



## 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.1454

Gdynia, dnia 06.10.2011r.

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

**Pytanie nr 361.** Prosimy o udostępnienie pozwoleń na budowę na zadania objęte etapem 1,  
2, 3, które wg. SIWZ posiada Zamawiający.

**Odpowiedź:** Zamawiający udostępni decyzje o pozwoleniu na budowę wykonawcy z którym  
zostanie podpisana umowa, wybranym w przetargu publicznym, zgodnie z  
zapisami projektu umowy § 4 ust 7.

Zamawiający **modyfikuje treść zapisu SIWZ** w rozdziale 3 ust. 3.7 pkt. 52)  
w ten sposób, że wykreśla treść ppkt. c), który otrzymuje nowe brzmienie:

„w dniu podpisania umowy w zakresie etapu III dla obszaru Gdańska”

oraz po ppkt. d) dodaje nowy ppkt. e), który otrzymuje brzmienie:

„do dnia 31 grudnia 2011 r. w zakresie etapu III dla obszaru Sopotu”,

Pozostałe zapisy treści SIWZ w rozdziale 3 ust. 3.7 pkt. 52) pozostają bez  
zmian.

Zamawiający modyfikuje treść zapisu treść projektu umowy w § 4 ust 7 pkt.  
3) na str. 6 w ten sposób, że wykreśla treść ppkt. c), który otrzymuje nowe  
brzmienie:

„w dniu podpisania umowy w zakresie etapu III dla obszaru Gdańska”

oraz po ppkt. d) dodaje nowy ppkt. e), który otrzymuje brzmienie:

„do dnia 31 grudnia 2011 r. w zakresie etapu III dla obszaru Sopotu”,

Pozostałe zapisy treści umowy w § 4 ust 7 pozostają bez zmian.

### Zamawiający odpowiada na pytania zadane po ustawowym terminie

**Pytanie nr 362.** Co zamawiający miał na myśli pisząc, iż należy zachować ciągłość w pracy  
Systemów Sterowania Ruchem dla wszystkich trzech miast, oddzielny System  
Sterowania Ruchem będzie działał w Gdyni, następnie w Sopocie – o ile  
Zamawiający to przewiduje i oddzielny w Gdańsku, na czym ma polegać



warunek zachowania ciągłości pracy wszystkich systemów? Ponadto nie jest precyzyjne czy w Sopocie ma również działać oddzielny System Sterowania, czy może po części ma ten obszar obejmować System Sterowania Gdyni i Gdańska? Prosimy o uszczegółowienie tych wymagań, gdyż będą one miały decydujący wpływ na możliwość osiągnięcia wymaganych efektywności, zagrożonych karą umowną 25 000 000,00 zł PLN.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wykonać, zgodnie z wymogami SIWZ, dwa odrębne systemy sterowania ruchem. Jeden obejmujący obszar Gdańska i Sopotu, drugi obejmujący obszar Gdyni. Ciągłość pracy Systemów Sterowania Ruchem ma być zapewniona poprzez połączenie obu Centrów i synchronizację systemów sterowania. Zamawiający wymaga zapewnienia płynności ruchu pomiędzy obszarami sterowania.

**Pytanie nr 363.** Czy w punkcie 7.5. SIWZ chodzi o przygotowanie przez Wykonawcę wniosku o decyzję lokalizacyjną w postaci wypełnionego formularza wraz z numerami działek i załącznikiem graficznym, czy też kompletnej dokumentacji wraz ze wszystkimi opiniami niezbędnymi do wydania takiej decyzji w rygorach Ustawy z dnia 7 września 2007 roku o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012? Czy dla etapu IV Zamawiający posiada wymagane ustawowo opinie: ministra zdrowia, dyrektora urzędu morskiego, dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zarządów dróg, PKP i innych? Jeżeli nie, to czy uzyskanie ww. opinii jest obowiązkiem Wykonawcy czy Zamawiającego? Czy zdaniem Zamawiającego realne jest skompletowanie wniosku o decyzję lokalizacyjną w terminie do 31.12.2011 zważywszy, że po rozstrzygnięciu przetargu pozostanie nie więcej niż 2 miesiące na następujące czynności:

- Pozyskanie map do celów informacyjnych, wypisów z ewidencji gruntów i map ewidencyjnych;
- Naniesienie na ww. mapy planowanych sieci i urządzeń;
- Analiza stanu władania nieruchomościami pod kątem struktury własności, dostępności terenu, ryzyka odmów i roszczeń właścicielskich;
- Wyjaśnienie braków i błędów ewidencyjnych – standardowo występujących przy takim zakresie inwestycji;
- W razie konieczności – opracowanie projektów podziału nieruchomości;
- Uzgodnienie z Inwestorem proponowanego przebiegu sieci i opracowanie załączników graficznych do wniosku;
- Uzyskanie pisemnych opinii od kilku (lub kilkunastu) instytucji, które muszą być załączone do wniosku.

Czy w kontekście wysokich kar za opóźnienie w przygotowaniu wniosku o decyzję lokalizacyjną, nie należałoby ograniczyć odpowiedzialności Wykonawcy wyłącznie do terminowego opracowania listy działek wraz z załącznikiem graficznym do wniosku?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że Wykonawca, w wymaganym w SIWZ terminie zobowiązany będzie do przygotowania i przekazania Zamawiającemu kompletnie wypełnionego wniosku wraz z ostateczną listą działek i załącznikami graficznymi. Uzyskanie wymaganych ustawowo opinii jest obowiązkiem Zamawiającego.

Jednocześnie Zamawiający przypomina, że w dniu 28.09.2011r. zmodyfikował zapisy SIWZ odnośnie terminu opracowania przedmiotowego wniosku o Wydanie Decyzji o Ustaleniu Lokalizacji Przedsięwzięcia Euro2012 zgodnie z wymaganiami Ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. Wykonawca ww. wniosek zobowiązany jest dostarczyć w terminie 8 tygodni od daty podpisania umowy.

**Pytanie nr 364.** Biorąc pod uwagę fakt, że niezawodność bezprzewodowej detekcji magnetycznej jest niska, a koszty wysokie, proszę o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy rejestratory przejazdu na czerwonym świetle oraz rejestratory przekroczeń prędkości muszą być wyposażone tylko w ten rodzaj detekcji, czy też inne rodzaje także są dopuszczalne.

**Odpowiedź:** Zamawiający wyrazi zgodę na wykorzystanie innej detekcji w przypadku gdy wykonawca uzasadni konieczność ich wprowadzenia a które będą podyktowane wymaganiami dostarczonego systemu sterowania oraz pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w Specyfikacji Technicznych i SIWZ.

**Pytanie nr 365.** Czy pomiar prędkości w rejestratorach przekroczeń prędkości musi być bazować na pętlach indukcyjnych, czy też inne metody pomiaru (np. radar) też są dopuszczone ?

**Odpowiedź:** Zamawiający wyrazi zgodę na wykorzystanie innych metod pomiaru prędkości w przypadku gdy wykonawca uzasadni konieczność ich wprowadzenia a które będą podyktowane wymaganiami dostarczonego systemu sterowania oraz pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w Specyfikacji Technicznej i SIWZ ust. 3,7 p. 10).

Zamawiający wymaga by zamontowane przez Wykonawcę rejestratory wykroczeń posiadały wymagane przepisami świadectwa legalizacji, zatwierdzenia typu, dopuszczenia i homologacje, umożliwiające skuteczne karanie popełniających wykroczenia zarejestrowane przez system.

**Pytanie nr 366.** Czy wymiary obudów urządzeń podane w projektach branżowych np. rejestratora przejazdów na czerwonym świetle lub rejestratora przekroczeń prędkości są obowiązujące, czy mogą być zmienione ?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany do opracowania, dla wszystkich branż z wyłączeniem kanalizacji teletechnicznej, projektów wykonawczych zawierających szczegółowe rozwiązania, dobór materiałów i urządzeń zapewniających spełnienie wymagań zawartych w PFU dla etapu I, II i III, PFU dla etapu IV, Specyfikacjach Technicznych oraz w dyspozycjach SIWZ i załączonych projektach branżowych będących załącznikiem do PFU



dla etapu I, II i III. Na etapie opracowania projektów wykonawczych Zamawiający dopuszcza zmianę wymiarów obudów urządzeń po uzyskaniu pozytywnej opinii Nadzoru.

**Pytanie nr 367.** Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie tablic tekstowych zmiennej treści o żółtym lub pomarańczowym kolorze wyświetlania? Specyfikacja techniczna (STWIORB/SST-ZZT) narzuca tu stosowanie matryc RGB, dokumentacja obiektowa (np. PBR/GDY/ZZT241) mówi tylko o kolorze białym. Zastosowanie tablic tekstowych o kolorze żółtym lub pomarańczowym (AMBER) zapewni lepszą czytelność tekstu w trudnych warunkach miejskich niż przy kolorze białym wyświetlanym na matrycy RGB.

**Odpowiedź:** Zamawiający przypomina, że kolory żółty pomarańczowy nie są zgodne 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”. Zamawiający nie zmienia zapisów treści SIWZ w tym zakresie.

