



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.1440

Gdynia, dnia 03.10.2011r

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

Pytanie nr 312. dotyczy dokumentu PFU :

Program funkcjonalno – użytkowy dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie obejmujący I, II i III etap realizacji robót.

będącego podstawowym dokumentem określającym zakres zamówienia.

W opisie przedmiotu zamówienia zamawiający w wielu punktach a mianowicie:

3.2.1 Budowa połączeń systemowych

3.2.2 Budowa węzłów telekomunikacyjnych lokalnych

3.2.3 Budowa węzłów telekomunikacyjnych obszarowych

3.4 Zakres budowy systemu nadzoru wizyjnego

3.5.2 Zakres prac definiują posiadane przez inwestora i załączone do niniejszego PFU projekty budowlane i branżowe Rejestratory przekroczenia prędkości

3.6 Zakres prac definiują posiadane przez inwestora i załączone do niniejszego PFU projekty budowlane i branżowe Zakres budowy stacji pogodowych

3.7.1 Znaki zmiennej treści

3.7.2 Tablice zmiennej treści

3.8.1 Tablice informacji parkingowej

3.8.2 Znaki informacji parkingowej

3.9.1 Tablice informacji pasażerskiej na przystankach tramwajowych i autobusowych

3.9.2 Terminale informacji pasażerskiej TRIP

6.5.1 Centrum sterowania ruchem w Gdyni

6.5.2 Centrum sterowania ruchem w Gdańsku



- 6.5.3 Stanowisko sterowania ruchem w Sopocie
- 6.5.4 Budowa serwerów
- 6.5.6 Zasilanie centrów sterowania
- 6.5.9 Pomieszczenia centrów sterowania
- 6.7 Projektowanie modernizacji sygnalizacji świetlnych
- 6.8 Projektowanie systemu nadzoru wizyjnego
- 6.9 Projektowanie systemu rejestratorów wykroczeń drogowych i identyfikacji
- 6.10 Projektowanie stacji pogodowych
- 6.11 Projektowanie znaków i tablic zmiennej treści
- 6.12 Projektowanie znaków i tablic informacji parkingowej
- 6.13 Projektowanie tablic i terminali informacji pasażerskiej

stosuje formułę:

Zakres prac definiują posiadane przez inwestora i załączone do niniejszego PFU projekty budowlane i branżowe

Projekty budowlane oraz branżowe opisują rozwiązania bazujące na konkretnych technologiach i urządzeniach niekoniecznie najnowszych, nie zawsze najlepszych i określają bardzo szczegółowo zakresy robót. Przy zastosowaniu urządzeń i technologii innych producentów szczegółowy zakres prac ulegnie znacznym zmianom. Dlatego też ta formuła nie może stanowić podstawy do realizacji projektu w formule zaprojektuj i wybuduj. Może być jedynie wskazówką. Prosimy o wyjaśnienie lub zmianę zapisów

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia obejmuje opracowanie, dla wszystkich branż z wyłączeniem kanalizacji teletechnicznej, projektów wykonawczych zawierających szczegółowe rozwiązania techniczne, dobór technologii, materiałów, urządzeń i oprogramowania zapewniających spełnienie wszystkich wymagań zawartych w PFU dla etapów I, II i III, Specyfikacjach Technicznych oraz dyspozycjach rozdziału 3 SIWZ. W załączonych projektach branżowych nie są wyspecyfikowane żadne technologie, urządzenia i materiały. Dobór technologii, urządzeń i materiałów należy do wykonawcy. Zatem uzasadnione jest zastosowanie formuły zaprojektuj i wybuduj.

Pytanie nr 313. Pytanie dotyczy zapisu w załączniku 7 do PFU etapy 1-3 „Specyfikacja techniczna systemu zarządzania ruchem punkt:

6.2 WYMAGANIA DLA POZIOMU LOKALNEGO.

Należy zapewnić sprawne działanie urządzeń wizyjnych niezależnie od warunków atmosferycznych. Zastosowane urządzenia wizyjne muszą być w pełni konfigurowalne z poziomu centrum. Sygnał z kamer musi być przesyłany do centrum w postaci nieskompresowanej. Dla transmisji obrazu



do centrum zarządzania ruchem wymagane jest wykorzystanie systemowej sieci światłowodowej.

Wymaganie dotyczące transmisji nieskompresowanej prawdopodobnie wywodzi się z przyjętego przez projektantów założenia stosowania kamer analogowych (tak wynika z opisów w projektach branżowych). Podtrzymanie tego wymagania uniemożliwi stosowanie kamer cyfrowych, lub spowoduje co najmniej nieopłacalność ich stosowania. Ucyfrowiony sygnał telewizyjny dla standardowej rozdzielczości w standardzie PAL - SD (obraz taki ma wymiary 720 x 576 punktów) to 27Mb czystego strumienia wideo plus narzuty dodatkowe na tworzenie ramek Ethernetowych. Dla sygnału wysokiej rozdzielczości HD 720p to 1280×720 pikseli a HD 1080i / 1080p to 1920×1080 pikseli.

