarządzania Ruchem (załącznik nr 7 do SIWZ) w pkt. 11.2 zamieszczono wymóg aproksymowania położenia pojazdu na podstawie informacji z licznika przebytej drogi.

Pytanie nr 205. Dotyczy punktu 11.1.

„System zarządzania ruchem pojazdów transportu zbiorowego musi umożliwiać zarządzanie i nadzór pojazdów z podziałem na floty (przewoźników) w liczbie co najmniej 8 flot dla Gdyni i 8 dla Gdańska”

Czy założenie to wymaga stworzenia niezależnych, lokalnych centrów sterowania w 16'tu lokalizacjach? Czy wymaganie to ma ograniczyć możliwość wykonywania akcji na poszczególnych pojazdach nienależących do danego przewoźnika (dyspozytor widzi całą flotę ale może wykonywać akcje jedynie na swoich pojazdach), czy też mieć podgląd jedynie na swoją flotę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że szczegółowe wyjaśnienie jest zamieszczone w dalszej części Specyfikacji Technicznej Systemu Zarządzania Ruchem w pkt. 11.1.1

Pytanie nr 206. Dotyczy punktu 11.1.1

„Należy zapewnić prezentacje położenia pojazdów wraz z odniesieniem do rozkładu jazdy na schematach poszczególnych linii.”

Czy funkcjonalność ta ma być realizowana na oddzielnej reprezentacji (schemat sieci komunikacyjnej) czy na mapie?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga by prezentacja położenia pojazdów wraz z odniesieniem do rozkładu jazdy była przeprowadzona na schemacie sieci, wybranej linii komunikacyjnej oraz na mapie.

Pytanie nr 207. Dotyczy punktu 11.1.1

„Zastosowane rozwiązanie będzie umożliwiło wprowadzenie dyspozytorskiego zarządzania transportem publicznym.”

Co dokładne dla Zamawiającego oznacza „dyspozytorskie zarządzanie transportem publicznym”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zwrot ten oznacza możliwość wysyłania poleceń do obsługi pojazdu w formie komunikatów tekstowych i wyświetlanych na konsoli prowadzącego pojazd oraz dwukierunkowej łączności głosowej.

Pytanie nr 208. Dotyczy punktu 11.1.1

„Stopień uwzględnienia priorytetu dla pojazdu transportu zbiorowego musi być programowany i ustawiany zdalnie z poziomu centralnego.” Czy chodzi o automatyczne ustawianie priorytetu przez system czy jedynie zdalna, ręczną ingerencje w te ustawienia?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zapewnienia możliwości ustawiania/zmiany poziomu priorytetów przez operatora.

Pytanie nr 209. Dotyczy punktu 11.1.2

”możliwość edycji tras komunikacji zbiorowej i lokalizacji przystanków na odpowiednich warstwach na mapie.”

Czy intencja Zamawiającego jest definiowanie ad-hoc tras przejazdów przy użyciu systemu do nadzorowania komunikacji publicznej, czy dostęp do narzędzia umożliwiającego zdefiniowanie wymaganych danych i prezentacje ich później w systemie kontroli ruchu transportu publicznego?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzia do edycji tras przejazdów w trybie off-line, w celu późniejszego wykorzystywania przygotowanych tras w systemie transportu zbiorowego.

Pytanie nr 210. Dotyczy punktu 11.2

„możliwość dołączenia w przyszłości modułu diagnostyki dla pojazdu.

- możliwość dołączenia w przyszłości urządzeń do zliczania napełnienia pojazdu

- możliwość dołączenia w przyszłości tablic wyświetlających informacje o trasie dla pasażerów.

- możliwość dołączenia w przyszłości urządzenia informacji głosowej o trasie dla pasażerów,”



Jak Zamawiający zamierza weryfikować możliwość podłączenia tych urządzeń na etapie podejmowania decyzji o wyborze oferty bądź podpisywania umowy?

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga dostarczenia wraz z ofertą żadnych informacji dotyczących rozwiązań technicznych, materiałów, urządzeń i innych szczegółów technicznych.

Zamawiający wykorzysta informacje zawarte w dokumentacji dostarczonego systemu na etapie weryfikacji projektów wykonawczych, zastrzegając sobie dodatkowo możliwość weryfikacyjnego sprawdzania możliwości dołączenia innych urządzeń, nie objętych przedmiotem zamówienia, w trakcie odbiorów każdego z etapów jak również w okresie gwarancji i rękojmi.

Pytanie nr 211. Dotyczy punktu 11.2

Czy Zamawiający wymaga przedstawienia jakichkolwiek certyfikatów dla urządzeń pokładowych?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga co najmniej Deklaracji Zgodności WE oraz wszelkich innych dokumentów wynikających z obowiązujących przepisów, w języku polskim, zgodnie z SWIORB/SST-O – Specyfikacja Ogólna oraz wymienionych w spisie dokumentów odbiorowych zawartych w projekcie umowy.

