

Świnoujście, dnia 23.12.2022 r.

Nr postępowania BZP.271.1.43.2022

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

**Dotyczy:** postępowania nr BZP.271.1.43.2022 „Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu”

### **Odpowiedzi na pytania wykonawców- zestaw nr 2**

Zamawiający na mocy przysługujących mu, w świetle przepisu art. 135 ust. 1, 2, 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 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 1.**

Dot. SWZ II ust. 1.

Zapisy PFU pkt 1 oraz pkt II ust. 1 SWZ wykazują odrębny zakres podstawowy zamówienia (w PFU ETAP I, ETAP II, ETAP IIA, ETAP IIB, ETAP III, Etap IV, ETAP IV; w SWZ Etap I, ETAP II, ETAP IIA, ETAP IIB) – natomiast ETAP III, IV oraz V przewidziane są wyłącznie jako opcja wg SWZ. Dodatkowo podsystem transmisji danych występuje wyłącznie w ETAPIE II wg PFU, natomiast w ETAPIE II, IV oraz V wg SWZ. Prosimy o ujednoczenie zapisów SWZ i PFU.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający ujednocza zapisy PFU i udostępnia zmieniony załącznik.

#### **Pytanie 2.**

Dot. SWZ II ust. 1.

Prosimy o jednoznaczne wskazanie w którym etapie należy wykonać podsystem transmisji danych (obecnie w ETAPIE II, IV oraz V wg SWZ) lub rozróżnić jaki jego zakres należy wykonać w poszczególnych etapach.

#### **Odpowiedź:**

System transmisji danych należy wykonać adekwatnie do poszczególnych etapów.

### **Pytanie 3.**

Dot. SWZ II ust. 1.

a) Etap I – Opracowanie projektu systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu - Opracowanie niezbędnej dokumentacji projektowej całości systemu i podsystemów dla realizacji prac.

b) ETAP II – Dostawa, montaż i wykonanie robót budowlanych umożliwiających uruchomienie systemu oraz przeprowadzenie szkoleń. Etap II obejmuje poniższe podsystemy:

- Podsystem sterowania ruchem drogowym,
- Podsystem informacji dla kierowców,
- Podsystem transmisji danych,
- Wyposażenie i adaptacja pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem

c) ETAP IIA – Wdrożenie systemu zarządzania ruchem (SZR),

d) ETAP IIB – Asysta techniczna

Zamawiający przewiduje skorzystanie z prawa opcji w okresie 36 miesięcy od dnia podpisania umowy.

ETAP III – przewidziany w okresie wydłużonym realizacji Kontraktu

- Podsystem wizyjny

ETAP IV – przewidziany w okresie wydłużonym realizacji Kontraktu

- Podsystem informacji parkingowej
- Podsystem transmisji danych

ETAP V – przewidziany w okresie wydłużonym realizacji Kontraktu

- Podsystem priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego,
- Podsystem dynamicznej informacji pasażerskiej,
- Podsystem transmisji danych
- Wyposażenie i adaptacja pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem

Prosimy o jednoznaczne wskazanie w którym etapie należy wykonać „Wyposażenie i adaptację pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem” (obecnie w ETAPIE II, i V wg SWZ) lub rozróżnić jaki zakres należy wykonać w poszczególnych etapach.

### **Odpowiedź:**

W etapie II należy dostarczyć wszystkie elementy wykazane w PFU w pkt. 2.8. W pozostałych etapach III – V należy przewidzieć ewentualną rozbudowę Centrum zarządzania ruchem w zakresie niezbędnym do działania systemu tj. rozbudowy serwerów, przełączników, macierzy dyskowych.

### **Pytanie 4.**

Dot. SWZ II ust. 1.

Prosimy o potwierdzenie, że wszelkie uzgodnienia dla podsystemów przewidzianych jako opcja – dot. ETAPU III, IV, V mają zostać sporządzone dopiero po zleceniu przez Zamawiającego opcjonalnych etapów Zadania, dotyczących tych podsystemów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dostarczenia kompletnej dokumentacji dla wszystkich etapów wraz z uzgodnieniami.

**Pytanie 5.**

Dot. SWZ II ust. 1 .

Prosimy o potwierdzenie, że asysta techniczna (ETAP IIB) dotyczy zakresu podstawowego – tzn. nie dotyczy etapów III, IV i V.

**Odpowiedź:**

"Zamawiający potwierdza asystę techniczną dla etapu IIB - zakresu podstawowego.

W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji asysta techniczna będzie dotyczyła również pozostałych etapów.

**Pytanie 6.**

Dot. SWZ IX pkt 8, Umowa § 3

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że w ramach harmonogramu realizacji projektu należy przedstawić działania związane z realizacją wyłącznie etapów I, II, IIA, IIB (bez etapów III, IV, V)

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza wykonanie harmonogramu dla etapów I, II, IIA i IIB.

**Pytanie 7.**

Dot. Umowa § 3 ust. 5 [Harmonogram rzeczowo- finansowy]

„Dopuszcza się zmniejszenie szczegółowości Harmonogramu do czasu przekazania placu budowy w celu realizacji prac. Ustalenia w tym zakresie dokona Inżynier Kontraktu, biorąc pod uwagę faktyczne możliwości Wykonawcy do przyjęcia założeń Harmonogramu na podstawie Umowy, oferty Wykonawcy i wiedzy technicznej.”

Zwracamy się z prośbą o usunięcie zapisu dotyczącego zmniejszenia zakresu prac dodatkowych. Cena składana na dzień przygotowania oferty będzie ceną całościową gwarantującą możliwość wykonania tego zadania w określonym przez Zamawiającego terminie i kosztach. W przypadku modyfikacji warunków zamówienia może się okazać, że zamawiany zmniejszony zakres będzie nieopłacalny finansowo do wykonania przez Wykonawcę.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 8.**

Dot. PFU pkt. 1

Prosimy o jednoznaczne wskazanie w którym etapie należy wykonać podsystem informacji internetowej (wg PFU w ETAPIE IV, w SWZ brak informacji, w wykazie wycenionych elementów w ETAPIE II).