Dla sygnału PAL nieskompresowanego wymagana przepływność wynosi 270 Mb/s (oczywiście bez narzutu wymaganego przez ramki Ethernetowi).

Taki nieskompresowany sygnał stosuje się jedynie w trakcie produkcji wysokiej jakości materiałów studyjnych przeznaczonych do dalszej edycji...

Obrazy HD i SD dystrybuje się wyłącznie w postaci skompresowanej. Typowa przepływność wymagana dla przekazywania komercyjnego sygnału telewizji HD nie przekracza 6Mbitów/sekundę

W systemach cyfrowych CCTV najczęściej sama kamera kompresuje sygnał i wysyła go zawsze w postaci skompresowanej. Dobiera się metodę kompresji (JPEG, Wavelet, M-JPEG, MPEG-2, MPEG-4, H.264) jak i jej parametry do tego, co chcemy obserwować i rejestrować.

Ponadto systemy przekazywania obrazu z analogowych kamer CCTV po światłowodzie są na ogół rozwiązaniami o ograniczonej standaryzacji i bazują na rozwiązaniach firmowych. Dlatego też projektant zastosował dedykowane światłowody realizujące bezpośrednie połączenia punkt-punkt od każdej kamery do centrum.

Dlatego też proponujemy zmianę zapisu przez wskazanie oczekiwanej jakości obrazu w centrum monitorowania bez zabrania stosowania kompresji. Wykonawca powinien sam wybrać takie rozwiązanie, które spełni kryteria jakości obrazu w centrum monitorowania.

Odpowiedź: Zamawiający nie zmienia zapisów treści SIWZ w tym zakresie. Jednocześnie Zamawiający informuje, że szczegółowe wymagania dla systemu nadzoru wizyjnego, w tym wskazanie oczekiwanej jakości obrazu, są zawarte w Specyfikacjach Technicznych STWIORB/SST-PWN.

Pytanie nr 314. W dokumentacji SST_ZZT punkt 2.1 oraz 2.2 Zamawiający nie określił wielkości modułów graficznych i tekstowych dla znaków zmiennej treści, co uniemożliwia ich właściwą wycenę. Czy Zamawiający może podać wymiary dla każdego z modułów?



Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wielkości modułów graficznych i tekstowych dla znaków zmiennej treści zawarte są w odpowiednich projektach branżowych PBR/GDY/3/ZZT-xxx . Obszar aktywny modułu tekstowego powinien posiadać wymiary ok. 5600x400 mm . Obszar aktywny modułu znaku powinien umożliwiać wyświetlenie znaków z grupy wielkości „C” (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).

Pytanie nr 315. W dokumentacji SST_ZZT punkt 2.3 Zamawiający określił wymaganie w stosunku do rozdzielczości wyświetlacza diodowego na minimum 1500 pikseli/m². Przy tak niskiej rozdzielczości i konieczności wyświetlania znaków alfanumerycznych z grupy wielkości C, napisy tekstowe mogą być nieczytelne dla kierujących pojazdami. Czy zatem Zamawiający zmieni rozdzielczość pola aktywnego, np.: na taką jaka została określona dla tablic zmiennej treści (TZT), gdzie odstęp pomiędzy pikselami został określony na poziomie 20 mm?

Odpowiedź: Zamawiający nie zmieni zapisów treści SIWZ w tym zakresie. Wykonawca zobowiązany jest wykonać przedmiot zamówienia zgodnie ze Specyfikacją Techniczną STWIORB/SST-ZZT. Zamawiający wyjaśnia, że wymagania rozdzielczości wyświetlacza diodowego zostały określone jako minimalne a w związku z tym wykonawca może zaoferować urządzenie o wyższej rozdzielczości.

Pytanie nr 316. W stosunku do znaków (ZZT) i tablic zmiennej treści (TZT) Zamawiający określił w dokumentacji przetargowej, że mają odpowiadać wymaganiom sformułowany w normie PN-EN12966-1. Tymczasem decyzją Prezesa PKN od grudnia 2009 roku została wprowadzona norma PN-EN12966-1+A1:2009. Czy Zamawiający zatem zmieni w dokumentacji SIWZ wszędzie tam gdzie przywołuje skróconą wersję normy PN-EN12966-1 na obowiązującą, tzn.: PN-EN12966-1+A1:2009?

Odpowiedź: Odpowiedz jak na pytanie nr 117.

Pytanie nr 317. W dokumencie SST_TZT punkt 2.1.1 Zamawiający określił wymaganie w stosunku do kąta rozsyłu światła na poziomie klasy B7. Jest to najszersza klasa dla tego typu wyrobów stosowana tylko w wyjątkowych sytuacjach. Ponadto stosowanie tej klasy w tak szerokim kącie dystrybucji wiąże się z zapewnieniem światłości na poziomie L3, co w efekcie będzie sprzyjać szybkiej degradacji diod w czasie i skróceniu ich żywotności. Czy zatem Zamawiający zmieni klasę rozsyłu światła z B7 na bardziej odpowiednią B6?

