

Nr postępowania BZP.271.1.31.2022

1. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu
2. Strona internetowa Zamawiającego, na której umieszczono ogłoszenie o zamówieniu i udostępniono SWZ

**Dotyczy: postępowania nr BZP.271.1.31.2022 „Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu”**

### **Odpowiedz na pytania wykonawców**

Zamawiający na mocy przysługujących mu, w świetle przepisu art. 135 ust. 1, 2, 3, 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 ze zm.), uprawnień, udziela wyjaśnień przekazując treść zapytań i odpowiedzi Zamawiającego wszystkim wykonawcom, biorącym udział w postępowaniu i publikując je również na stronie internetowej.

#### **Pytanie nr 15**

Dotyczy formularz Oferty

Prosimy o potwierdzenie, że w Formularzu oferty pkt. 2 tabela z doświadczeniem osób skierowanych do realizacji zamówienia, należy przedstawić tylko dodatkowe doświadczenie ponad warunek udziału w postępowaniu, podlegające ocenie w ramach kryterium oceny ofert.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

#### **Pytanie nr 16**

Dotyczy SWZ Rozdział VI. pkt 1.2.4.01

Prosimy o zmianę weryfikacji warunku posiadania zdolności technicznej lub zawodowej i dopuszczenie wykazania posiadanego doświadczenia zdobytego w ramach jednej, dwóch lub trzech umów, zleceń, zamówień.

Prosimy o zmianę obecnego brzmienia warunku jak poniżej:

Zamawiający uzna, że wykonawca posiada wymagane zdolności techniczne i/lub zawodowe zapewniające należyte wykonanie zamówienia, jeżeli wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich dziesięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał (zakończył) w sposób należyty oraz zgodnie z zasadami sztuki inżynierskiej co najmniej jedno zamówienie obejmujące zaprojektowanie, dostawę i wdrożenie oraz uruchomienie do działania w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) lub Systemu Sterowania Ruchem (SSR) Drogowym, który obejmował co najmniej następujące podsystemy i funkcjonalności:

- System Sterowania Ruchem (SSR) z funkcją optymalizacji parametrów sterowania drogową sygnalizacją świetlną zarówno dla poszczególnych skrzyżowań, ciągów komunikacyjnych, obszarach miejskich definiowanych do tego celu oraz z funkcją

przydzielania i realizacji priorytetu dla wybranych uczestników ruchu, np. pojazdów komunikacji zbiorowej. W ramach SSR, który jednocześnie realizował nadzór, zarządzanie i optymalizację obszarem wdrożenia danej inwestycji (wyznaczonego obszaru i/lub koordynowanych ciągów komunikacyjnych) dla minimum 10 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i uruchomioną funkcją priorytetu dla co najmniej 20 wyznaczonych pojazdów komunikacji zbiorowej (np. autobusy lub trolejbusy lub tramwaje);

- System informacji dla Kierowców oparty o wykorzystanie elektronicznych tablic o zmiennej treści, znaków typu VMS z podłączonymi przynajmniej dwiema tego rodzaju urządzeniami (elektronicznymi tablicami lub znakami typu VMS) oraz jednocześnie posiadający dedykowany do celów informacji o aktualnych warunkach ruchu Portal Internetowy typu WWW;
- Zawierający przynajmniej jeden element technologii ITS, jedną punktowo zlokalizowaną w ramach pasa ruchu drogowego stację pomiarową i w pełni uruchomioną do działania w oparciu o dedykowane do tego celu rozwiązanie aplikacyjne i współpracujące w SZR/SSR lub stanowiący izolowany moduł systemowy zrealizowany w ramach oddzielnego zamówienia publicznego w zakresie monitorowania bieżącej sytuacji środowiskowej, np. Emisji z silników spalinowych w ruchu drogowym, charakteryzującej przynajmniej jeden wskaźnik emisji typu: CO, CO<sub>2</sub>, HCM, PM<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> lub inny.

Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli wykonawca wykaże się ww. zadaniami zrealizowanymi na podstawie jednej, dwóch lub trzech umów, zleceń, zamówień w reżimie dostawy, usługi bądź robót budowlanych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian

**Pytanie nr 17**

Dotyczy SWZ Rozdział VI. pkt 1.2.4.01

W związku z tym, że pod względem realizacji „Portal Internetowy typu WWW” nie różni się od narzędzia operatorskiego z wykorzystaniem GUI działającego w oparciu o stronę WWW prosimy o dopuszczenie / zmianę weryfikacji warunku posiadania zdolności technicznej lub zawodowej w następujący sposób:

(...)

System informacji dla Kierowców oparty o wykorzystanie elektronicznych tablic o zmiennej treści, znaków typu VMS z podłączonymi przynajmniej dwiema tego rodzaju urządzeniami (elektronicznymi tablicami lub znakami typu VMS) oraz jednocześnie posiadający dedykowany do celów informacji o aktualnych warunkach ruchu Portal Internetowy **lub system operatorski z wykorzystaniem GUI typu WWW**

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie nr 18**

Dotyczy SWZ Rozdział VI. pkt 1.2.4.02

W związku z tym, że pod względem realizacji „Portal Internetowy typu WWW” nie różni się od narzędzia operatorskiego z wykorzystaniem GUI działającego w oparciu o stronę WWW prosimy o dopuszczenie / zmianę weryfikacji dysponowania osobami zdolnymi do realizacji zamówienia w następujący sposób:

- a) Kierownika projektu (min. 1 osoba), który:
- posiada wykształcenie wyższe,
  - pełnił funkcje kierownicze typu: Kierownika Projektu, z-cy Kierownika Projektu w co najmniej jednym zakończonym projekcie (zamówieniu publicznym), które obejmowało zakresem realizację prac w trybie zaprojektuj i wybuduj dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) / Systemu Sterowania Ruchem (SSR) Drogowym zawierającego przynajmniej następujące elementy technologii ITS łącznie:
  - system sterowania ruchem przy wykorzystaniu drogowej sygnalizacji świetlnej, realizujący jednocześnie funkcje optymalizacji ciągów komunikacyjnych, w wyznaczonym obszarze oraz funkcje priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej (np. autobusy lub trolejbusy lub tramwaje);
  - system informacji dla kierowców wykorzystujący elektroniczne tablice o zmiennej treści, znaki typu VMS oraz informacyjny serwis dedykowany dla uczestników ruchu **lub operatora - Portal lub system operatorski z wykorzystaniem GUI WWW lub aplikacje mobilne;**
- b) Projektant/eksperta ds. rozwoju technologii ITS (min. 1 osoba) który:
- posiada wykształcenie wyższe techniczne;
  - posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe zdobyte przy bezpośrednim udziale w zamówieniach publicznych obejmujących etapy projektowania lub wdrażania, implementacji złożonych rozwiązań technologii ITS o architekturze systemowej, składającej się przynajmniej z następujących elementów zrealizowanych łącznie:
  - system sterowania ruchem przy wykorzystaniu drogowej sygnalizacji świetlnej, realizujący jednocześnie funkcje optymalizacji ciągów komunikacyjnych, w wyznaczonym obszarze oraz funkcje priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej (np. autobusy lub trolejbusy lub tramwaje);
  - system informacji dla kierowców wykorzystujący elektroniczne tablice o zmiennej treści, znaki typu VMS oraz informacyjny serwis dedykowany dla uczestników ruchu lub operatora - Portal lub system operatorski z wykorzystaniem GUI WWW lub aplikacje mobilne;
  - systemu łączności przewodowej i/lub bezprzewodowej;
  - zróżnicowanych systemów sensorycznych w tym optycznych, indukcyjnych;

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian

**Pytanie nr 19**

Dotyczy SWZ Rozdział VI. pkt 1.2.4.02

W związku z tym, że w przedmiotowym zadaniu dobór detekcji leży po stronie wykonawcy, a doświadczenie kadry powinno odzwierciedlać rzeczywiste potrzeby Zamawiającego prosimy o wprowadzenie poniższej zmiany do warunku udziału w postępowaniu:

- a) Projektant/eksperta ds. rozwoju technologii ITS (min. 1 osoba) który:
- (...)
  - zróżnicowanych systemów sensorycznych w tym **m.in.** optycznych, indukcyjnych;

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

### **Pytanie nr 20**

Dotyczy SWZ Rozdział XV. pkt 2. c) Doświadczenie zawodowe projektant/eksperta ds. Rozwoju technologii ITS (DITS).

Ponieważ osoba na tym stanowisku ma być Projektantem / Ekspertem ds. Rozwoju technologii prosimy o umożliwienie uzyskania dodatkowych punktów również za udział w realizacji projektów ITS jako ekspert, a nie tylko przy ich projektowaniu jako projektant. Tym samym prosimy o zmianę zapisu:

Punkty w tym kryterium będą przyznawane za doświadczenie zawodowe osoby wskazanej przez wykonawcę do pełnienia funkcji projektanta/eksperta ds. rozwoju technologii ITS za każdy opracowany projekt **lub udział przy wdrożeniu** inteligentnego systemu transportowego (ITS) o wartości robót min. 4.000.000,00 złotych (słownie złotych: czterech milionów).

### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian

### **Pytanie nr 21**

Dotyczy SWZ zał. 8 PFU pkt 2.7

Czy Zamawiający wymaga dostawy Systemu Zarządzania Komunikacją Zbiorową, który umożliwi lokalizację pojazdów i które będzie źródłem informacji dla Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej?

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dostawy systemu informacji pasażerskiej, funkcję lokalizacji pojazdu Wykonawca zrealizuje wykorzystując wykorzystywany przez Komunikację Autobusową system lub stworzy rozwiązanie nowe spełniające wymagania pfu

### **Pytanie nr 22**

W Ust. 3 pkt 5) par. 4 określono zasady dokonywanie odbioru prac.

Pytający wnosi o zmianę terminu 10 dni na 14 dni. W ocenie pytającego zasadnym jest, aby wydłużyć ten termin, tak by Wykonawca mógł opracować dokumentację uwzględniającą uwagi Zamawiającego.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający domyśla się, że Pytający miał na myśli §4 ust. 2 pkt. 5. „W terminie 10 dni od zgłoszenia uwag do dokumentacji projektowej Wykonawca dostarczy do Zamawiającego wersję uwzględniającą uwagi zgłoszone przez Zamawiającego”. Zamawiający postanawia pozostawić termin 10 dni.

### **Pytanie nr 23**

W Ust. 3 pkt 7) par. 4 ustalono, iż „7) W przypadku występowania wad w opracowaniach dostarczonych Zamawiającemu, czas niezbędny dla ich usunięcia będzie traktowany jako opóźnienie w realizacji zamówienia.”

Czy uwagi albo zmiany wprowadzane przez Zamawiającego należy traktować jako wady, które stanowią opóźnienie zawinione przez Wykonawcę? Są to okoliczności całkowicie niezależne od Wykonawcy, tym samym nie powinny mieć one wpływu na terminowość wykonania prac przez Wykonawcę i nie powinny determinować jego odpowiedzialności.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że zmiany oraz uwagi Zamawiającego nie będą traktowane jako wady w opracowaniach oraz czas niezbędny na ich usunięcie nie będzie traktowany jako opóźnienie w realizacji zamówienia.

**Pytanie nr 24**

W ust. 10 pkt 3 par. 4 ustalono, iż Wykonawca wykona dokumentację projektową w 4 egzemplarzach w wersji papierowej oraz 1 egz. w wersji elektronicznej (pendrive) niżej wymienioną dokumentację.

Czy Zamawiający wymaga określonych parametrów tego pendrive? Kto jest odpowiedzialny za dostarczenie tego pendrive? Czy dokumenty na nim zapisane mają być zabezpieczone hasłem?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie stawia wymogów parametrów nośnika pendrive. Danych nie należy zabezpieczać hasłem. Odpowiedzialnym za dostarczenie nośnika jest Wykonawca

**Pytanie nr 25**

W par. 5 ust. 1 pkt 6 określono zasady i zakres odpowiedzialności Wykonawcy. Zgodnie z brzmieniem powyższego zapisu, odpowiedzialność z tytułu utraty lub uszkodzenia elementów systemu przechodzi na Zamawiającego dopiero z chwilą podpisania bez zastrzeżeń protokołu odbioru końcowego. Z momentem podpisania protokołu, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, na Zamawiającego przejdzie własność systemu. Co w przypadku, gdy zamontowane urządzenia/elementy systemu zostaną zniszczone na skutek aktów wandalizmu? Wykonawca nie powinien ponosić z tego tytułu jakiegokolwiek odpowiedzialności.

**Odpowiedź:**

Do czasu odbioru końcowego wszystkie elementy systemu są własnością Wykonawcy i to on jest za nie odpowiedzialny.

**Pytanie nr 26**

W par. 5 ust. 3 wykazano, iż „*Wszystkie materiały pochodzące z prowadzonych w ramach inwestycji prac a wymagające wywozu, będą stanowiły własność Wykonawcy*”.

Czy zapis ten odnosi się również do materiałów z demontażu, które zgodnie z wolą Zamawiającego mają być umieszczone w depozycie?

**Odpowiedź:**

Nie dotyczy materiałów do wywozu na place depozytowe.

**Pytanie nr 27**

W par. 5 ust. 5 wskazano zakres odpowiedzialności Wykonawcy za uszkodzenie drzew. Aby można było mówić o odpowiedzialności jakiegoś podmiotu za uszkodzenie/zniszczenie pewnych elementów, musi być ustalony ich stan pierwotny. Czy Zamawiający dysponuje ekspertyzą, która odzwierciedlała stan tych drzew? W jaki sposób Zamawiający ustali, iż to Wykonawca ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie danych drzew?

**Odpowiedź:**

Opracowanie dokumentacji i ewentualna inwentaryzacja jest obowiązkiem Wykonawcy.

**Pytanie nr 28**

W par. 8 ust. 2 wskazano, iż „*W przypadku ukończenia prac zanikających lub ulegających zakryciu Zamawiający przystąpi i zakończy odbiór w terminie 3 dni roboczych od dnia zgłoszenia przez Wykonawcę Zamawiającemu gotowości do odbioru oraz przedłożenia przez Wykonawcę wymaganych dokumentów niezbędnych do dokonania odbioru (protokołów zagęszczenia gruntu, szkiców geodezyjnych itp.)*”.

Nie wskazano żadnych sankcji dla Zamawiającego w przypadku, gdy nie przystąpi on do odbiorów. W ocenie Pytającego zasadnym jest, aby brak jakiegokolwiek reakcji ze strony zamawiającego powodował możliwość działania ze strony Wykonawcy, np. poprzez nałożenie kary umownej za każdy dzień zwłoki Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami projektu umowy w § 5 (obowiązki Wykonawcy) ust. 1 pkt. 14 ..... W przypadku, gdy mimo wezwania Zamawiający lub Inżynier Kontraktu nie dokona odbioru w terminie 3 dni roboczych od daty zgłoszenia wówczas koszty sprawdzenia lub odbioru ponosi Zamawiający.,

**Pytanie nr 29**

W par. 9 ust. 1 określono moment przeniesienia praw autorskich. W obecnym brzmieniu jest to moment przekazania utworu Zamawiającemu.

W ocenie Pytającego zasadnym jest, by był to moment zapłaty wynagrodzenia. Co do zasady, przeniesienie praw autorskich jest odpłatne i zgodnie z orzecznictwem, przyjmuje się, że moment zapłaty jest/powinien być momentem przeniesienia praw autorskich. Tym samym Pytający wnosi o zmianę tego zapisu przez zastąpienie sformułowania "z chwilą przekazania Zamawiającemu dokumentacji projektowej wykonanej w trakcie realizacji Umowy" przez sformułowanie "z chwilą dokonania zapłaty".

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dokonuje zmiany umowy

**Pytanie nr 30**

W par. 9 ust. 3 określono moment przeniesienia praw autorskich do dokumentacji. W obecnym brzmieniu jest to moment przekazania utworu Zamawiającemu. W ocenie Pytającego zasadnym jest, by był to moment zapłaty wynagrodzenia. Co do zasady, przeniesienie praw autorskich jest odpłatne i zgodnie z orzecznictwem, przyjmuje się, że moment zapłaty jest/powinien być momentem przeniesienia praw autorskich.

Tym samym, Pytający wnosi o zmianę tego zapisu przez zastąpienie sformułowania "z chwilą przekazania Zamawiającemu dokumentacji projektowej wykonanej w trakcie realizacji Umowy" przez sformułowanie "z chwilą przeniesienia praw autorskich".

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dokonuje zmiany umowy

**Pytanie nr 31**

W par. 10 ust. 15 ustalono, iż „*Zamawiający oraz inżynier kontraktu mają prawo udzielania Wykonawcy wskazówek i podejmowania decyzji dotyczących wykonania prac. Wykonawca*

*w związku z realizacją Umowy będzie przestrzegać wszelkich wskazówek i decyzji Zamawiającego lub inżyniera kontraktu”*

Pytający wnosi o wyjaśnienie, w jakim zakresie są dopuszczalne te wskazówki? Co się stanie, jeżeli wskazówki wpłyną na termin wykonania przedmiotu umowy? Czy wówczas Zamawiający przewiduje wydłużenie terminu realizacji umowy?

Są to okoliczności, za które wykonawca nie ponosi żadnej odpowiedzialności i jako takie powinny doprowadzić do zmiany terminu wykonania przedmiotu umowy.