Pytanie nr 212. Czy Zamawiający posiada specyfikację minimalnych wymagań technicznych dla komputerów pokładowych? Jeśli tak, prosimy o wskazanie dokumentu, w którym są one zapisane.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania dla komputerów pokładowych zawarto w Specyfikacjach Technicznych Systemu Zarządzania Ruchem pkt. 11.2. stanowiących załącznik nr 7 do SIWZ.

Pytanie nr 213. Czy Zamawiający posiada specyfikacje minimalnych wymagań technicznych dla przystankowych tablic informacji pasażerskiej? Jeśli tak, prosimy o wskazanie dokumentu, w którym są one zapisane.

Odpowiedź: Wymagania dla tablic informacji pasażerskiej są zawarte w dokumencie STWIORB/SST-TIP.

Pytanie nr 214. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wymiany wszystkich obecnie używanych komputerów pokładowych na inne, spełniające następującą funkcjonalność:

1. Dotykowy panel kierowcy (zamiennie bezdotykowy panel z wydzielonym obszarem z przyciskami) o przekątnej min 5", który wyświetla kierowcy następujące informacje

a. Aktualny czas oraz datę

b. Aktualna pozycja na trasie przejazdu poprzez prezentację listy następnych przystanków i kierunek jazdy

c. Aktualne odchylenie od rozkładu jazdy kalkulowane za pomocą algorytmów porównania planowanego rozkładu jazdy z rzeczywistą pozycją na trasie przejazdu

2. Sterowanie zapowiedziami głosowymi następnych przystanków za pomocą plików audio



3. Sterowanie wyświetlaczami typu LED za pomocą otwartego interfejsu IBIS
4. Sterowanie wyświetlaczami typu LCD
5. Sterowanie pracą kasowników i automatów do sprzedaży biletów za pomocą interfejsu IBIS
6. Realizacja funkcji przycisku alarmowego oraz wywołania dyspozytora
7. Realizacja priorytetu zielonego światła za pomocą protokołu VDV R09.16
8. Lokalizacja za pomocą licznika drogi wraz z wspólrzednymi GPS oraz sygnału otwarcia drzwi w strefie przystankowej
9. Moduł komunikacji krótkiego zasięgu wi-fi dla wymiany danych w zajezdniach tramwajowych/autobusowych oraz moduł GPRS dla wymiany danych pomiędzy pojazdem a centrum zarządzania (komunikacja tekstowa oraz głosowa)
10. Funkcja zapisu zdefiniowanych parametrów pracy komputera pokładowego na trasie przejazdu na linii służącej do celów statystycznych optymalizacji rozkładu jazdy oraz z uwzględnieniem systemu priorytetu zielonego światła
11. Pełna integracja z systemem Zarządzania Ruchem pojazdów komunikacji miejskiej.

Jeśli Zamawiający nie dopuszcza wymiany komputerów pokładowych, to prosimy o dokładne wyspecyfikowanie protokołu wymiany z obecnie używanym komputerem.

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga wymiany istniejących komputerów pokładowych. Zamawiający nie wymaga integracji dostarczanego systemu z istniejącym systemem informacji pasażerskiej.

Pytanie nr 215. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wymiany wszystkich istniejących tablic przystankowej informacji pasażerskiej na inną? Jeśli nie, to prosimy o dokładny opis interfejsu i protokołu wymiany danych dla obecnie zainstalowanych tablic informacji pasażerskiej.

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga włączenia do dostarczanego systemu istniejących tablic informacji pasażerskiej.

Pytanie nr 216. Czy intencją Zamawiającego jest wdrożenie systemu Zarządzania Ruchem z możliwością nawiązywania połączeń głosowych z kierującymi pojazdami poprzez system VIP?

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga zastosowania systemu VoIP w pakietowej sieci GPRS.

Pytanie nr 217. Czy integracja z systemem planowania rozkładów jazdy Busman ma się odbywać za pośrednictwem interfejsu VDV 452?

Odpowiedź: Zamawiający nie określa rozwiązań w tym zakresie.

Pytanie nr 218. Czy Zamawiający ma dodatkowe wymagania dotyczące funkcji aplikacji dyspozytorskiej przy współpracy z komputerami pokładowymi zainstalowanymi w pojazdach?

Czy jest wymagana komunikacja z kierowcą i pasażerami? Jeśli tak, to jaka?
Czy wymagane są raporty statystyczne porównujące planowany rozkład jazdy z rzeczywistym?

Czy Zamawiający oczekuje realizacji systemu alarmowego dla pojazdów wyposażonych w komputery pokładowe wraz z specjalnym modułem szybkiego reagowania w aplikacji dyspozytorskiej?

Czy zamawiający oczekuje narzędzi analitycznych dla badania jakości realizacji priorytetu zielonego światła?

Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, by dostarczony system umożliwiał w przyszłości uruchamianie aplikacji dyspozytorskiej w tym komunikacji z kierowcą.

Zamawiający potwierdza, że wymagane są raporty statystyczne.

Zamawiający oczekuje by dostarczony system umożliwiał w przyszłości zainstalowanie wymienionego w pytaniu systemu alarmowego.