Odpowiedź: Odpowiedz jak na pytanie nr 121.

Pytanie nr 318. Z uwagi na różne wymagania co do temperatury pracy urządzeń (nawet w ramach tego samego podsystemu – przykładowo kamery i kodery nadzoru wideo), prosimy o wskazanie jakie są faktyczne wymagania co do temperatury pracy urządzeń.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga zastosowania urządzeń o parametrach określonych w Specyfikacjach Technicznych. Wykonawca może zastosować urządzenia o parametrach przewyższających wymagania Specyfikacji Technicznych.

Pytanie nr 319. Dotyczy systemu SZRT. Czy liczba 675 nadajników i terminali wymieniona w PFU (załącznik 9a) zawiera komputery pokładowe dostarczone przez firmę GMV?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że urządzenia określania pozycji (GPS) wraz z terminalami firmy GMV są zainstalowane na obszarze Gdańska w ilości 350 urządzeń, które wchodzi w ilość wymienionych nadajników i terminali w załączniku 9a.

Pytanie nr 320. Dotyczy systemu SZRT. Jaki jest wymagany poziom integracji między systemem dostarczonym przez firmę GMV a SZRT? Czy obecna aplikacja centralna systemu nadzoru ruchu pojazdów dostarczona przez firmę GMV może być „wyzolowana” a jej rolę przejąć może nowa aplikacja?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia nie obejmuje integracji dostarczanego przez wykonawcę systemu z istniejącym Systemem Informacji Pasażerskiej i urządzeniami firmy GMV. Nowa aplikacja może wykorzystać działanie dotychczasowej aplikacji (a w szczególności zamontowane urządzenia w pojazdach w Gdańsku) pod warunkiem pozostawienia aplikacji dotychczasowej jako działającą samodzielnie i odrębnie.

Pytanie nr 321. Dotyczy systemu SZRT. Prosimy o przekazanie dokładnych informacji dotyczących pojazdów, które mają być wyposażone w nadajniki i terminale (komputery pokładowe): typ, długość, liczba drzwi, dostępny rodzaj zasilania etc.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dysponuje danymi wymienionymi w pytaniu zatem ich nie udostępni.

Pytanie nr 322. Dotyczy systemu SZRT. Czy wymagana jest integracja rozwiązania z systemem biletowania (zarówno w przypadku pozostawienia rozwiązania GMV jak i jego całkowitej wymiany)?

Odpowiedź: Przedmiot zamówienia nie wymaga integracji z systemem biletowania.

Pytanie nr 323. Dotyczy systemu SZRT. Czy Zamawiający udostępni specyfikację protokołu komunikacyjnego stosowanego przez urządzenia firmy GMV celem umożliwienia ich integracji z oferowanym systemem?

Odpowiedź: Zamawiający nie posiada informacji o protokole komunikacyjnym zastosowanym w Gdańsku a zatem nie udostępni specyfikacji protokołu komunikacyjnego. Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia nie obejmuje integracji dostarczanego przez wykonawcę systemu z istniejącym Systemem Informacji Pasażerskiej i urządzeniami firmy GMV. Wykonawca może wykorzystać istniejące w pojazdach w Gdańsku urządzenia lecz działanie istniejącego systemu musi pozostać niezmienione.

Pytanie nr 324. Dotyczy istniejących sterowników sygnalizacji świetlnej. Czy Zamawiający udostępni specyfikacje techniczną sterowników w zakresie pozwalającym na ich integrację w nowym systemie?

Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje szczegółową dokumentacją sterowników oprogramowania i systemu transmisji danych zatem ich nie udostępni. Zamawiający przypomina, że załącznik nr 24 do SIWZ zawiera wykaz sterowników w istniejącej sygnalizacji świetlnej.

Pytanie nr 325. Dotyczy SIPT. Czy wymagane jest zintegrowanie w systemie istniejących wyświetlaczy? Jeśli tak to czy Zamawiający prześle specyfikacje protokołów komunikacyjnych pozwalających na integrację?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia nie obejmuje integracji istniejących wyświetlaczy Systemu Informacji Pasażerskiej z budowanym nowym systemem stanowiącym przedmiot zamówienia.

