



Urząd Miasta Lublin



Biuro Zamówień Publicznych

Pl. Litewski 1, 20-080 Lublin, tel.: 81 466 3000, fax: 81 466 3001
e-mail: zamowienia@lublin.eu, www.um.lublin.eu

ZP-P-I.271.1.26.2011

Lublin, dnia 13.05.2011 r.

<< wg rozdzielnika >>

DOTYCZY: postępowania o zamówienie publiczne prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na **Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego – Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie w ramach zadania pt. "Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie" współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013.**

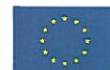
Prezydent Miasta Lublin uprzejmie informuje, iż w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły następujące zapytania:

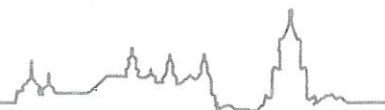
- 1) Paragraf 2, punkt 4c „wszystkie ewentualne koszty badania stanu technicznego wcześniej wykonanych etapów realizacji przedmiotu umowy”.
Pytanie: Co oznacza „wcześniej wykonanych etapów realizacji przedmiotu umowy”.
- 2) Paragraf 2, punkt 4j „koszty związane z monitorowaniem sieci”. Co oznacza „monitorowanie sieci”?
- 3) Paragraf 4, punkt 1d „Uwzględnienie w dokumentacji nowoczesnych rozwiązań technologicznych oszczędzających zużycie energii i naturalnych zasobów wodnych”. Pytanie: jak Zamawiający wyobraża sobie technologię wykorzystującą naturalne zasoby wodne?
- 4) Czy można wykorzystać istniejącą kanalizację teletechniczną dla celów budowy ZSR w Lublinie?
- 5) Zwracamy się z uprzejmą prośbą o przedłużenie terminu składania ofert do dnia 09.06.2011 r. Prośbę swoją motywujemy wysoką złożonością przedmiotu postępowania.
- 6) Przedmiotem niniejszego postępowania jest „Zaprojektowanie i budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie” w skład którego wchodzi m. in. Podsystem Znaków o Zmiennej Treści. Zamawiający swoje wymagania dla ww. podsystemu i znaków o zmiennej treści określa w dokumencie pt. „Projekt Funkcjonalno-Użytkowy”. Zamawiający formułuje je w sposób ogólny z pominięciem Polskiej Normy Technicznej PN-EN



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





12966-1:2005+A1. Przytoczona norma określa wymagania podstawowe w kontekście Znaków Zmiennej Treści VMS, które powinny być uwzględnione już na etapie opisu przedmiotu zamówienia.

W związku z tym prosimy o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania.

Zgodnie z Ustawą o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 r. wyrób budowlany może być wprowadzany do obrotu, jeżeli nadaje się do stosowania przy wykonywaniu robót budowlanych, w zakresie odpowiadającym jego właściwościom użytkowym i przeznaczeniu, to jest ma właściwości użytkowe umożliwiające prawidłowo zaprojektowanym i wykonanym obiektom budowlanym, w których ma być zastosowany w sposób trwały, spełnienie wymagań podstawowych.

Wyrób budowlany, zgodnie z ustawą o wyrobach budowlanych może być stosowany jeżeli jest:

1. oznakowany CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską deklaracją zgodności bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego za zgodną z wymaganiami podstawowymi albo
2. umieszczony jest w określonym przez Komisję Europejską wykazie wyrobów mających niewielkie znaczenie dla zdrowia i bezpieczeństwa, dla których producent wydał deklarację zgodności z uznanymi regułami sztuki budowlanej, albo
3. oznakowany z zastrzeżeniem ust. 4 znakiem budowlanym, którego wzór określa załącznik nr 1 do ustawy o wyrobach budowlanych.

Ustawa o wyrobach budowlanych wdraża postanowienia dyrektywy UE 89/106/EWG z dnia 21 grudnia 1988 roku.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu ich znakowania znakiem budowlanym określa m. in. sposób deklarowania zgodności wyrobów budowlanych na podstawie oceny zgodności z Polską Normą (specyfikacja techniczna) wyrobu. Oceny zgodności wyrobu dokonuje producent, na podstawie zharmonizowanej specyfikacji technicznej wyrobu (Polska Norma).

Znaki o zmiennej treści zgodnie z Polską Normą PN-EN 12966-1:2005+A1, załącznik ZA.2 podlegają obowiązkowej certyfikacji w systemie zgodności 1. Nakłada to na producenta uzyskanie certyfikatów, przeprowadzenie badań przez jednostki akredytowane, a w szczególności:

- wstępnego badania rynku,
- wstępnej inspekcji zakładu produkcyjnego i zakładowej kontroli jakości,
- ciągłego nadzoru, oceny i akceptacji zakładowej kontroli jakości.

Komunikat Komisji Europejskiej z dnia 8 czerwca 2006 r., o nadaniu normom europejskim statusu norm zharmonizowanych z Dyrektywą 89/106/EWG podaje, że koniec okresu przejściowego dla normy PN-EN 12966 mija z dniem 31 stycznia 2007 roku (wspomina o tym również norma – zapis na str. 3). Końcowa data okresu przejściowego jest tożsama z datą wycofania niezgodnych, narodowych specyfikacji technicznych, których domniemanie zgodności musi być dokonane na podstawie europejskich, zharmonizowanych specyfikacji (normy zharmonizowane lub europejskie aprobaty techniczne).





Polska jako uczestnik Rynku jednolitego jest zobowiązana do przestrzegania podpisanych porozumień.

W obrocie towarowym, fundamentalnymi są przepisy dotyczące certyfikacji i normalizacji produktów, zasad wprowadzania na rynek oraz przepisy w zakresie bezpieczeństwa wyrobów. Przepisy te dotyczą wszystkich uczestników Jednolitego Rynku w tym również producentów lokalnych.

Znaki o zmiennej treści wchodzą w skład urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i mają niezwykle istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zamawiający nie przewiduje zastosowania normy wyrobu PN-EN 12966-1:2005+A1 do opisu przedmiotu zamówienia i powołuje się jedynie na rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki umieszczania ich na drogach, czego skutkiem jest zbyt ogólny i niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. Narusza to art. 29 oraz 30 ustawy Pzp.

Zgodnie z ustawą Pzp przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zamawiający opisuje przedmiot zamówienia za pomocą cech technicznych i jakościowych, z zachowaniem Polskich Norm przenoszących normy europejskie. Zamawiający nie może opisywać przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję. Wspomniana norma techniczna PN-EN 12966:2005 ma status polskiej normy od dnia 31.10.2005 r.

a) Pytanie: Czy zatem PN-EN 12966:2005 ma mieć zastosowanie dla znaków o zmiennej treści wchodzących w skład ww. postępowania przetargowego?

b) Pytanie: Czy zatem w świetle przytoczonych przepisów należy rozumieć, że dostawca musi wykazać się na etapie weryfikacji ofert certyfikatem na podstawie którego wyrób jest dopuszczony do stosowania zgodnie z systemem certyfikacji określonym w załączniku ZA.2 PN-EN 12966:2005?

7) Za prawidłowe odczytywanie znaków o zmiennej treści odpowiedzialne są wielkości fotometryczne określone przez PN-EN 12966:2005. Głównymi wielkościami odpowiedzialnymi za widoczność znaków zmiennej treści są luminacja L, współczynnik luminacji LR, barwa i szerokość wiązki. Odpowiednie wartości tych parametrów gwarantują prawidłowe odczytywanie treści znaków również w przypadku instalacji na linii wschód-zachód gdzie słońce może oświetlać znaki pod bardzo małym kątem.

Norma PN-EN 12966:2005 przewiduje klasę L3 (*) do zastosowania w takich lokalizacjach.

(Załącznik 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach w punkcie 1.6.5. określa kolorystykę barw znaków i napisów tablic tekstowych zmiennej treści. Kolorystyka barw tablic tekstowych zmiennej treści ograniczona jest do dwóch kolorów: białej dla napisów i czarnej dla tła).

a) Pytanie: Jakim klasom luminacji L, współczynnika luminacji LR, szerokości wiązki (zgodnie z PN-EN 12966:2005) mają odpowiadać znaki o zmiennej treści?



- b) Pytanie: Jakim klasom odporności na zanieczyszczenia oraz ochrony przeciwporażeniowej (zgodnie z PN-EN 12966:2005) muszą odpowiadać znaki o zmiennej treści?
- c) Pytanie: Jakim klasom temperatury pracy wg PN-EN 12966:2005 mają odpowiadać Znaki o Zmiennej Treści?
- d) Pytanie: Jakiej barwy mają być wyświetlane znaki alfanumeryczne i jakie mają być współrzędne chromatyczne barw?
- 8) Norma PN-EN 12966:2005 wymaga, aby trwałość znaków o zmiennej treści, zarówno pod względem zachowania parametrów fotometrycznych jak i odporności na agresywne środowisko korozyjne wynosiła co najmniej 10 lat. Dostawca znaków musi zapewnić takie rozwiązania techniczne, aby parametry fotometryczne znaku odpowiadały wymaganiom normy przez co najmniej 10 lat.
- a) Pytanie: czy dla udowodnienia stabilności parametrów fotometrycznych w ciągu całego okresu użytkowania znaków o zmiennej treści (co najmniej 10 lat) dostawca wraz z certyfikatem musi przedstawić wyniki badań, z których jednoznacznie będzie wynikało, że maksymalny prąd zasilający diody LED (dotyczy wszystkich kolorów) nie przekracza 40 % prądu znamionowego zastosowanych w tym urządzeniu diod LED?
- b) Pytanie: Czy dla zapewnienia właściwej szczelności na przenikanie wody i zanieczyszczeń w powierzchni obrazowej znaków należy zastosować wprasowane w sposób trwały układy optyczne zapewniające uzyskanie efektu tzw. samooczyszczenia się soczewek w trakcie opadów atmosferycznych?
- c) Pytanie: Czy konstrukcja płyty obrazowej znaków o zmiennej treści musi zapewniać dobrą czytelność treści znaków również przy niskim położeniu słońca oraz uniemożliwiać osadzanie się zanieczyszczeń pogarszających czytelność znaków?
- 9) W § 36 ust. 2 i 3 wzoru umowy Zamawiający wymaga:
- „2. Strony uzgadniają, że 70% zabezpieczenia gwarantuje wykonanie robót, a 30% służy do pokrycia roszczeń wynikających z rękojmi za wady.
3. Część zabezpieczenia gwarantująca zgodne z umową wykonanie robót zostanie zwrócona lub zwolniona w terminie 30 dni od przekazania przez Wykonawcę i przyjęcia ich przez Zamawiającego jako należycie wykonanych tj. po ich odbiorze końcowym.”
- W przypadku wniesienia przez Wykonawcę zabezpieczenia w postaci gwarancji bankowej, w jaki sposób Zamawiający zwolni część zabezpieczenia za wykonanie robót (w wysokości 70%)?
- 10) W paragrafie 32 ust. 5 wzoru umowy Zamawiający wymaga:
- „5. W przypadku opóźnienia w usunięciu wad stwierdzonych w okresie gwarancji Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,05% kwoty określonej w § 2 ust. 2.”
- Za jaki okres czasu ma być zapłacona kara umowna? W ust. 4 jest to za „każdy dzień opóźnienia”.
- Prosimy również o podanie czasu, w jakim mają być usunięte wady stwierdzone w okresie gwarancji.
- 11) W § 34 ust. 2 pkt. c) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu:
- „c) za opóźnienie w usunięciu wad ujawnionych w okresie gwarancji karę w wysokości



0,03% wynagrodzenia umownego brutto określonego w § 2 ust. 2, za każdy dzień opóźnienia”.

Prosimy o podanie czasu, w jakim mają być usunięte wady: m.in. detektorów ruchu, sygnalizatorów świetlnych, sterowników ruchu drogowego, systemu łączności GSM, światłowodów, centralnego oprogramowania systemu sterowania, itp.

12) Kto ponosi odpowiedzialność w przypadku braku/przerwania obsługi sieci GSM przez operatora sieci?

13) Porównując zapisy § 34 ust. 2 ppkt. e) i f) wzoru umowy:

„e) za wprowadzenie Podwykonawcy na plac budowy i powierzenie mu do wykonania robót objętych zakresem niniejszej umowy, określonych w § 2 ust. 6 pkt. C, bez zgody i wiedzy Zamawiającego, karę w wysokości 10 % wynagrodzenia brutto określonego w § 2 ust. 2.

f) w przypadku odstąpienia od umowy z powodu okoliczności, za które odpowiada Wykonawca karę w wysokości 10 % wynagrodzenia brutto określonego w § 2 ust. 2, z zastrzeżeniem § 37 ust. 5.”

