

Projekt finansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020	
Nazwa Projektu	„Węzeł transportowy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska z elementami priorytetów dla komunikacji zbiorowej”
Nr wniosku o dofinansowanie:	RPPM.09.01.02-22-0003/17

Słupsk, dnia 3 czerwca 2020 r.

ZP.261.10.7.2020.ZP1

Zamawiający:

Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku,
76-200 Słupsk, ul. Przemysłowa 73,
który działa w imieniu i na rzecz Miasta Słupsk,
Plac Zwycięstwa 3, 76-200 Słupsk

Adres strony internetowej Zamawiającego: <http://www.zimslupsk.com>

Platforma zakupowa <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk>

Numer telefonu: +48 59 841 00 91

e-mail: zamowienia@zimslupsk.com

Wykonawcy ubiegający się o udzielenie niniejszego zamówienia

WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SIWZ)

w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, którego wartość szacunkowa przekracza kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy, realizowanym w trybie przetargu nieograniczonego na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych pn. „Budowa transportowego węzła integracyjnego miasta Słupska” w ramach projektu Węzeł transportowy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska z elementami priorytetów dla komunikacji zbiorowej”. Znak sprawy ZP.261.10.2020.ZP1

1. Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, który działa w imieniu i na rzecz Miasta Słupsk, jako Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 z późn.zm.), zwanej dalej „Ustawą”, zawiadamia, iż wniesiono wnioski dot. treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zwanej dalej „SIWZ”. Treść wniosków wraz z odpowiedzią Zamawiającego zestawiono poniżej.

Pytanie nr 1:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.

Czy w ramach realizacji zadania Zamawiający oczekuje wdrożenia rozwiązań w zakresie priorytetów dla komunikacji publicznej?

Powyższe rozwiązania wymagają szczegółowych opisów w zakresie infrastruktury sygnalizacji świetlnej, ale również w zakresie infrastruktury pojazdowej i obsługi informatycznej komunikacji publicznej.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający w ramach realizacji zadania nie przewiduje wdrożenia rozwiązań w zakresie priorytetów dla komunikacji publicznej.

Pytanie nr 2:

Dot. PFU ogólny, pkt.3.1.

Opis dotyczy działań związanych z promocją projektu.

Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy wykonania i finansowania opisanego zakresu prac w ramach promocji projektu?

Odpowiedź na pytanie nr 2:

W ramach realizacji zadania Wykonawca zobowiązany jest jedynie do umieszczenia tablic informacyjnych oraz pamiątkowych, o których mowa jest w pkt. 3.1 PFU tiret pierwsze i drugie.

Pytanie nr 3:

PFU 3.2.1 Opis funkcjonalny działania systemu - architektura

Interoperacyjność - Wymiana danych

Mechanizm udostępniania Kopii (lustra) produkcyjnej bazy danych lub widoków zdefiniowanych na podstawie produkcyjnej bazy danych z pełnym zakresem danych produkcyjnych, z możliwością aktualizacji w czasie zbliżonym do rzeczywistego (sugerowane wykorzystanie natywnych dla bazy danych mechanizmów duplikacji), z możliwością uruchomiona na osobnej, wskazanej przez Zamawiającego infrastrukturze.

Pytanie:

W jakim celu ma być tworzona i udostępniana kopia bazy produkcyjnej ?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający definiuje rozwiązanie jako umożliwiające udostępnienie kopii (lustra) w formie przekazania dostępu do repliki (pозyskanej z systemu kopii bezpieczeństwa) całego serwera bazodanowego, uruchomionego w odseparowanym, wskazanym przez Zamawiającego środowisku wirtualnym.

Pytanie nr 4:

PFU 3.2.1 Opis funkcjonalny działania systemu - architektura

Interoperacyjność - Wymiana danych

- tworzenie informacji dot. godziny odjazdów ze stanowisk odjazdowych węzła transportowego, wg zasad: odjazdy autobusowej komunikacji regionalnej wg danych rozkładowych, komunikacji miejskiej wg danych rzeczywistych pochodzących z SDIP będącego w posiadaniu Zamawiającego oraz rzeczywistych kolejowych dworca PKP Słupsk;

Pytania:

- a) Z jakiego źródła pochodzą rzeczywiste dane odjazdów kolejowych dworca PKP Słupsk ?
- b) Czy Zamawiający przekaze wykonawcy dostęp i opis interfejsu udostępniającego te dane ?

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający wymaga od Wykonawcy pozyskanie danych o rzeczywistych odjazdach z dworca PKP Słupsk. W przypadku braku możliwości technicznych Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia interfejsu wprowadzania rozkładów statycznych w celu prezentacji ich na tablicach TIP oraz zaimplementowania odpowiedniego API w systemie w momencie udostępnienia danych real-time przez podmioty trzecie w trakcie trwania okresu serwisu IT.

Pytanie nr 5:

PFU 3.2.1 Opis funkcjonalny działania systemu - architektura

Interoperacyjność - Wymiana danych

system poprzez analizę z danych kamer monitoringu CCTV oraz za pomocą dedykowanych urządzeń zgodnych z posiadanymi przez zamawiającego (autokomputery R&G SRG 6000P) zainstalowane w pojazdach a także dedykowaną aplikacją na smartfony w środowisku min. Android i IOS - będzie umożliwiał automatyczną detekcję pojazdów i ich lokalizację oraz wyświetli informację nt. odjazdu/przyjazdu pojazdu na tablicach dworcowych i przystankach autobusowych posiadających tablice SIP MOF Słupsku w czasie rzeczywistym

Pytania:

- a) Co ma być przedmiotem analizy danych kamer monitoringu CCTV i czemu analiza tam ma służyć ?

b) Jaki jest cel i funkcjonalność dedykowanej aplikacji na smartfony w środowisku Android i iOS, oraz przez kogo aplikacja ta ma być użytkowana ?

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Analiza danych z kamer CCTV, jako dodatkowy element do innych systemów detekcji opisanych w PFU, dotyczyć ma ruchu autobusów na terenie węzła transportowego. System ma pozwalać na tworzenie bazy danych (z możliwością przypisania marki pojazdu, przewoźnika i innych cech identyfikacyjnych) pojazdów uprawnionych/zarejestrowanych do wjazdu na podstawie tablicy rejestracyjnej pojazdu. Dane służyć mają m. in. do rozliczeń z przewoźnikami, analizę wjazdu nieuprawnionych pojazdów, itp. Szczegółowy zakres funkcjonalności zostanie określony przez Zamawiającego na etapie realizacji.

Pytanie nr 6:

PFU 3.2.1 Opis funkcjonalny działania systemu - architektura

Interoperacyjność - Wymiana danych

system musi rejestrować i gromadzić dane dotyczące ruchu pojazdów na węźle transportowym;

Pytanie :

a) Do czego służyć mają rejestrowane dane dotyczące ruchu pojazdów na węźle transportowym ?

b) Jaki rodzaj opisu ruchu pojazdów na węźle transportowym Zamawiający ma na myśli ?

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Analiza danych z kamer CCTV, jako dodatkowy element do innych systemów detekcji opisanych w PFU, dotyczyć ma ruchu autobusów na terenie węzła transportowego. System ma pozwalać na tworzenie bazy danych (z możliwością przypisania marki pojazdu, przewoźnika i innych cech identyfikacyjnych) pojazdów uprawnionych/zarejestrowanych do wjazdu na podstawie tablicy rejestracyjnej pojazdu. Dane służyć mają m. in. do rozliczeń z przewoźnikami, analizę wjazdu nieuprawnionych pojazdów, itp. Szczegółowy zakres funkcjonalności zostanie określony przez Zamawiającego na etapie realizacji.

Pytanie nr 7:

PFU 3.2.1 Opis funkcjonalny działania systemu - architektura

Tablice informacji pasażerskiej komunikacji miejskiej realizujące następujące funkcje:

W ramach zamówienia znajduje się także modernizacja 3 istniejących tablic informacji pasażerskiej przed wejściem do budynku dworca PKP. Polegać ona ma na modernizacji do parametrów funkcjonalnych zgodnych z nowymi tablicami informacji pasażerskiej i przebudową na dwustronne, wyświetlającej od strony Dworca PKP odjazdy 5 najbliższych kursów z przystanków zlokalizowanych w 3 wskazanych lokalizacjach w bliskiej odległości od Dworca PKP, natomiast od strony ul. Kołłątaja na pierwszej tablicy odjazdy 5 najbliższych pociągów ze stacji Słupsk oraz na dwóch pozostałych odjazdy 10 najbliższych odjazdów z węzła integracyjnego. Wszystkie odjazdy muszą być wyświetlane w systemie real-time, oraz dodatkowo informacje dotyczące opóźnień w odjazdach komunikacji kolejowej.

Pytanie:

Proszę potwierdzić że Zamawiający ma zgodę odpowiedniej komórki PKP na przekazanie przez PKP Wykonawcy dostępu oraz opisu interfejsów udostępniających wymagane do wyświetlania na tablicach dane real-time o odjazdach i opóźnieniach pociągów ?

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający wymaga od Wykonawcy pozyskanie danych o rzeczywistych odjazdach z dworca PKP Słupsk. W przypadku braku możliwości technicznych Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia interfejsu wprowadzania rozkładów statycznych w celu prezentacji ich na tablicach TIP oraz zaimplementowania odpowiedniego API w systemie w momencie udostępnienia danych real-time przez podmioty trzecie w trakcie trwania okresu serwisu IT.

Pytanie nr 8:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

Panele typu e-papier są obecnie produktem stosunkowo drogim, biorąc pod uwagę powierzchnię wyświetlania i możliwe do osiągnięcia funkcjonalności. Wymagana powierzchnia panelu musiałaby zostać zbudowana z co najmniej trzech wyświetlaczy o przekątnej 32" – o takiej przekątnej produkowane są aktualnie największe panele kolorowe typu e-papier. Czas odświeżania panelu wynosi ok 1s w temp. 20°C a w temp. < 0°C może sięgać kilkunastu sekund.

Może to powodować poirytowanie korzystających z niej pasażerów, używających przycisków dotykowych. Panele te wymagają ponadto doświetlania w porze nocnej oraz opcjonalnie ogrzewania podczas niskich temperatur otoczenia. Wymagania przypisane panelom e-papier, w zupełności spełnią powszechnie stosowane panele LCD TFT o przekątnej np. 55" lub większej. Poniżej przykładowe parametry panelu LCD TFT 55":

- rozdzielczość: 1920 x 1080
- szerokość: 682 mm,
- obszar aktywny: 1209mm x 680mm
- jasność: 3000 cd/m2 (automatycznie regulowana)
- kontrast: 4000:1

Ten pojedynczy panel zapewni szybką interakcję z użytkownikiem, szerokie możliwości wyświetlania treści z różnych źródeł, m.in. informację o rozkładach jazdy, informacje tekstowe z Centrum Nadzoru Ruchu, informacje o pogodzie, materiały promocyjne regionu i inne. Ponadto zastosowanie paneli LCD TFT znacznie obniży koszt dostarczenia wiat przystankowych.

Czy w związku z powyższym, Zamawiający dopuści w miejsce paneli e-papier, panele LCD TFT?

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający zmienia technologię na kolorową matrycę LCD TFT. Wymiary panelu zgodnie z wytycznymi PFU.