Zamawiający nie wymaga narzędzi analitycznych dla badania jakości realizacji priorytetu zielonego światła.

Pytanie nr 219. Dotyczy dokumentu SIWZ z datą lipiec 2011 – Punkt 3.2 na stronie 4 zawiera następujące podpunkty:

- 29) wykonanie i uzupełnienie projektów docelowej organizacji ruchu w branży inżynierii ruchu,
- 30) wykonanie i uzupełnienie projektów tymczasowej organizacji ruchu,
- 31) wykonanie tymczasowej organizacji ruchu,
- 32) wykonanie docelowej organizacji ruchu w branży inżynierii ruchu,

Prosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający miał na myśli pisząc „uzupełnienie projektów docelowej organizacji ruchu w branży inżynierii ruchu”? W dokumentacji udostępnionej przez Zamawiającego nie ma żadnych projektów dotyczących docelowej organizacji ruchu. Prosimy zatem o udostępnienie dokumentacji projektowej docelowej organizacji ruchu, którą należy uzupełnić.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że jest w posiadaniu projektów docelowej organizacji ruchu w zakresie wykorzystania tablic i znaków zmiennej treści które wymagają uszczegółowienia zgodnie z zapisem rozdziału 3 SIWZ ust 3.5 pkt. 7). Zamawiający informuje że nie posiada przygotowanych projektów organizacji ruchu w branży inżynierii ruchu. Projekty te Wykonawca zobowiązany jest opracować i uzgodnić zgodnie z zapisem rozdziału 3 SIWZ ust 3.5 pkt. 6).

Pytanie nr 220. Dotyczy dokumentu SIWZ z datą lipiec 2011 – Punkt 3.7 podpunkt 25 (na stronie 10) zawiera następujący zapis:

- 25) Wymaga się aby istniejące połączenia koordynacyjne oraz programy tymczasowe zostały utrzymane do momentu przejęcia całego ciągu koordynowanego przez Zamawiającego.

Prosimy o wyjaśnienie, co oznacza „utrzymanie istniejących połączeń koordynacyjnych”? Z powyższego zapisu wynika, że Wykonawca nie może



zmienić istniejących programów ruchowych we wskazanych ciągach koordynacyjnych, ponieważ musi utrzymać „istniejące połączenia koordynacyjne” oraz „programy tymczasowe” aż do przejścia całego ciągu przez Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że zapis oznacza, iż w trakcie wdrażania programów ruchowych przeznaczonych do pracy w systemie sterowania ruchem i w fazie włączania do systemu poszczególnych sygnalizacji, wykonawca jest zobowiązany utrzymać istniejące programy ruchowe oraz koordynację sygnalizacji w celu ograniczenia utrudnień w ruchu drogowym spowodowanych pracami w początkowym okresie włączania poszczególnych sygnalizacji do systemu.

Pytanie nr 221. Dotyczy dokumentu SIWZ z datą lipiec 2011 – Prosimy o udostępnienie harmonogramu prac określonych w punkcie 3.9 (na stronie 13):

- 3.9. Zamawiający informuje, że w rejonie robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia wykonywane będą jednocześnie roboty budowlane, zlecane przez poszczególnych Zamawiających:
- 1) prowadzonymi przez Gminę Miasta Gdańska na obszarze gminy Gdańsk:
 - a) „Budowa Trasy Sucharskiego Zadanie I, odcinek Obwodnica Południowa Gdańska - Węzeł Węzeł Elbląska”,
 - b) Budowa Trasy Sucharskiego Zadanie II, odcinek Węzeł Wosia Budzysza - Węzeł Ku Ujściu”,
 - c) „Budowa Trasy Słowackiego Zadanie 1, odcinek od ul. Spadochroniarzy do ul. Budowlanych”,
 - d) „Budowa Trasy Słowackiego Zadanie 2, odcinek od ul. Potokowej do al. Rzeczypospolitej,
 - e) „Budowa Trasy Słowackiego Zadanie 3, Droga Zielona – odcinek od al. Gen. J. Hallera Gen. J. Hallera – Węzeł Marynarki Polskiej”
 - f) „Budowa Trasy Słowackiego Zadanie 4, Węzeł Marynarki Polskiej- Węzeł Ku Ujściu,
 - g) Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej Etap III
 - Zadanie 3.2 oraz 3.3 w obrębie Węzła Kliniczna
 - Zadanie 3.6 w ciągu al. Gen. J. Hallera,
 - Zadanie 3.10 w ciągu al. Wojska Polskiego,
 - Zadanie 3.11 w ciągu al. Grunwaldzkiej.
 - h) w obiekcie Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem w Gdańsku
 - 2) prowadzonymi przez Gminę Miasta Gdańska na obszarze miasta Gdańska i Sopotu: „Rozbudowa układu komunikacyjnego Trójmiasta wraz z układem komunikacyjnym ERGO ARENY” w obszarze skrzyżowania al. Niepodległości-al. Grunwaldzka-Czyżewskiego.
 - 3) prowadzonymi przez Gminę Miasta Gdyni:
 - a) przebudowa skrzyżowania ulica Morska- Kalkszajnow
 - b) przebudowa odcinka ulicy Morskiej od ul. Kcyńskiej do ul. Chyłońskiej II
 - c) przebudowa skrzyżowania Al. Zwycięstwa z ul. Przebendowskich
 - d) przebudowa skrzyżowania ulicy Wielkopolskiej z ul. Starodworcową i ul. Nałkowskiej
 - e) przebudowa skrzyżowania ulicy Wielkopolskiej z ul. Łowicką i Kowieńską
 - f) przebudowa skrzyżowania Al. Zwycięstwa z ulicą Redłowską oraz budowa drogi rowerowej wzdłuż Al. Zwycięstwa od skrzyżowania z ulicą Stryjską do węzła Wzgórze Maksymiliana
 - 4) prowadzonymi przez PKT na obszarze miasta Sopotu i Gdyni pn. ”Przebudowa sieci trakcyjnej trolejbusowej i oświetleniowej” od pętli autobusowej na skrzyżowaniu Al. Niepodległości i ul. Reja w Sopocie do Węzła Św. Maksymiliana w Gdyni