Paragraf § 34 ust. 5 ppkt. e) narzuca kary niewspółmierne do wirtualnych szkód, jakie Zamawiający mógłby ponieść w wyniku wprowadzenia podwykonawcy bez swojej zgody i wiedzy. Równocześnie w § 34 ust. 5 ppkt. f) Zamawiający nakłada karę w wysokości 10% wartości kontraktu za odstąpienie od umowy, co może spowodować utratę dofinansowania na budowę systemu. Wykonawca stwierdza, że wysokości tych kar są nieadekwatne.

Z powyższych zapisów wynika, że (§ 34 ust. 5 ppkt. e) wprowadzenie podrzędnego podwykonawcy na plac budowy, bez poinformowania o tym fakcie Zamawiającego jest równym zaniedbaniem w stosunku do (§34, ust. 5. ppkt. f) odstąpienia przez Wykonawcę od umowy.

a) Wobec powyższego prosimy zmianę § 34, ust. 5 ppkt. e) na:

„kara za wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy i powierzenie mu do wykonania robót objętych zakresem niniejszej umowy bez zgody i wiedzy Zamawiającego ustala się na kwotę 1000 zł”.

b) Prosimy również o podanie przyczyn, z jakich Zamawiający może nie zgodzić się na wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy.

14) Dotyczy § 32 ust. 4 oraz § 33 ust. 2 oraz § 34 ust. 2 ppkt. a) oraz § 35 ust. 2 wzoru umowy:

Przesunięcie terminu wykonania projektu danego skrzyżowania może nie powodować żadnych zmian w terminie rozpoczęcia i zakończenia prac budowlanych. Dlatego wydaje się, że kary za opóźnienia w procesie projektowania powinny być ustalone w zależności od wartości części projektowej. Kary w obecnej formie są duplikowane tzn. jeżeli wykonanie projektu jest opóźnione, budowa nie rozpocznie się i nie zostanie zakończona w ustalonym terminie oraz z tego powodu zostanie przesunięty odbiór całego systemu, to Wykonawca płaci wielokrotnie kary dotyczące etapów wdrożenia systemu spowodowanego opóźnieniem.



wane opóźnieniem projektu. Wykonawca uważa, że wysokość kary powinna odnosić się do wartości zawinionego opóźnienia. Np. za opóźnienie w projekcie skrzyżowania Wykonawca ponosi kary procentowe od wartości projektu. Jeżeli natomiast powyższe opóźnienie spowoduje opóźnienie odbioru całego systemu, wówczas Wykonawca ponosi procentową karę od wartości całego systemu. W przypadku nadrobienia opóźnień w projekcie poprzez przyspieszenie budowy, Wykonawca nie ponosi procentowej kary od wartości całego projektu.

15) W paragrafie § 32 wzoru umowy ust. 6 Zamawiający wymaga:

„6. W przypadku niedotrzymania przez Wykonawcę terminu udzielania odpowiedzi na zapytania Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia lub Zamawiającego, kierowane w trakcie trwania procedury udzielania zamówienia na roboty budowlane w oparciu o dokumentację projektową, Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 0,05% kwoty określonej w § 2 ust. 2 za każdy dzień opóźnienia.”

Przedmiotem zamówienia jest "Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie". Wobec powyższego wybrany Wykonawca będzie jedynym, który na podstawie własnego projektu wybuduje SZR w Lublinie. Jakich innych Wykonawców (ubiegających się o udzielenie zamówienia) Zamawiający ma na myśli?

Zdaniem Wykonawcy powyższa sytuacja miałaby miejsce gdyby był to przetarg tylko na wykonanie projektu SZR, a na jego podstawie ogłoszony by został osobny przetarg na budowę SZR. W związku z czym prosimy o wykreślenie powyższego ustępu ze wzoru umowy.

16) Dotyczy PFU pkt. 2.5.1. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści. Lokalizacja nr 5 Al. Solidarności przed skrzyżowaniem z ul. Unii Lubelskiej w kierunku Kraśnika. Z treści mapy wynika, że Aleja Solidarności nie krzyżuje się z Aleją Unii Lubelskiej. Ponadto Aleja Solidarności (DK12, D17, E372) w żadną ze stron nie prowadzi do Kraśnika. Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiającemu chodzi o ulicę Tysiąclecia przed skrzyżowaniem z Aleją Unii Lubelskiej w kierunku Warszawy i Puław?

17) Dotyczy PFU pkt. 2.5.1. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści. Lokalizacja nr 6 Ul Krańcowa (pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka) w kierunku centrum miasta. Z treści mapy wynika, że odcinek ulicy Krańcowej pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka to odcinek około 1400m. Prosimy o sprecyzowanie, w którym miejscu Zamawiający chciałby umieścić bramę ze znakami zmiennej treści?

18) Dotyczy pytania nr 7. Prosimy o sprecyzowanie, który kierunek ulicy Krańcowej prowadzi do centrum.

19) Dotyczy PFU pkt. 2.5.1. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści. Lokalizacja nr 10 ul. Krańcowa (pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka) w kierunku ulicy Wyścigowej. Z treści mapy wynika, że odcinek ulicy Krańcowej pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka to odcinek około 1400 m. Prosimy o sprecyzowanie, w którym miejscu Zamawiający chciałby umieścić bramę ze znakami zmiennej treści?



- 20) Ile znaków zmiennej treści przewiduje Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. PFU lokalizacji?
- 21) Ile tablic zmienno-tekstowych przewiduje Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. PFU lokalizacji?
- 22)(14) Czy Zamawiający przez „kolorowy tryb pracy” (pkt. 3.5.2.5. Znaki Zmiennej Treści) ma na myśli znak umożliwiający wyświetlanie dowolnego koloru o oparciu o technologię LED RGB?
- 23) Zamawiający w punkcie 3.5.2.5. Znaki Zmiennej Treści daje możliwość wyboru Wykonawcy w zakresie dostawy i montażu panelu tekstowego o szerokości równej łącznej szerokości znaków graficznych lub zastąpienie go poprzez zwiększenie wysokości paneli graficznych o wysokość umożliwiającą wyświetlenie znaków tekstowych. Z treści SIWZ wynika, iż znaki graficzne mają być umieszczone nad pasami ruchu i mieć szerokość 100cm. Z powyższego wynika, że między znakami graficznymi zawieszonymi nad pasami ruchu będą około 2,5 metrowe odstępy. A zatem pytamy:
- a) Czy Zamawiający pisząc „panelu tekstowego o szerokości wynikającej z łącznej szerokości znaków graficznych” ma na myśli szerokość np. 4 znaków po 100 cm, co daje 400 cm (Rysunek a)) czy też szerokość 4 znaków graficznych zawieszonych nad pasami ruchu, gdzie skrajna odległość między znakami będzie równa (przy zamontowaniu 4 znaków graficznych) $4 \times 100 \text{ cm} + 3 \times 250 \text{ cm}$, czyli około 11,5 metra (rysunek b))?

Czy Zamawiający na pewno chce dopuścić do zastąpienia panelu tekstowego poprzez zwiększenie wysokości paneli graficznych o wysokość umożliwiającą wyświetlenie znaków tekstowych? Uzyskana wtedy przestrzeń na informację tekstową równa będzie (przy montażu 4 znaków graficznych) 4 odcinkom o szerokości 100 cm i wysokości 1 wiersza oddalonych od siebie o około 250 cm. (rysunek c)). Nierealne wtedy będzie uzyskanie

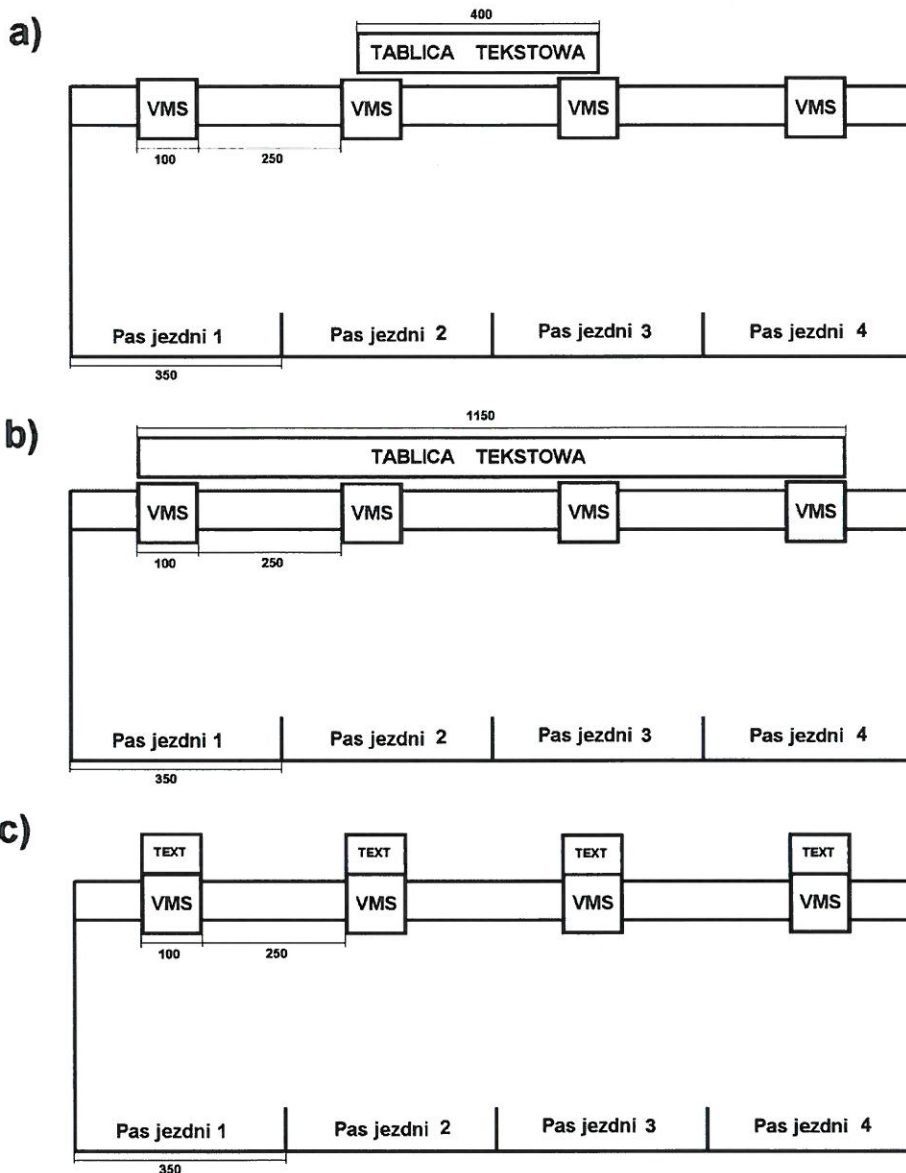
21 znaków w jednej ciągłej linii.



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

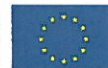




24)W pkt. 5.4.2. SIWZ Zamawiający wymaga:

5.4.2. w zakresie warunku określonego w pkt 5.1.3. wykażą dysponowanie osobą/osobami, która będzie/będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia (...):

5.4.2.2. Architektem – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne w zakresie inżynierii oprogramowania, certyfikat Certified IT Architect Open Group lub równoważny oraz doświadczenie w roli głównego architekta w minimum 2 projektach





opartych o architekturę SOA;

5.4.2.3. Specjalistą d/s. wdrożenia i utrzymania systemów – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe informatyczne, znajomość zbioru dobrych praktyk ITIL, certyfikat ITIL Foundation (Foundation Certificate in IT Service Management) lub równoważny;

Należy podkreślić, że tak określone wymogi są w wielu przypadkach nieprecyzyjne, np. prawie każda szkoła wyższa uczy "w zakresie inżynierii oprogramowania". Zdaniem Wykonawcy wymagania te są nieadekwatne do przedmiotu zamówienia i znacznie wykraczają ponad związane z nim potrzeby. Kwalifikacje specjalistów z ukończonymi studiami uniwersyteckimi lub ekonomicznymi, które zawierały rozbudowany zakres wiedzy z zakresu rozwiązań informatycznych, nie odbiegają od kwalifikacji osób, które ukończyły studia techniczne "w zakresie inżynierii oprogramowania". Wymagania przedstawione powyżej w znaczący sposób ograniczają możliwości wykorzystania przez wykonawców dysponowanego przez nich potencjału i tym samym ograniczają zbiór podmiotów mogących wziąć udział w przetargu. Tak sformułowane zapisy SIWZ wskazują na ściśle określonych wykonawców, którzy mogą dysponować osobami o tak wąskich, wysokich kwalifikacjach, co z kolei stanowi rażące naruszenie ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

Wobec powyższego Wykonawca prosi o zmianę warunków udziału w postępowaniu przez usunięcie z treści SIWZ skomplikowanych wymagań dotyczących dysponowania osobami zdolnymi do wykonania zamówienia poprzez usunięcie następujących zapisów z pkt. 5.4.2.:

5.4.2.2. „certyfikat Certified IT Architect Open Group lub równoważny oraz doświadczenie w roli głównego architekta w minimum 2 projektach opartych o architekturę SOA”

5.4.2.3. „znajomość zbioru dobrych praktyk ITIL, certyfikat ITIL Foundation (Foundation Certificate in IT Service Management) lub równoważny”.