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż system informacji internetowej należy wykonać w etapie IV.

**Pytanie 9**

Dot. PFU pkt 1

W PFU etap IV robót został wykazany dwukrotnie (Etap IV, ETAP IV) – prawdopodobnie jest to pomyłka pisarska. Prosimy o poprawę zapisu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje poprawy omyłki pisarskiej etap IV - podsystem informacji parkingowej, etap V - podsystem priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego.

**Pytanie 10.**

Dot. PFU pkt 1

Zgodnie z pkt II ust. 1 SWZ podsystemy: wizyjny, informacji parkingowej, transmisji danych, priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego, dynamicznej informacji pasażerskiej, transmisji danych oraz wyposażenie i adaptacja pomieszczeń Centrum Zarządzania Ruchem występują jako elementy do wykonania na zasadzie prawa opcji, natomiast pkt 1 PFU stanowi, iż System ITS wspomagał będzie działania w zakresie zadań, które należą do podsystemów do wykonania jako opcja (np. skrócenie czasu podróży transportem publicznym jest elementem podsystemy priorytetu dla transportu zbiorowego), Zgodnie z zapisami punktu mają też stanowić podstawową funkcjonalność SZR – co nie nastąpi w przypadku braku realizacji opcji. Prosimy o odpowiednie modyfikacje zapisów tak, aby odpowiadały zakładanemu etapowaniu zadania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż pkt 1 PFU stanowi opis całego systemu ITS w przypadku realizacji wszystkich etapów. Zamawiający będzie wymagał funkcjonalności adekwatnych do zamówionych elementów.

**Pytanie 11.**

Dot. PFU pkt 1

W pkt 1 PFU opisane jest, że współpracę między systemem ITS „z dwoma „zewnętrznymi” systemami ITS:

Systemem zarządzania ruchem w tunelu oraz Systemem ITS na drodze ekspresowej S3” zakłada się „poprzez wdrożenie podsystemów opisanych w dalszej części PFU”, gdzie w PFU opisane są zarówno podsystemy realizowane jako zakres podstawowy jak i opcje. Prosimy o

jednoznaczne określenie zakresu integracji elementów systemu ITS z pozostałymi systemami ww. z rozróżnieniem na poszczególne etapy zadania. W szczególności prosimy o wykazanie, które podsystemy mają zostać zintegrowane na poszczególnych etapach zadania.

**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 12.**

Dot. PFU pkt 1

Prosimy o udostępnienie protokołów komunikacyjnych umożliwiających wymianę danych pomiędzy systemem ITS a Systemem zarządzania ruchem w tunelu oraz Systemem ITS na drodze ekspresowej S3.

Umożliwi to racjonalne oszacowanie kosztów i przygotowanie optymalnej kosztowo oferty.

**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 13.**

Dot. PFU pkt 1

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie że Systemy zarządzania ruchem w tunelu oraz Systemem ITS na drodze ekspresowej S3 zostały przygotowane na dwukierunkową wymianę

danych i posiadają gotowy interfejs do wymiany danych . W przeciwnym razie opis zamówienia jest trudny do wykonania i niemożliwe jest oszacowanie kosztów tego zamówienia.

**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 14.**

Dot. PFU pkt 1

Dotyczy PFU systemu sterowania ruchem: Prosimy o podanie docelowej liczby skrzyżowań, które mogą być objęte systemem sterowania sygnalizacjami świetlnymi?

**Odpowiedź:**

System Sterowania Ruchem drogowym ma objąć swoim zasięgiem wszystkie 12 drogowych sygnalizacji świetlnych w Świnoujściu. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu 11 Listopada / Strzelecka nie działa obecnie w trybie „praca w kolorach”, realizowana jest praca w trybie „żółte ostrzegawcze”, na etapie projektu, po przeprowadzeniu pomiarów ruchu, należy dokonać analizy zasadności włączenia sygnalizacji w tryb „pracy w kolorach” i uzgodnić to z Zamawiającym. Należy przeprowadzić analizę wpływu skrzyżowania na realizowaną koordynację i pracę systemową.

**Pytanie 15.**

Dot. PFU pkt 1.1

„Obszar wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem w Świnoujściu obejmuje:

Centrum Zarządzania Ruchem – budynek Centrum Zarządzania Ruchem w Tunelu”

Zwracamy się z prośbą o wyznaczenie terminu wizji lokalnej w budynku Centrum Zarządzania Ruchem w Tunelu

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewidział wizji lokalnej budynku z uwagi, iż jest on w trakcie realizacji. Zamawiający w załączniku nr 6.7 - dokumentacja pomocnicza udostępnił posiadane opracowania.

### **Pytanie 16.**

Dot. PFU pkt 2.1 [Architektura Systemy Zarządzania Ruchem]

„Sposób opisu architektury ITS powinien pozwolić na zaprezentowanie m.in. ogólnego schematu systemu, poszczególnych elementów funkcjonalnych oraz powiązań systemu z otoczeniem. Do opisu architektury należy wykorzystać diagramy przepływu danych (tzw. diagramy DFD), które są graficznymi reprezentacjami przepływu danych w systemie modelującymi zachodzące w nim procesy.”

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość przedstawienia przepływów danych za pomocą diagramów sekwencji? One również przedstawiają przepływ danych, jednak z ustaloną kolejnością, co niesie za sobą większą wartość informacyjną. Diagram taki przedstawia również warunki, które mogą spowodować inne zachowanie przepływu danych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga aby architektura zapisana była w standardzie FRAME, prezentacja danych DFD jest powszechnie stosowana przy tej architekturze, stąd wymóg prezentacji DFD. Można zaprezentować przepływ danych przy użyciu diagramów sekwencji jako uzupełnienie DFD.