Zamawiający określa minimalne wymagania dotyczące matrycy:

- Matryca przemysłowa o minimalnym czasie ciągłym pracy: 50 000h
- Rozdzielczość natywna 1920x1080 px
- Jasność: 3000 cd/m2 (automatycznie regulowana)
- Kontrast: 4000:1
- Obudowa wandaloodporna
- Czujnik ruchu umożliwiający np. wygaszenie lub przyciemnienie matrycy, włączenie wygaszacza ekranu w formie klipu wideo lub grafiki itp.
- Możliwość prezentacji całoekranowych lub w części ekranu grafik lub klipów wideo
- Pozostałe wytyczne funkcjonalne wg PFU

Zmianie ulega zapis PFU str. 67. Było: rodzaj matrycy: kolorowa e-papier. Jest: rodzaj matrycy: kolorowa LCD TFT

Pytanie nr 9:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

a) Zgodnie z wykazem tabelarycznym: „Wykaz lokalizacji instalacji dwustronnych tablic informacji pasażerskiej wraz z przeniesieniem dotychczasowej w nową lokalizację” – 16 szt. tablic podlega przeniesieniu w nowe lokalizacje.

Zgodnie z wykazem tabelarycznym: „Wykaz lokalizacji instalacji nowych dwustronnych tablic informacji pasażerskiej” – należy dostarczyć 16 szt. nowych tablic.

Prosimy o potwierdzenie.

b) Prosimy o tabelaryczne, wyszczególnienie wszystkich tablic LED oraz LED RGB wymaganych do dostarczenia zainstalowania w obrębie węzła transportowego, tj. tablic stanowiskowych, dworcowych, tablicy wjazdowej i dworcowej dla kierowców, tablic parkingowych, zegarów i pozostałych wraz z opisem technicznym.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

- a) Zamawiający potwierdza, że 16szt. tablic podlega przeniesieniu w nowe lokalizacje. Jednocześnie Zamawiający informuje, że w dotychczasowej lokalizacji przenoszonych tablic należy zainstalować nowe tablice zgodne z PFU. Na Wykonawcy ciąży ocena pozostawienia, bądź relokowania konstrukcji wsporczych pod kątem obciążeń związanych ze zmianą gabarytów i masy instalacji nowej tablicy w miejscu dotychczasowej. W przypadku pozostawienia dotychczasowej konstrukcji Wykonawca zobowiązany jest do instalacji przenoszonej tablicy na nowej konstrukcji wsporczej, analogicznie w przypadku jej przeniesienia.

Zamawiający potwierdza ponadto, że zgodnie z wykazem tabelarycznym: „Wykaz lokalizacji instalacji nowych dwustronnych tablic informacji pasażerskiej” – należy dostarczyć 16 szt. nowych tablic.

- b) Wymagane tablice LED Wykonawca dostarczy w następujące lokalizacje:
- na każde stanowisko odjazdowe,
 - po 1 komplecie zbiorczych odjazdowych i przyjazdowych na zewnątrz i w budynku dworca,
 - tablica wjazdowa oraz dworcowa dla kierowców,
 - zegary powinny być zintegrowane z każdą tablicą LED.

Szczegółowe lokalizacje tablic w uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie realizacji.

Pytanie nr 10:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

Czy Zamawiający wymaga połączenia kamery z CNR przez wszystkie wymienione sposoby komunikacji, tj. „dostęp za pomocą łącza GSM, Ethernet i światłowód tablicy informacji pasażerskiej”, czy tylko przez media dostępne na danej tablicy np.: GSM w przypadku tablic przy wiatkach przystankowych lub Ethernet i światłowód w przypadku tablic w obrębie węzła?

Odpowiedź na pytanie nr 10:

W przypadku kamer w tablicach na przystankach komunikacji miejskiej Zamawiający wymaga aby kamery połączone były z routerem tablicy wyposażonym we wskazane złącza umożliwiające podłączenie tablic przez każde z medium. Jednocześnie, w zależności od lokalnych możliwości technicznych, wykorzystywane będzie tylko jedno z dostępnych mediów transmisji danych. Kamery na obszarze węzła transportowego należy podłączyć za pomocą Ethernet lub światłowodu.

Pytanie nr 11:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

Czy Zamawiający dopuszcza montaż zmodernizowanych tablic na obecnie istniejącej konstrukcji wsporczej?

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający dopuszcza montaż zmodernizowanych tablic na istniejących konstrukcjach pod warunkiem przekazania Zamawiającemu wszelkich testów lub certyfikatów wytrzymałościowych konstrukcji w przypadku zmiany masy i gabarytów tablicy.

Pytanie nr 12:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

a) Czy Zamawiający dysponuje parametrami technicznymi ramki na szynie CAN zawierającej informację o temperaturze zewnętrznej lub parametrami technicznymi sygnału wyjściowego z zewnętrznych czujników temperatury?

b) Czy Zamawiający wymaga montażu czujnika temperatury zewnętrznej w przypadku braku możliwości integracji: poprzez szynę CAN lub z czujnikiem zewnętrznym?

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający nie dysponuje parametrami technicznymi ramki na szynie CAN. Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania ww. danych u producentów autobusów. Zamawiający wymaga, aby dane dotyczące temperatury

wewnętrznej w pojeździe pochodziły z danych komputera pokładowego autobusu, a w przypadku braku takich parametrów Zamawiający dopuści możliwość montażu czujnika temperatury wewnętrznej.

Pytanie nr 13:

Dot. PFU Ogólny, pkt.3.2.1

Czy w ramach bieżącego postępowania wymagane jest dostarczenie aplikacji na telefon kierowcy emulującej komputer pokładowy? Jeżeli tak, prosimy o opis działania aplikacji.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający wymaga dostarczenia aplikacji na telefon kierowcy. Aplikacja musi umożliwiać prawidłową estymację czasu przyjazdu autobusu na przystanek w celu prezentacji tych danych na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej oraz innych mediach. W tym celu konieczna jest minimalna funkcjonalność w postaci analizy realizowanego zadania przewozowego w stosunku do planowego rozkładu jazdy, analiza położenia pojazdu, komunikacja z serwerem CNR oraz prezentacja dla kierowcy podstawowych informacji dotyczących realizacji kursu (odchyłka od planowanego rozkładu jazdy, informacja o bieżącym oraz kolejnych przystankach, numeru linii oraz kierunku docelowym) oraz innych w uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie realizacji. Musi umożliwiać ponadto dwustronną komunikację tekstową pomiędzy kierowcą, a dyspozytorem.

Pytanie nr 14:

Proszę o „sprostowanie rozdz. 13 pkt 13.3.2) a) SIWZ – narzędzie do wypełniania JEDZ znajduje się na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych, natomiast narzędzie na stronie ec.europa.eu jest już niedostępne.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

Zamawiający potwierdza, że narzędzie do wypełniania JEDZ – ESPD znajduje się na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych (UZP). Natomiast strona ec.europa.eu daje możliwość przekierowania na stronę UZP i również umożliwia uzyskanie dostępu do narzędzia ESPD.

Pytanie nr 15:

Proszę o sprostowanie rozdz. 13 pkt 13.2 SIWZ W treści przywołanego przepisu znajdują się informacje: Komunikacja w postępowaniu w szczególności składanie dokumentów, oświadczeń, wniosków (innych niż wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu), zawiadomień, zapytań oraz przekazywanie informacji odbywa się elektronicznie za pośrednictwem dostępnej na stronie Zamawiającego Platformy zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk> i formularza Wyślij wiadomość dostępnego na stronie dotyczącej danego postępowania. Wykonawca prosi o wyjaśnienie czy Zamawiający pod pojęciem wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, rozumie ofertę Wykonawcy. A jeżeli tak, to proszę o usunięcie niezgodności w SIWZ, gdyż w obecnym stanie faktycznym, zgodnie z rozdz. 16 pkt 16.4 SIWZ „Wykonawca składa ofertę za pośrednictwem Formularza składania oferty dostępnego na <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk> w konkretnym postępowaniu w sprawie udzielenia zamówienia”.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający informuje, że dokumenty, oświadczenia, wnioski, zawiadomienia, zapytania oraz przekazywanie informacji odbywa się elektronicznie za pośrednictwem dostępnej na stronie Zamawiającego Platformy zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk> i formularza Wyślij wiadomość. Natomiast ofertę należy złożyć zgodnie z opisem w pkt 16.4 SIWZ. Zamawiający pod pojęciem wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu nie ma na myśli oferty Wykonawcy.

Zapis pkt 13.2 SIWZ jest uniwersalny dla procedury w trybie przetargu ograniczonego i nieograniczonego. Wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu występują w procedurze ograniczonej.

Pytanie nr 16:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

4.4 pkt II ppkt 2 - Wykonawca wnosi o usunięcie zapisu w całości.

Wykonawca wnosi o rozważenie przez Zamawiającego celowości wprowadzenia dodatkowego obowiązku po stronie Wykonawcy oraz Podwykonawców w zakresie przedkładania Zamawiającemu, wraz z projektem umowy podwykonawczej, dokumentu JEDZ w stosunku do każdego z Podwykonawców. Obowiązek taki, na gruncie przepisu art. 25a PZP, konieczny jest w stosunku do Wykonawcy, który to w ramach postępowania dołącza aktualne na dzień składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oświadczenie w zakresie wskazanym przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (JEDZ), natomiast w stosunku do Podwykonawców będzie jedynie znacznym utrudnieniem, generującym dodatkowy czas oraz koszty procedowania umów podwykonawczych (dla części firm, w szczególności małych firm podwykonawczych dokument ten jest dokumentem nieznanym).

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 17:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

4.4 pkt II ppkt 8a – Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż zapis dotyczy przedkładania Zamawiającemu poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii zawartej Umowy o podwykonawstwo, której przedmiotem są dostawy lub usługi, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia (jak w pkt 8 powyżej).

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Umowę o podwykonawstwo należy przedłożyć niezwłocznie w terminie do 7 dni od daty jej zawarcia.

Pytanie nr 18:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

4.4 pkt III – w zakresie postanowienia umownego o treści „Umowa o podwykonawstwo, której przedmiotem są roboty budowlane nie może zawierać postanowień:” wnosząc o usunięcie następujących zapisów, jako naruszających zasadę wynikającą z art. 353(1) kc:

„(p) rozszerzających katalog kar umownych, które mogą być nałożone na Podwykonawcę lub dalszego Podwykonawcę w stosunku do zakresu ustalonego w Umowie zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą;

(q) ustalających kary umowne dla Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy w wysokości wyższej niż wysokość tożsamyh kar przewidzianych w Umowie zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą; „

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ umowy bez zmian.