25) Jaki jest status skrzyżowań opisanych w PFU paragrafie 2.2 (strona 16) - tj.

- Krańcowa - Długa
- Krańcowa – Kunickiego
- Jana Pawła II – Granitowa
- Jana Pawła II - Roztocze

W PFU pisze się, że „(...) w roku 2010 zostaną(-ły) oddane do użytku (...)”

Dodatkowo w Załączniku 1 są następujące adnotacje:

- nr 37 (Kunickiego Krańcowa): „sygnalizacja przewidziana do załączenia od sierpnia 2010”.
- nr 106 (Krańcowa Długa): „sygnalizacja przewidziana do załączenia od sierpnia 2010”.
Czy zostały one wybudowane i uruchomione w sierpniu 2010 r.?



- 26) Dotyczy PFU, paragraf 3.3 (strona 42) – dlaczego wykonanie "projektu powykonawczego SZR" poprzedza same roboty budowlane, dostawę, montaż i strojenie systemu?
Zgodnie z wcześniejszym zapisem: "Wykonawca przyjmie procedury realizacyjne według poniższego schematu (kolejność występowania)".
- 27) Dotyczy PFU, paragraf 3.4.2.9 punkt 2) (strona 69) – napisano „Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego i docelowego”.
Co Zamawiający miał na myśli pisząc „mikrosymulacyjnego i docelowego”?
- 28) Dotyczy PFU, paragraf 3.4.3.4 „Monitorowanie wizyjne” (strona 73) – napisano "Należy zapewnić sprawne działanie niezależnie od warunków atmosferycznych"
Co Zamawiający miał na myśli pisząc "sprawne działanie" – w przypadku np. bardzo gęstej mgły, bądź intensywnych opadów (śniegu/deszczu) żaden system monitoringu wizyjnego nie jest w stanie pracować „sprawnie”.
- 29) Dotyczy PFU, paragraf 3.5.2.2 "Detekcja pojazdów indywidualnych" (strona 87) – napisano „Pętle indukcyjne mogą być stosowane wyłącznie dla potrzeb pomiarów ruchu (i detekcji)”.
Co Zamawiający ma na myśli pisząc „wyłącznie dla potrzeb pomiarów ruchu (i detekcji)”
Prosimy o uszczegółowienie, w jakich przypadkach Zamawiający nie zaakceptuje zastosowania pętli indukcyjnych.
- 30) Dotyczy PFU, paragraf 3.5.2.3 „Detekcja transportu zbiorowego” (strona 90) – napisano „Pojazdy prawdopodobnie wyposażone zostaną w komputery pokładowe wraz układem GPS i radiotelefonem (nieobjęte przedmiotem zamówienia)”.
Następnie w tym samym paragrafie napisano: „Wykonawca SZR winien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów transportu zbiorowego, które na obecnym etapie trudno określić z uwagi na stopień zaawansowania prac przy budowie SZTPZ”.
Co Zamawiający ma na myśli pisząc „uwzględnić”?
Czy uwzględnić je w kosztorysie przedmiotowego przetargu a następnie dostarczyć i zamontować w pojazdach celem zapewnienia wymaganych priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego do czasu, gdy Zamawiający wyposaży je w docelowe komputery pokładowe?
- 31) Dotyczy kolumny "Uwagi" z Załącznika nr 1:
- Dla skrzyżowań nr 3, nr 5, nr 14 napisano „Jest opracowywana dokumentacja przebudowy skrzyżowania (...)”.
 - Dla skrzyżowań nr 23, nr 25, nr 34 napisano: „Przewidziane do przebudowy w ramach innych elementów ZSMTP w Lublinie”, bądź "przeznaczone do przebudowy w ramach odrębnego zadania"
 - Dla skrzyżowania nr 50 napisano: „Przeście przewidziane do likwidacji, powstanie skrzyżowanie”
 - Dla skrzyżowania nr 109 napisano: „Skrzyżowanie w budowie”
 - Dla skrzyżowania nr 120 napisano: „Dokumentacja projektowa opracowana, realizacja prac w ramach innego zadania
 - Dla skrzyżowania nr 121, 122 napisano: „Rozpoczęto prace budowlane”





Prosimy o przekazanie wspomnianych dokumentacji technicznej bądź też jednoznaczne określenie dla każdego skrzyżowania zakresu modernizacji (z uwzględnieniem zmian drogowych, zmiany liczby grup sygnalizacyjnych, sposób detekcji, itp.) oraz terminu jej realizacji. Takie informacje niezbędne są do uwzględnienia tych skrzyżowań na etapie tworzenia kosztorysu oraz harmonogramu przedmiotowego przetargu.

- 32) Jakiego typu wideodetekcja (typ, producent, ilość elementów) zastosowana jest na skrzyżowaniach określonych na skrzyżowaniach z adnotacją „wdrożony system akomodacji poprzez kamery” w kolumnie „Uwagi”?
Czy zastosowana na tych skrzyżowaniach detekcja spełnia wymagania opisane w PFU paragraf 3.5.2.2 podpunkt „Wideodetekcja” strona 88.
- 33) Jakiego typu detekcja jest zastosowana na skrzyżowaniach opisanych w Załączniku nr 1 jako „akomodacja” a nie jest opisana w kolumnie „Uwaga” jako skrzyżowanie z wdrożoną wideodetekcją.
- 34) Co Zamawiający ma na myśli pisząc „priorytety dla transportu publicznego i pojazdów indywidualnych” - paragraf 3.11.2. PFU strona 104?
- 35) Jakiego typu sterowniki i/lub w jakiej konfiguracji znajdują się na skrzyżowaniach o numerach: 50, 74, 87, 88, 89, 106, 109, 120, 121, 122, 123.
W Załączniku nr 1 brak o nich informacji, a mają zostać uwzględnione w systemie (mają oznaczenie OZ).
- 36) Dotyczy PFU, paragraf 2.5.3 (strona 27) – napisano w nim:
„Przedmiot zamówienia nie obejmuje wyposażania pojazdów transportu komunikacji publicznej w osprzęt do komunikacji z SZR. Osprzęt ten zostanie zamontowany w pojazdach w ramach innych elementów projektu pt. "Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie" lub też innych działań organów zarządzających transportem publicznym na terenie miasta”.
- a) Proszę o podanie procedury odbioru technicznego podsystemu priorytetów dla pojazdów Transportu Publicznego w przypadku nie zainstalowania osprzętu na czas odbioru sygnalizacji świetlnej.
- b) Proszę o podanie protokołu transmisji danych między pojazdem transportu publicznego i sterownikiem ruchu.
- c) Proszę o podanie typu modemu do łączności z pojazdem, jeżeli taki moduł jest wymagany w ramach budowy systemu sterownia ruchem.
- 37) Dotyczy PFU, paragraf 2.5.3 (strona 30) – napisano w nim:
„Przedmiot zamówienia obejmuje również wyposażenie wskazanych przez Zamawiającego pojazdów uprzywilejowanych w osprzęt do komunikacji z SZR i realizacji priorytetów”.
- a) Proszę o wyjaśnienie powyższego wymagania w relacji do pytania 28, w szczególności do użytego zwrotu „również”.
- b) Proszę o podanie czy instalacja osprzętu w pojazdach transportu publicznego w ramach innego projektu będzie miała wpływ na wybór osprzętu i protokołu transmisji



między pojazdami transportu publicznego sterownikiem ruchu/systemem centralnym.

c) Proszę o podanie czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie dwóch różnych typów urządzeń do priorytetów dla transportu publicznego i pojazdów uprzywilejowanych w przypadku przyznania kontraktu na osprzęt pojazdów transportu publicznego w okresie po odbiorze sygnalizacji świetlnej.

38) Dotyczy PFU, paragraf 2.5.6 (strona 35) – napisano w nim:

„System rkz (dedykowana łączność radiowa krótkiego zasięgu typu punkt-punkt). W nadajniki rkz zostaną prawdopodobnie wyposażone wszystkie pojazdy transportu publicznego (w ramach SZTP) oraz pojazdy służb miejskich (w ramach SZR). Nadajnik ten może (ale nie musi) być częścią składową komputera pokładowego w pojeździe. Nadajnik rkz jest niezbędny do udzielania priorytetu pojazdom transportu publicznego w sygnalizacji świetlnej, bowiem umożliwi identyfikację tych pojazdów w potoku ruchu ulicznego w kierunku skrzyżowania. By było to możliwe, odbiorniki rkz zostałyby zainstalowane na słupach sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i podłączone do sterowników sygnalizacji.”

Proszę o sprostowanie powyższego stwierdzenia - jaka część łączności radiowej jest przedmiotem kontraktu na budowę systemu sterowania ruchem?

39) Zamawiający określił w Programie funkcjonalnym na stronie 77 wymagania dotyczące oprogramowania do modelu symulacji mikroskopowej:

„wymagania programowe: rozmiar F liczba skrzyżowań - 1500, obszar sieci 100x100 km, programowanie stało czasowe, moduł VAP dla sterowania zależnego od ruchu, program VisVAP do graficznego wspomaganie VAP”.

Wymagania te są absolutnie nieadekwatne do potrzeb miasta Lublina. Zamawiający określił również na stronie 69, że:

„Zamawiający nie dopuszcza, aby mikrosymulacyjny model miasta został wykonany w częściach, które nie będą przekraczały 20 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (dla sygnalizacji objętych SZR)”.

Oznacza to, że model może opierać się na częściach nie mniejszych niż 20 skrzyżowań. Wobec powyższego prosimy o zmianę wymagań dotyczących oprogramowania do symulacji mikroskopowej (VISSIM lub równoważny) na:

- Minimalna liczba skrzyżowań 25
- Minimalny obszar sieci 5 x 5 km.

40) W pkt. 3.4.2.9. PFU (strona 69) Zamawiający wymaga, aby:

„Wykonawca opracuje cyfrowy model systemu transportowego miasta, a w tym:

1) analityczną metodę optymalizacji modelu sieci transportowej miasta dla stanu istniejącego oraz w momencie przekazania przedmiotu zamówienia Zamawiającemu. W tym sieci drogowej oraz sieci transportu publicznego w standardzie pakietu VISUM firmy PTV wersja 11.0 (lub o parametrach równoważnych);”

Prosimy o podanie, o jakim „stanie istniejącym” Zamawiający mówi:



- czy chodzi o rok, w którym zostały przez Zamawiającego wykonane badania ruchu wystarczające dla opracowania mikroskopowego modelu ruchu?
- czy rok, w którym Wykonawca wykona badania ruchu wystarczające dla opracowania makroskopowego modelu ruchu?
- czy Zamawiający udostępni Wykonawcy założenia do makroskopowego modelu w tym:
 - Liczba stref generowania ruchu,
 - Wykalibrowany model generowania ruchu dla przyjętych stref w Lublinie,
 - Badania podziału podróży na różne środki transportu.

Bez założeń liczby stref generowania ruchu nie jest możliwa wycena oprogramowania VISUM lub równoważnego.

41) Dotyczy Załącznika Nr 6 oraz Załącznika Nr 1 do PFU:

Zamawiający udostępnił schematy przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku Nr 6).

Równocześnie Zamawiający wymienił skrzyżowania z doprowadzonym łączem światłowodowym w Załączniku nr 1 (są to skrzyżowania: 26, 28, 30, 31, 32 49 i 81).

Prosimy o uszczegółowienie informacji o światłowodach (uaktualnienie Załącznika nr 1 i/lub Załącznika nr 6) ponieważ występują następujące niejasności:

- a) Skrzyżowania o numerach: 8 (Droga Męczenników / Majdanka – Krańcowa), 37 (Kunickiego/Krańcowa) i 106 (Krańcowa / Długa) są zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku 6) a także w paragrafie 2.2 na stronie 17 napisano, że jest pomiędzy nimi położony światłowod. Skrzyżowania te nie zostały jednak opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe”;
- b) Skrzyżowanie nr 109 (Al. Solidarności / B. Prusa) jest zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku 6) a nie zostało jednak opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe”;
- c) W Załączniku nr 6 Zamawiający przedstawił m.in. „studnię nr 71, skrzyżowanie Al. Solidarności i Unii Lubelskiej”. Czy wspomniana nazwa skrzyżowania jest tożsama z nazwą skrzyżowania nr 30 (wg numeracji Załącznika 1) tj. z nazwą „Podzamcze - Al. Tysiąclecia – Al. Unii Lubelskiej”?
- d) Skrzyżowania o numerach 49 (Lubomelska /Czechowska) i 81 (Mełgiewska / Turystyczna – Grafa) są opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe” natomiast nie są zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku 6);
- e) Czy z siedziby UM Lublin na Wieniawskiej obecnie wychodzą dwa łącza światłowodowe, tj:
 - łącze biegnące z budynku urzędu do skrzyżowania nr 109 a następnie aż do



skrzyżowania nr 32

- Łącze biegnące z budynku urzędu bezpośrednio do skrzyżowania nr 26?