### **Pytanie 17.**

Dot. PFU pkt 2.1.1,

„Otwarty interfejs komunikacyjny definiuje się jako zbiór zasad określających protokoły komunikacyjne, funkcje odpowiedzialne za wymianę informacji i zdefiniowane struktury danych. W szczególności otwarte protokoły informacyjne muszą pozwalać na komunikację:

- pomiędzy systemami/podsystemami,
- pomiędzy poziomami nadrzędnymi systemów/podsystemów a urządzeniami lokalnymi (system sterowania ruchem i sterownik sygnalizacji świetlnej)
- pomiędzy urządzeniami lokalnymi (pojazd komunikacji publicznej i sterownik sygnalizacji świetlnej).

Zamawiający dopuszcza dostosowanie istniejących otwartych protokołów komunikacyjnych. Wymaga się jednak, aby każdy producent urządzeń podłączanych do systemu nie musiał ponosić żadnych kosztów związanych z nabyciem praw, uzyskaniem dokumentacji, testowaniem, itp.. Wykonawca musi dostarczyć pełną dokumentację protokołów. Wymagana jest otwarta, bezpłatna i bezterminowa dostępność protokołów komunikacyjnych.”

Zwracamy się z prośbą o modyfikację zapisów dotyczących otwartych protokołów. Aktualnie każdy producent posiada zaimplementowany własny protokół danych do wymiany danych, który zapewnia prawidłowe działanie, szybkość przesyłu informacji jak również bezpieczeństwo przesyłania tych danych. W związku z powyższym Wykonawca dostarczając system może zapewnić o możliwości podłączenie kolejnych urządzeń innych dostawców. Jednakże jako doświadczony dostawca systemów ITS w Polsce nie możemy odpowiadać za możliwość podłączenia wszystkich dostępnych na rynku urządzeń a w szczególności bez testowania takiego rozwiązania. Powyższe mogłoby stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym

i doprowadzać do niebezpiecznych sytuacji, w których odpowiedzialnością obarczony mógłby być zarządca systemu ITS.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dostarczenia otwartej technologii umożliwiającej wymianę danych z urządzeniami innych producentów. System powinien posiadać taką architekturę w której możliwe będzie podłączenie urządzeń bezpośrednio poprzez otwarty protokół komunikacyjny (komunikacja urządzenie - system) lub pośrednio poprzez szynę danych (komunikacja system - system).

**Pytanie 18.**

Dot. PFU pkt 2.2,

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, iż w związku z wymaganym wybudowaniem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Fińska / Duńska / Skandynawska nie będą wymagane do wprowadzenia żadne zmiany geometryczne na skrzyżowaniu.

**Odpowiedź:**

Zadaniem Wykonawcy jest budowa kompletnej sygnalizacji wraz z wykonaniem niezbędnych prac. Zadanie przebudowy drogowej skrzyżowania wykonane będzie w ramach inwestycji budowy tunelu.

**Pytanie 19.**

Dot. PFU pkt 2.2,

W przypadku odpowiedzi negującej do pytania dot. wymaganych zmian geometrycznych na skrzyżowaniu Fińska / Duńska / Skandynawska prosimy o podanie zakresu wymaganej przebudowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił załącznik nr 6.7 – Dokumentacja pomocnicza, który zawiera niezbędne informacje. Plik pod nazwą: Dokumentacja Budynek - tunel\_DROGI.

**Pytanie 20.**

Dot. PFU pkt 2.2,

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, iż w związku z wymaganym wybudowaniem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Fińska / Duńska / Skandynawska nie będą wymagane dodatkowo roboty budowlane w zakresie instalacji obiektów inżynieryjno-budowlanych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, iż nie będzie wymagał od Dostawcy realizacji robót budowlanych w zakresie instalacji obiektów inżynieryjno-budowlanych np. łącznic, wiaduktów, estakad.



**Pytanie 21.**

Dot. PFU pkt 2.2,

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentacji dla budowy sygnalizacji Fińska / Duńska / Skandynawska.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada dokumentacji budowy sygnalizacji świetlnej na ww. skrzyżowaniu. Zadaniem Wykonawcy jest zaprojektowanie, budowa kompletnej sygnalizacji wraz z wykonaniem niezbędnych prac.

**Pytanie 22.**

Dot. PFU pkt 2.2,

W PFU znajduje się następujący zapis: „Ze względu na bliskość lokalizacji tego skrzyżowania z budowanym rondem, z którego odbywał się będzie wjazd i zjazd z tunelu oraz wjazd i zjazd na odcinek drogi ekspresowej S3, skrzyżowanie pełnić będzie ważną rolę w przypadku obsługi zjazdu/wjazdu pojazdów z terminala promowego. „Należy przewidzieć współpracę skrzyżowania z systemem sterowania tunelu oraz drogi S3, szczególnie w zakresie bramkowania pojazdów wjeżdżających na rondo. Zakłada się, że w zakresie rozwiązań technicznych nastąpi współpraca na etapie projektowym z zespołami wdrożeniowymi dla projektów sąsiadujących (budowa tunelu, budowa S3, budowa terminala promowego).”

Zwracamy się z prośbą o wskazanie lokalizacji na wlocie skrzyżowania Fińska/Duńska/Skandynawska na którym ma nastąpić bramkowanie? Czy bramkowanie dotyczyć ma również wlotu skrzyżowania z ruchem okrężnym będącym jednocześnie wylotem z tunelu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje iż bramkowanie ma być zrealizowane tylko i wyłącznie w zakresie sterowania na skrzyżowaniu Fińska/Duńska/Skandynawska.