**Pytanie nr 368.** W załączniku 12 zakres zadań dla Etapu I - obszar Gdańska Zamawiający wymienia, które sygnalizacje należy włączyć do systemu. W punkcie 7.1 podpunkt a) Grunwaldzka - Abrahama jest skrzyżowanie, które należy podłączyć do systemu. Po przejrzeniu wszystkich projektów budowlanych i branżowych pragniemy zaznaczyć fakt, iż takiego skrzyżowania nie ma, czy oznacza to, że na to skrzyżowanie nie ma opracowanych projektów? Jeśli tak to może to wpłynąć na realizację etapu I w przypadku, gdy trzeba będzie od początku projektować wszystkie elementy. W tej chwili nie wiemy, jakie czynności i urządzenia należy zamontować na skrzyżowaniu Grunwaldzka - Abrahama?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że zgodnie z załącznikiem nr 20 do SIWZ „Zestawienie skrzyżowań objętych dostosowaniem lub wymianą sterowników w istniejącej sygnalizacji świetlnej” na skrzyżowaniu Grunwaldzka-Abrahama należy dokonać adaptacji/wymiany sterownika sygnalizacji wraz z budową szafki zasilająco-transmisyjnej LWT oraz włączyć to skrzyżowanie do systemu.

**Pytanie nr 369.** W SIWZ na stronie 7 w dziale 3.7 w punkcie 4 Przedmiot zamówienia obejmuje również: w punkcie f) Zamawiający opisuje, że należy podłączyć do systemu kamery nadzoru wizyjnego, kamery identyfikacji oraz znaków zmiennej treści zainstalowanych w ramach oddzielnych zadań. Prosimy o podanie ilości oraz rodzaju urządzeń, jakie zostały zainstalowane w zadaniach wymienione w punkcie f)?

**Odpowiedź:** Zamawiający nie posiada zestawienia ilości oraz rodzaju urządzeń, jakie zostały zainstalowane w zadaniach wymienionych w punkcie f), a zatem nie udostępni takich zestawień.  
Zamawiający wymaga aby dostarczony system zarządzania ruchem był systemem otwartym i był wyposażony w narzędzia programowe wraz z

dokumentacją umożliwiającą użytkownikowi podłączanie urządzeń instalowanych poza tym zamówieniem. W okresie do odbioru końcowego ostatniego etapu wykonawca, w ramach konsultacji udzielanych obsłudze Centrów, będzie zobowiązany do udziału we włączaniu do systemu urządzeń zainstalowanych w ramach innych zadań.

**Pytanie nr 370.** W SIWZ na stronie 7 w dziale 3.7 w punkcie 4 Przedmiot zamówienia obejmuje również: w punkcie g) wymienia, że należy dostarczyć zapasowe stanowisko do nadzoru pod Martwą Wisłą. Prosimy o określenie wymagań, co do zapasowego stanowiska do nadzoru tunelu?

**Odpowiedź:** Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisami SIWZ w ust. 3.7 p. 4 g) Zamawiający nie wymaga dostarczenia przez wykonawcę stanowiska obsługi tunelu. Zamawiający wymaga wyłącznie podłączenia stanowiska obsługi tunelu do sieci lokalnej LAN w Centrum Sterowania w Gdańsku i skonfigurowanie połączeń zewnętrznych.

**Pytanie nr 371.** Czy wszystkie rejestratory przejazdu na czerwonym świetle, a także rejestratory przekroczenia prędkości, wymienione w projektach budowlanych skrzyżowań załączonych do SIWZ oraz projektowane mają posiadać funkcję automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga by wszystkie stanowiska rejestracji przejazdu na czerwonym świetle oraz stanowiska rejestracji przekroczenia prędkości były wyposażone w kamery rozpoznawania numerów rejestracyjnych (ANPR).

**Pytanie nr 372.** Prosimy o wskazanie wszystkich tras, odcinków, na jakich Zamawiający wymaga określania czasu przejazdu?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga umożliwienia definiowania i wyboru tras przez operatora systemu z pośród wszystkich możliwych kombinacji stanowisk wyposażonych w kamery ANPR.

**Pytanie nr 373.** W PFU do etapu IV w punkcie 2.4 Zakres budowy nadzoru wizyjnego Zamawiający opisuje 12 lokalizacji, na których należy zainstalować kamery.

Czy Zamawiający może określić ile kamer należy zainstalować w danej lokalizacji, ponieważ na dużych węzłach, jak Armii Krajowej, wydaje się słuszne zastosowanie co najmniej 2 kamer w jednej lokalizacji?

Czy Zamawiający potwierdza, że w lokalizacjach na Armii Krajowej – Okopowa, 3 maja, Armii Krajowej Stoczniovców - Sikorskiego Pn i PD oraz Armii Krajowej - Łostowicka należy zainstalować i podłączyć tylko PNW i ZYT bez podłączania skrzyżowań do systemu?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że kamery nadzoru wizyjnego należy dostarczyć zgodnie z pkt. 2.4 PFU dla etapu IV po jednej dla każdej lokalizacji. Zamawiający potwierdza, że na wymienionych w pytaniu węzłach należy podłączyć wyłącznie PNW i ZYT bez podłączania skrzyżowań do systemu.



**Pytanie nr 374.** W PFU do etapu IV w punkcie 2.3.1 wymieniona jest lista skrzyżowań, które należy podłączyć do systemu i jest ich 21, a w punkcie 2.3.1.12 i 2.3.1.13 suma skrzyżowań do podłączenia wynosi 20. Prosimy o wskazanie poprawnej liczby skrzyżowań, które należy podłączyć do systemu?

**Odpowiedź:** Zamawiający wyjaśnia, że poprawna liczba sygnalizacji którą należy podłączyć do systemu w etapie IV wynosi 20. Skrzyżowanie Jaškowa Dolina – Partyzantów jest sterowane ze sterownika Grunwaldzka-Jaškowa Dolina włączanego do systemu w etapie I.

**Pytanie nr 375.** Dotyczy węzłów 665 i 666 Gdańsk. Specyfikacje dotyczące tych węzłów wydają się być okrojone. Prosimy o potwierdzenie, iż to pełna dokumentacja Zamawiającego i że modernizacje na tych węzłach dotyczą tylko Tablicy Zmiennej Treści (TZT) dla węzła 665 oraz Tablicy Informacji Pasażerskiej (TIPA) dla węzła 666. Ewentualnie prosimy o uzupełnienie specyfikacji.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że załączona dokumentacja jest kompletna w zakresie projektów branżowych dla węzłów 665 i 666 w Gdańsku. Zamawiający zwraca uwagę na konieczność dostosowania/wymiany i włączenia do systemu sterowania wszystkich sterowników sygnalizacji wymienionych w załączniku nr 10 do SIWZ.

**Pytanie nr 376.** Prosimy o informację czy jeżeli dokumentacja któregoś węzła np. węzeł S1 Morska – Chyłońska II obejmuje następujące projekty branżowe:

- Stacji pomiaru ruchu SR
- Kanalizacji Kablowej KK
- Lokalnej Transmisji Danych LTD
- Odtworzenia nawierzchni ON
- Zasilania urządzeń ZS
- Detekcji prędkości FP

To czy na takim węźle zakres robót Wykonawcy ogranicza się tylko do wymienionych powyżej branż?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga wykonania przedmiotu zamówienia we wszystkich branżach określonych w projektach budowlanych oraz projektach branżowych danego węzła.

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę na konieczność dostosowania/wymiany i włączenia do systemu sterowania wszystkich sterowników sygnalizacji wymienionych w załączniku nr 10 do SIWZ.

**Pytanie nr 377.** Prosimy o informację gdzie na obszarze planowanego „Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRASTAR” istnieją już linie światłowodowe?

**Odpowiedź:** Zamawiający wskazał w SIWZ w ust. 3.7 16) istniejące kable światłowodowe przeznaczone do wykorzystania przez Wykonawcę:

„ Na terenie Gdańska Wykonawca zobowiązany jest wybudować systemową sieć światłowodową z uwzględnieniem następujących uwag:

a) Należy wykorzystać 60 włókien istniejącego kabla w al. Hallera, al. Zwycięstwa, 3-Maja od ul.Chrobrego do budynku dworca PKS (ul. 3 Maja),



b) Należy włączyć do sieci systemowej istniejący kabel światłowodowy (72J) na odcinku Trasy Sucharskiego od ul. Elbląskiej do ul. Marynarki Polskiej.”

**Pytanie nr 378.** Które z istniejących linii światłowodowych Wykonawca będzie mógł użyć nieodpłatnie w ramach realizacji projektu?

**Odpowiedź:** Odpowiedz jak na pytanie nr 377.

Wykorzystanie wyszczególnionych kabli jest nieodpłatne.

**Pytanie nr 379.** Prosimy o informacje dlaczego węzłów:

S6.72, S7.15, S7.16-1, S7.47, S8.07, S8.08, S8.10, S8.14, PW1, PW3, PW13  
Gdańsk

PW7, PW8, PW9, PW27 – Gdynia

PW22 – Sopot

Których projekty i specyfikacje znajdują się wśród dokumentów Zamawiającego nie ma na liście w załączniku nr 10 do SIWZ?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że wymienione w pytaniu węzły są wyposażone w sterowniki sygnalizacji świetlnej, które nie będą włączane do systemu sterowania.