- 42) Czy Zamawiający potwierdza, że wszystkie istniejące odcinki łącz światłowodowych w mieście spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego (m.in.: wymagania opisane w PFU, w paragrafie 3.3.4.2 na stronach 49-52)?
- 43) W punkcie 3.3.5.4 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Serwerownia” Zamawiający wymaga: „Instalacje elektryczną wyposażoną w zasilanie awaryjne, należy wykonać w serwerowni oraz w Sali operacyjnej, ma ona zapewnić podtrzymanie zasilania serwerowi oraz podstawowych stanowisk operacyjnych (co najmniej jedno stanowisko – 4 godziny pracy po zaniku zasilania sieciowego),”. Czy wobec tak długiego wymaganego czasu podtrzymania zasilania Zamawiający udostępni inne pomieszczenia w piwnicy lub na parterze (bez piwnicy) na zainstalowanie akumulatorów wraz z zasilaczem awaryjnym? Instalacja taka prawdopodobnie nie będzie mogła być zainstalowana na IV piętrze ze względu na zbyt duże obciążenie stropów. Prosimy o przekazanie planów pomieszczenia poza IV piętrem, które Zamawiający przeznaczy na akumulatorownię.
- 44) W punkcie 3.5.2.5 Programu Funkcjonalno - Użytkowego akapit „Wymagania dla znaków” zamawiający zamieszcza sprzeczne wymagania co do panelu tekstowego i wyświetlania linii. W jednym z podpunktów opisany jest panel tekstowy o szerokości znaków graficznych, ale nie węższy niż szerokość konieczna do wyświetlania 21 znaków w jednej linii i wysokości nie mniejszej niż 400 mm a w innym podpunkcie jest wymóg wyświetlanie tekstu w minimum 3 liniach po 16 znaków o wysokości min 300 mm.
- a) Czy Zamawiający może wyjaśnić, które wymagania są prawidłowe?
- b) Prosimy o zdefiniowanie, jakie klasy opisane w normie PN-EN 12966 i związane z kolorem, luminancją i propagacją światła mają spełniać tablice zmiennej treści.
- 45) W punkcie 3.5.1.2 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Narzędzia diagnostyczne” Zamawiający wymaga: Wraz z dostawą elementów systemu należy dostarczyć oprogramowanie diagnostyczne, zarówno zintegrowane na poziomie centrum, jak również instalowane na komputerach przenośnych, do serwisowania urządzeń w terenie. Sposób licencjonowania tego typu oprogramowania musi umożliwiać sprawne zorganizowanie ekip serwisowych. Prosimy o podanie wymaganej liczby licencji oprogramowania diagnostycznego instalowanego na komputerach przenośnych do serwisowania urządzeń w terenie.
- 46) W punkcie 3.5.1.2 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Narzędzia diagnostyczne” Zamawiający wymaga: należy dostarczyć oprogramowanie biurowe, CAD, prezentacyjne itp. w celu zapewnienia narzędzi do projektowania planowania i raportowania. Wobec powyższego czy zamawiający potwierdza, że wymaga dostarczenia 6 licencji oprogramowania dla każdego stanowiska operatorskiego w CSR na wyżej opisane oprogramowanie?
- 47) W punkcie 2.5.5 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający wymaga: „Baza danych będzie zawierać (w swojej minimalnej konfiguracji) – bieżące i historyczne dane o przepływach źródło – cel oraz (...) Zebrane informacje w bazie danych będą pozwalały na uzyskanie odpowiedzi między innymi na pytania: - jakie są czasy podróży pomiędzy





wybranymi punktami sieci.” Wobec powyższego Wykonawca musi identyfikować pojazdy w potoku ruchu z wykorzystaniem odpowiednich urządzeń do automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych celem obliczenia wiarygodnego czasu przejazdu tras, prezentowanego nie tylko w CSR, ale także na stronie WWW dla mieszkańców, dlatego prosimy o wytyczenia tras (łuków sieci z punktu A do punktu B), na jakich Zamawiający wymaga takiego pomiaru lub wskazanie miejsca instalacji takich urządzeń do zbierania danych. Zwracamy uwagę, że prezentowanie niewiarygodnych nieaktualnych danych, użytkownikom systemu opartych na przykład o model offline obniża zaufanie do systemu zarządzania ruchem.

48) W punkcie 3.4.2.4 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Informacja podawana przez środki masowego przekazu” między innymi Zamawiający wymaga: Należy zaprogramować serwer strony WWW, podający przynajmniej informacje o stanie ruchu: (...) – warunkach atmosferycznych (po zintegrowaniu ze stacjami pogodowymi). Wobec powyższego zapisu czy zamawiający wymaga w ramach zadania integracji stacji pogodowych ze stroną WWW? Jeśli tak prosimy o podanie producenta zainstalowanych stacji pogodowych, podanie protokołu wymiany danych, a także formatu pliku, w jakim stacje dostarczają dane do innych systemów.

49) W punkcie 3.5.2.1 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Sterownik” Zamawiający wymaga: Sterownik winien umożliwić realizację koordynacji ze sterownikami istniejącymi zlokalizowanym na sąsiednich skrzyżowaniach. Realizacja pomiarów ruchu w kwartach 1, 5, 15, 30 minutowych oraz 1, 2, 6 i 24 h w okresie min. 90 dni dla 64 punktów pomiarowych. Do sterownika należy dołączyć oprogramowanie do programowania pomiarów w sterowniku oraz odczytu danych.

Czy wobec sterownika podłączonego do centrum sterowania ruchem, z którego dane o detektorach wysyłane są na bieżąco, archiwizowane, zabezpieczone i dostępne w centrum sterownia ruchem Zamawiający nie będzie wymagał realizacji pomiarów przez min. 90 dni? Zamawiający będzie posiadał tą samą funkcję dostępną w centrum sterowania dla dowolnego interwału czasowego poprzez terminal operatorski. Zamawiający uniknie w ten sposób dublowania funkcjonalności.

50) W punkcie 3.5.2.1 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Przyciski dla pieszych” Zamawiający wymaga: Przyciski dla pieszych powinny być instalowane na masztach sygnalizacyjnych na wysokości 1,0 m nad poziomem terenu podczas gdy załącznik nr. 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach punkt 3.3.5.1 Przyciski dla pieszych stanowi: „Przyciski dla pieszych powinny być mocowane na maszcie lub słupie sygnalizacji świetlnej na wysokości 1,2 do 1,35 m nad poziomem terenu”. Prosimy o potwierdzenie wysokości montażu przycisków.

51) W punkcie 3.6. Programu funkcjonalno-użytkowego „Narzędzia dostępne na stanowiskach operatorów, opisane są funkcje programów spełniających oczekiwania zamawiającego. Czy Zamawiający wymaga, aby wszystkie aplikacje wymienione w punkcie 3.6.1 do 3.6.8 były zawarte w jednym zintegrowanym narzędziu?



- 52) W punkcie 3.11.3.1 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający opisuje, w jaki sposób powinien zachować się system sterowania sygnalizacją świetlną. Czy Zamawiający potwierdza, że w przypadku awarii systemu sterowniki sygnalizacji świetlnej powinny realizować lokalny program akomodowany z priorytetem dla transportu zbiorowego?
- 53) W punkcie 2.5.3 Programu funkcjonalno-użytkowego opisane jest działanie podsystemu priorytetów dla komunikacji zbiorowej i pojazdów uprzywilejowanych oraz służb miejskich.
- a) Ponieważ Zamawiający opisuje, że wyposażenie nadajników komunikacji zbiorowej nie jest częścią SZR lecz oddzielnego zadania, kto zapewni integrację systemów nadawania priorytetów?
- b) Czy pojazdy uprzywilejowane oraz służby miejskie będą wyposażone w nadajniki w ramach odrębnego działania razem z nadajnikami dla priorytetu dla komunikacji zbiorowej i nie są przedmiotem przetargu?
- c) Zamawiający opisuje wykorzystanie radia krótkiego zasięgu do przydzielania priorytetów. Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający ma określony protokół przesyłania danych odnośnie priorytetu?
- Uważamy, że w przypadku, gdy dostawcą dla nadajników do systemu SZTP będzie inny wykonawca i w ramach SZR też będzie inny wykonawca, słusznym wydaje się zastosowanie jednolitego protokołu do nadawania sygnałów z rkz.
- d) Czy Zamawiający zapewni pasmo częstotliwości niezbędne do wykorzystywania radia krótkiego zasięgu?
- 54) W punkcie 3.4.2.9 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający opisuje konieczność wykonania modelu mikrosymulacji w standardzie pakietu VISSIM firmy PTV.
- a) W związku z tym, czy Zamawiający dostarczy wszystkie niezbędne pliki wsadowe oraz kompilatory istniejących sterowników do skrzyżowań akomodowanych, w celu wykonania modelu dla stanu istniejącego.
- b) Jeżeli nie, to czy Zamawiający dopuszcza wykonanie symulacji istniejącego sterowania przy pomocy innych programów do symulacji działania sterownika w programie typu VISSIM.
- c) Czy Zamawiający dostarczy wszystkie dokumentacje algorytmów sterownia sterowników na skrzyżowaniach objętych symulacją?
- 55) W załączniku nr 1 do SIWZ opisane są skrzyżowania. W wielu miejscach opisane są skrzyżowania, które są w projektowane lub budowane w ramach oddzielnych zadań. Czy wykonawcy tych zadań w momencie wybrania wykonawcy systemu będą mieli obowiązek uzgadniania instalacji odpowiedniego sterownika i formy detekcji tak, aby zapewnić poprawność działania SZR?
- 56) Czy Zamawiający może określić w ilu i jakich jednostkach miejskich należy zatwierdzać projekty organizacji ruchu i projekty elektryczne?
- 57) Z informacji dostępnych na stronach internetowych UM Lublin oraz historii przetargów wynika, że przedstawiona w SIWZ sieć kanalizacji teletechnicznej oraz sieć kabli światłowodowych nie odzwierciedla w pełni infrastruktury istniejącej, będącej w dyspozycji Urzędu Miasta.



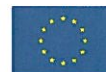


Zwracamy się z pytaniem, czy Urząd Miasta udostępni pełną wiedzę dotyczącą istniejącej sieci kanalizacji i światłowodów w takiej formie, aby poprzez wykorzystanie już istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej zmniejszyć koszty budowy niezbędne do realizacji inwestycji?

- 58) Prosimy o informację, jakie prace należy wykonać dla drogowych sygnalizacji świetlnych oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ.
- 59) Czy w ramach prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wymienić całe okablowanie elektryczne drogowej sygnalizacji świetlnej?
- 60) Czy w ramach prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wykonać nową kanalizację kablową na skrzyżowaniach?
- 61) Czy w ramach prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wymienić na nowe wszystkie maszty i wysięgniki oraz sygnalizatory świetlne?
- 62) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 3 Narutowicza – Piłsudskiego – Lipowa? Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania?
- 63) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniach nr 1 Krakowskie Przedmieście – Lipowa i nr 12 Krakowskie Przedmieście – Wieniawska jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 64) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 51 Panny Marii - Piłsudskiego jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 65) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 4 Piłsudskiego- Zygmuntowskie jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 66) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 5 Zygmuntowskie - Unii Lubelskiej. Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania?
- 67) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 7 Droga Męczenników Majdanka-Lotnicza jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 68) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 9 Droga Męczenników Majdanka-Grabskiego jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 69) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 10 Krak.Przedmieście – 3-go maja jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują? Czy na skrzyżowaniu można wykorzystać/pozostawić istniejące słupki i wysięgniki?



- 70) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 11 Krak.Przedmieście – Chopina jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Czy na skrzyżowaniu są zainstalowane detektory pojazdów? Prosimy o podanie ich parametrów i lokalizacji.
- 71) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 14 Narutowicza - Głęboka. Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania? Czy w ramach prac należy wykonać remont sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, jeżeli prace drogowe i przebudowa skrzyżowania będzie prowadzona w ramach odrębnego zlecenia?
- 72) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 15 1-go maja- Kunickiego jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 73) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 16 Plac Bychawski jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 74) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 17 Okopowa – Chopina jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 75) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 20 Raclawickie - Głowackiego jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 76) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 21 Raclawickie - Sowińskiego jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 77) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 22 Raclawickie - Długosza jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 78) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 23 Al. Kraśnickiego – Bohaterów Monte Casino. Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania?
- 79) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 24 Al. Kraśnickiego - Zana jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 80) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 25 Al. Solidarności - Al. Sikorskiego. Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania. Czy w ramach prac należy wykonać remont sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, jeżeli prace drogowe i przebudowa skrzyżowania będzie prowadzona w ramach odrębnego zlecenia?
- 81) Prosimy o informację jakie elementy sygnalizacji świetlnej (latarnie, maszty, wysięgniki, kable, kanalizacja) należy wymienić na nowe na skrzyżowaniach: nr 26 Al. Kompozytorów Polskich – Al. Solidarności i nr 49 Lubomelska - Czechowska. Czy na wymienionych skrzyżowaniach jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniach jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?