Harmonogram taki jest niezbędny do prawidłowego ustalenia harmonogramu prac własnych Wykonawcy, co rzutuje na prawidłowe określenie ceny ofertowej dla przedmiotowego zadania.



Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dysponuje harmonogramem prac realizowanych przez poszczególnych innych wykonawców a zatem go nie udostępni. Wykonawca przystępując do realizacji robót na wyszczególnionych odcinkach przedmiotu zamówienia, zobowiązany jest ustalić harmonogram prac we własnym zakresie.

Pytanie nr 222. W związku z dużą ilością skrzyżowań objętych zamówieniem prosimy o udostępnienie zestawienia skrzyżowań w pliku edytowalnym (np. Excel). W związku z bardzo dużą ilością dokumentacji przetargowej oraz krótkiego czasu złożenia oferty zestawienie takie jest niezbędne do przygotowania oferty na czas.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie udostępni zestawienia skrzyżowań w pliku edytowalnym. Zamawiający zamieścił zestawienie w pliku PDF.

Pytanie nr 223. Dotyczy dokumentu PFU dla etapów I, II i III z datą lipiec 2011 – Punkt 5.2.1.2 (na stronie 28) zawiera następujący fragment mówiący o oprogramowaniu, jakie należy dostarczyć Zamawiającemu:

5.2.1.2 Oprogramowanie w zakresie zarządzania ruchem off-line, analiz, projektowania oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- pomiaru ruchu,
- identyfikacji pojazdów, rejestracji przejazdu na czerwonym świetle i przekroczenia prędkości.
- służące do analiz ruchowych
- oprogramowanie do makrosymulacji,
- oprogramowanie do mikrosymulacji,
- do oprogramowania symulacyjnego należy dołączyć skalibrowany model sieci objętej instalowanym systemem,
- oprogramowanie symulacyjne z kompletnym modelem sieci należy dostarczyć w pierwszej kolejności przed instalowaniem systemu,

a) Prosimy o wyjaśnienie, jakiego typu oprogramowanie do makrosymulacji i mikrosymulacji jest wymagane przez Zamawiającego (prosimy o podanie wymagań dotyczących licencji tego rodzaju oprogramowania a także ilości licencji)

b) Prosimy o wyjaśnienie, jaki rodzaju skalibrowany model (do makro czy mikrosymulacji) należy dostarczyć Zamawiającemu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wymagania dotyczące licencji zamieszczono w załączniku nr 21 do SIWZ.

Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia skalibrowanego modelu do mikrosymulacji oraz modelu do makrosymulacji w celach opisanych w załączniku nr 7 w pkt. 3.1.11. Zgodnie z załącznikiem 7 Zamawiający wymaga możliwości eksportu i importu danych pomiędzy programem makrosymulacyjnym i mikrosymulacyjnym. Zamawiający nie wymaga od wykonawcy przeprowadzania badań ankietowych w celu obliczenia macierzy



podróży. Niezbędne macierze można opracować metodami analitycznymi, grawitacyjnymi lub wyestymować na podstawie pomiarów ruchu. Modele powinny odzwierciedlać warunki i parametry ruchu wynikające z przeprowadzonych pomiarów.

Pytanie nr 224. Dotyczy dokumentu PFU dla etapów I, II i III z datą lipiec 2011 – Punkt 5.2.2 (na stronie 29)

Prosimy o podanie maksymalnych rozmiarów w ramach, których system musi umożliwiać rozwój systemu w zakresie terytorialnym (np. liczba skrzyżowań wpiętych do systemu, liczba obsługiwanych pojazdów transportu zbiorowego, liczba kamer nadzoru wizyjnego i innych elementów wchodzących w skład przedmiotowego zadania).