**Pytanie 23.**

Dot. PFU pkt 2.2.1,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego jako opcji prosimy o modyfikację/przeniesienie zapisów dot. priorytetów dla pojazdów transportu publicznego z pkt 2.2.1 PFU (pkt 2.2.1 dotyczy bowiem Etapu II).

Dotyczy fragmentu: „Do przesyłania telegramów informacyjnych pomiędzy pojazdami, a sterownikami sygnalizacji świetlnej należy użyć aplikacji na poziomie centralnym, za pomocą której oprogramowanie do zarządzania pojazdami komunikacji publicznej prześle telegram z żądaniem udzielenia priorytetu nadany od pojazdu w punkcie meldunkowym przez komputer pokładowy, do oprogramowania systemu zarządzania ruchem, które roześle go do sterownika sygnalizacji świetlnej. Zamawiający dopuszcza również rozwiązanie bazujące na połączeniu bezpośrednim na poziomie lokalnym nr. za pomocą radia krótkiego zasięgu (wymagane jest pasmo licencjonowane), lub standardu V2X.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający Informuje, iż przytoczony fragment dotyczy sytuacji, w które Zamawiający skorzysta z prawa opcji etapu V.

**Pytanie 24.**

Dot. PFU pkt 2.2.1,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu wizyjnego, podsystemu informacji parkingowej oraz podsystemu dynamicznej informacji pasażerskiej jako opcji prosimy o wykreślenie/przeniesienie odpowiednich zapisów z pkt 3. Wymagań dla interfejsu operatora systemu sterowania ruchem. Pkt 2.2.1 dotyczy bowiem Etapu II.

Dotyczy fragmentu: „Operator winien móc wybrać konkretną kamerę i wyświetlić obraz z niej pochodzący na ekranie swojego stanowiska oraz sterować jej ustawieniem przy pomocy konsoli operatorskiej.” oraz zapisów o sterowaniu tablicami zmiennej treści należącymi do systemów informacji parkingowej w zakresie TIP-A.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż interfejs operatora ma zostać przygotowany na możliwość przytoczoną w pkt 2.2.1 pkt 3.

**Pytanie 25.**

Dot. PFU pkt 2.2.1,

Prosimy o wykreślenie sformułowania „kąt świecenia 120°” z punktu 2. „Wymagań dla gromadzenia danych i raportowania”. Zapis ten został wprowadzony prawdopodobnie omyłkowo.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wykreśla zapis z pkt 2.2.1.

**Pytanie 26.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.1,

Zwracamy się z prośbą o zmianę terminu wykonania pomiarów ruchu po wdrożeniu z okresu letniego 2023 na okres letni 2024 r.

**Odpowiedź:**

"Zamawiający modyfikuje zapisy zgodnie z poniższym:

„Pomiary po wdrożeniu należy również wykonać w okresie letnim 2024.”

**Pytanie 27.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.1,

Zwracamy się z prośbą o informację czy Zamawiający dopuści wykorzystanie pomiarów historycznych do projektowania również poza okresem letnim w przypadku kiedy pora roku uniemożliwi wykonanie miarodajnych pomiarów ruchu (okres zimowy, ferie itp).

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza taką możliwość.

**Pytanie 28.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.1,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego jako opcji, prosimy o wykreślenie/przeniesienie zapisów dot. priorytetów dla pojazdów transportu publicznego z pkt 2.2.2.1. PFU „Dla sygnalizacji realizujących priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej należy zaprojektować algorytm obsługi zgłoszenia priorytetowego. Wymagania zostały sprecyzowane w następnym rozdziale.”. Pkt 2.2.21. dotyczy bowiem Etapu II.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian i informuje, iż wymóg dotyczy jedynie części projektowej.

**Pytanie 29.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.1,

Prosimy o modyfikację wymogu w zakresie „okablowania sygnalizacji w formie zamkniętego pierścienia zapewniającego możliwość zasilenia masztów z obu kierunków.”. Wg załączonych planów sytuacyjnych z istniejącą kanalizacją kablową nie wszystkie istniejące skrzyżowania posiadają okablowanie w ww. formie, a jednocześnie spełniają dotychczasowe wymagania Zamawiającego w zakresie formy zasilania masztów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający rezygnuje z wymogu dostarczenia okablowania sygnalizacji w formie zamkniętego pierścienia.

**Pytanie 30.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.1,

Prosimy o udostępnienie szczegółowego zakresu prac na skrzyżowaniach (Załącznika nr 1 do PFU) o których mowa pkt 2.2.2.1. PFU.

**Odpowiedź:**

Załącznik 6.6 – zakres prac na skrzyżowaniach stanowi załącznik nr 1 do PFU.

**Pytanie 31.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.2, Specyfikacja Techniczna pkt 1.2

W związku z panującymi warunkami atmosferycznymi w Polsce, prosimy o zmianę wymogu zakresu temperatur pracy sterownika sygnalizacji świetlnej z następującej:

„Sterownik powinien zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur  $-40^{\circ}\text{C}$  do  $+60^{\circ}\text{C}$  (klasy AB3 i AE4 zgodne z PN-EN 50556 lub równoważne) bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących.” na:

Prosimy o zmianę wymogu zakresu temperatur pracy sterownika sygnalizacji świetlnej z następującej: „Sterownik powinien zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur -25°C do +55°C (klasy AB2 i

AE3 zgodne z PN-EN 50556 lub równoważne) bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących.”

**Odpowiedź:**

"Zamawiający modyfikuje zapisy zgodnie z propozycją:

„Sterownik powinien zapewniać prawidłową pracę w zakresie temperatur -25°C do +55°C (klasy AB2 i AE3 zgodne z PN-EN 50556 lub równoważne) bez potrzeby stosowania urządzeń grzewczych lub chłodzących.”"