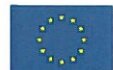


- 82) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 27 Al. Solidarności - Wodopojna jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują? Czy na skrzyżowaniu jest detekcja pojazdów? Czy detekcja jest sprawna technicznie?
- 83) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 28 Al. Solidarności-Tysiąclecia jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują? Czy na skrzyżowaniu jest detekcja pojazdów? Czy detekcja jest sprawna technicznie?
- 84) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 29 Al. Solidarności - przejście dla pieszych jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują? Czy na skrzyżowaniu jest detekcja pojazdów? Czy detekcja jest sprawna technicznie?
- 85) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 35 Lubartowska-Ruska jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 86) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 37 Kunickiego - Krańcowa jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 87) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 44 PDP - Mełgiewska jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują? Czy na skrzyżowaniu należy osygnalizować wloty boczne dla pojazdów i pieszych?
- 88) Kiedy przewidziana jest przebudowa skrzyżowania nr 50 Przejście Al. Kraśnicka – zgodnie z zapisem z Załącznika nr 1 do SIWZ?
- 89) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 52 Kraśnicka - Głęboka jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 90) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 53 Kraśnicka - Roztocze jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 91) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 55 Hempla - Okopowa jest kanalizacja kablowa i ilu otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 92) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 56 Narutowicza - Mościckiego jest kanalizacja kablowa i ile otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?





- 93) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 59 Krańcowa - Pogodna jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 94) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 74 Bohaterów Monte Casino - AK jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 95) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 80 Warszawska-Czeremchowa jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 96) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 69 PDP Warszawska jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 97) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 82 Turystyczna - wjazd A.Leclerc jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 98) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 83 Raclawickie - Spadochroniarzy jest kanalizacja kablowa i ile otworowa. Czy kanalizacja kablowa na skrzyżowaniu jest drożna? Jaki jest stan techniczny kabli sygnalizacyjnych i iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?
- 99) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 85 Raclawickie - Łopacińskiego jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 100) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 87 Orkana - Zwycięska jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 101) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 88 Orkana - Poznańska jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 102) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 89 Orkana - Roztocze jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 103) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 90 Warszawska przy Gen. Zajączka jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 104) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 94 PDP przez Drogę Męczenników Majdanka jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 105) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 101 Droga Męczenników Majdanka – L.Herc jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 106) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 104 Kraśnicka – Jana Pawła II jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 107) Prosimy o podanie informacji czy na skrzyżowaniu nr 106 Krańcowa – Długa jest detekcja pojazdów i pieszych, i gdzie jest zlokalizowana. Czy detekcja jest sprawna?
- 108) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 109 Al. Solidarności - Prusa? Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania?





- 109) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 120 Droga Męczenników Majdan-ka - Wrońska? Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżo-wania?
- 110) Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania nr 121 3-go maja – I Armii WP i nr 122 3-go maja – Radziwiłłowska?
- 111) Kiedy rozpocznie się przebudowa skrzyżowania nr 123 Fabryczna - Bronowicka? Czy Zamawiający może udostępnić dokumentację przebudowy skrzyżowania?
- 112) Czy Zamawiający może rozwinąć zawarte w opisie ogólnych właściwości funkcjonal-no- użytkowych zapisy dotyczące warstw zarządzania? W jaki sposób system bezpo-średnio wpływać ma na modalny rozkład ruchu?
*„...Zarządzanie ruchem systemie powinno być realizowane hierarchicznie:
 - warstwa I zarządzania – odpowiada za maksymalizowanie sprawności ruchu w rozpoznanej sytuacji ruchowej – znajdowanie kompromisu pomiędzy płynnością ruchu a przepustowością,
 - warstwa II zarządzania – odpowiada na oddziaływania na ruch w celu zapobiegania zmniejszenia zatłoczenia sieci ulic,
 - warstwa III zarządzania polega na wpływaniu na modalny rozkład ruchu...”*
- 113) Czy Zamawiający dopuszcza całkowitą wymianę urządzeń sterujących obecnie funk-cjonujących na skrzyżowaniach?
„...zaleca się wykorzystanie sterowników dwuprocessorowych już funkcjonujących na Skrzyżowaniach...”
- 114) W punkcie 2.5.4. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi określono funkcjonalność wykrywania zdarzeń w sposób auto-matyczny z rozróżnieniem ich typów. Zamawiający równocześnie zakłada rozmieszcze-nie systemu detekcji opartej o kamery CCTV oraz wideo-detekcję.
 Czy określone wykrywanie zdarzeń incydentalnych ma być realizowane przez ten sys-tem detekcji? Czy kolizja pojazdów (utrudnienia w ruchu pojazdów), wypadek drogowy, nieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamujące ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne) mają być wykrywane na skrzyżowa-niach i na wlotach skrzyżowań w odległości co najmniej 100 m?
- 115) Przedmiotem zamówienia jest zastosowanie takich rozwiązań w ramach SZR, które będą zapewniać pełną komunikatywność z pojazdami transportu publicznego.
 Zamawiający informuje o tym, że protokół transmisji zostanie ujawniony lub zostaną Wykonawcy dostarczone dekodery zewnętrzne do każdego sterownika.
 Proszę określić za pomocą jakiego interfejsu odbywać się będzie komunikacja sterownika z dekoderm (rkz)? Nie jest możliwa wycena urządzeń bez określenia parametrów technicznych tej komunikacji.
- 116) Wykonawca SZR winien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów trans-portu zbiorowego, które na obecnym etapie trudno określić z uwagi na stopień zaawan-sowania prac przy budowie SZTP.
 Ten zapis specyfikacji nie określa w sposób spójny zamówienia. Nie można wymagać złożenia oferty bez doprecyzowania tego punktu.
 Proszę o doprecyzowanie tego zadania, jakie inne formy detekcji transportu zbiorowego



Zamawiający ma na myśli?

- 117) W punkcie 3.4.2.9. Ocena jakości sterowania punkt 2) Zamawiający określa wymogi dotyczące opracowania modelu ruchu mikrosymulacyjnego. Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego i docelowego. Czy Zamawiający udostępni projekty wszystkich realizowanych programów sterowania? Czy Zamawiający wymaga podłączenia do programu symulacyjnego algorytmów (tzw. wirtualnych sterowników) producentów obecnie zainstalowanych sterowników?
„...2) symulacyjną metodę optymalizacji modelu sieci transportowej w czasie rzeczywistym dla obszaru miasta w granicach administracyjnych (sygnalizacje objęte systemem w sposób liniowy + pozostałe skrzyżowania z sygnalizacjami) dla stanu istniejącego i projektowanego, w standardzie pakietu VISSIM firmy PTV wersja 5.0 (lub o parametrach równoważnych). Oczekuje się wykonania modelu symulacyjnego sieci transportowej dla całego miasta dla stanu istniejącego. Nie należy brać pod uwagę dróg dojazdowych do osiedli. Zamawiający nie dopuszcza aby mikrosymulacyjny model miasta został wykonany w częściach, które nie będą przekraczały 20 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (dla sygnalizacji objętych SZR). Miasto jest pokryte w 70% skrzyżowaniami wyposażonymi w akomodacyjne sygnalizacje świetlne. Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego i docelowego;...”
- 118) W punkcie 3.4.2.9. Ocena jakości sterowania punkt 4), Zamawiający określa konieczność opracowania modelu ruchu osób. W jakim zakresie należy opracować ten model? Czy w ramach zamówienia należy przeprowadzić kompleksowe badania ruchu w Lublinie celem stworzenia modelu popytu - macierzy źródło-cel?
„...4) opracowanie modeli ruchu osób i ruchu drogowego w obszarze projektu na podstawie przeprowadzonych badań ruchu, wraz z kalibracją parametrów ruchu oraz oceną zgodności modelu z wynikami badań i pomiarów ruchu na sieci. Przekazanie Zamawiającemu opracowanych modeli ruchu w wersji elektronicznej wraz z plikami źródłowymi (włącznie z punktem 1 oraz 2, model z programu VISUM oraz VISSIM)...”
- 119) Czy pomiary ruchu i pozostałe dane o których mowa w punkcie 1.3.5. dotyczą również danych ankietowych?
„...Punkt 1.3.5. Pomiary ruchu drogowego znajdują się w siedzibie Wydziału Dróg i Mostów UM Lublin. Ponadto Zamawiający posiada rozbudowaną bazę archiwalnych pomiarów ruchu. W załączeniu do Programu funkcjonalno – użytkowego przedstawione zostały przykładowe rozkłady ruchu samochodowego dla roku 2009 z godz. 15 - 16 dla wybranych 10 skrzyżowań. Pozostałe dane z lat 2006 – 2009 zostaną przekazane Wykonawcy SZR....”
- 120) Ad 2.4 Prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Zamawiający rozumie „czas rzeczywisty” w zdaniu „sterowanie obszarowe realizowane automatycznie w czasie rzeczywistym”.
- 121) Ad 2.5 Dotyczy wymagania „Podsystem powinien realizować krótkoterminowe prognozy rozkładu ruchu w systemie on – line na podstawie pomiarów na skrzyżowaniach oraz w punktach kontrolnych.” Prosimy o wyjaśnienie, jaki jest wymagany czas prognozy ruchu.



- 122) Ad 3.5.2.4 Zamawiający wymaga, aby kamery CCTV umożliwiające zmianę położenia i ogniskowej równocześnie wyposażone były w funkcję ARTR. Z informacji, jakie posiadamy funkcje ARTR mogą być realizowane wyłącznie przez kamery statyczne. Prosimy o doprecyzowanie wymagań.
- 123) Dotyczy PFU punkt 2.2 (strona 17) - prosimy o udostępnienie informacji technicznej na temat istniejącej komunikacji radiowej pomiędzy skrzyżowaniami 1-12-11-10, tj. m.in: typ i producent urządzeń wraz z ich parametrami technicznymi (np. częstotliwość)?
- 124) Dotyczy PFU punkt 2.2 (strona 17) - czy istniejące połączenie radiowe pomiędzy skrzyżowaniami 1-12-11-10 będzie akceptowane przez Zamawiającego jako podstawowe¹ w ramach docelowego systemu łączności wymaganego w bieżącym postępowaniu przetargowym (zamiast łącza światłowodowego)?
- 125) Dotyczy PFU Załącznik 1 - co Zamawiający miał na myśli w oznaczeniu LW (pisząc: "system łączności winien uwzględniać stan sygnalizacji w momencie uruchomienia SZR jak również stan docelowej przebudowy opisany w załączniku nr 1 i/lub przedstawiony na załącznikach graficznych")?
- 126) Dotyczy PFU pkt 3.5.1.2 (strona 77) - prosimy o wyjaśnienie jaką licencję pakietu Vis-sim ma Zamawiający na myśli pisząc: "Rozmiar F, liczba skrzyżowań 1500". Wg naszych informacji, największa wersja VISSIM w rozmiarze G może obsługiwać co najwyżej 999 skrzyżowań, zaś wersja F może obsługiwać 50 skrzyżowań.
- 127) Dotyczy PFU pkt 3.3.2 (strona 48) - ile tablic informacyjnych wymaganych jest przez Zamawiającego?
- 128) Dotyczy PFU pkt 3.3.4.2 (strona 49) - co Zamawiający ma na myśli pisząc "obecność innych operatorów ograniczyć do niezbędnego minimum"? Wykorzystanie jakich operatorów jest zatem dozwolone przez Zamawiającego?
- 129) Dotyczy PFU pkt 2.5.6 (strona 35) Zamawiający pisze, że wszystkie sterowniki z załącznika 1 oznaczone jako OZ należy połączyć łączami światłowodowymi. Z drugiej strony w tym samym punkcie jako „podstawowe łącza w systemie” Zamawiający wskazuje system łączności szerokopasmowej kablowej do połączenia z CZR sterowników, kamer i znaków zmiennej treści” co nie wskazuje jednoznacznie na światłowód. Zatem zapytujemy czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał podłączenia każdego ze sterowników w systemie, znaku zmiennej treści i kamery światłowodem?
- 130) Dotyczy pytania 7. Czy Zamawiający dopuszcza zamianę systemu łączności światłowodowej na jakiś inny system łączności np. radiowej dla całości zamówienia lub jego części?
- 131) Jeżeli Zamawiający dopuszcza zmianę systemu łączności z pytania 8 tylko w części zamówienia to prosimy o dokładne sprecyzowanie w jakiej części?
- 132) Dotyczy Załącznika 1 pozycje 6, 13, 49, 53, 56, 82, 85, 98, 104, 106. Liczba wszystkich grup sterownika podana w tabeli nie jest równa sumie grup kołowych, pieszych i strzałek. Prosimy o wyjaśnienie tych rozbieżności.
- 133) Prosimy o podanie jaki rodzaj detekcji jest zainstalowany na skrzyżowaniach: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 26, 37, 44, 50, 53, 59, 70, 82, 90, 94, 98, 104?