**Odpowiedź:**

Wskazówki będą dotyczyć sposobu realizacji przedmiotu Umowy. Ewentualne wydłużenie terminu realizacji Umowy będzie rozważane stosownie do zaistniałej sytuacji w toku realizacji prac przez Wykonawcę. Procedury zgłaszania uwag oraz konsekwencje z tego wynikające są określone w projekcie umowy.

**Pytanie nr 32**

W par. 11 określono warunki gwarancji i rękojmi. Zgodnie z ust. 3 *„W okresie tak gwarancji jak i rękojmi Wykonawca jest obowiązany do dokonywania przeglądów i nieodpłatnego usuwania stwierdzonych wad i usterek w terminie określonym przez Zamawiającego, nie dłuższym niż 7 dni w odniesieniu do dostarczonych urządzeń i sprzętu oraz w terminie 14 dni w odniesieniu do robót budowlanych.”*

Pytający wnosi o doprecyzowanie tego zapisu. Wykonawca odpowiada w ramach gwarancji, ale jedynie za wady, które są wynikiem niewykonania lub nieprawidłowego wykonania przedmiotu umowy, nie zaś za wady wynikłe z nieprawidłowego używania przedmiotu umowy.

Tym samym, zasadnym jest zamiana brzmienia powyższego zapisu na następujący:

*„W okresie tak gwarancji jak i rękojmi Wykonawca jest obowiązany do dokonywania przeglądów oraz nieodpłatnego usuwania stwierdzonych wad i usterek wynikłych z niewykonania lub nieprawidłowego wykonania przedmiotu umowy w terminie określonym przez Zamawiającego, nie dłuższym niż 7 dni w odniesieniu do dostarczonych urządzeń i sprzętu oraz w terminie 14 dni w odniesieniu do robót budowlanych.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian

**Pytanie nr 33**

W par. 12 ust. 1 pkt 4) określono karę umowną jaką Wykonawca jest zobowiązany zapłacić Zamawiającemu za odstąpienie od Umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 20% łącznej kwoty brutto określonej w § 6 ust. 1 Umowy.

Mając na uwadze równowagę stron zasadne jest, aby Wykonawca również mógł nałożyć na Zamawiającego karę umowną za odstąpienie od Umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego - w wysokości 20% łącznej kwoty brutto określonej w § 6 ust. 1 Umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dokonuje zmiany umowy

**Pytanie nr 34**

Pytanie dotyczy PFU 2.2.2.4 Urządzenia detekcji pojazdów

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie alternatywne detekcji w formie detekcji radarowej o parametrach nie gorszych niż:

Zasięg detekcji pojazdów 160 m – 240m

Pomiar prędkości z dokładnością  $\pm 1\%$  dla poszczególnych pojazdów

Opóźnienie detekcji <50ms

Temperatura pracy -25 stopni C... + 70 stopni C

Dokładność pomiarów >95%

Wydłużanie sygnału zezwalającego dla pojazdów ciężarowych

Wydłużanie sygnału zezwalającego w zależności od czasu dojazdu do linii zatrzymania

Wydłużanie w zależności od gęstości ruchu

Ciągłe śledzenie pojazdów

Detekcja radarowa jest odporna na warunki pogodowe i na wszelkiego rodzaju olśnienia, odbicia itp.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający oczekuje, że detekcja indukcyjna będzie podstawowym typem wykrywania pojazdów. W uzasadnionych przypadkach i za zgodą Zamawiającego dopuszcza się stosowanie wideo detekcji, spełniających wymagania zawarte w PFU.

#### **Pytanie nr 35**

Zamawiający wymienia dwa ekrany: Ekran rozkładu jazdy i Ekran systemu informacji pasażerskiej w informacjach, jakie mają być wyświetlane na tablicy. Czy mamy rozumieć, że Zamawiający wymaga aby tablica składała się z dwóch ekranów o przekątnej co najmniej 13.3"? Z naszego doświadczenia dwa ekrany to optymalna ilość ze względu na to, że na górnym ekranie zawsze wyświetlana jest informacja z SIP o najbliższych odjazdach i mogą tę informację zobaczyć wszyscy pasażerowie na przystanku. Na dolnym ekranie natomiast wyświetlana jest informacja z rozkładem jazdy zarządzanym przez przyciski. Taka konfiguracja pozwala realizować dwie funkcjonalności w jednej tablicy a pasażerowie czytający rozkład nie przeszkadzają innym pasażerom chcącym oglądać informacje SIP. W związku z tym prosimy o zmianę dwóch punktów:

a. • Elementem aktywnym tablicy powinien być ekran o przekątnej co najmniej 13,3 cala.

Na

• Elementem aktywnym tablicy powinny być dwa ekrany o przekątnej co najmniej 13,3 cala.

b. • wysokość:530mm,

Na

• wysokość:800mm,

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje wymagania zawarte w PFU odnośnie rozmiarów tablicy

#### **Pytanie nr 36**

Czy Zamawiającego dopuści tablicę z 4 przyciskami? Wymienione wymagania odnośnie treści jesteśmy w stanie zrealizować za pomocą 4 przycisków a zrezygnowanie z piątego przycisku spowoduje oszczędności w ofercie.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający zgodnie z zapisami w PFU str. 63 (Opis tablicy przystankowej e-paper - specyfikacja obudowy pkt. 7) wymaga co najmniej 3 przyciski funkcyjne.



### **Pytanie nr 37**

Czy Zamawiający wymaga zapowiedzi głosowej również w tablicach e-paper? Z naszego doświadczenia wynika, że taka tablica wyświetla wiele informacji: od SIP, przez rozkłady jazdy, trasy czy informacje i uruchomienie takiej zapowiedzi może spowodować wielominutową informację audio co może być nie komfortowe dla innych pasażerów. Również nadmierne korzystanie z takiej funkcji może spowodować szybkie wyczerpanie baterii i wyłączenie tablicy.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie wymaga zapowiedzi głosowej przy zastosowaniu tablic e-papier

### **Pytanie nr 38**

Czy Zamawiający wymaga aby frontowa szyba była laminowana i hartowana taki jak w przypadku tablicy LEDowej?

Z doświadczenia Wykonawcy, wynika, że frontowa szyba powinna być laminowana i hartowana z uwagi na bezpieczeństwo użytkowników. Sam proces hartowania wzmacnia szybę a laminowanie chroni pasażera przed skaleczeniem w przypadku rozbicia szyby.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga aby szyba frontowa była hartowana i laminowana zgodnie z zapisami PFU.

### **Pytanie nr 39**

Czy Zamawiający wymaga aby opisane przyciski zintegrowane z obudową były przyciskami fizycznymi?

Z doświadczenia Wykonawcy wiadomo, że przyciski dotykowe nie sprawdzają się w warunkach zewnętrznych, czynniki atmosferyczne takie jak np. ujemne temperatury powodują spowolnienie w działaniu a często użytkownicy mają rękawice w których interakcja z przyciskami jest niemożliwa.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga aby przyciski były przyciskami fizycznymi

### **Pytanie nr 40**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

Treść wymagania: 2.7.1.1. System musi posiadać moduł zarządzania tablicami informacji pasażerskiej. Wymaganą funkcją jest zdalne (z poziomu centrum) włączenie/wyłączenie tablicy informacji pasażerskiej.

Pytanie: W przypadku gdy będziemy mieli funkcje zdalnego wyłączenia tablicy nie będzie możliwości jej włączenia. Wnioskujemy o zmianę zapisu z włączenia/ wyłączenia na: Wymaganą funkcją jest zdalne (z poziomu centrum) wygaszenie/ włączenie tablicy informacji pasażerskiej.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że używając sformułowania włączenie wyłączenie tablicy ma na myśli wygaszenie wyświetlanej treści na tablicy z ciągłym dostępem zdalnym do układów zarządzania tablicą umożliwiającym ponowne włączenie.

#### **Pytanie nr 41**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

Treść wymagania: 2.7.1.6. System musi eksportować i importować dane w formacie GTFS (General Transit Feed Specification).

Pytanie: Z naszego doświadczenia pliki GTFS w różnych przedsiębiorstwach się różnią dlatego prosimy o udostępnienie przykładowych wygenerowanych plików GTFS wraz z dokumentacją opisującą zawarte pola i udostępnione pliki. Bez takiej informacji potencjalny Wykonawca nie będzie w stanie oszacować kosztów związanych z integracją.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że zadaniem Wykonawcy będzie dostarczyć aplikację, która będzie miała możliwość eksportować i importować dane w formacie GTFS (General Transit Feed Specification). Integracja z obecnie wykorzystywanym systemem "Kiedy przyjedzie".