Pytanie nr 19:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

8.7 pkt I – Wykonawca wnosi o zmianę i nadanie zapisowi następującego brzmienia:

w zakresie litery:

„(a) za przekroczenie Czasu na Ukończenie Robót lub Odcinka, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości:

(i) za każdy dzień zwłoki w pierwszych dwóch tygodniach - 0,01% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, z zastrzeżeniem Subklauzuli 10.2 [Przejęcie części Robót],

(ii) za każdy dzień zwłoki w trzecim i czwartym tygodniu - 0,02% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, z zastrzeżeniem Subklauzuli 10.2 [Przejęcie części Robót],

(iii) za każdy dzień zwłoki w każdym kolejnym tygodniu, począwszy od piątego tygodnia - 0,03% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, z zastrzeżeniem Subklauzuli 10.2 [Przejęcie części Robót];

(b) za niewykonanie każdej z Wymaganych Minimalnych Ilości Wykonania (Kamieni Milowych) z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w terminie ustalonym w dokumencie Dane Kontraktowe lub w terminie zmienionym zgodnie z Warunkami Kontraktu, w wysokości 0,01 % Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, za każdy dzień zwłoki, z uwzględnieniem postanowień Subklauzuli 8.14 [Niedotrzymanie Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania]. Kary umowne za niespełnienie każdego z warunków dotyczących Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania naliczane będą oddzielnie;

W przypadku niewykonania przez Wykonawcę kolejnych Wymaganych Minimalnych Ilości Wykonania w terminie ustalonym w dokumencie Dane Kontraktowe lub w terminie zmienionym zgodnie z Warunkami Kontraktu, lub w przypadku przekroczenia Czasu na Ukończenie Robót lub Odcinka, każda uprzednio naliczona na podstawie podpunktu I.(b) niniejszej Subklauzuli Kara umowna, zostanie zaliczona na poczet należnej Zamawiającemu Kary umownej z tytułu niewykonania Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania lub przekroczenia Czasu na Ukończenie Robót lub Odcinka.

Jeśli uprzednio naliczona Kara umowna z tytułu niewykonania Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania będzie wyższa od kolejnej naliczonej na podstawie podpunktu I.(b) lub I.(a) Kary umownej, to wysokość należnej Kary umownej nie ulegnie zmniejszeniu, z zastrzeżeniem Subklauzuli 8.14 [Niedotrzymanie Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania].

(c) z tytułu odstąpienia od Umowy z przyczyn określonych w Subklauzuli 15.2 [Odstąpienie przez Zamawiającego] lub innych, leżących po stronie Wykonawcy – w wysokości 10 % Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, a w przypadku odstąpienia od części Robót – w wysokości 10% wartości tych Robót;

(d) za niedotrzymanie któregośkolwiek z terminów usunięcia Wad lub wykonania zaległych prac określonych w Świadectwie Przejęcia lub w protokole z przeglądu realizacji robót zaległych, lub ujawnionych w Okresie Przeglądów i Rozliczenia Kontraktu, w terminach określonych przez Inżyniera lub Zamawiającego - w wysokości 500 PLN (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki;

(e) za nieprzedłożenie do zaakceptowania Zamawiającemu projektu Umowy o podwykonawstwo (w tym również Umowy o podwykonawstwo z PUZ lub Podwykonawcami PUZ), której przedmiotem są roboty budowlane lub projektu jej zmiany, zgodnie z Subklauzulą 4.4 [Podwykonawcy] - w wysokości 5 000 PLN (słownie: pięć tysięcy złotych) za każdy taki przypadek;

(f) za nieprzedłożenie w terminie poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii zawartej Umowy o podwykonawstwo (w tym również Umowy o podwykonawstwo z PUZ lub Podwykonawcami PUZ) lub jej zmiany, zgodnie z Subklauzulą 4.4 [Podwykonawcy] - w wysokości 5 000 PLN (słownie: pięć tysięcy złotych) za każdy taki przypadek;

(g) za brak zmiany jakiegokolwiek Umowy o podwykonawstwo w zakresie terminu zapłaty wynagrodzenia Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy, zgodnie z punktem II.10 Subklauzuli 4.4 [Podwykonawcy] - w wysokości 5 000 PLN (słownie: pięć tysięcy złotych) za każdy taki przypadek;

(h) za wykonywanie za pomocą Podwykonawców innych Robót niż wskazane w Umowie o podwykonawstwo (w tym Umowie o podwykonawstwo z PUZ lub z Podwykonawcami PUZ), bez zgody Zamawiającego – w wysokości 5 000 PLN (słownie: pięć tysięcy złotych), za każdy taki przypadek;

(i) za brak zapłaty lub za nieterminową zapłatę wynagrodzenia należnego Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy, zgodnie z Subklauzulą 4.4 [Podwykonawcy]

- w wysokości 5 000 PLN (słownie: pięć tysięcy złotych), za każdy taki przypadek;

(j) w przypadku niewywiązania się z obowiązku umownego wskazanego w § 4 Aktu Umowy dot. zatrudnienia przez Wykonawcę lub podwykonawcę i dalszego podwykonawcę na podstawie umowy o pracę - w wysokości 0,01 % ZKK, za każdy taki przypadek."

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 20:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

1.1 pkt I – Wykonawca wnosi o dodanie na końcu zapisu dodatkowego postanowienia umownego o następującej treści „Wykonawca zastrzega sobie prawo do żądania odszkodowania uzupełniającego przenoszącego wysokość Kar umownych do wysokości rzeczywiście poniesionej szkody, powstałej lub mogącej powstać w związku z nienależytym wykonywaniem przez Zamawiającego Umowy.”

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 21:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

15.2 – Wykonawca wnosi o skrócenie terminu na Odstąpienie przez Zamawiającego z „730 dni” na „60 dni”

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 22:

Dotyczy Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu

16.2 – Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu na Odstąpienie przez Wykonawcę z „14 dni” na 60 dni”

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 23:

W zakresie pkt 5 Karty gwarancyjnej Wykonawca wnosi o potwierdzenie iż określenie „Zgodnie ze wskazanym przez Zamawiającego w powiadomieniu o wystąpieniu Wady terminem na usunięcie Wady” oznacza termin technicznie/technologicznie możliwy do dotrzymania.

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 24:

„W zakresie budowy i rozbudowy informacji pasażerskiej:

- przeniesienie istniejących tablic w nowe lokalizacje wraz z ich modernizacją, na ich miejsce wstawienie nowych, nowocześniejszych i z większą liczbą wierszy (odjazdów) wraz z podłączeniem ich do sieci energetycznej i zapewnieniem tężności z serwerami Zamawiającego.”*

Wykonawca prosi o informację nt. tablic, które wymagają przeniesienia: producent, rodzaj, wykorzystane przyłącza.

- a. Czy wspomniane tablice są na gwarancji?
- b. Jeśli tak, to czy zamawiają akceptuje, że udzielona gwarancja może zostać anulowana ze względu na ingerencję w tablicę producenta?

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Tablice wymagające przeniesienia są produkcji R&G Plus Sp. z o. o. Mielec i nie są one na gwarancji. Łączność z tablicami odbywa się za pomocą sieci GSM.

Pytanie nr 25:

„Centrum obliczeniowe realizujące następujące funkcje:

- zbieranie w określonych interwałach czasowych informacji o aktualnym położeniu pojazdów oraz przechowywanie danych historycznych. Dane te powinny być zapisywane w bazie danych w postaci współrzędnych geograficznych oraz informacji o czasie, trasach, odwiedzanych przystankach;”

Wykonawca prosi o podanie interwałów czasowych.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Interwał wynosić powinien minimum co 20 sekund.

Pytanie nr 26:

„Centrum obliczeniowe realizujące następujące funkcje:

- import informacji (o rozkładzie jazdy, trasach przejazdu, przystankach itp.) z oprogramowania do tworzenia rozkładów jazdy posiadanego przez Zamawiającego (BusMAN 240 firmy AGC Consulting), Municom firmy R&G Plus sp. z o. o. oraz przewoźników regionalnych operujących na terenie MOF Słupsk. Przy zmianie rozkładów do systemu będą wysyłane dane, tak aby zawarte w tablicy rozkłady jazdy obejmowały 5 kolejnych dni. System zapewni wywołanie takiego transferu na żądanie. Importowanie danych z systemu końcowego (do projektowania rozkładów jazdy) musi przebiegać automatycznie przy użyciu odpowiedniego modułu do importu danych. Posiadane przez Zamawiającego oprogramowanie do tworzenia rozkładów jazdy (BusMAN 240) nie posiada funkcji odczytywania danych real-time w związku z tym, Zamawiający wymaga aktualizacji ww. oprogramowania do najnowszej wersji istniejącej w momencie jej instalacji zawierającą opcje analizy danych real-time oraz moduł automatycznej optymalizacji rozkładów jazdy, lub dostarczenie oprogramowania równoważnego o identycznej funkcjonalności.”

- a. Wykonawca prosi o udostępnienie interfejsów komunikacyjnych z powyższym oprogramowaniem.
- b. Skąd wykonawca będzie otrzymywał dane nt. rozkładów jazdy pozostałych przewoźników?
- c. Ile firm przewozowych korzystać będzie z dworca?

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający posiada protokoły komunikacyjne pomiędzy serwerem a autokomputerami pojazdowymi i tablicami informacji pasażerskiej oraz strukturę bazy SQL oprogramowania BusMAN 240CB. Zamawiający przekaże je wykonawcy po zawarciu umowy.

Wykonawca musi zapewnić interfejsy importu rozkładów jazdy z oprogramowania „BusMAN CB” firmy AGC Consulting oraz „Przewozy pasażerskie i Kasa konduktorska” firmy Informica. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia aplikacji w celu możliwości ręcznego wprowadzania danych rozkładowych do systemu. Zamawiający wymaga także zaimplementowania w systemie API z rozkładami jazdy i danymi real-time dla podmiotów zewnętrznych.

Zamawiający informuje, że z obiektu węzła transportowego będzie mógł korzystać każdy przewoźnik, który zgłosi takie zapotrzebowanie. W związku z tym liczba firm przewozowych nie może być limitowana w systemie.

Pytanie nr 27:

„System musi monitorować i przekazywać do Centrum Nadzoru Ruchu Zamawiającego i prezentować w czasie rzeczywistym oraz w raportach historycznych następujące cechy w autobusach komunikacji miejskiej: stan działania klimatyzacji i ogrzewania (włączona/wyłączona), temperatura wewnątrz pojazdu w przestrzeni pasażerskiej, wciśnięcie przycisku „na żądanie”. Dopuszcza się rozwiązanie poprzez aktualizację systemu Municom firmy R&G Sp. z o. o. będącego w posiadaniu zamawiającego”

Czy zamawiający udostępni interfejsy komunikacyjne z komputerami zainstalowanymi w pojeździe, czy wymaga zainstalowania nowych urządzeń?

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający posiada protokoły komunikacyjne pomiędzy serwerem a autokomputerami pojazdowymi i tablicami informacji pasażerskiej oraz strukturę bazy SQL oprogramowania BusMAN 240CB. Zamawiający przekaże je wykonawcy po zawarciu umowy.

Pytanie nr 28:

„• system automatycznie będzie sprawdzał aktualność rozkładów umieszczonych w tablicach. Po wykryciu niezgodności system automatycznie ponowi próbę wysłania poprawnych rozkładów”

W jakim interwale czasowym system powinien sprawdzać aktualność rozkładów jazdy?

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Co najmniej 2 razy na dobę.

Pytanie nr 29:

„• system umożliwi obsłużenie każdej zmiany rozkładów jazdy;”

Wykonawca sugeruje doprecyzowanie zapisu, słowo „każdej” może być różnie interpretowane.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający informuje, iż pod pojęciem „każdej” rozumie Nielimitowanej liczby oraz zakresu zmian w rozkładach jazdy.