¹ Podstawowy w rozumieniu punktu 2.5.6 PFU strona 35



- 134) Dotyczy Załącznika 1 pozycje: 19, 31, 32, 49. Zamawiający opisuje detekcję na tych skrzyżowaniach jako wideodetekcję. Z załączonych projektów wynika, że część istniejących stref detekcji to pętle indukcyjne. Czy na w/w skrzyżowaniach jednocześnie funkcjonują 2 sposoby detekcji? Czy dokumentacja przekazana przez Zamawiającego jest nieaktualna?
- 135) Dotyczy załącznika 1 pozycja: skrzyżowanie 73. Zamawiający nie wskazuje tego skrzyżowania jako objętego detekcją. Z projektu arkusza rysunkowego wynika, że jest ono wyposażone w system detekcji indukcyjnej. Prosimy o wyjaśnienie.
- 136) Czy jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 to jest to równoznaczne z tym że nie jest ono wyposażone w żaden sposób detekcji?
- 137) Czy jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 to jest to równoznaczne z tym, że pracuje ono w trybie stałoczasowym?
- 138) Zamawiający w punkcie 3.5.2.2 PFU pisze: „System detekcji zostanie oparty na systemie wideodetekcji, w który zostanie wyposażone każde skrzyżowanie.”
Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie zamiast wideodetekcji istniejącej detekcji (np. detekcji indukcyjnej) na skrzyżowaniach?
- 139) Czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał wyposażenia każdego skrzyżowania objętego systemem w wideodetekcję niezależnie od istniejących systemów detekcji?
- 140) Co Zamawiający ma na myśli pisząc w punkcie 3.5.2.5 PFU (strona 92):
„- Wyświetlanie tekstu w min 3 liniach po min 16 znaków o wysokości znaku min 300 mm” Aby wyświetlić 3 linie tekstu po 16 znaków każdy i wysokości 300mm potrzebny jest panel graficzny o rozmiarach około 4800x1200mm (powierzchnia świecąca) co jest sprzeczne z wcześniejszym wymogiem Zamawiającego co do instalacji: graficznych znaków zmiennej treści o rozmiarze 100cmx100cm nad każdym pasem ruchu oraz osobnej tablicy tekstowej wyświetlającej co najmniej 21 znaków, lub graficznych znaków zmiennej treści o rozmiarze 100cmx140cm (powiększone o powierzchnie dla informacji tekstowej zamiast osobnej tablicy tekstowej) nad każdym pasem ruchu. Prosimy o jasne sprecyzowanie wymiarów, ilości i rodzaju znaków zmiennej treści?
- 141) Co Zamawiający ma na myśli pisząc w punkcie 3.5.2.5 PFU (strona 92):
„- Panel może być wykonany w technice znakowej lub graficznej” Prosimy o wyjaśnienie co dla zamawiającego znaczy technika znakowa, a co technika graficzna?
- 142) Czy znaki zmiennej treści mają spełniać normę PN-EN 12966 obowiązującą w Polsce dla znaków zmiennej treści?
- 143) Jeżeli znaki zmiennej treści mają spełniać normę PN-EN-12966 z pytania 18 to prosimy o podanie minimalnych parametrów jakie mają spełniać znaki zmiennej treści zgodnie z tą normą tj:
Luminancja: (L1, L2, L3) ?
Chrominancja: (C1, C2)?
Kontrast: (R1, R2, R3)?
Szerokość wiązki (B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7)?
Ochrona: (P1, P2, P3)?
Temperatura pracy: (T1, T2, T3)?



- 144) Czy na skrzyżowaniach na których w chwili obecnej jest zainstalowana wideodetekcja sterowniki są wyposażone w wideoserwery? Prosimy o podanie numerów skrzyżowań na których sterowniki są wyposażone w wideoserwery umożliwiające przesył obrazu według punktu 3.4.2.4 PFU (strona 66)?
- 145) Czy sterowniki ruchu drogowego mają spełniać normę PN-HD638 S1:2006 obowiązującą w Polsce dla sterowników ruchu drogowego?
- 146) Na których skrzyżowaniach jest obecnie zainstalowany system wideo-detekcji, jaki to system, czy będzie włączony do zamawianego i czy spełnia oczekiwania (jeśli jest)?
Strona 26
System kamer CCTV będzie niezależny od systemu kamer wideo-detekcji. Obraz z kamer CCTV będzie zarządzany z poziomu centrum. Do poziomu centrum będzie przesyłany również obraz z kamer wideo-detekcji zamontowanych na wszystkich skrzyżowaniach.
3.5.2.2. Detekcja pojazdów indywidualnych
Wideodetekcja
System wideodetekcji powinien posiadać możliwość rozbudowy o wideoserwer w celu przesyłania obrazu z kamer do centrum monitorowania.
- 147) Jeżeli obraz z kamer wideo-detekcji będzie przesyłany do poziomu centrum i kamera tego systemu nie jest IP to system musi posiadać wideoserwer, a nie tylko posiadać możliwość rozbudowy. Czy w rozwiązaniu należy dostarczyć wideoserwer?
Strona 53
– punktem centralnym pomieszczenia będą urządzenia wizyjne, składające się z systemu do wyświetlania sygnału wideo oraz obrazów i tekstu zwane ścianą graficzną,
- 148) Jaką funkcjonalnością powinna cechować się ściana graficzna?
Strona 54
– niezbędnym elementem jest zapewnienie kontroli dostępu do CSR, w szczególności pomieszczenia operatorskiego. Konsole operatorskie powinny być wyposażone w środki łączności typu „intercom” i opcjonalnie dostęp do obrazu wideo z wewnętrznego systemu monitoringu.
- 149) Czy monitoring wewnętrzny jest przedmiotem zamówienia? Jeżeli tak, to co ma obejmować?
Strona 60
Warstwy Prezentacji - kodowanie ASCII lub Unicode – dla danych znakowych RTF lub PDF – dla danych blokowych
JPEG lub BMP – dla obrazów
MPEG2 lub MPEG4 lub SEQ – dla materiału wideo
- 150) Czy Zamawiający zaakceptuje dodatkowo dla prezentacji materiału wideo protokół H264?
Strona 66
– sieci WAN pozwolą zrealizować zintegrowaną transmisję danych na cele:
▪ koordynacji sygnalizacji,
▪ centralnego monitorowania i zarządzania,



▪ transmisji obrazu z kamer (należy przewidzieć wyposażenie sterowników sygnalizacji w odpowiednie urządzenia – wideoserwery IP).

151) Należy przewidzieć wyposażenie sterowników w wideoserwer czy dostarczyć dla kamer innych niż IP?

Strona 70

Należy zapewnić funkcję rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ARTR).

Wideo nadzór będzie realizowany w sposób umożliwiający właściwą rejestrację a następnie analizę danych o przemieszczających się pojazdach (ARTR)

152) Czy kamery mają posiadać funkcję rozpoznawania ARTR, czy powinna to być funkcjonalność systemu?

Na jakich kierunkach ma być realizowana analiza przemieszczania się pojazdów?

Czy w szczególny sposób powinny być traktowane pojazdy komunikacji zbiorowej?

Strona 91

Kamery CCTV :

Oznaczone do montażu w Załączniku nr 1 jako MK.

Należy zastosować kamery ze zmienną ogniskową, o rozdzielczości minimum 480 linii, w obudowach zabezpieczonych przed oddziaływaniem wilgoci z podgrzewaną szybą.

Obudowy należy zamontować na ruchomych statywach.

Statyw oraz kamera muszą być przystosowane do zdalnego zarządzania z centrum, reagując na polecenia zmiany ogniskowej oraz zmiany kąta w poziomie w zakresie 360o oraz w pionie min 120o. Należy wykonać przysłony w celu uniemożliwienia naruszenia prywatności w mieszkaniach.

Kamery będą wyposażone w funkcję ARTR (automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych).

153) Czy kamery należy zamontować na specjalnych podstawach? Czy Zamawiający akceptuje kamery PTZ (sterowane)?

Jeżeli kamery mają być sterowane, to każde rozpoczęcie sterowania przerwie proces ARTR. Przerwanie procesu ARTR uniemożliwia realizację funkcji analizy przemieszczania się pojazdów, obliczenia czasów przejazdu dla danego kierunku ruchu wykrywania pojazdów zastrzeżonych (z powodów dowolnych).

Najczęściej ARTR realizowany jest za pomocą kamer stałych odpowiednio zamontowanych w liczbie zapewniającej pokrycie całego i każdego kierunku ruchu (1 pas, 2 pasy 3 pasy itd.) i odpowiednio skalibrowanych (odpowiednio ustawiony kąt widzenia i ognisko wa). Do realizacji procesu ARTR po zmroku stosuje się promienniki podczerwieni, do których w PFU nie ma odniesień.

154) Czy połączenia CSR z Centrum Zarządzania Transportem Miejskim, Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego oraz Centrami Policji są elementami zadania?

155) W punkcie 3.3.5.3. programu funkcjonalno-użytkowego jest mowa o 1-godzinnym podtrzymaniu awaryjnym sprzętu komputerowego i 4-godzinnym podtrzymaniu serwerów, natomiast w punkcie 3.5.1.1. mowa jest o 2-godzinnym podtrzymaniu. Która z powyższych wartości jest prawidłowa?

156) Jak rozumieć zdanie ze str. 75 programu funkcjonalno użytkowego: „*Ma to zapewnić wykluczenie lub zmniejszyć ryzyko potencjalnego ataku na SYSTEM pamięci masowe zorganizowane w oparciu o macierze dyskowe rack 19” – co najmniej dwie (RAID 5 lub*



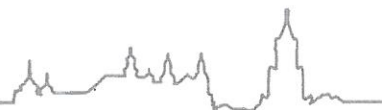
**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

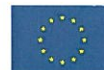




- 6) min. 1,5 TB każda + macierz backupu danych min. 1 TB, oddzielnie dla podstawowej i redundantnej części systemu, każda z macierzy wyposażona w redundantny kontroler, bateryjne podtrzymanie pamięci, redundantne zasilacze i wentylatory przystosowane do wymiany w czasie pracy, zdalny moduł zarządzania z użyciem protokołu TCP/IP, informatyczny system nadzoru stanu technicznego oparty o protokół SNMP".
- 157) Prosimy o wyjaśnienie sprzeczności w wymaganiach dla pętli indukcyjnych: ze str. 89 - odległość rowka pętli od sąsiedniego pasa wynosiła co najmniej 0,8 m, ze str. 90 - odległość od krawędzi pasa 0,25m.
- 158) Czy obrazy z kamer wideodetekcji mają być rejestrowane tak, jak obrazy z kamer CCTV? Jeżeli tak, czy dotyczy to także kamer już istniejących?
- 159) Jaka jest liczba kamer wideodetekcji na 6 obecnie objętych nią skrzyżowaniach?
- 160) Prosimy o doprecyzowanie wysokości liter na znakach zmiennej treści.
- 161) Prosimy o podanie czterech znaków drogowych czy graficznych, które mają być wyświetlane na części graficznej znaków zmiennej treści.
- 162) Czy Zamawiający potwierdza konieczność instalacji dla potrzeb ARTR kamer niezależnych od systemu CCTV? Jeżeli tak, prosimy o określenie ich rodzaju i miejsc lokalizacji.
- 163) Czy system wykrywania zdarzeń powinien automatycznie rozróżniać kolizję pojazdów, wypadek drogowy i unieruchomienie pojazdów? Jeżeli tak, jakie są kryteria rozróżniania i jaki powinien być sposób reakcji na nie?
- 164) Czy licencja na system sterowania ruchem ma opiewać na 160 sterowników?
- 165) Czy dotyczący 25 tablic zmiennej treści zapis: "Wykonawca winien dostosować projektowaną i budowaną infrastrukturę techniczną do tej liczby punktów" oznacza konieczność doprowadzenia światłowodów, modemów itp., czy tylko dostosowania systemu?
- 166) Prosimy o określenie maksymalnej wysokości kary umownej w przypadku opóźnień w realizacji (par. 34 p. 2, zał. 9 - wzór umowy).
- 167) W SIWZ, w pkt. A ust. 5) stwierdza się, iż „Wykonawca zobowiązany jest (...) do zastosowania się do decyzji administracyjnych i warunków technicznych wydanych w związku z planowaną inwestycją (...)”. Proszę o udostępnienie w/w. decyzji i warunków, jeżeli istnieją i nie zostały zawarte w udostępnionej dokumentacji przetargowej.
- 168) W SIWZ, w pkt. A ust. 5) stwierdza się, iż „Opracowanie winno uwzględniać nowoczesne rozwiązania technologiczne oszczędzające zużycie energii.” Proszę o wyjaśnienie w jaki sposób i w oparciu o jakie kryteria będzie dokonywana ocena spełnienia w/w wymagania?
- 169) Na stronie 11 PFU w pkt. 2.1, ppkt. d) wskazano konieczność przygotowania infrastruktury dla innych podsystemów. Proszę o wyjaśnienie i wskazanie szczegółowych wymagań w tym zakresie, tj. szczegółów dotyczących infrastruktury i podsystemów.
- 170) Na stronie 12 PFU przedstawiono schemat ideowy SZRiTP. Wynika z niego, iż Podsystem obsługi systemów sterowania sygnalizacją i znakami zmiennej treści nie będzie miał „punktu styku” z podsystemem zarządzania zdarzeniami drogowymi. Kolejne zapisy w PFU wskazują jednak inaczej. Proszę o wyjaśnienie w/w rozbieżności i zajęcia ostatecznego stanowiska.