Zamawiający jednocześnie informuje, że na wymienionych w pytaniu węzłach wykonawca zobowiązany jest podłączyć inne urządzenia, zgodnie z projektem, nie będące sygnalizacją świetlną.

Załącznik nr 10 do SIWZ zawiera zestawienie wszystkich sygnalizacji świetlnych wyposażonych w sterowniki sygnalizacji, które mają zostać włączone do systemu sterowania ruchem.

**Pytanie nr 380.** Czy węzły z pytania 379 są częścią przedmiotu zamówienia?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że węzły z pytania 379 są częścią przedmiotu zamówienia.

**Pytanie nr 381.** Dotyczy dokumentu PFU dla etapów I, II i III z datą lipiec 2011 – W punkcie 5.2.1.2 (na stronie 28) Zamawiający stwierdza, że Wykonawca ma dostarczyć „skalibrowany model sieci objętej instalowanym system”. Prosimy o wyjaśnienie, jakiego typu sterowanie należy zdefiniować dla skrzyżowań zawartych we wspomnianym modelu:

a. Sterowanie obecne (istniejące przed wdrożeniem systemu)

b. Sterowanie docelowe (tj. takie, jakie zostanie wdrożone w ramach realizacji przedmiotowego systemu przez Wykonawcę)

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że wymaga od wykonawcy opracowania modelu dwuwariantowo przy wykorzystaniu pomiarów opisanych w załączniku nr 17 do SIWZ, zarówno dla sterowania obecnego, jak i z uwzględnieniem sterowania docelowego, zgodnego z dostarczonym systemem.

**Pytanie nr 382.** Dotyczy dokumentu PFU dla etapów I, II i III z datą lipiec 2011 – W punkcie 5.2.1.2 (na stronie 28) Zamawiający stwierdza, że Wykonawca ma dostarczyć „skalibrowany model sieci objętej instalowanym system”. Prosimy o

wyjaśnienie, jakie pomiary ruchu (wartości natężeń, struktura rodzajowa i kierunkowa) ma uwzględniać dostarczany model:

- a. Pomiary ruchu „przed” (wg definicji z Załącznika 17 do SIWZ)
- b. Pomiary ruchu „po”
- c. Pomiary ruchu wykonane po zakończeniu etapu I
- d. Pomiary ruchu wykonane po zakończeniu etapu II

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że w modelu symulacyjnym należy uwzględnić wszelkie dane niezbędne do wiernego odwzorowania warunków ruchu (czasów przejazdu pomiędzy dwoma punktami w sieci, globalnych czasów przejazdu, strat czasu, kolejek, przepustowości z uwzględnieniem organizacji ruchu, programów sygnalizacji i offsetów itp.) panujących w sieci ulicznej i sieci transportu zbiorowego, objętej modelem na podstawie pomiarów „przed” i pomiarów „po” opisanych w załączniku nr 17 do SIWZ, w tym również natężeń ruchu, struktury rodzajowej i kierunkowej.

**Pytanie nr 383.** Zamawiający wymaga zastosowania czujnika, którego konstrukcja cyt.: *.. W razie potrzeby wierzchnia warstwa czujnika powinna mieć możliwość zeszlifowania w zakresie przynajmniej do 45mm np. podczas renowacji nawierzchni*”. Na świecie produkowany jest jeden typ takiego czujnika o takich właściwościach które i tak, z uwagi na jego koszt i ryzyko uszkodzenia, nie są wykorzystywane (przed renowacją nawierzchni wszystkie zamontowane tam czujniki są zawsze demontowane). Producent prowadzi sprzedaż na terenie Polski za pośrednictwem jedyne go autoryzowanego przedstawiciela, który odmawia sprzedaży samego czujnika, proponując jedynie sprzedaż wiązaną wraz z całą stacją meteorologiczną, w dodatku nie odpowiadającą specyfikacji przedmiotowego zamówienia. Wobec powyższego wskazania wyrobu, następuje naruszenie Art.29 pkt.2- opisanie przedmiotu zamówienia w sposób uniemożliwiający uczciwą konkurencję. W załączeniu – tekst wiadomości mailowej.

Czy Zamawiający dopuszcza odstępstwo od zapisu, polegające na zastosowaniu innego czujnika spełniającego wszystkie wymagane parametry określone SIWZ za wyjątkiem możliwości zeszlifowania w zakresie przynajmniej do 45mm np. podczas renowacji nawierzchni?

**Odpowiedź:** Zamawiający **modyfikuje treść specyfikacji STWIORB/SST-DSM** pkt. 2.1.6 na str. 6 w ten sposób, że wykreśla zdanie:

„W razie potrzeby wierzchnia warstwa czujnika powinna mieć możliwość zeszlifowania w zakresie przynajmniej do 45 mm- np. podczas renowacji nawierzchni.”

Pozostałe wymagania Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST-DSM pozostają bez zmiany.

**Pytanie nr 384.** W załączniku nr 10 podano, że należy włączyć do systemu 152 skrzyżowania, ale

- a) załącznik 9b mówi o 21 skrzyżowaniach, załącznik 9a o 120 skrzyżowaniach, czyli w PFU wyszczególniono 141 skrzyżowań.





b) W załączniku 12a wymieniono 10 skrzyżowań, w zał. 12b- 18 skrzyżowań, w zał. 12c- 85 skrzyżowań (lub 86- Al. Zwycięstwa-Chodowieckiego jest wymieniona dwukrotnie), w zał. 13 jest ich 21, czyli w sumie 134 (135?)

Prosimy o wyjaśnienie tych sprzeczności.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że Załącznik nr 10 do SIWZ zawiera wszystkie sygnalizacje, na których należy dokonać dostosowania/wymiany sterownika sygnalizacji i włączyć do systemu sterowania ruchem dla całego zakresu przedmiotu zamówienia (wszystkich czterech etapów).

Załączniki nr 9a do SIWZ wraz z załączoną dokumentacją projektową przebudowy sygnalizacji zawiera wszystkie sygnalizacje, które należy zmodernizować w etapie I, II i III oraz włączyć do systemu. Załącznik nr 9b do SIWZ zawiera zestawienia sygnalizacji dla których należy w IV etapie realizacji opracować projekty modernizacji sygnalizacji i które należy poddać modernizacji oraz włączyć do systemu.

Zamawiający informuje, że załączniki nr 12a, 12b i 12c do SIWZ zawierają zakres zadań oraz zestawienie modernizowanych sygnalizacji dla I, II i III etapu realizacji z podziałem na Gdańsk, Sopot i Gdynię.

Jednocześnie Zamawiający prostuje oczywistą omyłkę. W załączniku 12 c usuwa z punktu 3.1 ppkt. h) Al. Zwycięstwa – Chodowieckiego.

**Pytanie nr 385.** Czy skrzyżowania:

S 2.11a	Al. Zwycięstwa – Świętojańska – Partyzantów
S 5.07	Al. Grunwaldzka – ul. Derdowskiego
S 6.29	Nowa Kościuszki - Hynka
S 6.30	Nowa Kościuszki - Legionów
S 6.59	Marynarki Polskiej – Uczniowska
S 6.61	Marynarki Polskiej- Wyzwolenia
S 6.65	Słowackiego- Chrzanowskiego
S 6.66	Słowackiego- Rejmana
S 6.67	Słowackiego – Srebrniki
S 6.67a	Słowackiego –Trawki
S 7.08	Węzeł Unii Europejskiej
S 7.20	Sucharskiego – Elbląska
S 7.28	Sucharskiego - Wosia Budzysza
S 7.30	Sucharskiego – Ku Ujściu
S 7.36	Do Studzienki-Matejki
S 7.55	3 maja – Armii Krajowej
S 7.66	Powst. Warszawskich – Nowe Ogrody
S 8.71	Armii Krajowej – Łostowicka – Warszawska

wchodzą w zakres prac? Jeżeli tak, to w których etapach?



**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że skrzyżowanie nr 2.11a jest objęte drugim etapem przedmiotu zamówienia.

Zamawiający wymaga modernizacji i włączenia do systemu w etapie III, zgodnie z załącznikiem nr 12 c do SIWZ (Tabela elementów - zbiorcze zestawienie składników ceny oferty dla Miasta Gdańska), następujące skrzyżowania:

S 5.07 al. Grunwaldzka-Derdowskiego

S 7.08 Węzeł Unii Europejskiej

Zamawiający informuje, że sygnalizacje świetlne na następujących skrzyżowaniach:

S 6.29 N. Kościuszki- Hynka

S 6.30 N. Kościuszki-Legionów

S 6.59 Marynarki Polskiej-Uczniowska

S 6.61 Marynarki Polskiej - Wolności

S 6.65 Słowackiego-Chrzanowskiego

S 6.66 Słowackiego-Rejmonta

S 6.67 Słowackiego-Srebrniki

S 6.67a Słowackiego-Trawki

S 7.20 Sucharskiego-Elbląska

S 7.28 Sucharskiego -Wosia Budzysza

S 7.30 Sucharskiego- Ku Ujściu

S 7.36 Do Studzienki-Matejki

S 7.55 3 maja - Armii Krajowej

S 7.66 Powst. Warszawskich- Nowe Ogrody

S 8.71 Armii Krajowej- Łostowicka – Warszawska

są wykonane w innych zadaniach.

Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia dla ww . sygnalizacji tj. od S 6.29 do S 8.71 obejmuje dostosowanie/wymianę sterowników i włączenie do systemu sterowania w etapie III realizacji przedmiotu umowy zgodnie z załącznikiem nr 10 do SIWZ.

Odpowiedź w zakresie dotyczącym skrzyżowania S 6.61. jak na pytanie nr 302.

**Pytanie nr 386.** Czy Zamawiający udostępni dokumentację dla skrzyżowań, dla których nie załączono projektów branżowych. Dotyczy to skrzyżowań:

S 6.01	Grunwaldzka- Abrahama
S 6.05	Al. Grunwaldzka – Słowackiego
S 6.09	Al. Grunwaldzka- ul.Jaśkowa Dolina
S 2.06	Śląska - Piłsudskiego
S 2.07	Śląska - Kielecka
S 2.07a	Droga Gdynska- Górskiego- Śląska (wjazd do tunelu)

S 2.07b	Droga Gdyńska- Górskiego- Śląska (wyjazd z REAL)
S 2.08	Władysława IV - Piłsudskiego
S 2.10	Władysława IV - Świętojańska
S 2.11	Al. Zwycięstwa -Nowa Kopernika
S 1.01	Morska - Chyłońska II
S 1.02	Morska – Owsiana
S 1.03	Morska - Zbożowa
S 1.04	Morska - Kcyńska
S 1.05	Morska - Obwodowa Trojmiasta
S 1.06	Morska – Kartuska
S 1.12	Morska – Kwiatkowskiego
S 1.13	Morska – Kalksztajnow
S 1.49	Morska-Sibeliusa
S 2.20	Al. Zwycięstwa - Przebendowskich
S 3.03	Wielkopolska - Łowicka
S 3.05	Wielkopolska - Raclawicka - Parkowa
S 5.01	Al. Grunwaldzka - Czyżewskiego
S 6.37	ul. Gen. J. Hallera - ul. Wyspiańskiego
S 6.49	Al. Gen. J. Hallera - Uczniowska - Czarny Dwór
S 6.55	Marynarki Polskiej – Reja
S 6.68	Słowackiego - Potokowa - Góralska
S 7.06	Węzeł Piastowski
S 7.53	3 Maja - Hucisko - Nowe Ogrody
S 1.32	Wiśniewskiego – Kwiatkowskiego
S 1.33	Wiśniewskiego – Energetyków
S 1.34	Estakada Kwiatkowskiego – Hutnicza
S 2.01	Warszawska – Wolności
S 2.04	Warszawska – Nowogrodzka
S 2.05b	Warszawska – Witomińska
S 2.14	Redłowska – Legionów
S 6.17	Wyspiańskiego – Biała p.p.
S 6.19	Wyspiańskiego – Danusi – Leczkowa
S 6.20	Plac Komorowskiego
S 6.21	al. Legionów – Plac Wybickiego
S 6.22	al. Legionów – Kościuszki
S 7.17	Elbląska – Głęboka
S 7.19	Elbląska – Opłotki
S 7.21	Elbląska – Miałki Szlak
S 7.22	Elbląska – Sztutowska
S 7.23	Elbląska – Tama Pędzichowska



S 7.25	Siennicka-Głęboka
S 7.33	J. Dolina – Partyzantów
S 7.34	J. Dolina – Matejki
S 7.35	J. Dolina – Batorego

**Odpowiedź:** Zamawiający nie udostępni projektów branżowych dla skrzyżowań wymienionych w pytaniu.

Zamawiający przypomina, że niżej wymienione sygnalizacje należy zmodernizować w IV etapie realizacji zgodnie z PFU dla IV etapu. W zakresie etapu IV wykonawca jest zobowiązany opracować dokumentację projektową. Dotyczy to sygnalizacji:

S2.05b Warszawska – Witomińska  
 S 2.14 Redłowska - Legionów  
 S 1.32 Wiśniewskiego – Kwiatkowskiego  
 S 1.33 Wiśniewskiego – Energetyków  
 S 1.34 Estakada Kwiatkowskiego – Hutnicza  
 S 2.01 Warszawska – Wolności  
 S 2.04 Warszawska – Nowogrodzka

S 7.17 Elbląska – Głęboka  
 S 7.19 Elbląska – Opłotki  
 S 7.21 Elbląska – Miałki Szlak  
 S 7.22 Elbląska – Sztutowska  
 S 7.23 Elbląska – Tama Pędzichowska  
 S 6.17 Wyspiańskiego – Biała p.p.  
 S 6.19 Wyspiańskiego – Danusi – Leczkowa  
 S 6.20 Plac Komorowskiego  
 S 6.21 al. Legionów – Plac Wybickiego  
 S 6.22 al. Legionów – Kościuszki  
 S 7.33 J. Dolina – Partyzantów  
 S 7.34 J. Dolina – Matejki  
 S 7.35 J. Dolina – Batorego  
 S 7.25 Siennicka- Głęboka

Zamawiający informuje, że pozostałe sygnalizacje wymienione w pytaniu nie podlegają modernizacji a jedynie dostosowaniu/wymianie sterownika i włączeniu do systemu zgodnie z załącznikami nr 10 i 20 do SIWZ.

Zamawiający udostępni na etapie realizacji dokumentację powykonawczą sygnalizacji nie podlegających modernizacji i włączanych do systemu, wykonawcy z którym zostanie podpisana umowa.

**Pytanie nr 387.** W załączniku 20 wymaga się dostosowania lub wymiany sterownika oraz budowy LWT dla skrzyżowań:

S 1.32	Wiśniewskiego – Kwiatkowskiego
S 1.33	Wiśniewskiego – Energetyków

S 1.34	Estakada Kwiatkowskiego – Hutnicza
S 2.01	Warszawska – Wolności
S 2.04	Warszawska – Nowogrodzka
S 2.05b	Warszawska – Witomińska
S 2.14	Redłowska – Legionów

Z kolei w załączniku nr 13 wymaga się zaprojektowania i przebudowy tych sygnalizacji. Czy przed realizacją etapu nr 4 jest wymagane podłączenie tych skrzyżowań? Jeżeli tak, to w którym etapie?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że wymienione w pytaniu sygnalizacje, zgodnie z załącznikiem nr 13 oraz 9b do SIWZ, należy przebudować i włączyć do systemu w IV etapie.

**Pytanie nr 388.** OPZ mówi o montażu urządzeń zliczających na parkingach na terenie Gdańska, Gdyni oraz Sopotu. Czy Wykonawca ma zainstalować system zliczania np na parkingu Galeria Bałtycka, czy wykorzystać dane o zajętości parkingu z istniejącego systemu parkingowego? Jeżeli tak, to czy właściciel parkingu/systemu jest zobowiązany do udostępnienia danych, jeżeli tak, to w jakiej formie?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany do zainstalowania systemu i urządzeń liczących zajęte miejsca na wszystkich parkingach.

**Pytanie nr 389.** W wyniku analizy dokumentu głównego PFU i jego załączników, stwierdzono występowanie w etapach I, II, i III znacznej ilości skrzyżowań (na przykład: Nowa Kościuszki-Hynka, Marynarki Polskiej-Wyzwolenia) dla których nie wykonano przedmiarów i projektu budowlanego (brakuje ich w dokumentacji przetargowej). Jak wobec takiej sytuacji traktować wymagania SIWZ, że dla etapów I, II i III należy sporządzić jedynie projekty wykonawcze? Czy Zamawiający nie udostępnił przez przypadek dokumentacji dla wspomnianych skrzyżowań, czy też należy dla nich wykonać pełną dokumentację projektową? W takim przypadku co stanowi wymagania co do wyposażenia wspomnianych skrzyżowań?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że dla sygnalizacji wymienionych w PFU dla etapów I, II i III, dla których załączono projekty budowlane i branżowe, należy opracować projekty wykonawcze i zmodernizować sygnalizację świetlną zgodnie z dokumentacją projektową. Pozostałe sygnalizacje nie podlegają modernizacji lecz jedynie dostosowaniu/wymianie istniejących sterowników sygnalizacji i włączeniu do systemu zgodnie z załącznikiem nr 20 do SIWZ.

**Pytanie nr 390.** Nie możemy się doszukać w opisie przedmiotu zamówienia ilości pojazdów objętych wyposażeniem/modyfikacją komputerów pokładowych. W opisie przewija się określenie'' [.....] montaż i uruchomienie na wszystkich pojazdach transportu zbiorowego'', nie jest natomiast sprecyzowana konkretna ilość pojazdów. Czy moglibyśmy zostać poinformowani o liczbie pojazdów objętych instalacją ww. komputerów?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga wyposażenia w urządzenia pokładowe 675 pojazdów.