Pytanie nr 326. Załącznik 4, paragraf 14 punkt 11 mówi o karze w wysokości 25 milionów złotych za nieosiągnięcie wymaganych efektów globalnego skrócenia czasu przejazdu. Wnosimy o znaczne zredukowanie wysokości tej kary, gdyż jest ona niespotykanie wysoka i ryzyko po stronie wykonawcy, którego koszt poniesie Zamawiający w cenie oferty jest ogromne. Zwracamy też uwagę, że kary wymienione w punkcie 10 dla poszczególnych ciągów wystąpią najprawdopodobniej w przypadku niespełnienia wymaganych efektów globalnego skrócenia czasu przejazdu, co czyni je niejako „dublującymi”. Proponujemy rozważenie zmiany kary ze stałej na karę o charakterze progresywnym (to chyba istotne czy osiągnięto parametr w wysokości 5,4999% czy 2%, a kara jest taka sama w obu przypadkach). Wnosimy również w przypadku wystąpienia wyniku pomiarów wskazującego na nieosiągnięcie wymaganych efektów o przyznanie dodatkowej możliwości pomiaru celem uniknięcia wpływu nieprzewidzianych czynników. Zwracamy uwagę na ekstremalną zależność wyników procedury testowej od trudnych do przewidzenia na dzień testów czynników zewnętrznych: drogowych prac budowlanych, nieprzewidzianego wzrostu liczby pojazdów, pogody, okresu roku etc. Zdaniem wykonawcy testy powinny być przeprowadzone w zbliżonych warunkach intensywności ruchu. Rezultaty testu nie będą identyczne dla innego średniego dziennego ruchu. Rezultat będzie inny dla 200 samochodów i 10000 samochodów i nie będzie to winą systemu zarządzania ruchem. Uprzejmie prosimy o staranne przeanalizowanie powyższego wyводу i zmianę zasady naliczania kary i sposobu przeprowadzania pomiarów testowych.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza wykonanie powtórnych pomiarów po uruchomieniu i regulacji (kalibracji) systemu przed odbiorem ostatecznym na koszt Wykonawcy w przypadku, gdy pierwsze badania nie wykażą wymaganych efektów a wykonawca przedstawi analizę z uzasadnieniem przyczyn niespełnienia wymaganych efektów w pierwszym terminie.

Zamawiający nie dokona modyfikacji zapisów projektu umowy w zakresie kar umownych. Zamawiający zastosował kary o charakterze progresywnym co zapisał w pkt 10 i 11 ust 1 w § 14 projektu umowy. Nieosiągnięcie efektów skrócenia globalnego czasu przejazdu skutkować będzie utratą dofinansowania inwestycji ze środków UE, co przede wszystkim będzie stanowiło bardzo dolegliwą karę dla Zamawiającego. Kara określona w § 14 ust 1 pkt 11 została ustalona dla wykonawcy na o wiele niższym poziomie.

Pytanie nr 327. Proszę o wyjaśnienie kwestii możliwości pozostawienia sterowników sygnalizacji świetlnej, po dokonaniu adaptacji do wymagań. W dokumencie SST_S został zapisany wymóg dostarczenia certyfikatów przeprowadzenia testów zgodności z normami HD635, EN12675 i EN50293. Czy wymaga się przeprowadzenia testów adaptowanego sterownika, czy testy certyfikat wystawiony np. w roku 2011 będzie uznany dla urządzeń zainstalowanych wcześniej?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga dostarczenia certyfikatów przeprowadzenia testów zgodności ze wskazanymi normami dla nowo dostarczanych urządzeń. Dla sterowników poddanych adaptacji Zamawiający wymaga dostarczenia co najmniej deklaracji WE.

Pytanie nr 328. Zwracamy się o ponowne przeanalizowanie tras przejazdu i ewentualna zmianę zapisu, wykreślenie Trasy Kwiatkowskiego z pomiarów lub wskazanie nowej trasy pomiarowej, na której należy osiągnąć skrócenie czasu podróży oraz w przypadku zmiany o określenie nowego globalnego kryterium sukcesu dla pojazdów indywidualnych i transportu zbiorowego w przypadku wykreślenia tych tras.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wzdłuż Trasy Kwiatkowskiego znajdują się węzły kolizyjne za wyjątkiem węzła z Obwodnicą. Węzły częściowo kolizyjne ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną znajdują się na węzle z ul. Hutniczą, węzle z ul. Wiśniewskiego oraz węzle z ul. Morską. Powyższe sygnalizacje przewidziane są do włączenia do systemu w ramach przedmiotu zamówienia. Zamawiający nie zmieni treści zapisów załącznika nr 17 do SIWZ w przedmiotowym zakresie.

Pytanie nr 329. Zgodnie z zamieszczonym rysunkiem 11_01_01_6x3 Układ.pdf oraz zapisami z załącznika PRG/GDA/S.C./Z1 str. 7 wynika, iż Zamawiający oczekuje dostawy ściany graficznej w układzie 6x3 o łącznym wymiarze 8760x2463 i przekątnej pojedynczego modułu 67". Z wymiarów jednoznacznie wynika, że Zamawiający oczekuje modułów w proporcji 16:9. Jednocześnie w załączniku SST_CS_TELETECH.pdf str. 11pkt. 2.3.13 (dotyczy Gdyni) Zamawiający pisze:
Przekątna ekranu 60-70"
Rozdzielczość minimum 1400:1050
Takie parametry rozdzielczości przypisane są do modułów w proporcjach 4:3.
Przytoczone zapisy są wzajemnie wykluczające. Identycznie ma się sprawa z

zapisem z załącznika STS_GDA_ST_TELETECH.pdf str. 10 pkt. 2.3.12. Zwracamy się o wyjaśnienie, które z powyższych wymagań jest prawidłowe.

Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, że rozwiązania, wymiary i wymagania dla ścian graficznych w Centrach w Gdyni i w Gdańsku są różne. Wykonawca zobowiązany jest zastosować się do właściwych projektów branżowych i Specyfikacji Technicznych odpowiednio dla każdego Centrum.

Pytanie nr 330. Kolejna sprzeczność w SIWZ znajdujemy w zapisach zał SST_CS_TELETECH.pdf str. 11 pk. 2.3.13 oraz STS_GDA_ST_TELETECH.pdf str. 10 pk.2.3.12 (opisy modułów projekcyjnych). W pierwszym przypadku w opisie znajdujemy moduł w technologii z lampą LED, w drugim przypadku w starszej technologii z lampami żarowymi (2 lampy). Logicznym wydaje się zastosowanie w obydwu przypadkach systemów identycznych np.70 cali 1920:1080 z lampami LED. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, który z zapisów jest prawidłowy.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 339.

Pytanie nr 331. W załącznikach SST_CS_TELETECH.pdf na str. 11 pk. 2.3.14 oraz STS_GDA_ST_TELETECH.pdf na str. 10 pk.2.3.13 (opisy kontrolera ściany graficznej) czytamy: „ 8 wyjść DVI...”. Skoro ściana graficzna ma 18 modułów to powinno być „18 wyjść DVI...”. Zwracamy się o wyjaśnienie zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający modyfikuje treść zapisu w Specyfikacji Technicznej STWiORB/SST-TELETECH na str. 11 ust. 2.3.13 w ten sposób, że wykreśla zdanie:

„8 wyjść DVI obsługujących rozdzielczości 640 x 480 do 1920x1200, 2048x1080 i HDTV 1080p i głębię kolorów 8/16/32 Bit”, i wpisuje nowe zdanie, które otrzymuje brzmienie:

„18 wyjść DVI obsługujących rozdzielczości 640 x 480 do 1920x1200, 2048x1080 i HDTV 1080p i głębię kolorów 8/16/32 Bit”.

Pytanie nr 332. Proponujemy ograniczyć zapisy SIWZ w części dotyczącej opisu modułów projekcyjnych do następujących parametrów:

- Przekątna obrazu 65-70”
- Źródło światła LED
- Rozdzielczość 1920:1080
- Proporcje 16:9
- Równomierność oświetlenia $\geq 95\%$
- Wejście DVI
- Kąt obserwacji ≥ 90 stopni w pionie i poziomie
- Emisja hałasu ≤ 36 db
- Głębokość 900 mm
- Ramka ≤ 3 mm (w oryginalnych kartach zapisane jako „frame”) lub łączenie ≤ 6 mm (w kartach oryginalnych zapisane jako „gap”)

Jednocześnie proponuje pominąć parametry jasności i kontrastu. Na rynku polskim i światowym dostępne są w zasadzie produkty pięciu producentów. Każdy z nich przyjmuje trochę inną normę i metodę pomiaru (np. wartości średnie lub maksymalne), zarówno jasności i kontrastu, co powoduje, iż porównywalne produkty czołowych dostawców w kartach katalogowych posiadają rozbieżne zapisy. Jednocześnie część producentów podaje jasność w cd/m² a część w ANSI lm. Jednostki te nie są niestety wprost przeliczalne np. przy zastosowaniu jakiegoś przelicznika i tak np. Barco podaje wartość 170 cd/m², Eyevis 186cd/m², a firmy Planar 575 ANSI lm, Vtron 650 ANSI lm. W rzeczywistości produkty te świecą praktycznie identycznie. Wyeliminowanie tych dwóch nie do końca porównywalnych parametrów umożliwi zwiększenie konkurencyjności składanych ofert.

Odpowiedź: Zamawiający nie zmieni zapisów SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 333. W zapisach dotyczących oprogramowania kontrolera ściany graficznej (W załącznikach SST_CS_TELETECH.pdf str. 11 pkt. 2.3.15 oraz STS_GDA_ST_TELETECH.pdf str. 10 pkt. 2.3.14) znajdujemy zapis, że oprogramowanie ma być w polskiej wersji językowej. Oprogramowanie do zarządzania ścianami graficznymi są specjalistycznymi oprogramowaniami w większości przypadków w wersjach angielskich. Ograniczona ilość wdrożeń w skali pojedynczych krajów nieanglojęzycznych powoduje, że dla większości tych krajów (takich jak Polska) nie dostarcza się wersji językowych. Dotyczy to wszystkich czołowych dostawców oprogramowania do zarządzania ścianami graficznymi. W związku z powyższym wnioskuje o uzupełnienie zapisu SIWZ dopuszczającego oprogramowanie w języku angielskim.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza oprogramowanie do zarządzania ścianą graficzną w angielskiej wersji językowej pod warunkiem dostarczenia dokumentacji w języku polskim oraz instrukcji obsługi zawierającej szczegółowe tłumaczenia i objaśnienia wszystkich poleceń, komunikatów i tekstów ekranowych włącznie z rysunkami w języku polskim.