**Pytanie 32.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.3.,

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymogu minimum 6-letniej gwarancji dla sygnalizatorów ze źródłem światła LED na minimum 5-letnią gwarancję. Zmiana pozwoli na ujednoczenie okresu gwarancji w stosunku do innych elementów systemu ITS. m.in. ze sterownikami sygnalizacji świetlnej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikuje zapis i informuję iż będzie wymagał 5-letniego okresu gwarancji.

**Pytanie 33.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.5.

Prosimy o potwierdzenie, że wymiana bądź instalacja nowych przycisków i automatycznej detekcji rowerzystów dotyczy tylko lokalizacji wskazanych w załączniku 6.6 Zakres prac na skrzyżowaniach .

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że nowe przyciski i automatyczną detekcję rowerzystów należy zainstalować na skrzyżowaniach wskazanych w załączniku nr 1 do PFU oraz nr 6.6 do SWZ.

**Pytanie 34.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.5.

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga instalacji przycisków na każdym przejściu dla pieszych w obrębie skrzyżowania, zarówno na kierunku głównym jak i podporządkowanym? Wg wymagań PFU „w grupach pieszych równoległych do grup kołowych ze stałym zgłoszeniem należy zapewnić stałe wzbudzenie.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż przyciski należy zainstalować na przejściach dla pieszych na kierunku podporządkowanym.

**Pytanie 35.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.6. Sygnalizacja akustyczna dla pieszych

Wymaga się możliwości nadawania predefiniowanych komunikatów głosowych w trakcie trwania sygnałów zielonych i czerwonych. Jakiego typu komunikaty głosowe przewiduje do nadawania Zamawiający jeżeli nie czy Zamawiający zgodzi się na usunięcie wymagania nadawania komunikatów głosowych?

**Odpowiedź:**

Powinna być możliwość zdefiniowania dowolnej treści, Zamawiający ma tutaj na myśli treści związane z aktualnie realizowanym stanem sygnalizatora np. "światło zielone można przejść".

**Pytanie 36.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.7., pkt 6. Specyfikacji technicznych

Zwracamy się z prośbą o wykreślenie wymogu zastosowania masztów niskich o średnicy 108mm – taka średnica masztów ogranicza liczbę producentów, które mogą dostarczyć takie maszty – maszty mają często inną, lecz zbliżoną średnicę – np. 114mm.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuści maszty o średnicy 114mm.

**Pytanie 37.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.7., pkt 6. Specyfikacji technicznych

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymogu minimum 10-letniej gwarancji dla masztów sygnalizacyjnych niskich na minimum 5-letnią gwarancję. Zmiana pozwoli na ujednoczenie okresu gwarancji w stosunku do innych elementów systemu ITS.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikuje zapis i informuję iż będzie wymagał 5-letniego okresu gwarancji.

**Pytanie 38.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.8., pkt 7. Specyfikacji technicznych

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymogu minimum 10-letniej gwarancji dla masztów wysięgnikowych na minimum 5-letnią gwarancję. Zmiana pozwoli na ujednoczenie okresu gwarancji w stosunku do innych elementów systemu ITS.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikuje zapis i informuję iż będzie wymagał 5-letniego okresu gwarancji.

**Pytanie 39.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.9., pkt 8.1. Specyfikacji technicznej

Prosimy o wykreślenie maksymalnej wskazanej liczby żył (37) dla kabli sygnalizacyjnych YKSY nx1,5 o napięciu 0,6/1kV. W pkt 2.2.2.1 został umieszczony zapis dotyczący ww. kabli o treści „nie dopuszcza się stosowania kilku kabli o łącznej równoważnej liczbie żył” – zgodnie z tymi zapisami w przypadku konieczności wykorzystania więcej niż 37 żył kabli

sygnalizacyjnych wykonawca nie będzie miał takiej możliwości (kabel o większej liczbie żył lub użycie dwóch kabli sygnalizacyjnych).

**Odpowiedź:**

Zamawiający rezygnuje z wymogu maksymalnej ilości żył dla kabli sygnalizacyjnych.

**Pytanie 40.**

Dot. PFU pkt 2.2.2.12., pkt 11. Specyfikacji technicznej

Prosimy o wykreślenie wymogu stosowania głowic masztowych.

Uzasadnienie: W pkt 2.2.2.7 PFU oraz 6. Specyfikacji technicznej podany jest wymóg, iż maszt posiadać ma wnękę instalacyjną na wysokości 1,2-1,5m nad poziomem terenu. Wnęką instalacyjną pozwala na rozszycie kabli w specjalnej listwie, zlokalizowaną za tą wnęką. Stosowanie dodatkowego elementu do rozszycia kabli w formie głowic masztu jest nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto większość masztów obecnie produkowanych nie posiada głowic.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wykreśla wymóg stosowania głowic masztowych.

**Pytanie 41.**

Dot. systemu parkingowego,

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że system parkingowym należy objąć wyłącznie pojazdy osobowe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, iż systemem parkingowym należy objąć pojazdy do 3,5 tony.

**Pytanie 42.**

Dot. systemu parkingowego,

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że w celu poprawnego działania systemu parkingowego Zamawiający trwale odgrodzi miejsca parkingowe od infrastruktury zewnętrznej – pozwoli to na podwyższenie jakości działania systemu znacznie zmniejszając prawdopodobieństwo nierejestrowanych wjazdów i wyjazdów z parkingów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza trwale wygrodenie miejsc parkingowych od infrastruktury zewnętrznej.

**Pytanie 43.**

Dot. PFU pkt 2.3.5.,

Prosimy o zmianę zapisu: „Jeżeli nastąpi zgłoszenie dwóch priorytetów (jeden po drugim), obsługiwanych w jednej fazie i gdy realizacja pierwszego priorytetu nie zostanie jeszcze zakończona, drugie zgłoszenie może wydłużyć czas trwania fazy sprzyjającej pod warunkiem nieprzekroczenia maksymalnego dopuszczalnego czasu trwania tej fazy.”

na: „Jeżeli nastąpi zgłoszenie dwóch priorytetów (jeden po drugim), obsługiwanych w jednej fazie i gdy realizacja pierwszego priorytetu nie zostanie jeszcze zakończona, drugie zgłoszenie może wydłużyć czas trwania fazy sprzyjającej pod warunkiem nieprzekroczenia maksymalnego czasu wydłużenia.”