Zamawiający poinformował w rozdziale 3 SIWZ ust. 3.7 pkt. 4 ppkt. s), że obszar Sopotu jest obsługiwany, zależnie od linii zarówno, przez pojazdy z Gdyni jak z Gdańska. Obszar Gdańska i Sopotu jest obsługiwany przez 350 pojazdów, obszar Gdyni i Sopotu jest obsługiwany przez 325 pojazdów.

**Pytanie nr 391.** Prosimy o wskazanie, na jakich odcinkach tras Zamawiający oczekuje badania prędkości pojazdów dla celów mandatowania kierowców. Czy wynika to bezpośrednio z projektów załączonych w dokumentacji przetargowej, opisów czy PFU?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga rejestrowania przekroczenia prędkości średniej na wszystkich odcinkach zlokalizowanych pomiędzy stanowiskami rejestratorów wykroczeń, które zostaną wyposażone w kamery ANPR. Lokalizacja stanowisk rejestratorów wykroczeń jest zawarta w PFU dla etapu I, II, III i PFU dla etapu IV.

**Pytanie nr 392.** Prosimy wskazanie regulacji określającej, jakie wymagania muszą spełniać urządzenia, w tym wypadku system do rejestracji wykroczeń związanych z przekraczaniem prędkości na odcinku drogi, tak, by kierowca nie mógł podważyć materiału dowodowego w świetle obowiązującego prawa. O ile nam wiadomo takiego dokumentu jeszcze nie ma. Czy Zamawiający będzie wymagał takiej certyfikacji dla systemu oraz urządzeń, i uzna certyfikat dla takiego systemu np.: z Wielkiej Brytanii gdzie systemy tego typu są powszechne?

**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga spełnienia wszystkich warunków określonych w podstawowych regulacjach prawnych dotyczących rejestratorów przekroczenia prędkości, które są zawarte w następujących dokumentach:

a) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007r w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 225 poz. 1662 i 1663 z dnia 9 listopada 2007)

b) Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. z późniejszymi zmianami ( Dz. U. Nr 98 poz.602).

Zamawiający dodatkowo przypomina, że dla urządzeń instalowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niezbędne są dokumenty wydane przez Prezesa Głównego Urzędu Miar w związku z tym certyfikaty wydane w innych krajach nie są wystarczające.

Uszczegółowienie jak w modyfikacji SIWZ zawartej w odpowiedzi na pytanie nr 117.

**Pytanie nr 393.** W nawiązaniu do postępowania przetargowego na „Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Tristar”, oraz projektów branżowych- „REJESTRATOR PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI” oraz „REJESTRATOR PRZEJAZDU NA CZERWONYM ŚWIETLE” proszę o wyjaśnienie czy zamawiający dopuszcza



zastosowanie obudowy rejestratorów o wymiarach 621,5x413x434,5 mm i długości ściany górnej 551,5 mm i wadze ok. 40 kg? (wzór w załączniku)  
Podane w punkcie 7.1.2.2 (Dane techniczne- Obudowa) wymiary obudowy uniemożliwiają zainstalowanie w niej urządzenia rejestrującego spełniającego wymagania przedstawione w punkcie: 7.1.1 Funkcje, wyżej wymienionych projektów branżowych, oraz w Szczegółowej Specyfikacji Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych SST\_FC i SST\_FP, p 2.2.

**Odpowiedź:** Zamawiający przypomina, że wykonawca jest zobowiązany do opracowania, dla wszystkich branż z wyłączeniem kanalizacji teletechnicznej, projektów wykonawczych zawierających szczegółowe rozwiązania, dobór materiałów i urządzeń zapewniających spełnienie wymagań zawartych w PFU, Specyfikacjach Technicznych oraz w dyspozycjach SIWZ. Na etapie opracowania projektów wykonawczych dopuszcza się zmianę wymiarów obudów urządzeń po uzyskaniu pozytywnej opinii Nadzoru.

**Pytanie nr 394.** Czy zamawiający dopuszcza w rejonie węzła S105: Morska - Obwodowa Trójmiasta w ramach budowy REJESTRATORA PRZEJAZDU NA CZERWONYM ŚWIETLE- NR OPRACOWANIA: PBR/GDY/2/FC121, zastosowanie pętli indukcyjnych do detekcji pojazdów przejeżdżających na czerwonym świetle zamiast wymienionych w projekcie branżowym czujników radarowych?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że dopuszcza przedstawione rozwiązanie pod warunkiem uzyskania zgody Nadzoru oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych i Autostrad/ oddział w Gdańsku, która jest zarządcą skrzyżowania.

**Pytanie nr 395.** Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie w projektowanych rejestratorach przekroczenia prędkości oraz rejestratorach przejazdu na czerwonym świetle, wewnętrznej lampy błyskowej o mocy błysku do 140 Ws w zamian za lampę błyskową o mocy 31-84 Ws? Użycie lampy błyskowej większej mocy wydaje się konieczne w celu uzyskania zdjęcia pojazdu umożliwiającego identyfikację kierowcy.

**Odpowiedź:** Odpowiedź jak na pytanie nr 128.

**Pytanie nr 396.** W dokumencie SST\_LTD pt"SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH LOKALNA TRANSMISJA DANYCH Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR" w rozdziale 2.8 opisującym przełącznik sieciowy znajdują się minimalne parametry techniczne dotyczące tego urządzenia. Wśród tych minimalnych wymagań są ukryte parametry nie mające nic wspólnego z potrzebami funkcjonalnymi Zamawiającego a wskazujące konkretne urządzenia i producenta takie jak: pamięć operacyjna 128 MB DRAM; pamięć na system i konfigurację: 64 MB Compact Flash. Wskazanie na typ pamięci operacyjnej oraz na konieczność stosowania konkretnych pamięci na system i konfigurację - pamięć zewnętrzna typu CF o określonej pojemności dyskwalifikuje wszystkich producentów poza CISCO. Te cechy są charakterystyczne (w połączeniu z

pozostałymi parametrami) dla urządzeń Cisco Industrial Ethernet 3000 Layer 2/Layer 3 Series Switches. Prosimy o modyfikację wymagań celem umożliwienia uczciwej konkurencji.

**Odpowiedź:** Zamawiający modyfikuje treść **Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST-LTD** w pkt 2.8 na str. 9 w ten sposób, że wykreśla zdanie:

„Pamięć operacyjna: 128 MB DRAM;

Pamięć na system i konfigurację: 64 MB Compact Flash; „

Pozostałe wymagania określone w Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST-LTD pozostają bez zmian.

**Pytanie nr 397.** W dokumencie SST\_FP oraz SST\_FC Zamawiający w punkcie 2.4 Wymagania środowiskowe wymaga, aby wszystkie komponenty wchodzące w skład systemów automatycznej wykroczeń powinny zapewniać prawidłową pracę przy wilgotności względnej od 30% do 100%. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie urządzeń spełniających kryteria zawarte w „Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych”, gdzie w rozdziale 3 „wymagania w zakresie charakterystyk metrologicznych przyrządów” § 22 p. 3, według której wskazania przyrządów powinny się mieścić w granicach błędów granicznych przy następujących warunkach znamionowych użytkowania: wilgotność względna powietrza w zakresie od 20% do 95%?

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza zastosowanie urządzeń pracujących w warunkach 20% - 95% wilgotności względnej powietrza i modyfikuje treść STWIORB/SST\_FC w pkt. 2.4 Wymaganie środowiskowe na str. 7 w ten sposób, że wykreśla się”

„Wszystkie komponenty wchodzące w skład systemu automatycznej rejestracji przejazdu na czerwonym świetle powinny zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur -20°C do + 50°C, przy wilgotności względnej 30% do 100% bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących”, w miejsce którego wpisuje się zdanie:

„Wszystkie komponenty wchodzące w skład systemu automatycznej rejestracji przejazdu na czerwonym świetle powinny zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur -20°C do + 50°C, przy wilgotności względnej 20% do 95% bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących”

oraz modyfikuje treść STWIORB/SST\_FP w pkt. 2.4 Wymaganie środowiskowe na str. 7 w ten sposób, że wykreśla się”

„Wszystkie komponenty wchodzące w skład systemu automatycznej rejestracji przejazdu na czerwonym świetle powinny zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur -20°C do + 50°C, przy wilgotności względnej 30% do 100% bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących”, w miejsce którego wpisuje się zdanie:

„Wszystkie komponenty wchodzące w skład systemu automatycznej rejestracji przejazdu na czerwonym świetle powinny zapewniać prawidłową pracę w





zakresie temperatur  $-20^{\circ}\text{C}$  do  $+50^{\circ}\text{C}$ , przy wilgotności względnej 20% do 95% bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących”.