Odpowiedź: Wymagania powyższe zawarto w załączniku nr 21 do SIWZ

Pytanie nr 225. Dotyczy dokumentu PFU dla etapów IV z datą kwiecień 2011 – Punkt 4.2.1.2 (na stronie 21) zawiera następujący fragment mówiący o oprogramowaniu, jakie należy dostarczyć Zamawiającemu:

4.2.1.2 Oprogramowanie w zakresie zarządzania ruchem off-line, analiz, projektowania oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- pomiaru ruchu,
- identyfikacji pojazdów, rejestracji przejazdu na czerwonym świetle i przekroczenia prędkości.
- służące do analiz ruchowych
- oprogramowanie do makrosymulacji,
- oprogramowanie do mikrosymulacji,
- do oprogramowania symulacyjnego należy dołączyć skalibrowany model sieci objętej instalowanym systemem,
- oprogramowanie symulacyjne z kompletnym modelem sieci należy dostarczyć w pierwszej kolejności przed instalowaniem systemu,

a) Prosimy o wyjaśnienie, jakiego typu oprogramowanie do makrosymulacji i mikrosymulacji jest wymagane przez Zamawiającego (prosimy o podanie wymagań dotyczących licencji tego rodzaju oprogramowania a także ilości licencji)

b) Prosimy o wyjaśnienie, jaki rodzaju skalibrowany model (do makro czy mikrosymulacji) należy dostarczyć Zamawiającemu.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 223.

Pytanie nr 226. Dotyczy dokumentu ST-SZR (załącznik 7 do SIWZ) – pkt 4.5.3 strona 44 – Zamawiający wymaga błędu pomiaru dla wideodetekcji nie większy niż 5%. Stwierdzamy na podstawie doświadczeń uzyskanych przy licznych zastosowaniach wideodetekcji że wymagany stopień dokładności pomiarów ruchu przy wykorzystaniu wideodetekcji nie jest możliwy do osiągnięcia. Równocześnie przypominamy, że wpływ warunków atmosferycznych w dniu realizacji pomiaru wpływa w znacznym stopniu na dokładność pomiaru (w

przypadku skrajnym może zupełnie uniemożliwić przeprowadzenie jakiegokolwiek pomiaru). Prosimy niniejszym o całkowite usunięcie wymagania błędu pomiarowego dla wideodetekcji.

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza zastosowania wideo detekcji, za wyjątkiem skrzyżowań wymienionych w rozdziale 3 ust 3.7 pkt. 5 ppkt. 22) SIWZ, dla stacji pomiaru ruchu. Załączona dokumentacja przetargowa przewiduje dla stacji pomiaru ruchu zastosowanie pętli indukcyjnych. Jednak w przypadku gdy wykonawca zdecyduje się na zaproponowanie zmiany rodzaju detekcji na wideodetekcję, i uzyska na to zgodę Zamawiającego, będzie zobowiązany spełnić wymagania zawarte w Specyfikacjach Technicznych. Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie określonej dokładności dla wideo detekcji dotyczy normalnych warunków pogodowych tj. bez opadów atmosferycznych i zamglenia.

Pytanie nr 227. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie Systemu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego który nie posiada Zatwierdzenia Typu wydanego przez Główny Urząd Miar w Polsce gdyż żaden z przyrządów pomiarowych spełniających wymogi zamawiającego nie posiada Zatwierdzenia Typu, ponadto nie mieści się w obowiązujących ramach prawnych stawianym przyrządom do pomiaru prędkości zawartych w Rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki społecznej z dnia 9 listopada 2007r (Dz. U. Nr 225 poz. 1663 z dnia 9 listopada 2007)? W p. 2,2 tej SST mającym opisywać urządzenia do rejestracji przekroczeń prędkości nie ma w treści opisu wymogów dla urządzeń spełniających te funkcje a jedynie funkcje urządzeń do rejestracji przejazdu na czerwonym świetle. W związku z tym prosimy o jednoznaczne wskazanie takich wymogów zgodnych z terminologią określoną w/w Rozporządzeniu oraz wynikających z Ustawy o Miarach dotyczących przyrządów do pomiaru prędkości.

Odpowiedź: Zamawiający w SIWZ p. 3.7 10) określił, że wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia urządzeń do rejestracji wykroczeń które posiadają „.....wymagane przepisami świadectwa legalizacji, zatwierdzenia typu, dopuszczenia i homologacje umożliwiające skuteczne karanie popełniających wykroczenia zarejestrowane przez system”. Zamawiający wymaga dostarczenia urządzeń do rejestracji przekroczenia prędkości określonych w Rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki społecznej z dnia 9 listopada 2007r (Dz. U. Nr 225 poz. 1663 z dnia 9 listopada 2007 jako prędkościomierze kontrolne wykorzystujące pomiar czasu przejazdu na określonym odcinku drogi.

Pytanie nr 228. Czy system rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle ma być połączony z systemem rejestratorów przekroczenia prędkości czy rozdzielony- tzn. czy ma te dwa cele realizować jedno urządzenie?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza realizację obu zadań przez jedno urządzenie jak też przez oddzielne urządzenia.

Pytanie nr 229. Na jakiej podstawie ma być rozpoznawany kraj pochodzenia tablicy rejestracyjnej przez urządzenia ANPR?