#### **Pytanie nr 42**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

Treść wymagania: 2.7.1.8. Moduł zarządzania tablicami informacji pasażerskiej musi również zapewniać następującą funkcjonalność: • Definiowanie tekstów specjalnych dla wybranej linii lub pojazdu w zadanym kierunku

Pytanie: Prosimy o potwierdzenie, że powyższe wymaganie dotyczy się tekstów specjalnych prezentowanych na urządzeniach w pojeździe. Wymaganie znajduje się w rozdziale związanym z dynamiczną informacją pasażerską (2.7) Aplikacja sterująca tablicami informacji pasażerskiej (2.7.1), a w naszej ocenie dotyczy komunikacji aplikacji centralnej z autokomputerami, ponieważ na tablicach nie są prezentowane informacje związane z pojazdem (jego numerem bocznym). Takie wymaganie jest zasadne w przypadku szybkich komunikatów typu „hotnews” przesłanych na konkretne pojazdy.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający oczekuje dostarczenia tablic informacji pasażerskiej a aplikacją sterującą tablicami, która umożliwi definiowanie tekstów specjalnych wyświetlanych w ostatniej linijce tablicy oraz możliwość wprowadzenia dodatkowego tekstu przy wybranej linii. Przykładowe sytuacje wykorzystania takiej informacji to zmiana trasy linii np. gdy tunel jest zamknięty.

#### **Pytanie nr 43**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

Treść wymagania: Na przystankowych tablicach informacyjnych powinny być wyświetlane następujące informacje: numer linii, punkt docelowy linii wraz z informacją o trzech najbliższych rejonach komunikacyjnych, przez które przejeżdża linia, oraz prognozowany czas przyjazdu lub w przypadku braku możliwości wyświetlenia prognozowanego czasu przyjazdu – czas według rozkładu jazdy.

Pytanie: Sugerujemy o zmianę zapisów wyświetlanej treści na numer linii, kierunek (punkt docelowy) oraz czas. Dodawanie dodatkowych informacji w kolumnie związanej z kierunkiem spowoduje, że każdy wiersz będzie się przewijał (scrollował), długości wierszy będą różne co spowoduje, że scrolle będą się kończyły i zaczynały w różnych momentach (albo będą puste wiersze oczekujące aż jeden najdłuższy się skończy w przypadku dodania dodatkowej synchronizacji). Efektem w naszej ocenie tablice będą nieczytelne i nieintuicyjne dla pasażerów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający oczekuje opisanej funkcjonalności. Ze względu na układ tras autobusowych w Świnoujściu taka funkcjonalność jest niezbędna do zaprezentowania pomocnej informacji dla pasażerów. Konkretnie treści prezentowane na danym przystanku zostaną ustalone na etapie projektowania i analizy przebiegu linii przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 44**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

**Treść wymagania:** Opis tablicy przystankowej LED - Mocowanie tablic do słupa musi posiadać zabezpieczenia utrudniające kradzież tablic, musi również zapewniać możliwość odchylenia od pionu o 5 stopni;

**Pytanie:** Zapewnienie możliwości odchylenia tablic powoduje, duże problemy związane z obliczeniem i dobrem odpowiedniej konstrukcji wsporczej ponieważ przy każdym możliwym wariacie nachylenia trzeba dokonywać nowych obliczeń (m.in. pod kątem obciążenia, rozkładania się sił czy wpływu wiatru na konstrukcje). Konstrukcja wsporcza z tablicą powinny być zamontowana na stałe bez możliwości regulacji. Sugerujemy zmianę zapisów na wymaganie aby tablica przystankowa była skonstruowana w układzie „V”. Taka konstrukcja tablicy powoduje, że momencie gdy występują drobne nierówności terenowe treści dla pasażerów pozostają w pełni czytelne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga odchylenia płaszczyzny tablic od pionu celem lepszej widoczności. Zamawiający również dopuszcza rozwiązania bazujące na obudowie typu V.

**Pytanie nr 45**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

**Treść wymagania:** 5. Tablice muszą być wykonane z diód LED wysokiej jasności, kolor: bursztynowy (amber – długość emitowanej fali w zakresie 585-610 nm), przy czym wśród diód w dostarczanej do Zamawiającego partii tablic nie może występować rozrzut koloru świecenia (w stosunku do dominującej długości fali) większy niż 3 nm, , czas pracy wyświetlacza przy 50% ubytku jasności i przy prądzie nominalnym powinien być równy co najmniej 85 000 godzin roboczych;

6. Jasność matrycy LED w tablicy to minimum 4000 cd/m<sup>2</sup>, jasność pojedynczej diody to min. 600mcd. (należy do oferty załączyć wyniki badań wymaganego parametru jasności wykonanego przez akredytowane laboratorium badawczego);

**Pytanie:** Prosimy o dopuszczenie również zastosowania paneli z diodami RGB. Takie rozwiązanie zapewni Zamawiającemu w przyszłości dużo większe możliwości np. w związku z grafikami, reklamami dla pasażerów, możliwości prezentacji komunikatów „hotnews” w różnych kolorach pokazując np. komunikaty informacyjne w kolorze zielonym albo alarmowe w kolorze czerwonym. Kolejnym atutem jest możliwość rozgraniczenia kolorystycznej części związanej z odjazdami np. w kolorze bursztynowym oraz napisów stałych (nagłówek) takich jak Linia, kierunek, Odjazd w kolorze białym. Natomiast w przypadku chęci pozostania przy kolorze bursztynowym to taki kolor na diodach RGB też można ustawić. W takim przypadku warto byłoby dodać też wymaganie możliwości zmiany koloru treści np w ostatnim wierszu z poziomu aplikacji centralnej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy PFU oczekując diód o kolorze bursztynowym

#### **Pytanie nr 46**

Dot. dokumentu załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0a\_15.06.2022

Treść wymagania: wyświetlanie plików AVI i BMP

Pytanie: Z uwagi na w/w treści multimedialne są planowane do wyświetlania na tablicach diodowych, a nie tablicach LCD. sugerujemy zmianę wymaganych formatów na np. w przypadku grafik format .png, natomiast w przypadku animacji format .gif. Formaty te są lżejsze i bardziej przystosowane do tego typu rozwiązań.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku oferenta i dopuści również formaty GIF i PNG.

#### **Pytanie nr 47**

Zamawiający przewiduje wykonanie testów systemu budowanego w ramach niniejszego postępowania. W PFU w punkcie 3.5.4 znajduje się zapis "Testy integracyjne muszą uwzględniać testy współpracy pomiędzy systemami: system zarządzania tunelem oraz system GDDKiA."

W PFU nie ma żadnych wytycznych dotyczących integracji budowanego systemu z systemem GDDKiA.

1. Prosimy o uszczegółowienie tych informacji i jednoznaczne wskazanie co ma obejmować integracja z systemem tunelowym SCADA. Jakie informacje i sygnały oraz poprzez jakie protokoły, wykonawca będzie zobowiązany odbierać z systemu tunelowego SCADA.
2. Prosimy o uszczegółowienie informacji i jednoznaczne wskazanie:
  - poprzez jakie protokoły komunikacyjne i w jakim zakresie należy zapewnić integrację z Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem,
  - co w sytuacji, gdy wykonawca nie otrzyma od GDDKiA informacji technicznych potrzebnych do wykonania integracji bądź zgody na taką integrację?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający określił wymagania w zakresie konieczności integracji z ww. systemami. Integralnym zadaniem Wykonawcy będzie opracowanie interfejsów komunikacyjnych z systemami oraz uzgodnienie i opracowanie protokołu dwustronnego. Wykonawca w ramach wdrożenia tego zadania opracuje specjalne scenariusze działania systemu w przypadku przyjęcia informacji z systemu tunelowego lub systemu drogi S3 o zmianach w normalnym funkcjonowaniu np. utrudnienia w ruchu, wyłączenia z ruchu, zamknięcia drogi, zamknięcie tunelu. Należy opracować projekty Zmiennej Organizacji Ruchu z wykorzystaniem tablic informacji VMS i sygnalizacji świetlnej. Projekty te powinny być skoordynowane z projektami systemu tunelu i drogi ekspresowej S3. Zamawiający jest w ciągłym kontakcie z GDDKiA i ma zapewnienie o konieczności podjęcia współpracy przy integracji systemów tak aby była możliwość obustronnej wymiany danych.

#### **Pytanie nr 48**

Zgodnie z zapisami Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a, punkt 2.4.1. parkingi istniejące.

1. Kto zapewni protokół komunikacyjny do istniejących systemów parkingowych?
2. Czy zamawiający zapewni, że operatorzy/producenci udostępnią potrzebne dane i umożliwią podłączenie do ich systemu?

**Odpowiedź:**

Zadaniem Wykonawcy będzie zapewnienie protokołów do istniejących parkingów. Zamawiający nie dysponuje protokołami. Posiadane dane parkingów zarządzanych przez Miasto zostaną udostępnione.

**Pytanie nr 49**

Zgodnie z wytycznymi *Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a* w punkcie 2.4.2 znajduje się zapis "tablica informacji parkingowej typu B (TIP-B) (...) tablica ta również wyświetlać będzie informację o wolnych miejscach dla osób z niepełnosprawnościami."