Pytanie nr 30:

„• system poprzez analizę z danych kamer monitoringu CCTV oraz za pomocą dedykowanych urządzeń zgodnych z posiadanymi przez zamawiającego (autokomputery R&G SRG 6000P) zainstalowane w pojazdach a także dedykowaną aplikacją na smartfony w środowisku min. Android i IOS - będzie umożliwiał automatyczną detekcję pojazdów i ich lokalizację oraz wyświetli informację nt. odjazdu/przyjazdu pojazdu na tablicach dworcowych i przystankach autobusowych posiadających tablice SIP MOF Słupsku w czasie rzeczywistym”

Wykonawca prosi o odpowiedzi na następujące kwestie:

- a. Czy analiza ma obejmować łącznie wszystkie urządzenia czy może bazować na jednym w określonym czasie, np. dla pojazdu nieposiadającego komputera, wystarczy wykorzystanie smartphona?
- b. Czy zamawiający udostępni interfejsy komunikacyjne z komputerami zainstalowanymi w pojazdach?
- c. Czy zamawiający wymaga we wdrożeniu dostarczenia rzeczonyj aplikacji mobilnej?

Odpowiedź na pytanie nr 30:

- a) W celu dokładnej analizy danych Zamawiający wymaga, aby w miarę możliwości technicznych (obecności urządzeń lub aplikacji) system analizował wszystkie dostępne informacje i na ich podstawie prezentował wymagane informacje.
- b) Zamawiający posiada protokoły komunikacyjne pomiędzy serwerem a autokomputerami pojazdowymi i tablicami informacji pasażerskiej oraz strukturę bazy SQL oprogramowania BusMAN 240CB. Zamawiający przekazuje je wykonawcy po zawarciu umowy.
- c) Zamawiający wymaga we wdrożeniu dostarczenia rzeczowej aplikacji mobilnej. Wskazana aplikacja musi mieć możliwość instalacji zarówno w wersji na smartphona, jak i tablet.

Pytanie nr 31:

„• system musi rozpoznawać obecność oraz czas przebywania autobusów oraz umożliwić automatyczne rozliczanie przewoźników z tytułu opłat za odprawy z obiektu węzła transportowego (w tym automatyczne generowanie faktur, rejestru sprzedaży VAT oraz zapisów w pliku XML- JPK-VAT Jednolity Plik Kontrolny) wg kryteriów zadanych przez Zamawiającego (np. w zależności od czasu postoju pojazdu na węźle, liczby odjazdów danego przewoźnika, itp.)

Wykonawca sugeruje zmianę zapisu dotyczącego generowania faktur i zapisu pliku kontrolnego JPK VAT. Systemy przeznaczone do transportu publicznego nie są z reguły systemami księgowymi. Wykonawca sugeruje, by system dostarczony pozwalał na zebranie i przygotowanie danych oraz ewentualny ich export do zewnętrznych systemów, celem wystawienia faktur i rozliczania.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający rezygnuje z zapisu dotyczącego generowania faktur, rejestru sprzedaży VAT i zapisów w pliku XML – JPK – VAT.

Zamawiający wymaga, aby dostarczony system zbierał i przygotowywał dane oraz eksportował je do posiadanego przez Zamawiającego oprogramowania Adas firmy Tensoft celem wystawienia faktur i rozliczania. Komunikacja odbywać się ma poprzez web-service. System wywołując tę usługę musi automatycznie dopisać fakturę do oprogramowania ADAS. Opis komunikacji z modułem faktury znajduje się pod poniższym linkiem: <https://opole.tensoft.pl:9191/dokumentacja/faktury.wsd/>

Pytanie nr 32:

„• pojazd wyjeżdżający z węzła jest rejestrowany przez dyspozytora danego operatora w systemie: numer identyfikacyjny autobusu, nr rejestracyjny, numer linii i brygady oraz identyfikowany przez kamery CCTV systemu”

Wykonawca prosi o informację, czy systemy wszystkich użytkowników dworca pozwalają na przekazanie tych danych? Czy w zamyśle operatora dostęp do systemu ma mieć operator każdego przewoźnika korzystającego z dworca? Wykonawca prosi o przedstawienie logiki działania przyjętej przez zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Każdy przewoźnik, operator musi mieć możliwość zdalnego wprowadzenia pojazdu do systemu, aby móc korzystać z dworca oraz z systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Dyspozytor przewoźnika musi mieć możliwość wprowadzenia rodzaju przewozowego, aby system prawidłowo odprawił pojazd.

Pytanie nr 33:

„• grupowanie tablic w celu wysłania w ten sposób zdefiniowanego zbioru tablic komunikatu o tej samej treści; system musi zapewnić grupowanie tablic w różnych przekrojach (przykładowo po konkretnej linii lub po wybranej lokalizacji lub wszystkich na raz) do celów konfiguracyjnych jak i wysyłania komunikatów;”

Czy zamawiający wymaga, by dostarczony system objął wszystkie tablice zamawiającego, czy ma

współpracować w tym zakresie z systemem aktualnie użytkowanym w mieście?

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający wymaga, aby obsługa wszystkich tablic, zarówno aktualnie posiadanych przez Zamawiającego, jak i dostarczonych w niniejszym zamówieniu była realizowana w ramach jednego oprogramowania. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie zarówno jako wykorzystanie oprogramowania znajdującego się w posiadaniu Zamawiającego, jak i dostarczenia nowego o parametrach i funkcjonalności nie niższej z obecnie posiadanym.

Pytanie nr 34:

„• System zapewni także zarządzanie miejscami postojowymi parkingu Park&Ride wraz z instalacją tablic LED z informacją o zajętości miejsc.”

Co zamawiający rozumie przez zarządzanie miejscami? Czy chodzi o informację nt. ilości wolnych/zajętych miejsc?

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający przez zarządzanie miejscami rozumie zarówno informację nt. ilości miejsc wolnych/zajętych, a także informacje wskazującą na lokalizacje wolnych miejsc (np. w postaci strzałek kierujących do parkingu A lub B w zależności od dostępności wolnych miejsc).

Pytanie nr 35:

„W ramach zamówienia znajduje się także modernizacja 3 istniejących tablic informacji pasażerskiej przed wejściem do budynku dworca PKP. Polegać ona ma na modernizacji do parametrów funkcjonalnych zgodnych z nowymi tablicami informacji pasażerskiej i przebudową na dwustronne, wyświetlającej od strony Dworca PKP odjazdy 5 najbliższych kursów z przystanków zlokalizowanych w 3 wskazanych lokalizacjach w bliskiej odległości od Dworca PKP, natomiast od strony ul. Kołłątaja na pierwszej tablicy odjazdy 5 najbliższych pociągów ze stacji Słupsk oraz na dwóch pozostałych odjazdy 10 najbliższych odjazdów z węzła integracyjnego. Wszystkie odjazdy muszą być wyświetlane w systemie real-time, oraz dodatkowo informacje dotyczące opóźnień w odjazdach komunikacji kolejowej.”

Czy w przypadku braku możliwości modernizacji wspomnianych tablic zamawiający dopuszcza ich wymianę?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający dopuszcza wymianę tablic. Zdemontowane tablice należy przekazać na magazyn Zamawiającego.

Pytanie nr 36:

„Tablice wewnętrznej informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji miejskiej „koraliki” wraz z ich montażem przez Wykonawcę:

- współpraca z autokomputerami SRG6000P będącymi w posiadaniu zamawiającego;,,

ORAZ

„Tablice wewnętrznej informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji miejskiej „podsufitowe” wraz z ich montażem przez Wykonawcę:

- współpraca z autokomputerami SRG6000P będącymi w posiadaniu zamawiającego;,,

Co zamawiający rozumie przez współpracę tablic z autokomputerami? Czy zamawiający dopuszcza rozwiązanie w pełni funkcjonalne bez konieczności integracji z w/w komputerami?

Odpowiedź na pytanie nr 36:

Zamawiający informuje, iż obecnie część pojazdów wyposażonych jest w tablice LCD podsufitowe oraz „koraliki”. Współpracują one z autokomputerami SRG6000P oraz systemem Centralnego Nadzoru Ruchu.

Kierowca pojazdu przed rozpoczęciem pracy wybiera określone zadanie przewozowe, które to następnie jest interpretowane przez tablice w celu bezobsługowego wyświetlania informacji. Zamawiający dopuści rozwiązania bez konieczności integracji z w/w komputerami pod warunkiem całkowicie bezobsługowego działania tablic (brak konieczności wykonywania dodatkowych czynności typu wyboru zadania przewozowego lub innych parametrów przez kierowcę bądź dyspozytora). Jednocześnie wszystkie tablice, zarówno aktualnie będące na wyposażeniu pojazdów, jak i nowo dostarczane muszą być obsługiwane w ramach jednej aplikacji. Ponadto tablice „koraliki” muszą posiadać możliwość prezentacji komunikatów wysyłanych z CNR, natomiast „podsufitowe” także grafiki oraz animacji. System musi pozwalać na grupowanie tablic oraz umożliwiać wysyłanie komunikatów do grupy, jak i pojedynczej tablicy.

Pytanie nr 37:

„Zakup wiat przystankowych zlokalizowanych na terenie M. Słupska szt. 10”

Przystanek	Liczba modułów	Identyfikator działki	Typ kasetonu
2172: Sobieskiego – Towarowa	3	226301_1.0009.460	e-papier
2171: Sobieskiego – Towarowa	4	226301_1.0009.460	e-papier
2151: Sobieskiego – Banacha	3	226301_1.0009.455	analog
2152: Sobieskiego – Banacha	3	226301_1.0009.456	analog
2062: 3 Maja – Fabryczna	3	226301_1.0009.123	analog
2132: Wazów	3	226301_1.0009.418	analog
1041: Andersa	3	226301_1.0010.276/1	e-papier
1061: Zauchy	3	226301_1.0010.967	analog
2151: Norwida	3	226301_1.0010.916	analog
1161: Małcużyńskiego	3	226301_1.0010.218/1	analog

Czy wykonawca dobrze rozumie, iż tylko 3 spośród nowych wiat mają mieć zainstalowane wyświetlacze w technologii e-papier?

Odpowiedź na pytanie nr 37:

Zamawiający potwierdza. Jednocześnie w odpowiedzi na pytanie 8 Zamawiający zmienił technologię z e-papieru na kolorową matrycę LCD TFT.

Pytanie nr 38:

„Multimedialny ekran informacji pasażerskiej we wiacie przystankowej:

- prezentacja rozkładów jazdy (zarówno w postaci statycznej – tabliczki rozkładowe jak i odjazdy w systemie real-time), informacji pasażerskiej (np. nazwa przystanku, schemat komunikacji, cennika biletów)”

Wykonawca rozumie, że może zaproponować layout, sposób wyświetlania na etapie wdrożenia?

Odpowiedź na pytanie nr 38:

Wykonawca na etapie wdrażania opracuje layout oraz poszczególne funkcjonalności wg wytycznych Zamawiającego.

Pytanie nr 39:

„Multimedialny ekran informacji pasażerskiej we wiacie przystankowej:

- automatyczna aktualizacja rozkładów jazdy z systemu Centrum Nadzoru Ruchu (integracja wymagana po stronie Wykonawcy)”

Czy zamawiający udostępni protokoły komunikacyjne z systemami, które posiada w celu integracji?

Odpowiedź na pytanie nr 39:

Zamawiający posiada protokoły komunikacyjne pomiędzy serwerem a autokomputerami pojazdami i tablicami informacji pasażerskiej oraz strukturę bazy SQL oprogramowania BusMAN 240CB. Zamawiający przekaże je wykonawcy po zawarciu umowy.