Odpowiedź: Zamawiający nie określa zasady działania zamawianych urządzeń.

Pytanie nr 230. Czy urządzenia ANPR mają rozpoznawać tylko tablice tzw. "unijne" czy także starsze wzorce tablic Unii Europejskiej?

Odpowiedź: Urządzenia ANPR muszą skutecznie rozpoznawać tablice krajowe.

Pytanie nr 231. W p. 2.3 SST opisującym wymagania dla urządzeń ANPR w trybie ciągłej rejestracji wszystkich pojazdów jest mowa o wykorzystaniu przekazywanych danych do określania średniej prędkości na wybranych odcinkach w celu egzekwowania przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy w tym zakresie nie zezwalają na taką pracę systemu. Wynika to z wymogów iż odcinki muszą być prawidłowo oznakowane a więc nie mogą być dynamicznie zmieniane.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zamierza zmienić SIWZ ?

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga dynamicznej zmiany odcinków objętych pomiarem prędkości średniej.

Specyfikacja Techniczna Systemu Zarządzania Ruchem (Załącznik nr 7 do SIWZ) wymaga takiej konfiguracji oprogramowania, która umożliwi definiowanie tych odcinków przez użytkownika w długofalowej skali czasu, umożliwiającą uzyskanie właściwych zatwierdzeń i wprowadzenie oznakowania.

Zamawiający nie dokona zmiany SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 232. P.2.4 SST- wymagania środowiskowe - mówi, że urządzenia powinny pracować bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących. Czy to oznacza, że urządzenia nie mogą posiadać ogrzewacza zewnętrznego? Czy w sytuacji gdy jest wyposażone w ogrzewacz wbudowany to spełnia ten punkt SST?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że urządzenia z ogrzewaczem, wentylatorem lub urządzeniem chłodzącym wbudowanym lub zewnętrznym nie będą dopuszczone przez Zamawiającego .

Pytanie nr 233. W p.2.5 jest mowa o przekazywaniu zdjęć w formacie JPG. Skoro zdjęcia mają być przekazywane w formacie „otwartym” to w jaki sposób ma być realizowane hasłowanie o którym jest mowa wcześniej oraz znak wodny?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaganie dotyczy formatu zdjęcia po dostarczeniu do centrum i rozkodowaniu.

Pytanie nr 234. Zgodnie z postanowieniem §1 ust. 2 punkt 26, §1 ust. 5 i §3 ust. 1 projektu umowy Wykonawca będzie zobowiązany do sprawowaniu nadzoru autorskiego także względem dokumentacji projektowej dostarczonej przez Zamawiającego. Zgodnie z art. 16 pkt 3 ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. - Dz. U. z 2006 roku Nr 90, poz. 631 z późn. zm.)

autorskie prawa osobiste chronią nienaruszalność treści i formy utworu, a więc także projektów dostarczonych przez Zamawiającego. W sytuacji, gdy Wykonawca nie jest autorem projektów dostarczonych przez Zamawiającego, warunkiem prawidłowego wykonania nadzoru autorskiego, bez jednoczesnego narażania Wykonawcy na roszczenia ze strony autora projektu, jest wyraźna zgoda autora projektu na wprowadzenie każdej zmiany w dokumentacji. Czy Zamawiający potwierdza, że posiada takie zgody lub czy potwierdza, że będzie uzyskiwał takie zgody dla Wykonawcy pod rygorem zwolnienia Wykonawcy z odpowiedzialności względem autora projektu – dokumentacji?

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 111.

Pytanie nr 235. Prosimy o wskazanie w §2 ust. 2 projektu umowy utworu, względem którego następuje przeniesienie majątkowych praw autorskich, wskazanie pól eksploatacji oraz momentu przeniesienia majątkowych praw autorskich. Prosimy o uwzględnienie w projekcie umowy, iż świadczenie usług utrzymania w ramach gwarancji jakości i rękojmi za wady związane jest z prawem Wykonawcy do korzystania z utworu w tym celu, a więc Wykonawca powinien uzyskać stosowną licencję.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że uzyskał i posiada prawa majątkowe do dokumentacji stanowiącej załączniki do PFU dla etapów I, II i III oraz odpowiadając na pytanie nr 30 zmodyfikował zapisy §2 ust. 20, w którym wskazał wszystkie okoliczności uprawniające do rozporządzania i ingerencji w utwór.

Pytanie nr 236. Prosimy o wyjaśnienie, czy zgodnie z §10 ust. 17 projektu umowy w przypadku szkody wynikłej z błędów w dokumentacji dostarczonej przez Zamawiającego (np. niepełna inwentaryzacja infrastruktury podziemnej), Zamawiający będzie ponosił z Wykonawcą odpowiedzialność w rozumieniu art. 415 kodeksu cywilnego, tj. w stopniu odpowiadającym przyczynieniu i winie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że celem zapisu §10 ust. 17 projektu umowy, jest zobowiązanie wykonawcy do przeprowadzenia na własny koszt i ryzyko odpowiednich działań ustalających rzeczywiste rzędne istniejącej infrastruktury podziemnej, zabezpieczających przed ewentualnymi skutkami uszkodzeń. W tych okolicznościach wyłączona jest odpowiedzialność Zamawiającego.