Pytanie nr 334. Czy zamawiający wymaga pełnej modernizacji (wymiana masztów, latarni, całego osprzętu sygnalizacji, okablowania, kanalizacji, itd.) na każdej sygnalizacji świetlnej wchodzącej w skład systemu? Jeżeli nie prosimy o sprecyzowanie zakresu prac na każdej sygnalizacji świetlnej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zakres prac został opisany w PFU dla etapu I,II i III oraz w załączonej dokumentacji projektowej będącej załącznikiem do PFU, w PFU dla etapu IV oraz w dyspozycjach SIWZ.

Pytanie nr 335. Prosimy o zamieszczenie zbiorczej ilości Stacji Pomiarowych (SR) wg poniższej Tabeli:

Osprzęt \ Miasto	Ilość		
	Gdynia	Gdańsk	Sopot
Stacje Pomiaru Ruchu (PR)			

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że lokalizację wszystkich stacji pomiarowych określa załączona dokumentacja tj. projekty branżowe.

Pytanie nr 336. Dotyczy dokumentu SIWZ z datą lipiec 2011 – punkt 3.2 na stronie 4 Prosimy o udostępnienie dokumentacji projektowej obejmującej istniejącą organizację ruchu na skrzyżowaniach objętych przedmiotowym zadaniem wraz z programami ruchowymi oraz informacjami dotyczącymi istniejących ciągów koordynacyjnych (offsety i wykresy koordynacji)

Odpowiedź: Zamawiający udostępni dokumentację sygnalizacji świetlnej w branży inżynierii ruchu w trakcie realizacji robót wykonawcy z którym zostanie podpisana umowa o zamówienie publiczne.

Pytanie nr 337. W nawiązaniu do przyczyn podanych w pytaniu nr 12 uprzejmie prosimy o wskazanie górnego kosztu zastępczego wykonania, o którym mowa w załączniku nr 15 do SIWZ w punkcie III podpunkt 13 oraz w załączniku nr 4a do umowy. Dodatkowo wyjaśniamy, że przypadku napraw dokonywanych przez osoby trzecie, inne niż gwarant, dochodzi do modyfikacji przedmiotu objętego gwarancją, co czyni niemożliwym dalsze świadczenie gwarancji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje limitu wartości robót wykonania zastępczego. Wartość robót w wykonania zastępczego wynikała będzie z zakresu rzeczowego robót objętych wykonawstwem zastępczym. W konsekwencji na przedmiotowy zakres robót zastępczych gwarancji udzieli tenże wykonawca.

Pytanie nr 338. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie sterowników ruchu z obwodami zewnętrznymi zasilanymi napięciem 230V.

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 135.

Pytanie nr 339. Dotyczy dokumentu SIWZ z datą lipiec 2011 – Punkt 3.7 podpunkt 4u (na stronie 8) -

- u) Zamawiający informuje, że pojazdy obsługujące miasto Gdańsk w zakresie określania pozycji GPS z transmisją GPRS są wyposażone przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku w urządzenia pokładowe typu A30 z konsolą typu C11 produkowane i zainstalowane przez firmę GMV Sistemas SA. Wykonawca może wymienić istniejące urządzenia lub dokonać ich modernizacji. Wymaga się zapewnienia działania obecnego systemu nadzoru ruchu pojazdów transportu zbiorowego zainstalowanego w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku.

a) Prosimy o wyjaśnienie ile pojazdów (z podziałem na rodzaj pojazdu tj. np. trolejbusy, autobusy, tramwaje) jest wyposażonych w urządzenia pokładowe A30 z konsolą typu C11 firmy GMV Sistemas.

b) Prosimy o udostępnienie dokumentacji powykonawczej urządzenia pokładowego typu A30 z konsolą typu C11. Dokumentacja taka jest niezbędna do oszacowania ich ewentualnej modernizacji i dostosowania od systemu oferowanego przez Wykonawcę.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w urządzeniach pokładowych A30 z konsolą firmy GMV jest wyposażonych 350 pojazdów w Gdańsku.

Zamawiający jednocześnie informuje, że nie dysponuje dokumentacją powykonawczą urządzeń pokładowych typu A30 z konsolą typu C11, zatem jej nie udostępni.