W jaki sposób wykonawca ma zrealizować monitorowanie miejsc dla osób niepełnosprawnych, za pomocą systemu zliczania pojazdów opisanego na stronie 37 PFU?

**Odpowiedź:**

Str. 36 PFU pkt. 2.4 „Zakłada się wprowadzenie *specjalnych czujników* w miejscach dla parkowania osób z niepełnosprawnościami celem podania dokładniej liczby wolnych miejsc. Zazwyczaj na danym parkingu liczba miejsc do parkowania osób z niepełnosprawnościami jest ograniczona do kilku, stąd należy specjalnie monitorować te strefy zapewniając wiarygodną informację. Informacja o miejscach wolnych dla osób z niepełnosprawnościami będzie wyświetlała się aktywnie na tablicy zlokalizowanej na wjeździe na parking (TIP-B) oraz będzie dostępna w aplikacji / stronie www.”

**Pytanie nr 50**

W *Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a* w punkcie 2.5.2 znajduje się zapis "(konieczność wykorzystania i integracji urządzeń ANPR systemu tunelowego)".

1. Na czym ma polegać integracja urządzeń ANPR? Czy chodzi tylko o podłączenie tych urządzeń do systemu i wykorzystanie generowanego przez nie obrazu do budowanego systemu ANPR?
2. Czy kamery ANPR będą wykorzystywane również w innych systemach tunelowych? A jeżeli tak, to czy zamawiający potwierdza, że wykonawca otrzyma wszystkie niezbędne informacje od wykonawcy systemów w tunelu (np. protokoły, loginy i hasła dostępu do kamer), aby wymaganą integrację zapewnić? Taka informacja jest niezbędna dla wykonawcy w celu prawidłowego oszacowania kosztów tych prac.

**Odpowiedź:**

Opis integracji urządzeń ANPR opisany został w PFU. Zamawiający udostępnił Koncepcję Systemu Zarządzania Ruchem w tunelu oraz potwierdza, iż posiadane informacje przekaze Wykonawcy po podpisaniu umowy.

**Pytanie nr 51**

W *Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a* w punkcie 2.5.2 znajduje się zapis "Wykonawca zobowiązany jest wykorzystać dostarczone i zainstalowane w ramach równoległej inwestycji kamery ANPR na wjeździe i wyjeździe z tunelu." Jednocześnie zamawiający specyfikuje wymagania minimalne skuteczności dla systemu ANPR.

Wykonawca nie może zagwarantować wymaganego poziomu skuteczności, jeżeli zamawiający nie specyfikuje parametrów kamery ANPR, którymi wykonawca ma obowiązek się posłużyć. Skuteczność rozpoznania jest wprost proporcjonalna do jakości obrazu poddawanego analizie.

1. prosimy o udostępnienie karty katalogowej kamery ANPR, którą wykonawca ma obowiązek użyć w projekcie

2. jeżeli wykonawca oceni, że parametry w/w kamer ANPR nie będą wystarczające do uzyskania wymaganej skuteczności rozpoznawania, czy wykonawca może zainstalować własne kamery, gwarantujące wymagany przez zamawiającego poziom skuteczności?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, iż posiadane informacje zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu umowy.

**Pytanie nr 52**

W punkcie 2.2.2 (Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a) zamawiający pisze o konieczności wykonania przyłącza zasilającego w lokalizacji – skrzyżowaniu ulic: Fińska / Duńska / Skandynawska.

1. Prosimy o udostępnienie warunków zasilania z zakładu energetycznego dla tej lokalizacji, a jeżeli zamawiający nie dysponuje takim dokumentem, prosimy o wskazanie jaką długość kanalizacji przyłączeniowej wykonawca ma uwzględnić w swojej ofercie. Zamawiający, aby mógł prawidłowo porównywać oferty wykonawców, musi określić jednakowe wytyczne dla wszystkich firm biorących udział w postępowaniu.

2. Jak duży obszar map ma przyjąć wykonawca, aby oszacować koszty wykonania projektu? Do wykonania projektu przyłącza, zgodnie z ustawą Prawo Budowlane, jest potrzebna mapa do celów projektowych, a koszty pozyskania takiej mapy zależą bezpośrednio od obszaru jaki mapa obejmuje.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada warunków wykonania przyłącza w tej lokalizacji. Zadanie realizowane jest w trybie "Zaprojektuj i Wybuduj". Zamawiający wskazał parametry funkcjonalne w PFU, Oferent na tym etapie musi dokonać oszacowania realizacji wykonania sygnalizacji.

**Pytanie nr 53**

W punkcie 2.4.2.1 (Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a) zamawiający pisze o konieczności wykonania przyłącza zasilającego dla tablic zmiennej treści.

1. Prosimy o udostępnienie warunków zasilania z zakładu energetycznego dla tych lokalizacji, a jeżeli zamawiający nie dysponuje takim dokumentem, prosimy o wskazanie jaką długość kanalizacji przyłączeniowej wykonawca ma uwzględnić w swojej ofercie. Zamawiający, aby mógł prawidłowo porównywać oferty wykonawców, musi określić jednakowe wytyczne dla wszystkich firm biorących udział w postępowaniu.

2. Jak duży obszar map ma przyjąć wykonawca, aby oszacować koszty wykonania projektów? Do wykonania projektu przyłącza, zgodnie z ustawą Prawo Budowlane, jest potrzebna mapa do celów projektowych, a koszty pozyskania takiej mapy zależą bezpośrednio od obszaru jaki mapa obejmuje.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pyt. 52.

**Pytanie nr 54**

We wzorze umowy § 11, w punkcie 2 znajduje się zapis "Okres rękojmi i gwarancji na wykonany Przedmiot umowy, (...) wynosi 60 miesięcy". Jednocześnie punkt 8 tego paragrafu mówi "Niezależnie od powyższych zobowiązań i obowiązków gwarancyjnych Wykonawcy,

urządzenia dostarczane przez Wykonawcę i montowane w ramach prac, objęte muszą być gwarancją producenta, nie krótszą niż 24 miesiące od daty odbioru końcowego." Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że urządzenia dostarczone w ramach zadania są objęte gwarancją min. 24 miesiące, natomiast wszystkie usługi i prace wykonane w ramach postępowania, są objęte gwarancją 60 miesięcy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż całe zadanie objęte jest gwarancją 60 miesięcy

**Pytanie nr 55**

W Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a w punkcie 1.2.4 znajdują się zapisy "(...)Wykaz inwestycji objętych gwarancją firm trzecich dla których Wykonawca musi uzyskać akceptację gwaranta na realizację prac w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem" i "W przypadku nie uzyskania akceptacji gwaranta dla zakresu realizowanych prac Wykonawca jest zobowiązany przejąć na siebie warunki gwarancyjne dla obszarów tych projektów, w zakresie, w którym następuje realizacja prac Wykonawcy."

Niniejsze zapisy są dyskryminujące dla Wykonawcy. Firmy trzecie nie mają żadnego obowiązku współpracy z wykonawcą w ramach planowanych przez niego prac przy systemie SZR. Nie należy się spodziewać, aby wykonawca uzyskał satysfakcjonujące go warunki współpracy, jest więc zdany na dobrą wolę gwaranta. Nie może też teraz, na etapie składania ofert, określić warunków współpracy i zakresu prac, a więc nie może prawidłowo i rzetelnie oszacować koniecznych kosztów tego zakresu.

Zapis o konieczności przejęcia gwarancji na prace wykonane przez firmę trzecią i w które wykonawca zaingerował (np. postawienie słupów przy chodniku) jest nadużyciem pozycji ze strony Zamawiającego. Wykonawca nie ma jakiegokolwiek wiedzy czy np. prace wykonane przez firmę trzecią zostały wykonane prawidłowo, zgodnie ze sztuką. Nie może więc być karany obowiązkiem przejęcia gwarancji np. na chodnik, który zapadł się w obszarze, gdzie zainstalował swój słup pod elementy systemu.

Prosimy o zmianę tego zapisu. Tylko zamawiający ma po swojej argumenty, pozycję negocjacyjną i interes publiczny, aby strony doszły do porozumienia. To na zamawiającym powinien spoczywać obowiązek koordynacji uzgodnień pomiędzy wykonawcami i docelowo uzyskanie zgody na wykonanie zaprojektowanego przez wykonawcę systemu SZR, zakres prac.

**Odpowiedź:**

Zamawiający postanawia pozostawić zapis bez zmian

**Pytanie nr 56**

W punkcie 3.2 (Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a) zamawiający pisze "Zamawiający oświadcza, że wg bieżących założeń projektowych posiada prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane dla planowanych lokalizacji elementów ITS (poza elementami zlokalizowanymi na S3) oraz Serwerownią (są na działkach stanowiących własność lub będących w zarządzie Gminy Świnoujście)"

Prosimy o potwierdzenie, że lokalizacja w miejscu montażu elementów przy drodze S3, znajduje się w zarządzie Gminy Świnoujście.