- Pytanie nr 398.** W dokumencie SST\_FP Zamawiający w punkcie 2.10.2 Inna detekcja wyzwalająca, wymaga dokładności pomiaru prędkości na poziomie 99,5%. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie urządzeń spełniających kryteria zawarte w „Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych”, gdzie w rozdziale 3 „wymagania w zakresie charakterystyk metrologicznych przyrządów” § 23 Wartości błędów granicznych dopuszczalnych wskazania prędkości przyrządu przy zatwierdzeniu typu i legalizacji pierwotnej i legalizacji ponownej w: p. 2 Znamionowych warunkach użytkowania – wynoszą
- $\pm 3$  km/h- dla prędkości do 100 km/h
  - $\pm 3\%$  wartości mierzonej – dla prędkości powyżej 100 km/h?

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza zastosowanie urządzeń spełniających warunki zawarte w „Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych”.

**Pytanie nr 399.** Dotyczy uziemienia konstrukcji wsporczych:

Zamawiający w Projektach Branżowych pisze: Zgodnie z PN-IEC 60364 należy wykonać uziom w celu utworzenia ekwipotencjalnego poziomu odniesienia. Rezystancja uziomu nie powinna być większa od  $10\Omega$ . Wykonać uziom złożony. Wzdłuż projektowanej w odrębnym opracowaniu kanalizacji kablowej, wykonać uziom pograżony (w przypadku wykopów otwartych), złożony z 3 prętów o długości 9m, umieszczanych w odległości 9m od siebie. Jeden pręt jest złożony z 6 prętów miedzianych  $3/4''$  ( $L=1,5\text{m}$ ), łączonych za pomocą złączek. Od zacisku uziomu do zacisku na maszcie należy ułożyć taśmę stalową ocynkowaną Fe-Zn 25x4. Połączenie wykonać za pomocą zacisku krzyżowego. Zacisk zakonserwować. Do wykonania uziomów stosować elementy ocynkowane. Po zakończeniu prac należy wykonać pomiary sprawdzające obejmujące pomiar rezystancji uziemienia. Z przeprowadzonych pomiarów należy sporządzić protokół. Jeżeli zmierzona rezystancja jest większa od wymaganej, należy uziom rozbudować o dodatkowe elementy pionowe. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie uziemienia alternatywną metodą, tak aby uzyskać wymaganą rezystancję  $10\Omega$ ?

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza inne rozwiązania wykonania uziemienia. Zamawiający informuje, że wykonawca jest zobowiązany do opracowania, dla wszystkich branż z wyłączeniem kanalizacji teletechnicznej, projektów wykonawczych zawierających szczegółowe rozwiązania, dobór materiałów i



urządzeń zapewniających spełnienie wymagań zawartych w PFU, Specyfikacjach Technicznych. Na etapie opracowania projektów wykonawczych dopuszcza się zmiany w tym zakresie w stosunku do projektu branżowych po uzyskaniu pozytywnej opinii Nadzoru.

**Pytanie nr 400.** Dotyczy: np.PBR/GDY/3/TZT231

Zamawiający pisze: w pkt. 8.4. „Zabezpieczenie przed światłem odbitym. Projektowana tablica posiada przesłony antyrefleksyjne, zapobiegające odbiciom światła od powierzchni diod. W płaszczyźnie powierzchni czołowej znaku zamontowane są soczewki rozpraszające, zapewniające właściwe skierowanie wiązki światła ” Czy Zamawiający narzuca zastosowanie konkretnej technologii wykonania a za tym idzie producenta , czy dopuszcza zastosowanie innej technologii zapobiegającej odbiciom światła od powierzchni diod?

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza inne rozwiązania spełniające wymagania Specyfikacji Technicznych STWIORB/STT-TZT.

Uszczegółowienie odpowiedzi jak dla pytania nr 399.

**Pytanie nr 401.** Dotyczy: np.PBR/GDY/3/TZT231

Zamawiający pisze w pkt. 8.7 Wentylacja i ogrzewanie: „ Nie przewiduje się urządzeń chłodzących i grzewczych. Wentylacja jest zapewniona dzięki otworom w dolnej i górnej części drzwiczek tylnych”. Czy Zamawiający narzuca zastosowanie konkretnej technologii wykonania a za tym idzie producenta , czy dopuszcza zastosowanie innej technologii wentylacji tak aby były spełnione wymagane parametry znaku z pkt. 8.9?

**Odpowiedź:** Odpowiedź jak na pytanie nr 399.

**Pytanie nr 402.** Dotyczy: np.PBR/GDY/3/TZT231.

Czy Zamawiający narzuca wszystkie wymiary zewnętrzne TZT? Narzucenie wymiarów matrycy wyświetlającej jest podyktowane funkcjonalnością tablic , natomiast wskazanie głębokości tablicy jest już narzuceniem technologii wykonania a co za tym idzie producenta. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie tablic zgodnie z wymaganymi normami i funkcjonalnością a różniących się gabarytami zewnętrznymi od projektu branżowego?

**Odpowiedź:** Odpowiedź jak na pytanie nr 393.

**Pytanie nr 403.** Dotyczy np. PBR/GDY/3/ZZT241

Zamawiający pisze: w pkt. 8.5. „Zabezpieczenie przed światłem odbitym. Projektowane moduły posiadają przesłony antyrefleksyjne, zapobiegające odbiciom światła od powierzchni diod. W płaszczyźnie powierzchni czołowej znaku zamontowane są soczewki rozpraszające, zapewniające właściwe skierowanie wiązki światła ” Czy Zamawiający narzuca zastosowanie konkretnej technologii wykonania a za tym idzie producenta , czy dopuszcza zastosowanie innej technologii zapobiegającej odbiciom światła od powierzchni diod?



**Odpowiedź:** Zamawiający nie narzuca zastosowania konkretnej technologii wykonania a co za tym idzie producenta.

Zamawiający dopuszcza inne rozwiązania spełniające wymagania Specyfikacji Technicznych STWIORB/STT-ZZT. Zamawiający informuje, że Specyfikacja STWIORB/SST-ZZT zawiera wymaganie dotyczące wartości współczynnika kontrastu jako istotnego parametru eksploatacyjnego, natomiast nie zawiera żadnych wymagań dla sposobu osiągnięcia właściwego współczynnika kontrastu. Uszczegółowienie odpowiedzi jak dla pytania nr 399.

**Pytanie nr 404.** Dotyczy np. PBR/GDY/3/ZZT241

Zamawiający pisze w pkt. 8.4- Maskownica czołowa: „ Maskownica czołowa będzie wykonana z aluminium. Powierzchnia znaku będzie czarna, matowa (kolor RAL9005). Czy Zamawiający narzuca technologie wykonania maskownicy czołowej a co za tym idzie producenta, czy dopuszcza zastosowania innej technologii wykonania znaku zgodnego z specyfikacją techniczna pkt. 8.10.

**Odpowiedź:** Odpowiedź jak na pytanie nr 403.

**Pytanie nr 405.** Dotyczy np. PBR/GDY/3/ZZT241

Zamawiający pisze w pkt. 8.3 Wymagania dla diod LED „ WL7,DSL0,TBB2,TDT0”- prosimy o wyjaśnienie podanych parametrów. Wymagania wydają się dotyczyć znaku a nie diod.

Przypominamy, że zgodnie z Prawem Zamówień publicznych , przedmiot Zamówienia musi być opisany funkcjonalnie natomiast nie dozwolone jest narzucanie technologii wykonania, poniżej cytat z ww. ustawy: " Art. 7.1 Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzieleniu zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców" , oraz "Art. 29.1. przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję."

**Odpowiedź:** Zamawiający wyjaśnia, że podane w pytaniu wartości określają - zgodnie z normą PN-EN 12966 - klasy poszczególnych parametrów zastosowanego w projekcie branżowym znaku o zmiennej treści a nie diod.

**Pytanie nr 406.** Zamawiający w pkt. 4.1.4 Załącznika 7 do SIWZ wymaga od Systemu Sterowania Ruchem Drogowym następującej funkcjonalności: „optymalizowanie parametrów sterowania ruchem pojazdów i pieszych za pomocą sygnalizacji świetlnej, z uwzględnieniem optymalizacji sieciowej i obszarowego sterowania adaptacyjnego”. Prosimy o doprecyzowanie, czy wszystkie sterowniki, które mają zostać podłączone do Systemu Sterowania Ruchem Drogowym, muszą także realizować powyższą funkcjonalność, czy też Zamawiającemu wystarczy jeżeli wykonawca na podstawie własnego doświadczenia, wybierze tylko niektóre sterowniki i tylko dla nich zapewni w/w funkcjonalność? Celem takiego ograniczenia jest np. zmniejszenie kosztów realizacji zadania.



**Odpowiedź:** Zamawiający wymaga włączenia do systemu i objęcia obszarowym sterowaniem adaptacyjnym wszystkich sterowników sygnalizacji świetlnej wymienionych w załączniku nr 10 do SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że konieczność spełnienia wymagania zawartego w załączniku nr 7 do SIWZ w pkt. 3.1.1 tj. możliwości konfiguracji algorytmów sterowania poprzez definiowanie obszarów sterowania, ciągów skoordynowanych, wymaga zapewnienia pełnej funkcjonalności systemowej dla każdego sterownika.