Pytanie nr 40:

„Multimedialny ekran informacji pasażerskiej we wiacie przystankowej:

- *możliwość edycji wszystkich wyświetlanych informacji zdalnie z poziomu Centrum Nadzoru Ruchu za pomocą dostarczonej przez Wykonawcę dedykowanej aplikacji do zarządzania ekranami”*

Czy zamawiający dopuszcza rozwiązanie w chmurze?

Odpowiedź na pytanie nr 40:

Zamawiający nie dopuszcza rozwiązań w chmurze.

Pytanie nr 41:

„Ponadto Wykonawca dostarczy i zainstaluje multimedialne ekrany informacji pasażerskiej do istniejących wiat przystankowych w 20 lokalizacjach wskazanych przez Zamawiającego posiadających zasilanie w ramach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.”

Zamawiający prosi o podanie lokalizacji wiat, oraz informację czy możliwa będzie wizja lokalna celem zapoznania się z konstrukcją wiat?

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Zamawiający załącza wykaz lokalizacji wiat i informuje, że w przedmiotowym postępowaniu nie została przewidziana wizja lokalna:

Lp.	Przystanek	Lokalizacja
1.	1021: 11 Listopada	pętla 11 Listopada
2.	1051: Os. Niepodległości	ul. 11 Listopada
3.	1081: Szczecińska – Dunikowskiego	ul. Szczecińska
4.	1141: CH Jantar	ul. Kołobrzaska (pętla przy CH Jantar)
5.	2051: 3 Maja – Emcek	ul. 3 Maja
6.	2052: 3 Maja – Emcek	ul. 3 Maja
7.	2061: 3 Maja – Fabryczna	ul. 3 Maja
8.	2141: Banacha	ul. Banacha
9.	5062: Os. Westerplatte	ul. Hubalczyków
10.	6011: Dworzec Kolejowy i Autobusowy	ul. Wojska Polskiego
11.	6012: Dworzec Kolejowy i Autobusowy	ul. Kołtątaja
12.	6013: Dworzec Kolejowy i Autobusowy	ul. Kołtątaja
13.	6021: Wojska Polskiego	ul. Wojska Polskiego
14.	6031: Sienkiewicza	al. Sienkiewicza
15.	6032: Sienkiewicza	al. Sienkiewicza
16.	6042: Grodzka	ul. Grodzka
17.	6202: Plac Dąbrowskiego	ul. Tuwima
18.	6212: Ratusz	ul. Tuwima
19.	6261: Wolności	ul. Wolności

20. 6271: Kołłątaja - Kaufland

ul. Kołłątaja

Pytanie nr 42:

„Ponadto Wykonawca dostarczy i zainstaluje multimedialne ekrany informacji pasażerskiej do istniejących wiat przystankowych w 20 lokalizacjach wskazanych przez Zamawiającego posiadających zasilanie w ramach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.”

Zamawiający prosi o potwierdzenie, czy ogólna ilość wyświetlaczy e-papierowych objęta zamówieniem wynosi 23 sztuki?

Odpowiedź na pytanie nr 42:

Zamawiający potwierdza. Jednocześnie w odpowiedzi na pytanie 8 Zamawiający zmienił technologię z e-papieru na kolorową matrycę LCD TFT.

Pytanie nr 43:

„• system musi umożliwiać w możliwie największym stopniu automatyzację i autonomizację zarządzanie ruchu autobusów na węźle transportowym poprzez m. in. dynamiczne przydzielanie stanowisk odjazdowych (wraz z prezentacją informacji na tablicach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz wygłaszaniem stosownych komunikatów), wykrywanie zajętości stanowisk, reagowanie na brak odjazdu (informacja dla pasażerów), w przypadku zmiany stanowisk wygłaszanie odpowiednich komunikatów oraz prezentację na tablicach dynamicznej informacji pasażerskiej oraz innych funkcjonalności w uzgodnieniu z Zamawiającym”

- a. **Wykonawca rozumie, iż przypisanie do platform może być stałe, a dynamiczna część następuje tylko w wyniku nieplanowanego zajęcia / opóźnienia poprzedzających busów / wyłączenia z użycia danej platformy?**
- b. **Z jakim wyprzedzeniem przed przyjazdem system powinien lokalizować pojazd zbliżający się do dworca, by wskazać odpowiednią platformę i rozdysponować informację na wszystkie ekrany.**

Odpowiedź na pytanie nr 43:

Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie realizacji projektu zaproponuje najbardziej efektywną funkcjonalność, w tym algorytm przypisywania platform.

Pytanie nr 44:

„• import informacji (o rozkładzie jazdy, trasach przejazdu, przystankach itp.) z oprogramowania do tworzenia rozkładów jazdy posiadanego przez Zamawiającego (BusMAN 240 firmy AGC Consulting), Municom firmy R&G Plus sp. z o. o. oraz przewoźników regionalnych operujących na terenie MOF Słupsk. Przy zmianie rozkładów do systemu będą wysyłane dane, tak aby zawarte w tablicy rozkłady jazdy obejmowały 5 kolejnych dni. System zapewni wywołanie takiego transferu na żądanie. Importowanie danych z systemu końcowego (do projektowania rozkładów jazdy) musi przebiegać automatycznie przy użyciu odpowiedniego modułu do importu danych. Posiadane przez Zamawiającego oprogramowanie do tworzenia rozkładów jazdy (BusMAN 240) nie posiada funkcji odczytywania danych real-time w związku z tym, Zamawiający wymaga aktualizacji ww. oprogramowania do najwyższej wersji istniejącej w momencie jej instalacji zawierającą opcje analizy danych real-time oraz moduł automatycznej optymalizacji rozkładów jazdy, lub dostarczenie oprogramowania równoważnego o identycznej funkcjonalności.”

Czy wszystkie firmy korzystające z dworca mają systemy do przygotowywania rozkładów jazdy?

Czy zamawiający dopuszcza, by wykonawca przygotował interfejs / tabelę, którą przewoźnicy będą zobowiązani wypełnić celem wyświetlenia informacji? Takie rozwiązanie pozwoli na unifikację danych.

Odpowiedź na pytanie nr 44:

Wykonawca musi zapewnić interfejsy importu rozkładów jazdy z oprogramowania „BusMAN CB” firmy AGC Consulting oraz „Przewozy pasażerskie i Kasa konдукtorska” firmy Informica. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia aplikacji w celu możliwości ręcznego wprowadzania danych rozkładowych do systemu. Zamawiający wymaga także zaimplementowania w systemie API z rozkładami jazdy i danymi real-time dla podmiotów zewnętrznych.

Pytanie nr 45:

Wykonawca prosi o doprecyzowanie wielkości wyświetlaczy w technologii e-papier.

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający informuje, że wysokość wyświetlaczy jest stała i wynosi 120cm, natomiast szerokość jest uzależniona od szerokości przęsła i waha się w przedziale 100-140cm.

Jednocześnie w odpowiedzi na pytanie 8 Zamawiający zmienił technologię z e-papieru na kolorową matrycę LCD TFT.

Pytanie nr 46:

W pkt. 23.2 Zamawiający zawarł informację

- warunkiem zawarcia umowy w sprawie niniejszego zamówienia jest wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10% ceny całkowitej podanej w ofercie Wykonawcy.

W związku z powyższym Wykonawca wnosi o zmianę pkt. 23. ppkt. 23. 2) poprzez obniżenie zawartego w nim wymagania dotyczącego zabezpieczenia należytego wykonania umowy zamówienia do 3% ceny całkowitej podanej w ofercie.

Informujemy również, że akceptacja postulowanej przez nas zmiany nie narazi Zamawiającego na ryzyko niedostatecznej wysokości zabezpieczenia. Przyjęty w projekcie umowy system rozliczania fakturami przejściowymi, daje Zamawiającemu pełną kontrolę jakości wykonania robót w trakcie ich wykonywania, co sprawia, że sztywne ustalenie ryzyka nienależytego wykonania robót na poziomie 10% wartości, jest nadmiernym obciążeniem, który w konsekwencji składa się na całość kosztów wykonania inwestycji finansowanych ze środków publicznych.

Realnie oceniając ryzyko i obniżając żądaną wartość zabezpieczenia do poziomu 3%, Zamawiający nie tylko może to uczynić (nie naruszając przy tym prawa) ale może osiągnąć również efekt wzrostu konkurencyjności przetargu, w którym wystartować będą mogli oferenci, którzy - z uwagi na zbyt wysoki i nieuzasadniony próg zabezpieczeń - nie mogliby złożyć oferty.

Przyjęcie postulowanej zmiany wychodzi także naprzeciw potrzebom gospodarczym firm, które poniosły obciążenia i dodatkowe koszty, w związku z wystąpieniem pandemii wirusa SARS - CoV - 2. **Nasz postulat ma znaczenie dla ochrony miejsc pracy w przedsiębiorstwach, która jest przyjętym priorytetem władz publicznych.** Obniżenie poziomu żądanej kaucji pozwoli na uwolnienie środków finansowych na cele inwestycyjne i poprawę stabilności przedsiębiorstw oferentów. W przypadku zabezpieczeń składanych w formie gwarancji, podmioty udzielające gwarancji zwiększają swoje wymogi i koszty, utrudniając de facto rywalizację na rynku.

Wobec powyższego, z uwagi na fakt, iż postulowana zmiana nie narusza, poprawia konkurencyjność przetargu (co w efekcie jest korzystne dla Zamawiającego z uwagi na możliwość uzyskania niższej ceny, przy większej ilości oferentów), przyczynia się do ochrony rynku i stworzonych miejsc pracy, a przy tym nie narusza bezpieczeństwa prawnego i finansowego Zamawiającego, w związku z czym prosimy o jej uwzględnienie.

Odpowiedź na pytanie nr 46:

W odpowiedzi Zamawiający zmienia wysokość wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy z 10% na 5%.

Pytanie nr 47:

Zamawiający wymaga dostarczenia serwerów posiadających wsparcie dla pamięci typu RDIMM oraz LRDIMM. W najnowszych generacjach serwerów producenci wycofują się z obsługi pamięci typu LRDIMM. Czy Zamawiający dopuści serwery, który posiadają wsparcie dla pamięci RDIMM, ale nie posiadają wsparcia dla pamięci LRDIMM ?

Odpowiedź na pytanie nr 47:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

Pytanie nr 48:

Zamawiający wymaga dostarczenia serwerów posiadających wspierających systemy Red Hat Enterprise Linux 6 oraz 7, SUSE Linux Enterprise Server 11 oraz 12, VMware vSphere (ESXi) 6.0 oraz 6.5. Producenci testują serwery najnowszej generacji z najnowszymi wersjami systemów operacyjnych. Czy Zamawiający dopuści serwery, nie posiadające wsparcia dla wersji Red Hat Enterprise Linux 6, SUSE Linux Enterprise Server 11, VMware vSphere (ESXi) 6.0, ale posiadających wsparcie dla najnowszych.