**Odpowiedź:**

Wskazanie miejsca jest rolą Wykonawcy. Zamawiający wstępnie uzyskał pozytywną opinię z GDDKiA na lokalizację tablicy przy drodze S3. Ostateczne uzgodnienia będą mogły być dokonane

po opracowaniu projektów przez Wykonawcę

#### **Pytanie nr 57**

Zgodnie z zapisami Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a, punkt 2.6.1 Wykonawca ma zapewnić "(...) możliwość przesyłania danych z kamer dla istniejącego centrum nadzoru wizyjnego Policji i Straży Miejskiej w Świnoujściu".

Czy zamawiający dysponuje infrastrukturą komunikacyjną, pozwalającym na realizację powyższego zakresu? Czy udostępni takie połączenie wykonawcy?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dysponuje infrastrukturą komunikacyjną. Zadaniem Wykonawcy jest integracja systemów.

#### **Pytanie nr 58**

W dokumencie Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a są podane różne okresy gwarancji na urządzenia - np. w opisie tablicy przystankowej e-papier znajduje się wymóg gwarancji 6 lat, obudowy sterowników 5 lat, sprzęt IT 5 lat, sygnalizatory 6 lat itd.

Jednocześnie we wzorze umowy znajdują się zapisy mówiące, że urządzenia "objęte muszą być gwarancją producenta, nie krótszą niż 24 miesiące".

Prosimy o ujednoczenie okresów gwarancji na urządzenia

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga 60 miesięcznej gwarancji

#### **Pytanie nr 59**

W punkcie 2.8 (Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a) znajduje się zapis "Zakłada się integrację funkcji operatora tunelu z operatorem Systemu Zarządzania Ruchem."

Prosimy o szczegółowy opis i wytyczne do zrealizowania tego zakresu prac, bądź wykreślenie tego zapisu. Zwracamy uwagę na fakt, iż dedykowane systemy tunelowe SCADA, są rozwiązaniami zamkniętymi i nie mogą być łączone z systemami trzecimi.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający określił wymagania w zakresie konieczności integracji z ww. systemami. Integralnym zadaniem Wykonawcy będzie opracowanie interfejsów komunikacyjnych z systemami oraz uzgodnienie i opracowanie protokołu dwustronnego. Wykonawca w ramach wdrożenia tego zadania opracuje specjalne scenariusze działania systemu w przypadku przyjęcia informacji z systemu tunelowego lub systemu drogi S3 o zmianach w normalnym funkcjonowaniu np. utrudnienia w ruchu, wyłączenia z ruchu, zamknięcia drogi, zamknięcie tunelu. Należy opracować projekty Zmiennej Organizacji Ruchu z wykorzystaniem tablic informacji VMS i sygnalizacji świetlnej. Projekty te powinny być skoordynowane z projektami systemu tunelu i drogi ekspresowej S3. Zamawiający jest w ciągłym kontakcie z GDDKiA i ma zapewnienie o konieczności podjęcia współpracy przy integracji systemów tak aby była możliwość obustronnej wymiany danych.

#### **Pytanie nr 60**

W dokumencie Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a, w punkcie 2.10 znajduje się zapis "Zakłada się, że w postępowaniu przetargowym na realizację zadań ITS zostanie wybrany również wykonawca, którego zadaniem będzie zaproponowanie operatora



GSM/GPRS i przejęcie kosztów uruchomienia punktu dostępowego APN dla wszystkich urządzeń ITS w mieście, które wymagają dostępu do poziomu centralnego."

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, iż wykonawca ma nie uwzględniać w swojej ofercie kosztów transmisji danych do i z zainstalowanych w ramach zadania urządzeń ITS, przez okres gwarancji udzielonej na całość systemu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że po podpisaniu protokołu odbioru zadania przejmie na siebie koszty transmisji GSM. Należy uzgodnić z Zamawiającym operatora oraz przewidzieć możliwość cesji umowy na Zmawiającego.

**Pytanie nr 61**

Zgodnie z zapisami Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a autokomputer wymaga się, aby sterowało wszystkimi urządzeniami w pojeździe (tablice, kasowniki, biletomat i system zliczania pasażerów) jednak nie ma podanej specyfikacji tych urządzeń. Czy Zamawiający posiada dokładny wykaz pojazdów z wyszczególnieniem producenta, typu oraz dokumentacji technicznej/protokołów obsługi? Jeśli nie posiada Zamawiający szczegółowej dokumentacji protokołów obsługi to czy dopuszcza dostarczenie autokomputera bez funkcji sterowania tymi urządzeniami? Brak wymienionej dokumentacji wskazuje jedynego dostawcę nowych urządzeń i ogranicza jakichkolwiek innych dostawców autokomputera.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że urządzenia pokładowe i biletomaty nie są objęte przedmiotem niniejszego zamówienia. Zamówione zostaną w ramach odrębnego postępowania. Zadaniem Wykonawcy będzie integracja pomiędzy systemami na podstawie dostarczonej dokumentacji w trakcie realizacji zadania. Wymagania dotyczące funkcjonalności urządzeń i systemu, zamawianego przez Komunikację Autobusową, zostały opisane w rozdziale 2.7 PFU.

**Pytanie nr 62**

Czy zamawiający dopuści rozwiązanie dostarczenia autokomputera jako system równoległy? W przypadku braku możliwości sterowania wymaganych urządzeń (tablice LED, LCD, kasowniki i system zliczania pasażerów) to jedyne rozwiązanie aby inna firma niż ta która już dostarczała je mogła uczestniczyć w przetargu. Brak dokumentacji związanej z protokołami transmisji praktycznie uniemożliwia złożenie oferty firmą trzecim. W proponowanym rozwiązaniu autokomputer realizowałby wszystkie funkcje zgodne z systemem ITS.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pyt. 61.

**Pytanie nr 63**

Zgodnie z zapisami Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a autokomputer podano informacje o konieczności pobieraniu rozkładów z Komunikacji Autobusowej Świnoujście ale nie podano dokładnej formy i rodzaju przekazywanych plików z tymi danymi. Proszę o podanie rodzaju dokumentacji (baza danych) z rozkładami jazdy aby w sposób automatyczny mogły być importowane.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pyt. 61.

#### **Pytanie nr 64**

Zgodnie z zapisami Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a prosimy o dopuszczenie tablic w których pola oznaczone jako „Linia”, „Kierunek/przez” „Odjazd” zamiast w formie wyklejki zostaną zrealizowane na wyświetlaczu LED z diodami koloru białego.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem zachowania wymaganej liczby linii dla wyświetlania treści informacji pasażerskiej

#### **Pytanie nr 65**

Załącznik nr 8 PFU\_ITS\_Świnoujście\_v2.0.a punkt 2.2.1. Oprogramowanie Centralne - Wymagania dla narzędzi dla inżyniera ruchu i operatora)

Proszę o doprecyzowanie jakie oprogramowanie Zamawiający wyspecyfikował w tym punkcie, czy Wykonawca ma dostarczyć oprogramowanie do projektowania sygnalizacji świetlnej

z możliwością:

- Pełnej edytowalnej graficzna prezentacja obiektów skrzyżowania, strumieni i punktów kolizji na skalowalnym planie skrzyżowania, z możliwością obsługi standardowych formatów, w tym co najmniej: JPG, BMP, DWG, DXF;
- Przechowywanie wszystkich danych dotyczących projektu w jednym folderze;
- Automatycznego obliczaniem czasów międzyzielonych, z możliwością ręcznej edycji, na podstawie danych wprowadzonych przez edytor graficzny na mapę skrzyżowania zgodnie z aktualnymi zasadami podanymi w Dz.U. 03.220.2181 z dnia 3 lipca 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami;
- Z możliwością modyfikowania torów jazdy, lokalizacji linii zatrzymań metodą przesuwania za pomocą myszy/kursora;
- Z możliwością zdefiniowania więcej niż jednej macierzy czasów międzyzielonych;
- Z możliwością zdefiniowanie macierzy offsetów początków i końców grup sygnałowych;
- Z możliwością graficznej edycja i generowanie faz ruchu, w przypadku oferowania systemu bazującego na fazach ruchu;
- Z możliwością automatycznego tworzenie przejść międzyfazowych z możliwością uwzględnieniem minimalnych długości sygnału zielonego dla poszczególnych grup sygnalizacyjnych, w przypadku oferowania systemu bazującego na fazach ruchu;
- Z możliwością oceny i wizualizacja danych o rozptywach ruchu (wraz ze strukturą kierunkową) na skrzyżowaniu z odwzorowaniem geometrii skrzyżowania;
- Z możliwością automatycznego obliczanie programu sygnalizacji z możliwością edycji oraz graficznej prezentacji długości sygnałów w postaci kolorowych i czarno-białych pasków;
- Z możliwością przyporządkowania do programu dowolnej macierzy czasów międzyzielonych;
- Z możliwością edycja programów (pasków) metodą przesuwania za pomocą myszy pasków, przesuwania początków i końców pasków. Wymagana jest bieżąca kontrola naruszenia związków międzygrupowych (minimalne czasy międzyzielone, offsety grup) oraz bieżące, w trakcie zmiany, wyznaczanie wskaźników efektywności sygnału zielonego;
- Z możliwością weryfikacji, efektywności planu sygnalizacji co najmniej wg. polskiej metody (metody GDDKiA);
- Z możliwością wsparcia dla inżyniera przez możliwość parametrycznego tworzenia algorytmów dla adaptacyjnego sterowania ruchem, zgodnie ze standardami programowania oferowanych sterowników;
- Z możliwością graficznej prezentacja i edycja programów startowych oraz końcowych (analogicznie jak programów sygnalizacji);