Pytanie nr 237. Prosimy o wyjaśnienie znaczenia sformułowania „odpowiedzialność za skutki” w §10 ust. 25 projektu umowy, tzn. czy Wykonawca ma ponosić odpowiedzialność na zasadach szerszych niż odpowiedzialność za szkodę zgodnie z przepisami art. 415, art. 471 i art. 652 kodeksu cywilnego?

Odpowiedź: Wykonawca w oparciu o zapis §10 ust. 25 projektu umowy zobowiązany jest do poniesienia pełnej odpowiedzialności za powstałe szkody.

Pytanie nr 238. Prosimy o wskazanie jaka jest różnica między wadą a usterką na gruncie umowy, w szczególności w §10 ust. 51 projektu umowy oraz wprowadzenie stosowanego postanowienia do projektu umowy. Czy usterka jest rodzajem wady, która nie wyklucza możliwości używania przedmiotu umowy lub poszczególnego etapu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że usterka jest rodzajem wady, Zamawiający posługuje się tym pojęciem jako dookreśleniem poszerzającym katalog wad. Przewidziano jako jeden z przypadków w §10 ust. 51 punkt 2 projektu umowy, że usterka jest rodzajem wady, która nie wyklucza możliwości używania przedmiotu umowy.

Pytanie nr 239. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający przewiduje możliwość odstąpienia od części umowy na podstawie postanowienia §10 ust. 51 punkt 3 projektu umowy, tj. w zakresie tej części, która została wykonana wadliwie na tyle, iż nie jest możliwe użytkowanie poszczególnego etapu? Wyjaśniamy, że w przypadku prawidłowego wykonania etapu I, II, III, potwierdzonego protokołami odbioru końcowego, a wadliwego wykonania etapu IV, właściwą sankcją byłoby odstąpienie od części umowy, tj. w zakresie etapu IV, a nie całego zakresu umowy. Taki zakres odstąpienia jest uzasadniony także tym, że odstąpienia następuje bez wynagrodzenia.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisem §10 ust. 51 punkt 3 projektu umowy Zamawiający z tytułu stwierdzonych w trakcie odbiorów końcowych poszczególnych etapów oraz odbioru ostatecznego wad i usterek uprawniony jest między innymi do odstąpienia od umowy, ale dopiero po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu usunięcia tych wad i usterek.

Pytanie nr 240. Uprzejmie prosimy o określenie górnego limitu kosztów zastępczego wykonania w §10 ust. 51 punkt 3 projektu umowy poprzez wskazanie, iż jest to maksymalnie kwota wynagrodzenia, które byłoby należne Wykonawcy za dany etap gdyby zrealizował go poprawnie. Wyjaśniamy, że trzy alternatywne uprawnienia Zamawiającego (odstąpienie, ponowne wykonanie, zastępcze wykonanie) mogą być zastosowane na podstawie jego wolnej decyzji. Jednakże w przypadku zastępczego wykonania na koszt Wykonawcy, ale bez podania górnego progu tych kosztów, Wykonawca przyjmuje na siebie zobowiązanie do zapłaty kwoty nigdzie nieokreślonej, a więc treść zobowiązania umownego nie jest znana ani Wykonawcy ani Zamawiającemu.

Odpowiedź: Zamawiający nie wprowadzi wnioskowanej modyfikacji projektu umowy.

Pytanie nr 241. Uprzejmie prosimy o określenie terminu w §10 ust. 51 punkt 3 projektu umowy, który będzie wyznaczony Wykonawcy na usunięcie wad i usterek pod rygorem odstąpienia, ponownego wykonania lub zastępczego wykonania.

Odpowiedź: Zamawiający nie wprowadzi wnioskowanej modyfikacji projektu umowy.
Termin na usunięcie wad i usterek będzie wyznaczany w każdej sytuacji odrębnie w zależności od rodzaju wady i terminu koniecznego na jej usunięcie.

Pytanie nr 242. Mając na uwadze, iż w zakresie przedmiotu umowy Wykonawca nie będzie operatorem dostarczanego rozwiązania, oraz mając na uwadze, że korzystanie z systemu przez użytkowników nie jest połączone z wnoszeniem opłat przez użytkowników na rzecz Zamawiającego, tzn. system nie będzie miał charakteru komercyjnego, uprzejmie prosimy o umowne wyłączenie odpowiedzialność Wykonawcy za utracone korzyści. Wprowadzenie takiej zmiany do projektu umowy umożliwia Wykonawcy obniżenie kosztu umowy.

Odpowiedź: Zamawiający nie wprowadzi wnioskowanej modyfikacji projektu umowy.
Założeniem przedmiotowego zadania inwestycyjnego jest przede wszystkim osiągnięcie w Miastach – Inwestorach zwiększonej płynności i przejezdności ruchu oraz bezpieczeństwa na drogach tj. efektów niewymiernych materialnie dla Zamawiającego. W tych okolicznościach niezrozumiała jest treść wnioskowanej zmiany.