Odpowiedź na pytanie nr 48:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

Pytanie nr 49:

Zamawiający wymaga dostarczenia macierz obsługujących dyski SSD, SAS i Nearline SAS, oraz wymaga mieszania napędów dyskowych SSD, SAS i NLSAS w obrębie pojedynczej półki dyskowej i macierzy. Czy zamawiający dopuści macierz która obsługuje dyski SSD, SAS i Nearline SAS, ale umożliwiała mieszanie dysków SSD i SAS w macierzy/półce obsługującej dyski 2,5", oraz mieszanie dysków SSD i Nearline SAS w macierzy/półce obsługującej dyski 3,5"

Odpowiedź na pytanie nr 49:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

Pytanie nr 50:

Zamawiający wymaga: „monitory LCD o rozdzielczości natywnej min. 4096x2160 współpracujące ze sobą i komputerem (dzielące obraz) minimum 27" – 3 szt./stanowisko dyspozytora", czy Zamawiający dopuści „monitory LCD o rozdzielczości natywnej min. 3840x2160 współpracujące ze sobą i komputerem (dzielące obraz) minimum 27" – 3 szt./stanowisko dyspozytora"

Odpowiedź na pytanie nr 50:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

Pytanie nr 51:

W punkcie 3.2.1. Opis funkcjonalny działania systemu – architektura, Zamawiający wymaga: „Mając na celu możliwość zapewnienia interoperacyjności systemu na poziomie wymiany danych Zamawiający oczekuje zapewnienia przez Wykonawcę: Mechanizm udostępniania Kopii (lustra) produkcyjnej bazy danych lub widoków zdefiniowanych na podstawie produkcyjnej bazy danych z pełnym zakresem danych produkcyjnych, z możliwością aktualizacji w czasie zbliżonym do rzeczywistego (sugerowane wykorzystanie natywnych dla bazy danych mechanizmów duplikacji), z możliwością uruchomiona na osobnej, wskazanej przez Zamawiającego infrastrukturze" Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie umożliwiające udostępnienie kopii (lustra) w formie przekazania dostępu do repliki (pozyskanej z systemu kopii bezpieczeństwa) całego serwera bazodanowego, uruchomionego w odseparowanym, wskazanym przez Zamawiającego środowisku wirtualnym ?

Odpowiedź na pytanie nr 51:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

Pytanie nr 52:

Prosimy o doprecyzowanie zakresu i formy badań archeologicznych (badania czy nadzór), czy Zamawiający posiada pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych lub czy o takowe musi starać się wykonawca, czy należy uzyskać decyzję archeologiczną.

Odpowiedź na pytanie nr 52:

W PFU w części „Opracowania przedprojektowe” Zamawiający umieścił zapis „Wykonawca przedmiotu zamówienia wykona następujące opracowania przedprojektowe: badania archeologiczne ratownicze, zgodnie z wytycznymi konserwatora zabytków, w tym program konserwatorski w odniesieniu do budynków zabytkowych”. Jest to sformułowanie ogólne dla całej inwestycji, wskazujące Wykonawcy konieczność oszacowania i uwzględnienia ryzyka związanego z archeologią, jednakże Zamawiający nie przewiduje przeprowadzenia badań archeologicznych. Z uwagi na fakt, że obowiązuje MPZP „Dworzec” - Uchwała Nr V/72/19 Rady Miejskiej w Słupsku z dnia 27 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Dworzec” w Słupsku, Wykonawca zobowiązany jest znać i uwzględnić zapisy z tego dokumentu. Są tam zawarte informacje o obiektach chronionych. Dodatkowo są dokumenty z uzgodnień szczegółowych z Konserwatorem, załączone do PFU. Wykonawca musi w ramach zadania, wykonać inwentaryzację budynku ekspedycji kolejowej oraz uzgodnić Program konserwatorski.

Pytanie nr 53:

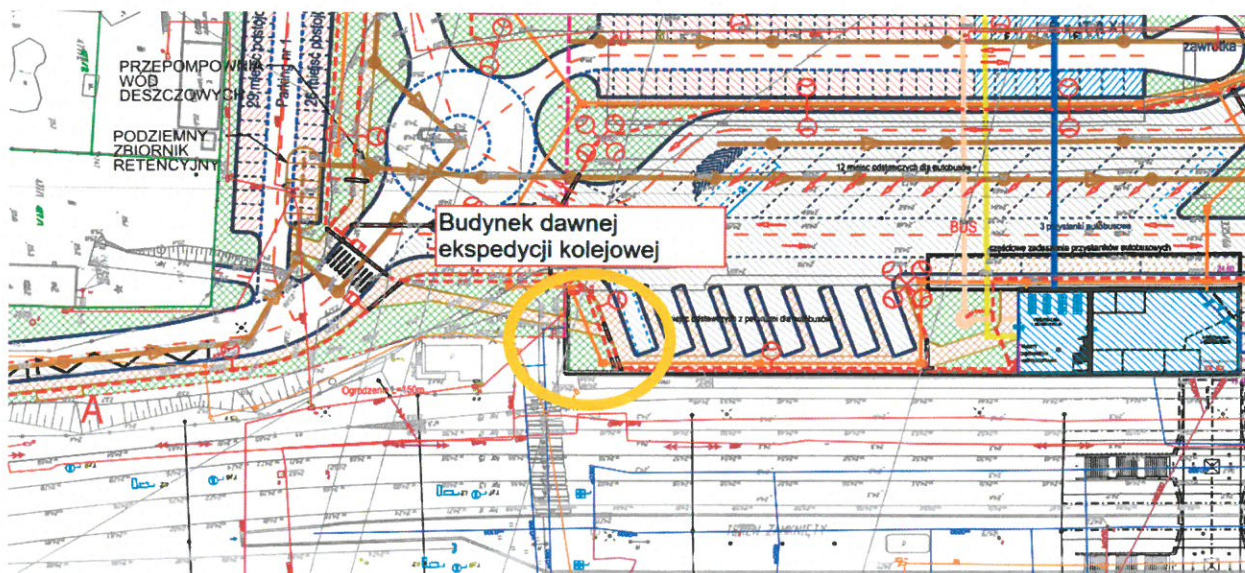
Prosimy o informację, jakie przeznaczenie ma posiadać budynek dawnej ekspedycji kolejowej, który zgodnie z PFU przeznaczony jest do adaptacji.

Odpowiedź na pytanie nr 53:

Budynek nie będzie odtwarzany. Odtworzona zostanie jedynie ściana z częściowym zadaszeniem miejsc odstawczych.

Pytanie nr 54:

Po przeprowadzeniu wizji lokalnej w terenie Wykonawca zauważył, że na udostępnionym przez Zamawiającego rysunku zagospodarowania terenu nie został wrysowany budynek dawnej ekspedycji kolejowej, który powinien znajdować się w miejscu zaznaczonym poniżej kolorem żółtym.



Prosimy o potwierdzenie, że na rysunku pojawił się błąd, a Wykonawca ma uwzględnić w wycenie adaptację budynku, który będzie przylegał do odtwarzanej ściany szachulcowej.

Odpowiedź na pytanie nr 54:

Budynek nie będzie odtwarzany. Odtworzona zostanie jedynie ściana z częściowym zadaszeniem miejsc odstawczych.

Pytanie nr 55:

Prosimy o wskazanie na rysunku zagospodarowania terenu zakresu opracowania, które w swojej ofercie powinien ująć Wykonawca. Na udostępnionym przez Zamawiającego rysunku poza głównym zakresem robót do wykonania jest bardzo dużo linii (sieci i przyłącza), które zaznaczone są różnymi kolorami jednak znajdują się w znacznej odległości od głównego terenu robót. W ocenie Wykonawcy one nie są objęte zakresem opracowania, prosimy jednak o potwierdzenie. W załączniku znajduje się rysunek z miejscami, o których mowa (załącznik - plan zagospodarowania terenu z zaznaczeniem).

Odpowiedź na pytanie nr 55:

Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu do budynku dworca należy doprowadzić instalację gazową, wodociągową, teletechniczną oraz energetyczną.

Odprowadzenia wymagają ścieki z kanalizacji deszczowej oraz sanitarne. Wszystkie konieczne sieci i przyłącza zostały wkreślone grubszą linią na arkuszu. Dodatkowo Zamawiający przekazał wersję edytowalną rysunków.

Pytanie nr 56:

W związku z faktem, iż inwestycja prowadzona będzie w systemie „zaprojektuj i wybuduj”, co wymaga od Wykonawcy bardzo szczegółowej analizy wielu aspektów związanych zarówno z dokumentami formalnymi jak i dokumentacją branżową prosimy o przesunięcie terminu składania ofert na dzień 17.07.2020. Przesunięcie terminu pozwoli na rzetelne przygotowanie kompleksowej, optymalnej a przede wszystkim konkurencyjnej oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 56:

W związku z dużą ilością pytań od Wykonawców Zamawiający będzie odpowiednio przesuwiał termin składania i otwarcia ofert zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych.

Pytanie nr 57:

Prosimy o informację, czy serwerownia ma być wyposażona w:

- klimatyzację precyzyjną;
- system samoczynnych urządzeń gaśniczych SUG;
- podłogę podniesioną.

Odpowiedź na pytanie nr 57:

Tak, Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 58:

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że wyłącznie sieci i przyłącza zaznaczone pogrubionymi liniami na rysunku zagospodarowania terenu należy wykonać i uwzględnić w ofercie.

Odpowiedź na pytanie nr 58:

W ofercie należy przewidzieć wszystkie sieci i przyłącza niezbędne do realizacji zamierzenia inwestycyjnego i uzyskania pozwolenia na użytkowanie obiektu.

Pytanie nr 59:

Prosimy o udostępnienie inwentaryzacji istniejących ramp betonowych, które znajdują się w miejscu projektowanego nowego budynku dworca. Prosimy o potwierdzenie, że betonowe podwyższenia należy

wyburzyć.

Odpowiedź na pytanie nr 59:

Zamawiający nie posiada inwentaryzacji istniejących ramp. W ofercie należy uwzględnić wyburzenie betonowych podwyższeń.

Pytanie nr 60:

Prosimy o przełożenie terminu składania ofert do 10.07.2020r. W terminie do 15.06 nie uda nam się przygotować rzetelnej wyceny z uwagi na stopień skomplikowania tematu oraz trwający ocenie trudny czas pandemii koronawirusa. Do przygotowania rzetelnej wyceny potrzebujemy więcej czasu.

Odpowiedź na pytanie nr 60:

W związku z dużą ilością pytań od Wykonawców Zamawiający będzie odpowiednio przesuwając termin składania i otwarcia ofert zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych.

Pytanie nr 61:

Dot. PFU Ogólny, tablica główna dworcowa. „Maksymalny pobór mocy: 300 W” Pytanie: W oparciu o wstępne wyliczenia Wykonawcy, tablica zbudowana z dostępnych na rynku paneli LED RGB, o wymaganej przez Zamawiającego ilości punktów świetlnych może pobierać moc rzędu 6kW. Prosimy o dopuszczenie tablic o poborze mocy maksymalnej powyżej 300W.

Odpowiedź na pytanie nr 61:

Zamawiający dopuszcza tablice o poborze mocy powyżej 300W.

Pytanie nr 62:

Dot. PFU Ogólny, tablica główna dworcowa: Wymiary (Szer./Wys./Dł.)* [cm]: 6/336/270.

Dot. PFU Ogólny, tablice stanowiskowe: Wymiary (Szer./Wys./Dł.)* [cm]: 6/28/90.

Dot. PFU Ogólny, tablica dynamicznej informacji pasażerskiej informującej o 10 najbliższych odjazdach autobusów komunikacji miejskiej... o parametrach i wyglądzie jak tablica główna.