- Z możliwością graficznej prezentacja z możliwością edycji wykresów koordynacyjnych sygnalizacji świetlnej (droga – czas) dla różnych prędkości koordynacji oraz dowolnie wybranych grup sygnalizacyjnych, możliwość automatycznego generowania wykresów droga czas;
- Z możliwością zintegrowanej wymiana lub eksport danych między programem narzędziowym dla inżynierów a narzędziem do programowania sterowników;
- Z możliwością eksport danych do programu symulacyjnego;
- Program musi być produktem samodzielnym, nie wymagającym instalowania jakichkolwiek innych programów;
- Eksport wybranych elementów (w tym diagramów programów, kartogramów natężeń, sprawdzenia warunków ruchu, listy grup sygnałowych, macierzy, wykresów koordynacji) do formatu PDF;

Proszę o informację ile licencji należy dostarczyć oraz czy w ramach zamówienia należy również dostarczyć oprogramowanie do symulacji, jeżeli tak to proszę o jego pełną specyfikację.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga jednej licencji dla oprogramowania do projektowania sygnalizacji świetlnej. Wymagania podał w punkcie 2 str. 20. Zamawiający oczekuje również jednej licencji oprogramowania do mikrosymulacji. Wymagania podał w pkt. 6 str. 21

**Pytanie nr 66**

Prosimy o wskazanie ilości stanowisk operatorskich, które wykonawca ma ująć w ofercie, wraz z podaniem liczby i wielkości monitorów podłączonych do poszczególnych jednostek.

**Odpowiedź:**

W ramach realizowanego zadania należy dostarczyć 2 stacje robocze dla potrzeb systemu ITS zamontowane w Centrum Zarządzania Ruchem oraz 3 stacje wyniesione zainstalowane we wskazanych przez Zamawiającego miejscach:

- Budynek Żeglugi Świnoujskiej/Zarząd Dróg Miejskich,
- Budynek Wydziału Infrastruktury i Zieleni Miejskiej,
- Budynek Komunikacji Autobusowej.

Dla każdej stacji należy zapewnić dwa monitory

**Pytanie nr 67**

-System będzie wykorzystywać rozwiązania PaaS (Platform as a Service) i działać jako Docker kontener (container) lub działające na podobnej zasadzie

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania opartego na mikrouslugach bez zastosowania konteneryzacji. Mikrouslugi mogą być instalowane w dowolnej konfiguracji na dowolnej ilości węzłów co umożliwi rozbudowę systemu w sposób wertykalny i horyzontalny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający również dopuszcza systemy częściowo działające na kontenerach Docker oraz klasycznych rozwiązaniach

### **Pytanie nr 68**

System musi być oparty o nierelacyjną bazę danych odpowiedzialną za przetwarzanie danych w czasie rzeczywistym przystosowaną do pracy z Big Data. System musi umożliwiać eksport danych z nierelacyjnej bazy danych do standardowych systemów bazodanowych SQL.

Tutaj uważam, że to powinno być w nierelacyjnej bazie danych.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający rezygnuje z powyższych zapisów usuwając je.

### **Pytanie nr 69**

System musi definiować uniwersalną kopertę danych (data envelope lub podobne) do przechowywania wszystkich informacji operacyjnych o urządzeniu/systemie (Item), jak na przykład aktualny stan pracy, stan urządzenia, zdarzenia To jest powiązane z poprzednim punktem - tak to powinno być zrobione. Mamy taka uniwersalna kopertę ale trzeba ja przerobić aby wędrowała do nierelacyjnej bazy danych.

### **Odpowiedź:**

Brak pytania.

### **Pytanie nr 70**

Zamawiający wymaga:

- a. wykrywania zatorów na skrzyżowaniach
- b. wykrywanie długich kolejek przed linia stop na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną (długa kolejka rozumiana jest jako kolejka z taką liczbą pojazdów, której zjazd nie jest możliwy do obsłużenia w dwóch cyklach programu sygnalizacji)
- c. wykrywanie zdarzeń - kolizji na tarczy skrzyżowania (zablokowanie możliwości zjazdu z tarczy skrzyżowania)

Takie wymagania są ściśle powiązane w wideodetekcją pojazdów i część tego rozwiązania będzie się dublować. Alternatywnie można by zastosować detekcję radarową.

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązania analityki na serwerze w chmurze?

Czy Zamawiający przewiduje aby wdrożony system służył do karania i przygotowania materiałów dowodowych do wystawienia mandatów?

Kamery PTZ nie będą w stanie spełnić tego wymagania ponieważ kamer PTZ rejestruje obraz, na który jest skierowana i w momencie, gdy patrzy np. na dany wlot, nie będzie w stanie zarejestrować zdarzenia na środku skrzyżowania, więc prosimy o wykreślenie kamer PTZ.

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązania na radarze?

Czy system CCTV musi być zintegrowany ze sterownikami sygnalizacji świetlnej?

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymóg wykrywania incydentów oczekuje, że będzie zrealizowany jako funkcja przetwarzania obrazu. Zamawiający dopuszcza rozwiązania bazujące na analityce obrazu realizowanej na serwerach w centrum. Zamawiający nie oczekuje żeby system był systemem dla rejestracji wykroczeń. Dobór rodzaju kamer i ich lokalizacja jest zadaniem Wykonawcy. Wykrywanie incydentów w system CCTV jest podsystemem który niezależnie od systemu sterowania sygnalizacją świetlną dostarcza danych o sytuacji ruchowej celem zarządzania przy wprowadzaniu różnych scenariuszy. Zamawiający nie wymaga wykorzystywania obliczonych z systemu CCTV parametrów np. długości kolejek do bieżącego sterowania

sygnalizacją. Taki parametr powinien jednak być możliwy do wykorzystania w przełączaniu scenariuszy zarządzania

### **Pytanie nr 71**

Pytanie do odpowiedzi z dnia 24.06.2022 dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 1 i zastosowania technologii V2X.

Technologia V2X jest najnowszą technologią wprowadzaną w całej Europie i jest ogólna dostępna, ściśle określona przez Unię Europejską. Technologia ta umożliwia przygotowanie infrastruktury drogowej do obsługi samochodów autonomicznych, np. można rozsyłać komunikaty do pojazdów indywidualnych w celu ostrzeżenia kierowców o zatorach, wypadku, zamkniętych drogach, o zamkniętym tunelu, miejscach parkingowych. Jest to zapewne przyszłość i zmiana, która była zaproponowana w nowym PFU z 15.06.2022 wydała się bardzo rozsądna i zasadna, gdzie można było zaobserwować, że miasto chce dostać najnowsze rozwiązanie na rynku i szykuje się do smartcity i przygotowania do obsługi pojazdów autonomicznych, a liczba takich pojazdów stale rośnie i pojazd autonomiczny bez infrastruktury drogowej nie istnieje. Umożliwienie zastosowania priorytetu poprzez system centralny jest rozwiązaniem sprawdzonym, ale w tym rozwiązaniu dochodzi zawsze element opóźnienia komunikacji pomiędzy pojazd-serwer-serwer-sterownik, i w momencie zatorów na drodze ciężko będzie określić dokładną lokalizację autobusów. Tym bardziej, że wymagają Państwo systemu CCTV, który ma przewidywać zatory i zdarzenia, a system centralny nadawania priorytetu nie ma takich informacji.

Technologia V2X, V2E, V2I jest dostarczana przez co najmniej 4 producentów, więc nie ma mowy o żadnych ograniczeniach konkurencji.

Prosimy tylko o ostateczne stanowisko w kwestii nadawania priorytetów czy mamy dostarczyć nowoczesne rozwiązanie oparte o wymogi UE, czy uwzględnić zmiany z odpowiedzi z dnia 24.06.2022 i zostać przy priorytecie centralnym.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 1 z dnia 24.06.2022

### **Pytanie nr 72**

Dotyczy: PFU 2.8.1 Sprzęt IT – wyposażenie serwerowe 2.8.2. Stacje robocze  
Zapisy PFU oraz odpowiadających im zapisów w Załącznik nr 8.5 Specyfikacje techniczne do programu funkcjonalno-użytkowego Rozdział 22. Stacje Robocze:

„Należy dostarczyć oświadczenie producenta rozwiązania, że w przypadku niewywiązywania się z obowiązków gwarancyjnych oferenta lub firmy serwisującej, przejmie na siebie wszelkie zobowiązania związane z serwisem gwarancyjnym.”