Pytanie nr 243. Uprzejmie prosimy o określenie długości terminu w §18 ust. 3 projektu umowy, który będzie znaczny Wykonawcy przed wypowiedzeniem umowy.

Odpowiedź: Przedmiotowy termin wyznaczy Zamawiający w każdej sytuacji odrębnie przy uwzględnieniu okoliczności uprawdopodobniających i umożliwiających zakończenie inwestycji.

Pytanie nr 244. Prosimy o wskazanie przesłanki podpisania przez Wykonawcę i Nadzór protokołu odbioru ostatecznego przedmiotu umowy i wprowadzenie stosowanego postanowienia do projektu umowy. Czy przesłanką podpisania protokołu odbioru ostatecznego jest podpisanie protokołów odbioru końcowego wszystkich etapów? Czy w protokole odbioru ostatecznego Zamawiający będzie ponownie dokonywał weryfikacji poszczególnych etapów

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 110. Dokonanie odbioru ostatecznego i podpisanie protokołu regulują zapisy projektu umowy zawarte w §10 ust. 45, 47 i 50.

Pytanie nr 245. Prosimy o doprecyzowanie w §3 ust. 3 projektu umowy liczby nadzorów autorskich z podziałem dla każdego etapu celem umożliwienia Wykonawcy wyceny tego zakresu przedmiotu umowy.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisem §12 ust 1 oraz § 13 ust. 2 projektu umowy wykonawca za realizację przedmiotu zamówienia, w tym za pełnienie nadzoru autorskiego, otrzyma wynagrodzenie ryczałtowe. Wykonawca składając ofertę sam zobowiązany jest oszacować wartość usługi, mając na uwadze, że zamówienie w większej części jest zamówieniem w trybie „zaprojektuj i



wybuduj” oraz, że zobowiązany jest pełnić również nadzór autorski nad dokumentacją dostarczoną przez Zamawiającego.

Pytanie nr 246. Prosimy o doprecyzowanie w §3 ust. 6 projektu umowy liczby pobyków na budowie w ramach nadzorów autorskich z podziałem dla każdego etapu celem umożliwienia Wykonawcy wyceny tego zakresu przedmiotu umowy.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 246.

Pytanie nr 247. Dotyczy: punktu 3.7. 43) SIWZ

Czy w ramach zadania należy zapewnić dwa pomieszczenia umożliwiające organizację spotkań koordynacyjnych dla 40 osób, każde osobno –np. w tym samym czasie dwa spotkania po 40 osób każde?

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 68.

Pytanie nr 248. Pkt 3.5, ust. 23 SIWZ

Jaką procedurę przyjmie Zamawiający w przypadku braku zgody właściciela na dysponowanie przez Zamawiającego jego nieruchomością na cele budowlane?

Wnioskujemy o usunięcie wymogu zapisanego w punkcie 3.5, ust. 23, nie można bowiem zagwarantować, iż zgoda właścicieli nieruchomości zostanie uzyskana.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 102.

Pytanie nr 249. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia zawiera szereg warunków realizacji przedmiotu zamówienia opisanych jednocześnie w kilku dokumentach np.: SIWZ, PFU, Projekty Budowlane i Branżowe. Prosimy o wskazanie kolejności dokumentacji w przypadku rozbieżności wymagań. Prosimy o wskazanie, które z załączonych dokumentów ma charakter wymogów, a które mają charakter informacyjny.


Odpowiedź: Zamawiający ustalił i zawarł w § 20 ust. 3 projektu umowy kolejność ważności dokumentów. Zgodnie z postanowieniami projektu umowy kolejność ważności wskazanych dokumentów jest następująca: SIWZ, projekt umowy, PFU, Projekty Budowlane, Projekty Branżowe, Ogólne i Szczegółowe Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót.

Pytanie nr 250. Mając na uwadze, iż projekty budowlane dla etapu I, II, III są dostarczane przez Zamawiającego prosimy o zmianę w §2 ust. 17 punkt 1 projektu umowy zwalniającą Wykonawcę z obowiązku dostarczenia Wykonawcy projektów budowlanych w 6 egzemplarzach dla każdego miasta w odniesieniu do etapów I, II, III.

Odpowiedź: Zamawiający nie zmieni zapisów projektu umowy, zapisy są prawidłowe. Zamawiający wyjaśnia, że w §2 ust.1 punkty 1 i 2 wyraźnie określił, dla jakiego zakresu wykonawca zobowiązany wykonać projekty wykonawcze (dla zakresu etapów I, II i III) a dla jakiego zakresu projekty budowlane i projekty wykonawcze (dla zakresu etapu IV). W §2 ust. 17 punkt 1 projektu

umowy określone zostały ilości wymaganych egzemplarzy jakie wykonawca zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu odpowiednio do wymagań określonych w §2 ust.1 punkty 1 i 2.

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


PREZYDENTA MIASTA GDYNI
dr inż. **Marek Stępa**
WICEPREZYDENT MIASTA

k/o
UI a/a