Pytanie:

Wymagana szerokość tablicy nie pozwoli na zamontowanie niej koniecznych do poprawnej pracy modułów.

Optymalna szerokość powinna wynosić ok. 20 cm.

Prosimy o dopuszczenie tablic o szerokości większej niż 6 cm.

Odpowiedź na pytanie nr 62:

Zamawiający dopuszcza tablice o szerokości do 20 cm.

Pytanie nr 63:

Dotyczy "Warunki udziału w postępowaniu punkt 7.2 podpunkt b) tiret dwa Dyrektor Kontraktu" Czy w Obiekt Budowlany wchodzi również Obiekty Budowlane Liniowe?

Odpowiedź na pytanie nr 63:

Tak. Zgodnie z definicją Obiektu Budowlanego, Obiekty Budowlane Liniowe wchodzi w ich skład.

Pytanie nr 64:

Ile należy zamontować windy?

Odpowiedź na pytanie nr 64:

Należy zamontować dwie windy.

Pytanie nr 65:

Ilu osobowe mają być windy ?

Odpowiedź na pytanie nr 65:

Należy przewidzieć montaż ośmioosobowych wind, spełniających jednocześnie wymagania dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Pytanie nr 66:

Zgodnie z PFU „Do czasu otwarcia dla ruchu przejścia tunelowego pod torami i dalej do dworca PKP, pochylnia oraz windy nie będą użytkowane. W związku z tym, należy je odpowiednio zabezpieczyć, aby nie uległy uszkodzeniu”. Czy po upływie okresu gwarancji Zamawiający będzie oczekiwał dalszego utrzymania zabezpieczenia pochylni i wind w przypadku kiedy tunel będzie w realizacji albo dopiero się rozpoczynała realizacja ?

Odpowiedź na pytanie nr 66:

Po upływie terminu gwarancji Zamawiający nie wymaga utrzymania zabezpieczenia pochylni i wind.

Pytanie nr 67:

W przypadku rezygnacji z tunelu pod torami do kogo będzie należało utrzymanie zabezpieczenia pochylni i wind ?

Odpowiedź na pytanie nr 67:

Po upływie terminu gwarancji Zamawiający nie wymaga utrzymania zabezpieczenia pochylni i wind.

Pytanie nr 68:

Zgodnie z PFU „Tunel stanowi część inwestycji, którą ma realizować podmiot kolejowy w trakcie modernizacji dworca kolejowego i realizacji peronowo – szynowych na liniach 405 i 202 w ramach odrębnego kontraktu. W przypadku nałożenia się realizacji inwestycji PKP oraz budowy węzła autobusowego, Wykonawca jest zobowiązany do koordynacji rozwiązań projektowych oraz prowadzonych robót.” Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „Wykonawca jest zobowiązany do koordynacji rozwiązań projektowych oraz prowadzonych robót.”

Odpowiedź na pytanie nr 68:

Pod tym pojęciem Zamawiający rozumie konieczność uzgodnienia z PKP na etapie projektowania, lokalizacji tunelu wraz z zaprojektowaniem i wykonaniem połączenia pomiędzy budynkiem, rampą a tunelem PKP. Zakres koniecznych działań po stronie Wykonawcy wyniknie z uzgodnień opracowań projektowych dla dworca autobusowego z PKP ZLK w Gdyni. PKP ZLK zlecił opracowanie projektu budowlanego przejścia tunelem z dworca na perony oraz w stronę Zatorza, ale nie informuje o etapie prac. Zamawiający nie ma możliwości ścisłego określenia w jaki sposób i kiedy ta inwestycja będzie zrealizowana. O ile budowa tunelu nie rozpocznie się w trakcie budowy dworca autobusowego, od strony planowanego tunelu będzie konieczna budowa ściany zabezpieczającej, co umożliwi przyszłe połączenie z tym obiektem. Jeżeli prace związane z budową tunelu zostaną rozpoczęte w czasie budowy dworca, może się okazać zbędna budowa ściany. Zależy to od postępu robót.

Pytanie nr 69:

Zgodnie z PFU „Wycinę istniejących drzew i krzewów należy ograniczyć” czy na terenie inwestycji znajdują się drzewa, krzewy objęte ochroną.

Odpowiedź na pytanie nr 69:

Na terenie inwestycji nie znajdują się drzewa i krzewy objęte ochroną.

Pytanie nr 70:

Zgodnie z PUF „Od strony istniejącego torowiska powinna zostać zaprojektowana rezerwa na możliwość wykonania w przyszłości peronu dla obsługi podróży PKP.” Proszę o podanie szerokości jaką należy zapewnić jako rezerwę.

Odpowiedź na pytanie nr 70:

Pod względem technicznym elementy powinny zostać tak zaprojektowane i wykonane aby możliwa była w późniejszym czasie budowa peronu.

Granicę robót budowy dworca autobusowego od strony torów kolejowych stanowi granica działki. Z tą granicą powinna być zlicowana elewacja zabudowy dworca (budynek, ściana). Rozwiązania szczegółowe budowy peronów i torów nie dotyczą Wykonawcy. W przypadku konieczności wejścia na działkę kolejową przy rozbiórce budynków konieczne jest uzyskanie zgody PKP.

Pytanie nr 71:

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu na wykonanie prac projektowych z 7 do 15 miesięcy a tym samym wydłużenie terminu realizacji całości inwestycji z 27 do 35 miesięcy. Po wnikliwej analizie przedsięwzięcia oraz konsultacjach z projektantami stwierdzamy, że uzyskanie pozwolenia na budowę/decyzji ZRID w terminie 7 miesięcy od momentu podpisania umowy na generalne wykonawstwo jest niemożliwe. Poniżej przedstawiamy wstępny harmonogram prac projektowych:

l.p.	zakres	czas trwania
1.	Okres przedprojektowy (w tym uzyskanie mapy do celów projektowych, warunki techniczne, etc.)	3 miesiące
2.	Wykonanie projektu drogowego	2 miesiące
3.	Uzgodnienie projektu	1 miesiąc
4.	Projekt i uzgodnienia sieci	2 miesiące
5.	Uzgodnienia ZUD (Zespół Uzgodnień Dokumentacji Projektowej)	1 miesiąc
6.	Wykonanie podziału nieruchomości	2 tygodnie
7.	Zatwierdzenie podziału nieruchomości	1 miesiąc
8.	Wystąpienie do organów (Lasy Państwowe, PKP PLK, etc.)	równoległe punktem 7 z
9.	Złożenie wniosku i uzyskanie prawomocnej decyzji ZRID	3,5 miesiąc

Z uwagi na zakres prac projektowych oraz terminy wynikające z powyższej tabeli (konieczność pozyskania uzgodnień, opinii, decyzji, m.in. konserwatora zabytków, ZRID) termin 7 miesięcy na kompleksowe wykonanie prac projektowych jest nierealny. W zakres prac wchodzi wykonanie wielobranżowej koncepcji, która poprzedzona jest wykonaniem inwentaryzacji istniejących obiektów (w tym zabytkowych) oraz studium krajobrazowo-architektonicznego. Dopiero po pozytywnym zaopiniowaniu koncepcji przez Konserwatora zabytków można przystąpić do opracowania projektów budowlanych, pozyskania opinii i uzgodnień, następnie uzyskania decyzji ZRID, której wydanie może potrwać ustawowo do 90 dni.

Odpowiedź na pytanie nr 71:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 72:

Prosimy o potwierdzenie, że wypłata ewentualnych odszkodowań podmiotom trzecim związanych z wykonalnością decyzji ZRID będzie w zakresie Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 72:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 73:

W przypadku obarczenia Wykonawcy ewentualnymi kosztami odszkodowań, o których mowa w pytaniu nr 72 prosimy o wskazanie, które działki na terenach przyległych do inwestycji nie będą należały do Zamawiającego. Taka informacja pozwoli Wykonawcy oszacować ewentualne koszty odszkodowań, które będzie musiał ponieść Wykonawca.

Odpowiedź na pytanie nr 73:

Wykonawca w ofercie zobowiązany jest uwzględnić koszty odtworzeń i przywrócenia terenu do stanu pierwotnego po przebudowie infrastruktury. Koszty wykupu gruntów i ewentualnych odszkodowań jednorazowych za ograniczenia w użytkowaniu nieruchomości po budowie urządzeń infrastruktury są po stronie Zamawiającego.

Pytanie nr 74:

Prosimy o podanie parametrów zbiorników retencyjnych wraz z systemami odprowadzenia wód.

Odpowiedź na pytanie nr 74:

Z uwagi na fakt, że kontrakt realizowany będzie w formule projektuj i buduj do obowiązków Wykonawcy w ramach ceny kontraktowej należy przyjęcie rozwiązań projektowych, w tym również dobranie parametrów zbiorników retencyjnych wraz z systemami odprowadzenia wód, zgodnych z warunkami technicznymi, PFU i innymi wymaganiami Zamawiającego opisanymi w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 75:

Prosimy o informację czy w przypadku braku zdefiniowanego w PFU któregoś z elementów zadania, Projektant będzie miał dowolność na zaprojektowanie w/w.

Odpowiedź na pytanie nr 75:

W przypadku braku zdefiniowania elementów w PFU Projektant jest zobowiązany zaprojektować elementy zgodnie ze wszystkimi przepisami prawa powszechnie obowiązującego w tym z uwzględnieniem aktualnych w Dacie Odniesienia, przepisów techniczno – budowlanych i dobrych praktyk uwzględniając jednocześnie współpracę i pełną kompatybilność z pozostałymi zaprojektowanymi elementami.

Pytanie nr 76:

Prosimy o podanie długości kanałów technologicznych oraz teletechnicznych przewidzianych na przedmiotowym zadaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 76:

Z uwagi na fakt, że kontrakt realizowany będzie w formule projektuj i buduj do obowiązków Wykonawcy w ramach ceny kontraktowej należy przyjęcie rozwiązań projektowych, w tym również określenie długości kanałów technologicznych, w zależności od przyjętych przez siebie technologii i etapowania robót. Projekt należy sporządzić w zgodności z warunkami technicznymi, PFU i innymi wymaganiami Zamawiającego opisanymi w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 77:

Dotyczy: PFU – opis Tablic Informacji Pasażerskiej str. 41 – raster wyświetlacza Czy Zamawiający dopuści zmianę rastra tablic słupowych z 3 mm na 4 mm? Wykonawca, jako profesjonalny podmiot posiadający szeroką wiedzę i doświadczenia w zakresie rozwiązań technologicznych tablic informacji pasażerskiej, rekomenduje takie rozwiązanie ze względu na znacznie lepszą wytrzymałość temperaturową

oraz jasność matrycy LED o rastrze 4mm., a także dostępność części zamiennych, a także również niższe koszty eksploatacyjne dla Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 77:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 78:

Dotyczy: PFU – Tablice Informacji Pasażerskiej

Wykonawca, po wnikliwym zapoznaniu się z wymaganiami oraz potrzebami Zamawiającego przedstawionymi w dokumentacji przetargowej, rekomenduje zmianę tablic słupowych na rozwiązanie coraz bardziej popularne, tj. tablice wiatowe, które m.in. poprawiają komfort korzystania z tablic przez osoby niedowidzące (tablice znajdują się w zdecydowanie bliższej odległości od oczu), likwiduje się również przeszkodę w postaci słupa zlokalizowanego w obszarze przystanku – szczególnie istotne dla osób na wózkach lub słabo widzących, a także zwiększają wygodę pasażerów w czasie złych warunków pogodowych (np. deszcz). Rozwiązanie opierające się na zastosowaniu tablic wiatowych jest też rozwiązaniem tańszym o ok. 20% w stosunku do rozwiązania wskazanego w PFU (tablice słupowe). Czy Zamawiający, mając na uwadze powyższe, zgodzi się na zmianę tablic słupowych na wiatowe?