**Pytanie nr 407.** W wyniku analizy specyfikacji przetargowej SST\_xxx\_CS\_IT dla Centrów Sterowania w Gdańsku i Gdyni wnioskujemy o skorygowanie wymagań Zamawiającego w taki sposób, aby nie wskazywały one na jednego producenta sprzętu. Obecna specyfikacja naraża Zamawiającego na niekonkurencyjną cenowo ofertę oraz niezgodność specyfikacji z PZP.

Prosimy o dopuszczenie stosowania rozwiązań oferowanych przez wielu innych producentów poprzez zmiany w ww. specyfikacjach, wymienione dla przykładu poniżej :

- zmianę maksymalnego rozmiaru obudowy z 7U na 10U
- usunięcie wymogu instalacji serwerów z procesorami RISC w ramach obudowy blade
- usunięcie wymogu posiadania napędu CDROM na przedniej części obudowy
- usunięcie wymogu macierzy RAID-5 realizowanej na 30 dyskach
- usunięcie wymogu wsparcie dla AIX
- usunięcie wymogu stosowania interfejsu LVD SCSI
- usunięcie wymogu parametru wysokości serwera maksymalnie 2U
- usunięcie wymogu opierania testów wydajności o raporty prezentowane na stronie [www.storageperformance.org](http://www.storageperformance.org)

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że dokonał modyfikacji SIWZ w dniu 27.09.2011r w odpowiedzi na pytanie nr 252 w zakresie zmiany maksymalnego rozmiaru obudowy z 7U na 10U oraz dokonał modyfikacji SIWZ w dniu 27.09.2011r. w odpowiedzi na pytanie 265 i odstąpił od wymagań interfejsu LVD SCSI.

Ponadto Zamawiający informuje, że:

1. odstępuje od wymagania umożliwienia obsługi serwerów wyposażonych w procesory RISC przez obudowy Blade

Zamawiający **modyfikuje treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.2 w tabeli w poz. „Liczba montowanych serwerów i modułów” wykreśla się zdanie:

„możliwość zamontowania min. 13 serwerów o różnym typie architektury procesorów, a szczególnie x86 i RISC w ramach jednej obudowy; możliwość instalacji min. 4 modułów przełączników LAN/SAN”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:

„możliwość zamontowania min. 13 serwerów o różnym typie architektury procesorów, w ramach jednej obudowy; możliwość instalacji min. 4 modułów przełączników LAN/SAN”.

2. odstępuje od wymagania umieszczenia w obudowie Blade napędu DVD z przodu obudowy i dopuszcza dowolne umieszczenie napędu DVD w

obudowie Blade. Zamawiający wymaga umożliwienia instalowania oprogramowania lokalnie i zdalnie.

Zamawiający modyfikuje **treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.2 w tabeli w poz. „Typ obudowy” wykreśla się zdanie:

„do montażu w szafie 19” z wymaganym zestawem montażowym; dostępny na przednim panelu: USB, DVD-ROM; musi umożliwiać wyposażenie jej w minimum dwie wydajne dmuchawy.”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:

„do montażu w szafie 19” z wymaganym zestawem montażowym; dostępny port USB, DVD-ROM; musi umożliwiać wyposażenie jej w minimum dwie wydajne dmuchawy.”

3. odstępuje od wymagania wsparcia dla systemów AIX i HP-UX. Wykonawca może dostarczyć macierz obsługującą inne systemy operacyjne.

Zamawiający modyfikuje **treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.5 ppkt. 19) wykreśla się zdanie:

„Macierz dyskowa musi obsługiwać następujące systemy operacyjne: Microsoft Windows 2003, RedHat, SUSE, VMware, Microsoft Cluster Services, AIX, HP-UX.”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:

„Macierz dyskowa musi obsługiwać następujące systemy operacyjne: Microsoft Windows 2003, RedHat, SUSE, VMware, Microsoft Cluster Services.”

4. dopuszcza zastosowanie serwerów RACK o wysokości 4U.

Zamawiający modyfikuje **treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.4 w tabeli w poz. „Obudowa” wykreśla się zdanie:

„Obudowa o wysokości maksymalnie 2U, dedykowana do zamontowania w szafie rack 19” z zestawem szyn do mocowania w szafie i wysuwania do celów serwisowych”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:

„Obudowa o wysokości maksymalnie 4U, dedykowana do zamontowania w szafie rack 19” z zestawem szyn do mocowania w szafie i wysuwania do celów serwisowych”.

5. dopuszcza zastosowanie testów równoważnych do testów realizowanych wg [storageperformance.org](http://storageperformance.org).

Jednocześnie Zamawiający modyfikuje **treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.5 ppkt. 13) wykreśla się zdanie:

„Dostarczana macierz w konfiguracji 96 dysków powinna osiągać wydajność parametru SPC-1 minimum 24000 IOPS w testach wg [www.storageperformance.org](http://www.storageperformance.org)”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:



„Dostarczana macierz w konfiguracji 96 dysków powinna osiągać wydajność parametru SPC-1 minimum 24000 IOPS w testach wg [www.storageperformance.org](http://www.storageperformance.org) lub w testach równoważnych”

Zamawiający **modyfikuje treść Specyfikacji Technicznej STWIORB/SST/CS-IT** w taki sposób, że w pkt. 2.2.5 ppkt. 9) wykreśla się zdanie:

„Pamięć cache musi być kopiowana pomiędzy kontrolerami i podtrzymywana bateryjnie (wymagane baterie litowo jonowe). Dodatkowo w momencie utraty zasilania musi posiadać specjalne dyski, na które zostanie zapisana zawartość pamięci cache”, w miejsce którego wpisuje się nowe zdanie w brzmieniu:

„Pamięć cache musi być kopiowana pomiędzy kontrolerami. Dodatkowo w momencie utraty zasilania musi posiadać specjalne dyski, na które zostanie zapisana zawartość pamięci cache”.

**Pytanie nr 408.** Prosimy o usunięcie wymogu instalacji zasilaczy w serwerach blade. Według naszej wiedzy na rynku nie ma producentów oferujących serwery blade z zasilaczami.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje że zapis w STWIORB/SST/CS-IT w p. 2.2.3 w tabeli na str. 9 odnosi się do zasilaczy instalowanych w obudowie serwerów Blade.

**Pytanie nr 409.** Proszę o określenie, które ilości w dokumentacji branżowej są właściwe i obowiązujące przy sporządzaniu oferty cenowej:

Przykładowo w węźle 505 w Gdańsku

- Na rysunku 5505-5506 zbiorcze.pdf widnieją: 1 szt tablicy przystankowej TIPA ( 5.1.1) oraz 3 szt. tablic TIPT ( 5.1.2; 5.2.1; 5.2.2)

- Na rysunku rys.2 \_C501.pdf widnieją-1 tablica TIPA ( 5.1/1) i 1 szt. TIPT(5.1/2)

- w dokumencie TIPA 5.01.1 opisana jest tablica 5.1.1

- w przedmiarach P505\_506.pdf wyszczególniona jest jedna tablica TIPA 5.01.1.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że w zakresie etapu I, II i III realizacji, ilości urządzeń do wbudowania są określone w PFU dla etapu I, II i III ( Załącznik 9a do SIWZ) oraz w zestawieniach materiałowych w projektach branżowych będących załącznikiem do PFU. Zakres robót w tych etapach realizacji przedmiotu zamówienia obejmuje wyłącznie roboty które są zapisane w załączonej dokumentacji. Zakres robót dla etapu IV został opisany w PFU dla etapu IV (Załącznik nr 9b do SIWZ). W załączonym przykładzie na węźle 505-506 należy wybudować tablicę TIPA 5.1.1.

Zamawiający przypomina, że wynagrodzenie wykonawcy jest wynagrodzeniem ryczałtowym a załączone przedmiary robót zgodnie z zapisami SIWZ są jedynie materiałem pomocniczym, z którego wykonawca może skorzystać ale nie ma takiego obowiązku.

**Pytanie nr 410.** Dotyczy elementów infrastruktury oznaczonych jako TZZ, ZZZ, DSM, ZDIP,TDIP w związku z niejednoznacznym wykazaniem ilość tych elementów



w udostępnionych materiałach przez Zamawiającego takich jak PB oraz Projektach Branżowych. Prosimy o potwierdzenie czy ilości wykazane w tabelach zbiorczych poniżej na podstawie udostępnionych Projektów Branżowych są właściwe.