Pytanie nr 340. W związku z wymaganą poprawą czasów przejazdów opisaną w załączniku 17 do SIWZ zapytujemy czy Zamawiający zmieni rozkłady przejazdów dla poszczególnych tramwajów tak aby nie zatrzymywały tramwajów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że po uzyskaniu odpowiedniego skrócenia czasu przejazdu zmieni rozkłady jazdy.

Pytanie nr 341. Czy zamawiający ma zamiar zmienić trasy linii tramwajowych w ramach niniejszego projektu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie zamierza zmienić tras linii tramwajowych w ramach realizacji projektu.

Pytanie nr 342 W jakim zakresie Zamawiający wymaga odtworzenia nawierzchni? Tylko tam gdzie jest to niezbędne? Czy na całej powierzchni danego węzła?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga odtworzenia nawierzchni zgodnie z załączoną dokumentacją a w szczególności zawartymi w dokumentacji uzgodnieniami odpowiednio właściwego Zarządcy drogi.

Pytanie nr 343. Czy na węzłach, na których nie ma dokumentacji dotyczącej odtworzenia nawierzchni takie odtworzenie nawierzchni nie obowiązuje Wykonawcy?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga odtworzenia nawierzchni w każdym miejscu prowadzonych robót powodujących uszkodzenie nawierzchni jezdni, chodników, parkingów, miejsc postojowych, terenów zielonych tj. każdej naruszonej nawierzchni.

Pytanie nr 344. Prosimy o udostępnienie pełnej dokumentacji powykonawczej sygnalizacji oraz zainstalowanego osprzętu, które Wykonawca zgodnie z SIWZ przejmie w utrzymanie w ramach realizacji w/w kontraktu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dokumentację powykonawczą sygnalizacji przejmowanej w utrzymanie, wykonawca będzie otrzymywał sukcesywnie w momencie przejmowania sygnalizacji.



Pytanie nr 345. Proszę o wyjaśnienie kwestii możliwości pozostawienia sterowników sygnalizacji świetlnej, po dokonaniu adaptacji do wymagań. W dokumencie SST_S został zapisany wymóg dostarczenia certyfikatów przeprowadzenia testów zgodności z normami HD638, EN12675 i EN50293. Czy wymaga się przeprowadzenia testów adaptowanego sterownika, czy testy certyfikat wystawiony np. w roku 2011 będzie uznany dla urządzeń zainstalowanych wcześniej?

Odpowiedź: Odpowiedź jak na pytanie nr 337.

Pytania nr 346. W p. 4.3.3.2 opisano wymóg automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych na trasie Kwiatkowskiego. Czy Zamawiający posiada projekt w zakresie możliwości doprowadzenia zasilania i transmisji danych, wykorzystując konstrukcję obiektu?

Odpowiedź. Zamawiający informuje, że nie posiada projektu w zakresie możliwości doprowadzenia zasilania i transmisji danych, wykorzystując konstrukcję obiektu. Zamawiający na etapie realizacji robót udostępni na wniosek wykonawcy projekt powykonawczy Trasy Kwiatkowskiego na odcinku od węzła z ulicą Morską do węzła z Obwodnicą.

Pytanie nr 347. Dotyczy punktu 3.1.10.3 załącznika 7 do SIWZ; czy Zamawiający może szerzej rozwinąć kwestie zakresu automatycznie określanych tras objazdów?

Odpowiedź. Funkcję automatycznego wspomaganie określania tras objazdów w oparciu o dane z detekcji należy realizować przy wykorzystaniu systemu planowania. Na podstawie danych z detektorów w modelu ruchu obliczone zostaną warunki ruchu w sieci ulicznej. Oprogramowanie planistyczne i symulacyjne będzie wspomagało operatorów w określeniu tras objazdów np. poprzez zastosowanie funkcji znajdowania najkrótszych tras z uwzględnieniem warunków ruchu w sieci determinowanych zatłoczeniem, incydentami lub zmianą organizacji ruchu na czas imprez masowych. Należy umożliwić przedstawienie obliczonych w ten sposób tras objazdu w serwisie WEB na mapie zamieszczonej w portalu internetowym.

Pytanie nr 348. Pomiędzy załącznikiem 1b (tabela elementów, zbiorcze zestawienie składników ceny oferty) dla miasta Gdyni, a załącznikiem 20 występuje rozbieżność jeśli chodzi o skrzyżowania 2.07.1, 2.07.2, 2.07a, 2.07b.

Czy są to 4 różne skrzyżowania? Jeśli tak to czy mają być zrealizowane w ramach II etapu?? Czy są projekty budowlane i branżowe na skrzyżowania 2.07a i 2.07b?