**Odpowiedź:**

"Zamawiający modyfikuje zapis zgodnie z poniższym:

„Jeżeli nastąpi zgłoszenie dwóch priorytetów (jeden po drugim), obsługiwanych w jednej fazie i gdy realizacja pierwszego priorytetu nie zostanie jeszcze zakończona, drugie zgłoszenie może wydłużyć czas trwania fazy sprzyjającej pod warunkiem nieprzekroczenia maksymalnego czasu wydłużenia.”

**Pytanie 44.**

Dot. PFU pkt 2.3.9.,

Prosimy o podanie informacji co ile sekund przesyłane są komunikaty o których mowa w pkt 2.3.9 w istniejących systemach informacji pasażerskiej w autobusach.

**Odpowiedź:**

Częstotliwość aktualizacji pojazdów wynosi 5 sekund.

**Pytanie 45.**

Dot. PFU pkt 2.4.,

„Działanie systemu polega na integracji danych z poszczególnych parkingów w centralnej bazie danych”. Zwracamy się z prośbą o udostępnienie protokołów komunikacyjnych dla systemów zainstalowanych na istniejących parkingach.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada dokumentacji interfejsów.

**Pytanie 46.**

Dot. PFU pkt 2.4.1.,

„Zadaniem Wykonawcy będzie pozyskanie tych danych, wykonanie przyłącza transmisji danych oraz zarządzania danymi we wdrożonym systemie.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje transmisję danych w postaci GSM pomiędzy systemem parkingowym a serwerem centralnym.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje możliwość połączeń bezprzewodowych pomiędzy parkingami, a systemem.

**Pytanie 47.**

Dot. PFU pkt 2.4.1.,

W związku z wymogiem: „Lokalizacja urządzeń zliczających powinna zostać dobrana indywidualnie dla każdego parkingu i powinna zapewniać właściwe obliczanie również na

parkingach o kilku wjazdach i wyjazdach, o kilku podstrefach itp.”, zwracamy się z prośbą o podanie liczby wjazdów i wyjazdów na poszczególnych parkingach, w których mają zostać zlokalizowane urządzenia zliczające.

**Odpowiedź:**

Zamawiający w załączniku 6.7 - dokumentacja pomocnicza \_załącznik\_11\_Parkingi informację o ilości wjazdów i wyjazdów.

**Pytanie 48.**

Dot. PFU pkt 2.4.1.,

Uprzejmie prosimy o podanie zestawienia typu i stanu nawierzchni na poszczególnych parkingach.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił załącznik pn. Rodzaj nawierzchni parkingów.

**Pytanie 49.**

Dot. PFU pkt 2.4.2.1.,

„pole dla 3 znaków o rozdzielczości co najmniej 16 x 32 piksele, pole dla 1 znaku o rozdzielczości co najmniej

16 x10 pikseli, pola z rastrem 16 mm wykonane z 3-kolorowych diod LED

- kolor zielony – będzie oznaczał niski poziom zajętości parkingu,
- kolor żółty – będzie oznaczał średni poziom zajętości parkingu,
- kolor czerwony – będzie oznaczał brak miejsc poziom zajętości parkingu
- system informacji parkingowej musi umożliwiać administratorowi definiowanie ww. przedziałów w odniesieniu do każdego z parkingów osobno.”

Zwracamy się z prośbą o modyfikację rastru na min 10 mm

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i uznał, że wymaganie jest spełnione również dla tablic, które będą wyświetlały 3 kolory.

**Pytanie 50.**

Dot. PFU pkt 2.4.2.1.,

„Tablice muszą posiadać uniwersalny protokół np. NTCIP 1203” Zwracamy się z prośbą o nieograniczenie możliwości stosowanych protokołów komunikacyjnych tylko do protokołu NTCIP 1203 i wykreślenie powyższego zapisu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku wykonawcy i dopuszcza również możliwość stosowania innych protokołów, które spełnią wymagania dla systemu.



**Pytanie 51.**

Dot. PFU pkt 2.5.1.,

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wskazanie koordynat lokalizacji znaków zmiennej treści. W przypadku braku udostępnienia koordynat istnieje prawdopodobieństwo sytuacji, w której część Oferentów w kalkuluje możliwe problemy i ryzyka z posadowieniem, które przy konstrukcjach VMS mają szczególne znaczenie, natomiast część Oferentów je pominie. W takiej sytuacji część ofert obarczona będzie ryzykiem niedoszacowania, a oferty nie będą ze sobą porównywalne.

**Odpowiedź:**

Zamówienie realizowane jest w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zmawiający w całej treści PFU podał jedynie orientacyjną lokalizację tablic. Zadaniem Wykonawcy na etapie projektowania jest określenie dokładnej lokalizacji wraz z wykonaniem wszystkich projektów branżowych.

**Pytanie 52.**

Dot. PFU pkt 2.5.2,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu wizyjnego jako opcji, prosimy o wykreślenie zapisów dot. zastosowania routera sieciowego LTE dla zapewnienia komunikacji kamer ANPR z systemem centralnego nadzoru monitoringu z pkt 2.5.2. Pkt 2.5.2. dotyczy bowiem Etapu II, a system centralnego nadzoru monitoringu realizowany będzie w Etapie III (opcja).