Odpowiedź na pytanie nr 78:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 79:

Dotyczy: PFU – Multimedialny ekran informacji pasażerskiej we wiacie przystankowej, str. 67
W związku z wymogiem dostawy multimedialnego ekranu informacji pasażerskiej o wymiarze 1200 mm, Wykonawca pragnie zauważyć, iż w rozwiązaniach przemysłowych nie stosuje się rozwiązań o takich parametrach, bowiem są to produkty w znacznej mierze demonstracyjne i cechuje je niska wytrzymałość temperaturowa (+5 do +25°C), co wyklucza możliwość stałej pracy w warunkach zewnętrznych. Najczęściej spotykanym rozwiązaniem jest zastosowanie dwóch ekranów o wymiarach 21". Mając na uwadze powyższe, Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę wymagań dotyczących wymiarów ekranu poprzez dopuszczenie dwóch ekranów o wymiarze 21".

Odpowiedź na pytanie nr 79:

W związku ze zmianą opisaną w odpowiedzi na pytanie nr 8 pytanie jest bezprzedmiotowe .

Pytanie nr 80:

Prosimy o informację czy Zamawiający zezwala na zmianę rodzaju nawierzchni względem PFU.

Odpowiedź na pytanie nr 80

Zamawiający dopuści zmianę nawierzchni pod warunkiem, że rozwiązanie będzie równoważne lub lepsze od przewidzianego w PFU. Zmiana rodzaju nawierzchni będzie możliwa po zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

Pytanie nr 81:

W pkt. 7. ppkt. 7.2. 1) b) tiret pierwsze (Dyrektor Kontraktu) Zamawiający zawarł informację:

- osoba ta musi posiadać uprawnienia budowlane do kierowania robotami bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej oraz posiadać doświadczenie w pełnieniu funkcji *Dyrektora Kontraktu/Przedstawiciela Wykonawcy/Kierownika Budowy/Zastępcy Dyrektora Kontraktu/Inżyniera/Zastępcy Inżyniera Kontraktu/Inżyniera Rezydenta, który był zgłoszony do Zamawiającego oraz posiadał odpowiednie pełnomocnictwa do reprezentowania Wykonawcy lub Inżyniera* przy realizacji co najmniej jednego zamówienia polegającego na budowie, przebudowie, modernizacji lub remoncie Obiektu Budowlanego o łącznej wartości co najmniej 15.000.000,00 zł brutto,

W związku z powyższym Wykonawca wnosi o zmianę pkt. 7. ppkt. 7.2. 1) b) tiret pierwsze (Dyrektor Kontraktu) poprzez obniżenie zawartego w nim wymagania dla jednego zamówienia do wartości np. 7.000.000,00 zł brutto.

Realnie oceniając wielkość i stopień skomplikowania zamówienia można zauważyć iż proponowana wielkość doświadczenia dla Dyrektora kontraktu pozwoli na pełną i kompetentną realizację zamówienia.

Należy przy tym zauważyć iż postulowana zmiana przyczyni się do uzyskania korzystnego dla Zamawiającego efektu, poprzez zwiększenie konkurencyjności w przetargu, zwiększenie ilości ofert w przetargu oraz możliwe w związku z tym uzyskanie przez Zamawiającego niższej ceny.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt iż uzyskanie efektu zwiększenia konkurencyjności i umożliwienie startu większej ilości oferentów, w sytuacji panującej obecnie pandemii wirusa SARS-COV-2, pokrywać się będzie z obecnie przyjętymi przez władze publiczne priorytetami dotyczącymi ochrony miejsc pracy w przedsiębiorstwach.

W związku z powyższym wnosimy o uwzględnienie proponowanej zmiany.

Odpowiedź na pytanie nr 81

Zamawiający wyraża zgodę na proponowaną zmianę, w związku z czym dokonuje odpowiedniej zmiany SIWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego Dyrektora Kontraktu, poprzez obniżenie zawartego w nim wymagania dla jednego zamówienia do wartości 7.000.000,00 zł brutto.

Pytanie nr 82:

W pkt. 7. ppkt. 7.2. 1) b) tiret piąte (Projektant branży drogowej) Zamawiający zawarł informację:

- osoba ta powinna posiadać uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej. Wymagane doświadczenie przy wykonaniu co najmniej jednego projektu o łącznej wartości całej dokumentacji projektowej co najmniej 100.000,00 zł brutto obejmującego m.in. budowę lub przebudowę drogi,

W związku z powyższym Wykonawca wnosi o zmianę pkt. 7. ppkt. 7.2. 1) b) tiret piąte, poprzez obniżenie zawartego w nim wymagania do kwoty 90.000,00 zł brutto.

Należy przy tym zauważyć iż postulowana zmiana przyczyni się do uzyskania korzystnego dla Zamawiającego efektu, poprzez zwiększenie konkurencyjności w przetargu.

Odpowiedź na pytanie nr 82

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę, w związku z tym zapisy warunku udziału w postępowaniu dotyczące Projektanta branży drogowej pozostają bez zmian.

Pytanie nr 83

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z PFU, str. 24, wykonanie przyłącza gazowego jest poza zakresem Zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 83

Zaprojektowanie i wykonanie przyłącza gazowego do budynku będą realizowane przez PSG. Koszty przyłączenia wynikające z umowy, którą będzie procedować Wykonawca na rzecz Zamawiającego są kosztem Wykonawcy. Wykonawca musi skalkulować w swojej ofercie koszt budowy infrastruktury gazowej niezbędnej do zasilenia budynku w gaz określoną w umowie z PSG wraz ze wszystkimi kosztami okołokontraktowymi.

2. Na podstawie art. 38 ust. 4 Ustawy, Zamawiający informuje o dokonaniu zmiany treści SIWZ i załącznika nr 13 do SIWZ - PFU polegającej na:

- 1) zmianie zapisu w PFU Multimedialny ekran informacji pasażerskiej we wiacie przystankowej str. 67.
Było: rodzaj matrycy: kolorowy e-papier. **Jest:** rodzaj matrycy: kolorowy LCD TFT
- 1) zmianie SIWZ polegającej na:

- zmianie wysokości wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy pkt 22.2 SIWZ:
Było: Warunkiem zawarcia umowy w sprawie niniejszego zamówienia jest wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10% ceny całkowitej podanej w ofercie Wykonawcy.
Jest: Warunkiem zawarcia umowy w sprawie niniejszego zamówienia jest wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% ceny całkowitej podanej w ofercie Wykonawcy.
 - zmianie w pkt 20 ppkt 2 lit d w Kryterium Personel Wykonawcy (D) zapisu:
Było: d) Niewskazanie w Formularzu „Kryteria pozacenowe” doświadczenia Dyrektora Kontraktu i Kierownika budowy (imię i nazwisko oraz przynajmniej jednego wykonanego zadania od rozpoczęcia robót do wykonania zadania) nie skutkuje odrzuceniem oferty na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 Ustawy jako oferty, której treść nie odpowiada treści SIWZ,
Jest: d) Niewskazanie w Formularzu „Kryteria pozacenowe” doświadczenia Dyrektora Kontraktu i/lub Kierownika budowy (imię i nazwisko oraz przynajmniej jednego wykonanego zadania od rozpoczęcia robót do wykonania zadania) nie skutkuje odrzuceniem oferty na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 Ustawy jako oferty, której treść nie odpowiada treści SIWZ, a oferta uzyska w tym kryterium 0 pkt.
 - zmianie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego Dyrektora Kontraktu - SIWZ pkt 7.2 tiret pierwsze:
Było: **Dyrektor Kontraktu** - osoba ta musi posiadać uprawnienia budowlane do kierowania robotami bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej oraz posiadać doświadczenie w pełnieniu funkcji *Dyrektora Kontraktu/Przedstawiciela Wykonawcy/Kierownika Budowy/Zastępcy Dyrektora Kontraktu/Inżyniera/Zastępcy Inżyniera Kontraktu/Inżyniera Rezydenta, który był zgłoszony do Zamawiającego oraz posiadał odpowiednie pełnomocnictwa do reprezentowania Wykonawcy lub Inżyniera przy realizacji co najmniej jednego zamówienia polegającego na budowie, przebudowie, modernizacji lub remoncie Obiektu Budowlanego o łącznej wartości co najmniej 15.000.000,00 zł brutto,*
Jest: **Dyrektor Kontraktu** - osoba ta musi posiadać uprawnienia budowlane do kierowania robotami bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej oraz posiadać doświadczenie w pełnieniu funkcji *Dyrektora Kontraktu/Przedstawiciela Wykonawcy/Kierownika Budowy/Zastępcy Dyrektora Kontraktu/Inżyniera/Zastępcy Inżyniera Kontraktu/Inżyniera Rezydenta, który był zgłoszony do Zamawiającego oraz posiadał odpowiednie pełnomocnictwa do reprezentowania Wykonawcy lub Inżyniera przy realizacji co najmniej jednego zamówienia polegającego na budowie, przebudowie, modernizacji lub remoncie Obiektu Budowlanego o łącznej wartości co najmniej 7.000.000,00 zł brutto,*
3. Jednocześnie, działając na podstawie art. 12a oraz art. 38 ust. 4 i 4a ustawy Zamawiający zmienia treść SIWZ w zakresie terminu składania i otwarcia ofert, w związku z czym zmianie ulega:
- 1) Punkt 17.1 SIWZ, który otrzymuje brzmienie:
„Oferty powinny być złożone za pośrednictwem platformy zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk> w terminie do dnia 29 czerwca 2020 r. do godz. 10:00”.
 - 2) Punkt 17.3 SIWZ, który otrzymuje brzmienie:
„Otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego, Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk, w dniu 29 czerwca 2020 r. o godz. 10:05 za pośrednictwem Platformy Zakupowej”.



Zamawiający informuje, że wszystkie postanowienia powołane w SIWZ związane z terminem do składania ofert będą podlegały nowemu terminowi, w szczególności takie jak:

- 1) aktualność dokumentów określona w SIWZ,
- 2) zabezpieczenie oferty wadium.

Pozostałe zapisy SIWZ i ogłoszenia o zamówieniu pozostają bez zmian.

Powyższe wyjaśnienia i zmiana treści SIWZ stanowią integralną część SIWZ i są wiążące dla wszystkich Wykonawców ubiegających się o udzielenie przedmiotowego zamówienia oraz zostały zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego **Platforma zakupowa** <https://platformazakupowa.pl/pn/zimslupsk>

Załącznikami do niniejszego wyjaśnienia i zmiany treści SIWZ są:

1. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia po zmianach.
2. Zał. nr 3 – Plan zagospodarowania terenu. zał. do pytania nr 55 przysłanego przez Wykonawcę.

DYREKTOR
Zarządu Infrastruktury Miejskiej
w Słupsku
mgr inż. Jarosław Borecki