Gdań  
sk

lp	węzeł	DSM ilość	DSM nr dok	TDIP ilość	TDIP nr dok	ZDIP ilość	ZDIP nr dok	TZT ilość	TZT nr dok	ZZT ilość	ZZT nr dok
1	S502	1,00	PBR/GD A/2/DS M511								
2	S509							1,00	PBR/GDA/ 2/TZT611		
3	S603			1,00	PBR/GDA/4/TD IP611						
4	S605					2,00	PBR/GDA/5/ZDIP6 11 PBR/GDA/5/ZDIP6 12	1,00	PBR/GDA/ 2/TZT613		
5	S609					2,00	PBR/GDA/5/ZDIP6 21 PBR/GDA/5/ZDIP6 41				
6	S610			1,00	PBR/GDA/4/TD IP621	2,00	PBR/GDA/5/ZDIP6 31 PBR/GDA/5/ZDIP6 32				
7	S613	1,00	PBR/GD A/2/DS M621								
8	S649			1,00	PBR/GDA/4/TD IP631						
9	S655			1,00	PBR/GDA/4/TD IP641						
10	S659			1,00	PBR/GDA/4/TD IP632	2,00	PBR/GDA/5/ZDIP6 51 PBR/GDA/5/ZDIP6 52				
11	S665							1,00	PBR/GDA/ 2/TZT612		
12	S668	1,00	PBR/GD A/2/DS M631								
13	S669							1,00	PBR/GDA/ 2/TZT614		
14	S672			1,00	PBR/GDA/4/TD IP651						
15	S706					2,00	PBR/GDA/5/ZDIP7 11 PBR/GDA/5/ZDIP7 12				
16	S707					2,00	PBR/GDA/5/ZDIP7 21 PBR/GDA/5/ZDIP7 22				
17	S708							1,00	PBR/GDA/ 2/TZT722		
18	S710			1,00	PBR/GDA/4/TD IP712						
19	S715					2,00	PBR/GDA/5/ZDIP7 31 PBR/GDA/5/ZDIP7 32				
20	S716. 1			1,00	PBR/GDA/4/TD IP721						



21	S747						1,00	PBR/GDA/ 2/TZT721		
22	S803	1,00	PBR/GD A/2/DS M811							
23	S814						1,00	PBR/GDA/ 2/TZT723		
24	PW13			1,00	PBR/GDA/4/TD IP811		1,00	PBR/GDA/ 2/TZT724		
		<b>4,00</b>		<b>9,00</b>		<b>14,00</b>		<b>8,00</b>		<b>0,00</b>

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że w przedstawionym zastawieniu zamieszczono urządzenia przewidziane do wbudowania w I, II i III etapie realizacji pomijając całkowicie etap IV. Zakres robót oraz zastawienie urządzeń przewidzianych do realizacji w etapie IV jest zawarty w „Programie Funkcjonalno-Użytkowym dla Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR w Gdańsku, Gdyni i Sopocie obejmujący IV etap realizacji robót” (załącznik nr 9b do SIWZ).

**Pytanie nr 411.** W załączniku 17 oraz w umowie dotyczących wymagań w zakresie wykonywania i opracowania pomiarów ruchu Zamawiający w tabeli numer 1 wymienia odcinki, na których należy dokonać pomiarów oraz, aby osiągnąć kryterium sukcesu zgodnie z umową - wykazać poprawę procentową na wymienionych odcinkach.

Z wizji lokalnej przeprowadzonej w Trójmieście na Trasie Kwiatkowskiego od ul. Janka Wiśniewskiego do Obwodnicy Trójmiasta naszym zdaniem skrócenie czasu podróży jest nie możliwe do wykonanie, ponieważ na danej trasie przejazdu są węzły bezkolizyjne, na które to wykonawca nie ma wpływu, wykorzystując system optymalizacji ruchu a co zatem idzie osiągnąć kryterium sukcesu, które jest podstawą do zapłaty zgodnie z umową.

Zwracamy się o ponowne przeanalizowanie tras przejazdu i ewentualną 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.

Prosimy o podanie prawidłowej liczby tablic informacji pasażerskiej. Istnieje rozbieżność w liczbie między projektami a opisem PFU.

**Odpowiedź:** Odpowiedź jak na pytanie nr 328. Ponadto Zamawiający informuje, że w zakresie etapu I, II i III realizacji przedmiotu zamówienia, ilość urządzeń do wbudowania jest określona w PFU dla etapu I, II i III ( Załącznik 9a do SIWZ) oraz w zastawieniach materiałowych w projektach branżowych będących załącznikiem do PFU. Zakres robót w tym ilości urządzeń dla etapu IV został opisany w PFU dla etapu IV ( Załącznik nr 9b do SIWZ).



**Pytanie nr 412.** Dotyczy: załącznik nr 7 do SIWZ - 8 System Informacji Parkingowej w punkcie 8.2.2 Tablice informacji parkingowej oraz 8..2.1 Znaki informacji parkingowej. Prosimy o informację czy dopuszcza się zastosowanie wyświetlaczy w technologii LCD?

**Odpowiedź:** Zamawiający nie dopuszcza wyświetlaczy LCD.

**Pytanie nr 413.** Dotyczy: załącznik nr 7 do SIWZ - 8 System Informacji Parkingowej w punkcie 8.3.3. Kryteria odbioru. Prosimy o informację czy kryterium mówiące o całkowitym błędzie zliczania wolnych miejsc parkingowych w ciągu doby nie przekraczającym 5% wartości nominalnej dotyczy również parkingów, z których informacja o liczbie wolnych miejsc będzie pozyskiwana z już istniejących systemów parkingowych oraz czy kryterium dotyczy również parkingów otwartych np. Przy Bulwarze Nadmorskim?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje że wymaganie udokumentowania dokładności 5% nie dotyczy istniejących urządzeń zliczających. Udokumentowanie dokładności 5% jest wymagane na wszystkich parkingach wyposażonych w odseparowane wjazdy i wyjazdy objęte przedmiotem zamówienia.

**Pytanie nr 414.** Dotyczy dokumentacji projektowej. Prosimy o informację czy dopuszcza się zastosowanie tablic informacji parkingowej w formie jednolitej obudowy z podziałem graficznym na poszczególne parkingi?

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że dopuszcza jednolitą obudowę tablic informacji parkingowej, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań zawartych w Specyfikacjach Technicznych STWIORB/SST-TDIP.  
Uszczegółowienie odpowiedzi jak na pytanie nr 399.

**Pytanie nr 415.** Według zestawienia dokumentacji budowlanej – obszar Gdynia ( załącznik nr 6a do PFU etapy 1\_3) w projektach branżowych węzła nr 224 ( 10 Lutego-Dworcowa) powinien znajdować się projekt modernizacji sygnalizacji świetlnej o nazwie PBR/GDY/2/S224. Nie ma go pośród plików znajdujących się w katalogu o nazwie PBR\_GDY\_Węzły w folderze o nazwie 224. Proszę o wskazanie miejsca ( ścieżki adresowej ) gdzie plik się znajduje oraz odpowiedź czy w ramach budowy sygnalizacji przewiduje się zmianę geometrii skrzyżowania i czy koszt ewentualnej przebudowy skrzyżowania należy skrzyżowania należy uwzględnić w kosztach budowy sygnalizacji.

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia dla węzła nr 224 obejmuje wykonanie kanalizacji kablowej z ułożeniem światłowodu oraz odtworzenie nawierzchni po robotach kablowych. Skrzyżowanie ulicy 10 Lutego – Dworcowa nie posiada sygnalizacji świetlnej. Zamawiający w ramach niniejszego zamówienia nie przewiduje budowy nowej sygnalizacji świetlnej oraz przebudowy ww. skrzyżowania.

Zamawiający **modyfikuje treść następujących załączników do SIWZ:** w ten sposób, że:



- a) w załączniku nr 1b wykreśla się punkt I.12.1 „PBR/GDY/202 Śląska – Podjazd” i punkt I.12.7 „PBR/GDY/224 10-lutego-Dworcowa”
- b) w załączniku nr 9a w punkcie 1. na stronie 9 wykreśla się zapis:  
„przebudowa lub budowa sygnalizacji świetlnej w celu dostosowania do funkcjonowania w systemie na 120 skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych z zastosowaniem priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego,” który otrzymuje brzmienie:  
„przebudowa lub budowa sygnalizacji świetlnej w celu dostosowania do funkcjonowania w systemie na 118 skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych z zastosowaniem priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego,”
- c) w załączniku nr 9a w punkcie 1.1.3.3. na stronie 9 wykreśla się zapis:  
„a) Śląska – Podjazd (PBR/GDY/202)”
- d) w załączniku nr 9a w punkcie 1.1.3.3. na stronie 10 wykreśla się zapis:  
„f) 10 Lutego – Dworcowa (PBR/GDY/224)”
- e) w załączniku nr 9a w punkcie 3.3. w tabeli I. na stronie 21 wykreśla się zapis:  
„S 2.24 10 Lutego – Dworcowa” oraz zapis: „S 2.02 Śląska – Podjazd”
- f) w załączniku nr 10 w tabeli I. na stronie 2 wykreśla się zapis: „S 2.24 10 Lutego – Dworcowa” oraz na stronie 1 zapis: „S 2.02 Śląska – Podjazd”
- g) w załączniku nr 12c wykreśla się w punkcie 3. na stronie 1 zapis:  
„a) Śląska – Podjazd (PBR/GDY/202)” oraz zapis: „f) 10 Lutego – Dworcowa (PBR/GDY/224)”

Jednocześnie Zamawiający informuje, że stację pogodową DSM 2.1.1. (w obrębie węzła Śląska –Podjazd), wykazaną w PFU dla etapów I, II, III należy zaprojektować i wykonać w ramach etapu IV.

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

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

k/o  
a/a UI