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 53.**

Dot. PFU pkt 2.5.2,

„Kamery powinny zliczać natężenie ruchu z podziałem na strukturę kierunkową (wjazd/wyjazd) i rodzajową ,co najmniej SO, SD, A, AP, SC, SCP, M, R, inne, a na przeprawie również zliczanie pieszych i rowerzystów. (SO - samochody osobowe, SD - samochody dostawcze, A - autobusy, AP - autobusy przegubowe, SC - samochody ciężarowe bez przyczepy, SCP - samochody ciężarowe z przyczepą, M - Motocykle, R – rowerzyści)”

Kamery ANPR nie są przystosowane do zliczania pieszych. Czy zliczanie pieszych i rowerzystów można przeprowadzić za pomocą oddzielnej kamery lub na serwerze? Czy w przypadku zliczania na przeprawie, pieszych i rowerzystów należy rozróżniać jako dwie osobne grupy użytkowników?, czy też dopuszczalne jest ich zliczanie jako jednej wspólnej grupy pieszych i rowerzystów?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie oddzielnej kamery dla zliczania pieszych i rowerzystów. Na przeprawach promowych należy rozdzielić pomiar dla pieszych i rowerzystów. Dla Zamawiającego statystyki związane z ruchem rowerowym są istotne ze względu na charakter turystyczny miasta i specjalnie tworzoną w tym celu infrastrukturę rowerową.

**Pytanie 54.**

Dot. PFU pkt 2.5.2,

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, że kamery ANPR na przeprawie promowej należy zainstalować wyłącznie po jednej stronie przeprawy promowej tj. wschodnia część miasta. Prosimy o dokładne wskazanie lokalizacji posadowienia kamer.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż postępowanie prowadzone jest w formule zaprojektuj i wybuduj w związku z tym Zamawiający opierał będzie się na propozycjach i wiedzy Wykonawcy.

**Pytanie 55.**

Dot. PFU pkt 2.5.2,

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o usunięcie wymogu integracji z systemem tunelu z kamer ANPR. Aktualnie brak jest informacji dotyczących systemu z którym należy się zintegrować co powoduje nie możliwość racjonalnego oszacowania kosztów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 56.**

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający zezwoli na instalację kamer na istniejących konstrukcjach sygnalizacji świetlnej oraz latarniach.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza możliwość instalacji kamer na istniejących konstrukcjach sygnalizacji świetlnej oraz latarniach.

**Pytanie 57**

Czy w przypadku, gdy urządzenia już zainstalowane na skrzyżowaniach (kamery wideodetekcji, przyciski, pętle indukcyjne) w momencie przekazania do modernizacji Wykonawcy okażą się niesprawne, to czy koszt naprawy lub wymiany urządzeń będzie po stronie Zamawiającego czy Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że koszt naprawy lub wymiany urządzeń będzie po stronie Zamawiającego.

**Pytanie 58**

Zwracamy się z prośbą o określenie hierarchii ważności udostępnionej dokumentacji.

**Odpowiedź:**

Kolejność dokumentacji jest następująca: Umowa, SWZ, PFU, Specyfikacje Techniczne.

**Pytanie 59.**

Zamawiający premiuje skrócenie terminu zakończenia wdrożenia. Jednocześnie wskazuje że „Budowę nowej i przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej i drogowej należy poprzedzić uzyskaniem decyzji administracyjnych, pozwoleń, uzgodnień, zgód (w tym zgód właścicieli działek i uzgodnień z konserwatorem zabytków) wymaganych aktualnymi przepisami.” Z uwagi na bardzo krótki czas realizacji projektu niezbędne jest opracowanie przez Zamawiającego tzw. Szybkiej ścieżki zatwierdzania projektów sygnalizacji, elektrycznych oraz drogowych. Czy Zamawiający opracuje taki schemat, zakładający maksymalny czas przekazania uwag przez Instytucje miasta po złożeniu projektu do 7 dni roboczych, a następnie kolejne 7 dni na zatwierdzenie, przy braku możliwości kilkukrotnego zgłaszania uwag. W przeciwnym przypadku niemożliwe jest dokończenie samego procesu projektowania w czasie przewidzianym na realizację całego zadania (włącznie z wykonawstwem).

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się i opracuje schemat tzw. szybkiej ścieżki zatwierdzania projektów i uzgodnień, które są w kompetencji instytucji Miejskiej.

**Pytanie 60.**

Dot. PFU pkt 2.6,

„W ramach instalacji systemu CCTV należy wyposażyć kamery w funkcję wykrywania zdarzeń w zakresie drogowych incydentów co najmniej w zakresie:

- wykrywania zatorów na skrzyżowaniach
- 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)
- wykrywanie zdarzeń - kolizji na tarczy skrzyżowania (zablokowanie możliwości zjazdu z tarczy skrzyżowania)”

Zwracamy się z prośbą o usunięcie wymagań dot. zatorów na skrzyżowaniach oraz pomiaru długości kolejek. Do wykrywania spowolnień ruchu służy system detekcji pojazdów, który przekazuje jednocześnie uzyskane informacje do systemu sterowania ruchem. Ww. wymaganie wpływa istotnie na wzrost ceny oferty.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga w ramach systemu CCTV dostawy systemu wykrywania zdarzeń na skrzyżowaniach, wykrywanie incydentów takich jak zator, wzrost długości kolejek w sposób niezależny od systemu detekcji w którym te wartości są jedynie estymowane z pętli indukcyjnych. Przedmiotem projektowania będzie określenie wartości długości kolejek krytycznych i zatorów zależnie od lokalizacji skrzyżowania i realizowanego programu, Wykonawca na etapie projektowym określi te wartości. System ten bazował będzie na analityce obrazu i jest systemem niezależnym od systemu sterowania. Zamawiający oczekuje

wprowadzenia takich rozwiązań celem obserwacji i alarmowania o zatorach w sytuacjach specjalnych np. zamknięcie tunelu.