Odpowiedź. Węzły o numerach 2.07.1, 2.07.2, 2.07a, 2.07b są to 4 różne węzły. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania prac w etapie II i III zgodnie z załącznikami 12b i 12c oraz pozostałymi wymaganiami SIWZ. Węzły 2.07.1 i 2.07.2 należy wykonać zgodnie z projektami branżowymi, będącymi załącznikami do SIWZ, które nie obejmują wykonania sygnalizacji świetlnej. Zgodnie z załącznikiem 12b na węzłach 2.07.1 i 2.07.2 należy wykonać elementy, które umożliwią uruchomienie systemu obszarowego sterowania ruchem, systemu nadzoru

wizyjnego oraz pozostałych wskazanych w załączniku 12 b w tym kanalizację teletechniczną i światłowodową sieci transmisji danych, stacje pomiaru ruchu oraz fundamenty pod wszystkie projektowane urządzenia. Pozostałe elementy projektów branżowych zostały wskazane w załączniku 12c.

Skrzyżowania 2.07a – Droga Gdyńska – Górskiego – Śląska (Górskiego - wjazd do tunelu) oraz 2.07b - Droga Gdyńska – Górskiego – Śląska (wyjazd z ronda przy REAL) są skrzyżowaniami z wykonaną i funkcjonującą sygnalizacją świetlną, które wg. załącznika nr 20 do SIWZ należy objąć dostosowaniem lub wymianą sterowników wraz z budową szafki LWT. Zamawiający dysponuje pomiarem powykonawczym sieci sygnalizacji ulicznej dla skrzyżowań w obrębie Węzła Wzgórze św. Maksymiliana o numerach 2.06, 2.07, 2.08, 2.10 i 2.11 wraz ze skrzyżowaniem 2.07a, projektem powykonawczym sygnalizacji świetlnej obejmującym węzły o numerach 2.06, 2.07, 2.08, 2.10 i 2.11, projektem powykonawczym sygnalizacji świetlnej dla skrzyżowania 2.07a oraz projektem budowlano-wykonawczym sygnalizacji świetlnej dla skrzyżowania 2.07b, które udostępni wykonawcy po podpisaniu umowy o zamówienie publiczne..

Pytanie nr 349. Czy intencją Zamawiającego jest dynamiczne modyfikowanie rozkładów jazdy w przypadku objazdów i niespodziewanych, nieplanowanych zdarzeń? Jeśli tak, w jaki sposób według oczekiwań Zamawiającego ma być realizowana informacja pasażerska dla tablic przystankowych i Info-Kiosków w przypadku niespodziewanej zmiany trasy przejazdu?

Odpowiedź. Zamawiający nie wymaga dynamicznego modyfikowania rozkładów jazdy.

Funkcję automatycznego wspomaganie określania tras objazdów w oparciu o dane z detekcji należy realizować przy wykorzystaniu systemu planowania. Na podstawie danych z detektorów w modelu ruchu obliczone zostaną warunki ruchu w sieci ulicznej. Oprogramowanie planistyczne i symulacyjne będzie wspomagało operatorów w określeniu tras objazdów np. poprzez zastosowanie funkcji znajdowania najkrótszych tras z uwzględnieniem warunków ruchu w sieci determinowanych zatłoczeniem, incydentami lub zmianą organizacji ruchu na czas imprez. Należy umożliwić przedstawienie obliczonych w ten sposób tras objazdu w serwisie WEB na mapie zamieszczonej w portalu internetowym oraz terminalach informacji pasażerskiej. Na tablicach przystankowych będą wyświetlane informacje tekstowe o awariach oraz o ewentualnych objazdach oraz inne wskazane w SIWZ i załącznikach.

Pytanie nr 350. *Oferent wnosi o zmianę w § 10 ust 46 wzoru Umowy poprzez wykreślenie zdania „Przekroczenie tego terminu uznane będzie za niespełnienie warunków umowy w zakresie terminu zgłoszenia gotowości do odbioru i stanowić będzie podstawę do zastosowania postanowień umownych w zakresie kar za opóźnienie w wykonaniu przedmiotu umowy”.*

Intencją proponowanej zmiany jest wyeliminowanie sytuacji naliczania podwójnie kary umownej przez Zamawiającego. Okoliczność opóźnienia w zgłoszenia do gotowości do odbioru jest już opisana w paragrafie o karach.

Odpowiedź: Zamawiający nie dokona proponowanych zmian w projekcie umowy. Treść ustępu 46 w § 10 precyzuje jedną z okoliczności co do odpowiedzialności wykonawcy za nieterminowe przygotowanie dokumentów odbiorowych w terminie umownym na usunięcie wad dokumentacji odbiorowej. Jednocześnie zakres i wysokość kar umownych z tego tytułu określają odpowiednie zapisy umowy dotyczące kar umownych.

Niniejsze pismo stanowi integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i modyfikuje jej treści w sposób nieprowadzący do zmiany treści ogłoszenia o zamówienie oraz nie wymaga dodatkowego czasu na wprowadzanie zmian w ofercie.

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI
dr inż. arch. Marek Stępa
WICEPREZYDENT MIASTA

k/o
UI a/a