Zwracam się z wnioskiem o rezygnację z wymogu przedstawienia oświadczenia Producenta potwierdzającego, że Serwis urządzeń będzie realizowany bezpośrednio przez Producenta i kompletne usunięcie obecnego zapisu z PFU i Załącznika nr 8.5.

Należy zauważyć, iż producent nie jest stroną postępowania a tym bardziej podpisanej w przyszłości Umowy na realizację przedmiotowego zamówienia. Jedynie Wykonawca na podstawie umowy z Zamawiającym jest zobligowany do świadczenia usługi serwisu. To w jaki sposób będzie on realizował zgłoszenia serwisowe zależy tylko i wyłącznie od niego, ponieważ to on ponosi całą odpowiedzialność za nieterminowe wykonanie usługi a co za tym idzie również ewentualne kary. W przypadku wymogu aby to Producent świadczył serwis musi mieć odzwierciedlenie w umowie i zwolnić Wykonawcę z odpowiedzialności za ich działanie lub zaniechanie działania. W związku z powyższym wnosimy o usunięcie zapisu aby serwis urządzeń był realizowany bezpośrednio przez Producenta.

Dokument, którego wymaga Zamawiający tj. oświadczenie producenta jest niezgodny z Ustawą z 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2021 r. poz. 1129) (dalej Ustawą Pzp). Zakres dokumentów jakich może żądać Zamawiający od Wykonawców zostały jasno określone w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie podmiotowych środków dowodowych oraz innych dokumentów lub oświadczeń, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy (Dz.U. 2020 poz. 2415). Wymaganie powyższego oświadczenia jest jawnym ograniczeniem konkurencji co również stoi w sprzeczności z Ustawą Pzp. Art. 99 ust. 1 ustawy Pzp nakłada na Zamawiającego obowiązek opisanie przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględnienia wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zapis ten służy realizacji ustawowych zasad uczciwej konkurencji a co za tym idzie zasady równego dostępu do zamówienia, wyrażonych art. 16 ust. 1 ustawy Pzp. Biorąc pod uwagę zapis art. 99 ust. 2 ustawy Pzp, zgodnie z którym przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, wystarczy do stwierdzenia faktu nieprawidłowości w opisie przedmiotu zamówienia, a tym samym sprzeczności z prawem, jedynie zaistnienie możliwości utrudniania uczciwej konkurencji poprzez zastosowanie określonych zapisów w specyfikacji, niekoniecznie zaś realnego uniemożliwienia takiej konkurencji (zob. Wyrok SO w Bydgoszczy z dnia 25 stycznia 2006 r., II Ca 693/5). KIO w wyroku z dnia 16 czerwca 2008 r., sygn. akt KIO/UZP 553/08. Wnosimy o usunięcie z dokumentów postępowania wszelkich niezgodnych z ustawą Pzp oświadczeń oraz zapisów które ograniczają uczciwą konkurencję.

**Odpowiedź:**

Zamawiający usuwa niniejszy zapis z treści PFU i Specyfikacji technicznych

**Pytanie nr 73**

Dotyczy PFU 2.8.1 Sprzęt IT - wyposażenie serwerowe oraz 2.8.2. Stacje robocze Prosimy o rezygnację z wymogu wskazania w ofercie modelu, symbolu oraz producenta oferowanych rozwiązań jak również dołączenia do oferty wszelkich certyfikatów, wydruków ze stron, deklaracji zgodności, deklaracji środowiskowych i oświadczeń producenta rozwiązania, etc. potwierdzających spełnienie wymagań technicznych dla sprzętu opisanego w PFU 2.8.1 Sprzęt IT - wyposażenie serwerowe oraz 2.8.2. Stacje robocze.

Obecne wymogi PFU w powyższym zakresie stoją w sprzeczności z zapisami SWZ:

- Rozdział II pkt. 2, zgodnie z którym to Wykonawca na etapie projektowania ma zaproponować technologię w zakresie systemu ITS, oraz
- Rozdział IX: „Zamawiający nie wymaga złożenia przez wykonawcę przedmiotowych środków dowodowych”.

Przedmiot zamówienia obejmuje zaprojektowanie, dostarczenie oraz instalację i uruchomienie Systemu Zarządzania Ruchem (SZR) w Świnoujściu. Zatem to po stronie Wykonawcy leży dochowanie staranności aby zaprojektowany i w rezultacie dostarczony sprzęt spełniał wymagania specyfikacji.

**Odpowiedź:**

Zamawiający usuwa z treści PFU zapis dotyczący konieczności podania w ofercie modelu, symbolu oraz producenta oraz przedstawienia na etapie oferty certyfikatów, deklaracji itp..

**Pytanie nr 74**

Dotyczy PFU 2.4.1. Systemy na parkingach

W ramach systemu parkingowego, który należy dostarczyć wymagana jest integracja systemów na 8 parkingach: P1, P2, P3, P4, P7, P8, P9, P10.

a) W celu przygotowania rzetelnej oferty i oceny zakresu wdrożenia proszę o udostępnienie dokumentacji powykonawczej systemów, które należy zintegrować, lub ewentualnie ich specyfikacji, systemu zliczania pojazdów, dostawców, producenta, warunków gwarancji, narzędzi do zarządzania, właścicieli i operatorów parkingu.

b) Czy Zamawiający jest, a w przypadku systemów które są jeszcze na etapie wdrażania, będzie właścicielem systemów, oraz posiada prawa autorskie dla tych systemów, które należy zintegrować?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada dokumentacji powykonawczej systemów.

Zamawiający przekazuje informację kto jest właścicielem/operatorem poszczególnych parkingów.

Nazwa	Lokalizacja	Właściciel/Operator
P1	ul. Kołłątaja - obok zielonego rynku - parking wielopoz.	Inwestor prywatny
P2	ul. Piastowska / ul. Monte Cassino – parking wielopoz.	Inwestor prywatny
P3	ul. Barlickiego - przeprawa Warszów	GMŚ/Komunikacja autobusowa
P4	ul. Dąbrowskiego - za przychodnią miejską - parking wielopoz.	Inwestor prywatny
P5	ul. Daszyńskiego	GMŚ
P6	ul. Uzdrowska	GMŚ
P7	ul. Legionów – (OSiR)	GMŚ/OSiR
P8	Plac Mickiewicza - (OSiR)	GMŚ/OSiR
P9	ul. Bałtycka / ul. Żeromskiego	GMŚ/OSiR
P10	Aleja Interferie – (parking prywatny)	Inwestor prywatny
P11	ul. Piłsudskiego / ul. Hołdu Pruskiego	Inwestor prywatny
P12	ul. Steyera - przy cmentarzu	GMŚ
P13	ul. Wojska Polskiego / ul. Bałtycka	GMŚ/OSiR
P14	ul. Rybaki	GMŚ
P15	ul. Moniuszki	GMŚ/OSiR
P16	ul. Sienkiewicza	GMŚ/OSiR
P17	ul. Jachtowa	GMŚ

**Pytanie nr 75**

Dotyczy PFU 2.4.1. Systemy na parkingach

Proszę o udostępnienie map/planów istniejących parkingów, na których należy wdrożyć system informacji parkingowej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił załącznik nr 12 w którym zawarte są „Parkingi”

**Pytanie nr 76**

Dotyczy PFU 2.9.Podsystem Informacji Internetowej

Proszę o rezygnację z dostarczenia aplikacji mobilnej w ramach przedmiotowego zamówienia a tym samym do ograniczenia portalu internetowego do responsywnej strony www. Obecnie funkcjonalność nowej aplikacji częściowo dubluje wymóg Zamawiającego w

zakresie zintegrowania i udostępnienia danych z systemu zarządzania pojazdami transportu publicznego, oraz systemu informacji pasażerskiej, tak aby dokonać integracji systemu Zamawiającego z aplikacją zewnętrzną (oczekiwana integracja z min. jedną aplikacją np. „Jak dojadę” lub „Kiedy przyjedzie” itp.).

Wnioskowana zmiana w istotny sposób obniży koszt inwestycji nie ograniczając tym samym dostępu do portalu użytkownikom urządzeń mobilnych. Mianowicie wymóg dostarczenia responsywnej strony internetowej zapewni swobodny dostęp do portalu również użytkownikom korzystającym z urządzeń mobilnych natomiast funkcjonalność planowania podróży, dostępu do rozkładu jazdy, etc. zostanie zapewniona dzięki wyżej opisanej integracji z aplikacją zewnętrzną.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje wymaganie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

  
Ewa Bimkiewicz  
Kierownik  
Biura Zamówień Publicznych