**Pytanie 61.**

Dot. PFU pkt 2.7.1.,

Zamawiający stawia następujący wymóg: „System powinien być zdolny do uzyskiwania danych o położeniu i prędkości wszystkich autobusów przezeń obsługiwanych z częstotliwością co 5 sekund (lub częściej)”. Prosimy o potwierdzenie, że istniejący system zapewnia przesyłanie danych z autobusu o jego położeniu i prędkości z częstotliwością co najmniej 5s.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu 44.

**Pytanie 62.**

Dot. PFU pkt 2.7.1.,

Prosimy o podanie Id przystanku dla lokalizacji 11-Listopada (w tabeli z lokalizacją tablic dynamicznej informacji pasażerskiej brakuje takiej informacji) lub wskazanie jego dokładnej lokalizacji.

**Odpowiedź:**

"Zamawiający przekazuje lokalizację przystanków: 11 Listopada - Dworzec UBB 14° 14' 6.07"E 53° 54' 51.14"N

11 Listopada - Dworzec UBB 14° 14' 4.70"E 53° 54' 48.90"N

"

**Pytanie 63.**

Dot. PFU pkt 2.8,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu wizyjnego, jako opcji prosimy o wykreślenie/przeniesienie odpowiednich zapisów z pkt 2.8. Pkt 2.8 dotyczy bowiem Etapu II.

Dotyczy fragmentu: „Zamawiający wymaga zsynchronizowanej pracy wszystkich podsystemów dostarczanego systemu (wszelkie procesy powinny mieć zgodny przebieg w czasie – przykładowo: obraz z monitoringu wizyjnego i wyświetlany pasek stanu programu sygnalizacji świetlnej).”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż jest to przykład i będzie weryfikowany w przypadku zamówienia poszczególnych opcji.

**Pytanie 64.**

Dot. PFU pkt 2.8.1.2.,

W związku z przewidywaną realizacją podsystemu wizyjnego jako opcji prosimy o wykreślenie/przeniesienie zapisów dot. macierzy dyskowej na potrzeby CCTV z pkt 2.8.1.2. PFU (pkt 2.8.1.2. dotyczy bowiem Etapu II).

**Odpowiedź:**

Zamawiający przenosi wymóg dostarczenia macierzy dyskowej na potrzeby CCTV do pkt 2.8.1.2

**Pytanie 65.**

Dot. PFU pkt 2.8.2.

Prosimy Zgodnie z zapisami pkt 2.8.2. dostarczyć należy „3 stacje wyniesione zainstalowane we skazanych przez Zamawiającego miejscach” – zgodnie z Wykazem wycenionych elementów (załącznik 6.2) należy dostarczyć 2 zestawy (l.p. 16). Prosimy o ujednoczenie zapisów i/lub wskazanie właściwej liczby i właściwych lokalizacji stacji wyniesionych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dostarczenia 3 stacji wyniesionych. Zamawiający udostępnia zmieniony zał 6.2\_wykaza wycenionych elementów zmiana 1.

**Pytanie 66.**

Dot. PFU pkt 2.10.,

Prosimy o potwierdzenie, iż w punkcie 2.10. poprzez sformułowanie „punktów dostępowych operatora” należy rozumieć pośrednie punkty dostępowe o których mowa w pkt 2.6.7. PFU.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 67.**

Dot. PFU pkt 2.10.,

Prosimy o potwierdzenie, iż doprowadzenie kabla światłowodowego do pośrednich punktów dostępowych operatora dla instalacji kamerowych oraz ewentualnych odcinków od punktu kamerowego do pośrednich punktów dostępowych należy wykonać w przypadku zlecenia ETAPU III.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza wykonanie punktów dostępowych w przypadku zlecenia ETAPU III

**Pytanie 68.**

Dot. PFU pkt 2.10.,

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający w ramach ETAPU I, II, IIA, IIB będzie wymagał zapewnienia transmisji danych wyłącznie dla podsystemów sterowania ruchem drogowym oraz podsystemu informacji dla kierowców.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że będzie wymagał zapewnienia transmisji danych wyłącznie dla systemów realizowanych w ramach ETAPU I, II, IIA, IIB.

**Pytanie 69.**

Dot. PFU pkt 2.10.,

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający w ramach ETAPU I, II, IIA, IIB będzie wymagał doprowadzenia kabla światłowodowego wyłącznie do sygnalizacji świetlnej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 70.**

Strona 110, 2.14. System obsługi zgłoszeń w okresie gwarancyjnym, punkt 1

„Okres gwarancji w odniesieniu do dostarczonych urządzeń przedłuża się każdorazowo o liczbę dni przestoju spowodowanego awarią sprzętu i okresu trwania jego naprawy.”

Zwracamy się z prośbą o usunięcie zapisu ze względu na okres gwarancji wszystkich urządzeń, który obejmuje 5 lat.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 71.**

Strona 116, 3.4.3. Zalecenia konserwatorskie konserwatora zabytków

„Realizacja części prac odbywać się będzie w obszarze ochrony konserwatorskiej, dotyczy to przede wszystkim robót związanych z systemem parkingowym oraz realizacja sieci transmisyjnej”

Zwracamy się z prośbą o wskazanie jaka konkretnie część miasta znajduje się w obszarze ochrony konserwatorskiej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający uważa, iż w strefie konserwatora zabytków nie ma zlokalizowanej infrastruktury.

**Pytanie 72**

Dot. Specyfikacja techniczna pkt. 18.3. oraz PFU pkt 2.8.1.2 str. 79 Wymagania dla przełączników.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie przełączników o wydajności matrycy 920 Gbit/s, z pełną przepustowością portów (wirespeed) jako równoważny. Zmiana ta pozwoli zaoferować sprzęt konkurencyjny cenowo a co za tym idzie przełoży się to na niższą ofertę dla Zamawiającego.

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

SEKRETARZ MIASTA  
  
mgr Krzysztof Bagiński