- 171) Czy funkcjonalność wszystkich terminali operatorskich oraz konsol ma być taka sama?
- 172) Na stronie 21 PFU Zamawiający wskazuje właściwości funkcjonalno użytkowe dotyczące warstw zarządzania. Proszę o wyjaśnienie w jaki konkretnie sposób system bezpośrednio ma wpływać na modalny rozkład ruchu?
- 173) Na stronach 21 oraz 22 PFU wskazano, iż „System sterowania winien realizować i spełniać podstawowe wymagania funkcjonalne: (...) – informowanie kierowców przez (...) radio RDS/TMC”. W dalszej części PFU Zamawiający nie opisał sposobu realizacji oraz działania wskazanej funkcjonalności. Proszę o wyjaśnienie w/w rozbieżności i zajęcia ostatecznego stanowiska.
- 174) Na stronie 23 PFU wskazano, iż „Wszystkie prace związane z montażem SZR będą prowadzone w pasach drogowych ulic znajdujących się na terenie Gminy Lublin.”. Czy wymaganie to dotyczy również zapewnienia środków łączności światłowodowej między skrzyżowaniami a Centrum Zarządzania Ruchem?
- 175) Na stronie 37 PFU Zamawiający wskazuje istnienie dwóch wariantów lokalizacji CZR, podczas gdy wskazując precyzyjnie lokalizację wymienia tylko jedno miejsce. Również w załącznikach do dokumentacji przetargowej, Zamawiający załącza jedynie plany jednej lokalizacji. Proszę o wyjaśnienie czy lokalizacja wskazana na str. 37 PFU jest ostateczna.
- 176) Na stronie 37 PFU Zamawiający wskazuje, iż „Wykonawca SZR będzie zobowiązany do dostosowania (przebudowy) lokalu do szczegółowych wymagań dla CSR (...)”. Ponieważ przestrzeń na pomieszczenia CSR znajduje się w istniejącym budynku, proszę o wyjaśnienie czy wspomniana przebudowa i dostosowanie mają dotyczyć jedynie obszaru przeznaczonego na CSR. Zwracamy uwagę, że przebudowa może, w konsekwencji, wymagać dostosowania istniejącej infrastruktury, w części budynku nie objętej zakresem, do obowiązujących przepisów.
- 177) Na stronie 43 PFU Zamawiający stwierdza, iż „należy uwzględnić poszczególne zadania realizowane w ramach podsystemów lub wymaganych dla sprawnego działania systemu przykładowo: dynamicznego naprowadzania na parkingi, integrację z systemem zarządzania komunikacją zbiorową, proponowanie alternatywnych tras przejazdu, zarządzanie robotami drogowymi”. Proszę o potwierdzenie, iż wymienione podsystemy nie są przedmiotem tego postępowania przetargowego. Proszę o wyjaśnienie w jaki sposób powinna być uwzględniona współpraca z w/w podsystemami w tym poprzez o udostępnienie szczegółowej specyfikacji i wymagań dla potencjalnej komunikacji z tymi podsystemami.
- 178) Zamawiający, na stronie 44 PFU wskazuje instytucje zatwierdzające przygotowaną dokumentację koncepcyjną. Proszę o szczegółowe wskazanie wszystkich instytucji biorących udział w procedurze opiniowania projektów koncepcyjnych.
- 179) Czy w budynku wskazanym jako lokalizacja CSR istnieje zasilanie dwustronne?
- 180) W punkcie 3.3.5.6 Zamawiający wskazuje wykonanie okablowania umożliwiającego podłączenie urządzeń terenowych. Proszę o wskazanie jakiego typu urządzenia terenowe Zamawiający przewiduje oraz jaka jest oczekiwana ich ilość, parametry.
- 181) W punkcie 3.3.5.6 Zamawiający wskazuje wykonanie okablowania umożliwiającego dystrybucję sygnału wideo w budynku. Czy w zakresie Wykonawcy leży przygotowanie





- punktu styku (interfejsów w przestrzeni pomieszczeń CSR) czy wykonanie kompletnej instalacji w budynku?
- 182) Na stronie 69 PFU Zamawiający wskazuje konieczność zapewnienia możliwości „przyjmowania innych danych – m.in. moduł zarządzania przewidzianych lub wskazanych do realizacji funkcji lub zadań”. Czy te moduły są również przedmiotem zamówienia. Jeśli tak, proszę o przedstawienie szczegółowych dokumentacji precyzującej wymaganą funkcjonalność modułów.
- 183) Jak długo mają być przechowywane dane historyczne Systemu Zarządzania Ruchem?
- 184) Na stronie 61 PFU w pkt. 3.4.1.4 Zamawiający opisuje wymagane strategie sterowania. Na koniec stwierdza „Wszystkie metody w obydwu trybach pracy muszą realizować sterowanie zależne od ruchu.” Proszę o wyjaśnienie o których metodach Zamawiający pisze, gdyż w punkcie tym nie wspomina się o wymaganych metodach a jedynie o strategiach oraz dodatkowych funkcjach?
- 185) Czy Zamawiający dopuszcza również całkowitą wymianę urządzeń sterujących obecnie funkcjonujących na skrzyżowaniach?
- 186) W punkcie 3.4.2.9. Ocena jakości sterowania punkt 2) Zamawiający określa wymogi dotyczące opracowania modelu ruchu mikrosymulacyjnego. Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego i docelowego. Czy Zamawiający udostępni projekty wszystkich realizowanych programów sterowania? Czy Zamawiający wymaga podłączenia do programu symulacyjnego algorytmów (tzw. wirtualnych sterowników) producentów obecnie zainstalowanych sterowników?
- 187) W punkcie 3.4.2.9. Ocena jakości sterowania punkt 4) Zamawiający określa konieczność opracowania modelu ruchu osób. W jakim zakresie należy opracować ten model? Czy w ramach zamówienia należy przeprowadzić kompleksowe badania ruchu w Lublinie celem stworzenia modelu popytu - macierzy źródło-cel?
- 188) Na stronie 113 PFU Zamawiający określa, iż dysponuje pomiarami ruchu drogowego. Czy pomiary ruchu i pozostałe dane o których mowa w punkcie 1.3.5. dotyczą również danych ankietowych? Czy model którym dysponuje Zamawiający jest modelem statycznym czy dynamicznym?
- 189) Czy zamawiający wymaga dostarczenia oprogramowania integrującego wszystkie wyspecyfikowane podsystemy? Jeżeli tak, to proszę o wyjaśnienie w jakim stopniu powinna zostać wykonana integracja, które systemy mają zostać zintegrowane, jakiej funkcjonalności oczekuje Zamawiający?
- 190) Na stronie 26 PFU wskazano, iż „Przewiduje się zastosowanie minimum 10 bram z tablicami zmienno-tekstowymi i znakami zmiennej treści montowanymi nad pasami ruchu (minimum 4 znaki graficzne/drogowe)”. Proszę o sprecyzowanie czy Zamawiający określa w ten sposób ilość znaków (paneli) na każdej bramie czy ilość możliwych do wyświetlenia znaków na każdym z paneli znaku zmiennej treści.
- 191) Na stronie 27 PFU wskazano, iż „Wykonawca winien dostosować projektowaną i budowaną infrastrukturę techniczną do tej liczby punktów”. Czy wobec tego Wykonawca ma za zadanie dokonać zaprojektowania lokalizacji i przygotowania w tych lokalizacjach infrastruktury technicznej dla wskazanej docelowo ilości znaków zmiennej treści (25 szt.)?



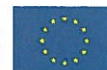
- 192) Jak długo mają być przechowywane dane historyczne systemu zarządzania znakami zmiennej treści?
- 193) Czy Zamawiający w okresie najbliższych pięciu lat przewiduje zastosowanie tzw. BUS PASS'ów w mieście Lublin?
- 194) Na stronie 28 PFU, Zamawiający używa określenia „sterowanie komunikacją zbiorową”. Proszę o sprecyzowanie to czy to sterowanie leży w zakresie przedmiotu zamówienia czy też leży w zakresie Systemu Zarządzania Transportem Publicznym, nieobjętym zakresem zamówienia.
- 195) Na stronie 28 PFU Zamawiający stwierdza, iż: ” Ważenie stopnia odchyłki będzie się odbywało poprzez transmisję tej odchyłki z pojazdu do sterownika, który będzie określał zakres tej odchyłki (...)” Czy zamawiający dysponuje dokumentacją wskazującą sposób realizacji opisanej oceny przez sterownik? Jeśli tak, proszę o udostępnienie w/w dokumentacji.
- 196) Na stronie 28 PFU wskazuje się, iż priorytet realizowany lokalnie ma być regulowany również przez jednostkę centralną. Proszę o wyjaśnienie oczekiwań Zamawiającego, gdyż wobec takiej sytuacji zdaniem Wykonawcy nie będzie to już priorytet lokalny.
- 197) Na stronie 30 PFU stwierdzono, iż: „Wybór odpowiedniego parametru realizacji priorytetu w ruchu dla pojazdów transportu publicznego powinien być poprzedzony wnikliwą analizą i symulacją wykonaną przez Wykonawcę SZR.” Ponad to na stronie 40 PFU Zamawiający wskazuje jako konieczny do wykonania projekt „podsystemu realizującego priorytety (...), parametry którego zostaną określone na podstawie wyników eksperymentów mikrosymulacyjnych ruchu.” Czy wobec tego Zamawiający daje Wykonawcy możliwość wyboru sposobu realizacji priorytetów?
- 198) Na stronie 30 PFU Zamawiający używa stwierdzenia „podsystem zarządzania przejazdami pojazdów uprzywilejowanych” oraz na stronie 35 „Nadajniki rks mogą także być zastosowane do kontroli punktualności kursowania wszystkich pojazdów w systemie zarządzania flotą”. Czy taki system jest również przedmiotem zamówienia? Jeśli tak, proszę o udostępnienie jego specyfikacji. Czy i w jaki sposób Zamawiający oczekuje prezentacji danych pozycji pojazdów nadzorowanych? Czy przez pojazdy nadzorowane rozumie się jedynie 50 pojazdów wyposażonych przez Wykonawcę w jednostki pokładowe czy również pojazdy komunikacji miejskiej.
- 199) Na stronie 67 PFU Zamawiający określa realizację priorytetów na poziomie lokalnym, jednocześnie wskazując konieczność zapewnienia wymiany danych między systemami na poziomie centralnym. Proszę o wyjaśnienie który z dwóch sposobów realizacji priorytetu ma być wiodący oraz w jakim stopniu dopuszcza się zaburzenie koordynacji między skrzyżowaniami, które zdaniem Wykonawcy zawsze będzie miało miejsce w przypadku realizacji priorytetów lokalnych.
- 200) Przedmiotem zamówienia jest zastosowanie takich rozwiązań w ramach SZR, które będą zapewniać pełną komunikatywność z pojazdami publicznego komunikacji miejskiej. Zamawiający informuje o tym, że protokół transmisji zostanie ujawniony lub zostaną Wykonawcy dostarczone dekodery zewnętrzne do każdego sterownika. Proszę określić za pomocą jakiego interfejsu odbywać się będzie komunikacja sterownika z dekoderm (rkz). Nie jest możliwa wycena urządzeń przez Wykonawcę bez określenia i przekazania mu parametrów technicznych tej komunikacji.



- 201) Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych algorytmów realizacji priorytetów niż opisane przy zachowaniu skuteczności realizacji priorytetu? Jeżeli tak, to proszę o określenia i opisanie jakich.
- 202) Na stronie 91 PFU Zamawiający stwierdza iż „Wykonawca SZR winien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów transportu zbiorowego, które na obecnym etapie trudno określić z uwagi na stopień zaawansowania prac przy budowie SZTP.” Ten zapis specyfikacji nie określa w sposób spójny zamówienia. Nie można wymagać złożenia oferty bez doprecyzowania tego punktu. Proszę o doprecyzowanie tego zadania, jakie inne formy detekcji transportu zbiorowego Zamawiający ma na myśli? Czy zamawiający dysponuje szczegółową specyfikacją dekodowników oraz protokołów komunikacyjnych w nich zastosowanych? Jeżeli tak, to prosimy o udostępnienie danych specyfikacji.
- 203) W jakim terminie i w jakim trybie Zamawiający przewiduje wybór wykonawcy systemu transportu publicznego?
- 204) Na stronie 40 PFU zamawiający wskazuje konieczność realizacji „projektu podsystemu realizującego priorytety dla transportu publicznego a także obsługi uprzywilejowania pojazdów specjalnych, parametry którego zostaną określone na podstawie wyników eksperymentów mikrosymulacyjnych ruchu”. Czy wykonanie tego typu eksperymentów leży po stronie Zamawiającego? Proszę o określenie sposobu oraz procedury wykonania tego typu doświadczeń.
- 205) Na stronie 31 PFU opisuje się podstawowe wymagania dla podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi. Zamawiający wskazuje, iż podsystem „obejmuje n/w skrzyżowania i drogi dojazdowe na odległość co najmniej 100 m”. Proszę o wskazanie sposobu monitorowania tak dużej przestrzeni.
- 206) Zamawiający na stronie 31 PFU wskazuje, iż podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować swoim zakresem skrzyżowania, podczas gdy tego typu systemy są stosowane wyłącznie do monitorowania zdarzeń drogowych na długich odcinkach drogi, w tunelach. W konsekwencji podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi może nie być w stanie spełnić wymagań postawionych przez Zamawiającego, a w szczególności realizacji „odróżniania zwykłych stanów zatłoczenia (...) od zatłoczenia powstałego w wyniku kolizji” lub „kolizji pojazdów” od „wypadku drogowego”. W opinii dwóch czołowych producentów tego typu rozwiązań w Polsce, skuteczna detekcja zdarzeń drogowych w warunkach miejskich jest właściwie niemożliwa. Czy Zamawiający dopuszcza odstępianie od automatycznej detekcji zdarzeń drogowych lub ograniczenie oczekiwanej funkcjonalności? Jeżeli tak to proszę o wyjaśnienie w jakim zakresie?
- 207) W punkcie 2.5.4. *Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi* określono funkcjonalność wykrywania zdarzeń w sposób automatyczny z rozróżnieniem ich typów. Zamawiający równocześnie zakłada rozmieszczenie systemu detekcji opartej o kamery CCTV oraz wideo-detekcję. Czy określone wykrywanie zdarzeń incydentalnych ma być realizowane przez ten system detekcji? Czy utrudnienia w ruchu pojazdów takie jak np. kolizja pojazdów, wypadek drogowy, nieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamujące ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne) mają być wykrywane na skrzyżowaniach i na wlotach skrzyżowań w odległości co najmniej 100 m od nich?



- 208) Dotyczy zapisów „Programu funkcjonalno - użytkowego”, punkt 2.5.4. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi. Proszę o potwierdzenie, że rozróżnione typy zdarzeń wykrywanych na wlotach skrzyżowań, opisane jako: kolizja pojazdów (utrudnienia w ruchu pojazdów), wypadek drogowy, unieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamującego ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne), są traktowane jako wspólne zdarzenie dotyczące zaburzeń płynności ruchu.
- 209) Na stronie 70 PFU Zamawiający przedstawił wymagania dotyczące systemu CCTV oraz kamer w nim zainstalowanych. Wynika z niego konieczność zastosowania urządzeń obrotowych ze sterowanym zoom'em i jednocześnie umożliwiających rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. Proszę o sprecyzowanie sposobu działania systemu. Proszę o wyjaśnienie z ilu minimalnie i jednocześnie system ma rozpoznawać tablice rejestracyjne na skrzyżowaniu oraz czy system ma rozpoznawać jednocześnie tablice pojazdów poruszających się w różnych kierunkach? Dodatkowo o określenie maksymalnej i minimalnej liczby kamer na każdym ze skrzyżowań.
- 210) Zamawiający nie określił w PFU przeznaczenia, sposobu analizy, przetwarzania i rejestracji tablic rejestracyjnych. Proszę o doprecyzowanie w jaki sposób Wykonawca ma przetworzyć te dane.
- 211) Na stronie 89 PFU Zamawiający wskazuje iż system wideo detekcji powinien posiadać możliwość rozbudowy o wideo serwer w celu przesyłania obrazu z kamer do centrum monitorowania. Proszę o odpowiedź, czy w/w wideo serwer jest również przedmiotem tego zamówienia?
- 212) Na stronie 35 PFU Zamawiający opisuje, iż „W odniesieniu do skrzyżowań opisanych jako projektowane (...)”. Czy jako projektowane skrzyżowania Zamawiający wskazuje skrzyżowania w załączniku Nr 1, przy których w kolumnie „Stan istniejący” pozostawiono puste pole? Jeśli nie, proszę o udostępnienie listy projektowanych skrzyżowań, które w przyszłości mają zostać podłączone do SZR z rozróżnieniem czy są one objęte niniejszym zamówieniem oraz czy będą przedmiotem przyszłej rozbudowy systemu (poza zakresem niniejszego zamówienia).
- 213) Na stronie 37 PFU stwierdza się, iż „CSR będzie połączone niezawodnymi łączami komunikacyjnymi z ... (...)” Czy wykonanie infrastruktury w tym zakresie również leży po stronie Wykonawcy? Proszę o określenie lokalizacji i warunków technicznych w jakich taka komunikacja ma zostać zapewniona.
- 214) Na stronie 39 PFU Zamawiający wskazuje konieczność wykonania infrastruktury łączności między skrzyżowaniami a CSR z zachowaniem redundancji. Czy w/w warunek dotyczy również infrastruktury komunikacyjnej z podsystemem znaków zmiennej treści?
- 215) Na stronie 66 PFU, Zamawiający wskazał możliwe wykorzystanie infrastruktury komunikacyjnej systemu do innych celów : „wsparcia systemu monitoringu miejskiego”. Czy jest to warunek konieczny? W jakim stopniu (względny lub bezwzględny) zaprojektowana infrastruktura ma zostać wykorzystana do innych celów (Proszę o określenie parametrów przepustowości).
- 216) Na stronie 67 PFU, Zamawiający wskazał konieczność zapewnienia komunikacji pomiędzy centrami (CSR a Policją, Strażą Miejską itp.). Proszę o sprecyzowanie na jakim





- poziomie i jaki charakter ma mieć ta komunikacja. Czy w zakresie Wykonawcy jest również wyposażenie centrów służb miejskich we współpracujące systemy?
- 217) W punkcie 6.16. SIWZ Zamawiający określa iż „Dokumenty sporządzone w języku obcym należy składać wraz z tłumaczeniem na język polski.” Proszę o określenie czy dokumenty sporządzone w języku obcym należy składać wraz z tłumaczeniem na język polski wykonanym przez tłumacza przysięgłego?
- 218) Ad. 2.2 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu.
W nawiązaniu do zapisu w rozdziale 2.2 Programu funkcjonalno – użytkowego, że kanalizacja pomiędzy skrzyżowaniami 3 i 14 oraz 19 i 25 nie jest własnością Zamawiającego, prosimy o sprecyzowanie czy zadaniem Wykonawcy jest wybudowanie nowej kanalizacji na tych odcinkach?
- 219) Ad. 2.3 Aktualne uwarunkowania wykonania Przedmiotu Zamówienia.
Prosimy o potwierdzenie, że zadanie „Budowa Systemu Zarządzania Transportem Publicznym” nie wchodzi w zakres niniejszego przetargu.
- 220) Ad. 2.4 Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe.
W rozdziale 2.4 Programu funkcjonalno - użytkowego w podpunkcie 3 mowa o zbieraniu danych o ruchu samochodowym przez urządzenia przenośne. Prosimy o sprecyzowanie jakie urządzenia przenośne Zamawiający ma na myśli oraz czy takie urządzenia mają zostać dostarczone w ramach przedmiotowego zadania?
Jeżeli tak, ile urządzeń oraz jakie wymagania techniczne te urządzenia przenośne muszą spełniać?
- 221) W zestawieniu wymagań funkcjonalnych dla systemu sterowania jest mowa o uprzywilejowaniu pojazdów transportu publicznego we współpracy z zewnętrznymi systemami zarządzania transportem publicznym.
Prosimy o wyjaśnienie jakie konkretnie systemy Zamawiający ma na myśli?
Czy systemy te już funkcjonują?
Jaki jest zasięg każdego z tych systemów?
Prosimy o wymienienie producentów tych systemów?
Prosimy o udostępnienie protokołów transmisji danych, które systemy te są w stanie wymieniać z elementami sterowania ruchem. W szczególności prosimy o udostępnienie protokołów transmisji następujących danych: numer i rodzaj linii, odchylenie od rozkładu jazdy, wypełnienie pojazdu, lokalizacja pojazdu.
- 222) Prosimy o potwierdzenie, że pojazdy komunikacji zbiorowej, które będą się poruszały w obrębie Systemu Zarządzania Ruchem objętego niniejszym przetargiem, będą w chwili uruchomienia Systemu Zarządzania Ruchem wyposażone w urządzenia nadawcze emitujące w/w informacje (numer i rodzaj linii, odchylenie od rozkładu jazdy, wypełnienie pojazdu, lokalizacja pojazdu) niezbędne dla realizacji priorytetu dla tych pojazdów na skrzyżowaniach z sygnalizacją.
- 223) Prosimy o potwierdzenie, że w zakres zadania Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem nie wchodzi instalowanie w pojazdach komunikacji zbiorowej urządzeń nadawczych w/w informacji numer i rodzaj linii, odchylenie od rozkładu jazdy, wypełnienie pojazdu, lokalizacja pojazdu) niezbędnych dla realizacji priorytetu dla tych pojazdów.



- 224) Prosimy o sprecyzowanie czy urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu (komunikujące się z urządzeniami nadawczymi które zostaną zainstalowane w pojazdach komunikacji zbiorowej) powinny zostać zainstalowane w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem na wszystkich skrzyżowaniach objętych systemem wymienionych w Załączniku Nr 1?
Jeżeli nie na wszystkich skrzyżowaniach, prosimy o sprecyzowanie na których skrzyżowaniach te urządzenia odbiorcze powinny zostać zainstalowane?
- 225) Prosimy o sprecyzowanie wymagań technicznych dla tych urządzeń odbiorczych (odbiorników rcz) detekcji pojazdów transportu zbiorowego dla celów udzielenia im priorytetu.
- 226) Prosimy o sprecyzowanie, czy w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem należy zainstalować urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych na wszystkich skrzyżowaniach wymienionych w Załączniku Nr 1?
Jeżeli nie na wszystkich skrzyżowaniach, prosimy o sprecyzowanie na których skrzyżowaniach te urządzenia odbiorcze powinny zostać zainstalowane?
- 227) Ad. 2.5 Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe
Prosimy o sprecyzowanie w jakim horyzoncie czasowym powinny być realizowane krótkoterminowe prognozy rozkładu ruchu w systemie on-line?
- 228) Prosimy o potwierdzenie, że dostawa systemu informacji pasażerskiej nie jest przedmiotem niniejszego przetargu.
- 229) Prosimy o sprecyzowanie jak należy rozumieć zapis programu funkcjonalno - użytkowego odnoszący się do detekcji pojazdów komunikacji zbiorowej cytując „Formy detekcji rozpatrywane muszą być indywidualnie dla konkretnych skrzyżowań”.
- 230) Ad. 2.5.4 Zakres rozbudowy Funkcjonalnej SZR – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi.
Prosimy o wyjaśnienie, czy obszar terytorialny działania podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować tylko wloty wymienionych w Programie funkcjonalno – użytkowym skrzyżowań, czy również ich wyloty na długości 100 m ?
Pytanie nasze wynika z faktu, że koszt wdrożenia na skrzyżowaniach podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi w planowanym przez państwa zakresie tj. na 15 skrzyżowaniach będzie w naszej ocenie bardzo duży.
- 231) Prosimy o wyjaśnienie, czy zasięg podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować również tarcze skrzyżowań ?
- 232) Prosimy o wyjaśnienie, czy instalacja podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi powinna obejmować również montaż dodatkowych konstrukcji wsporczych (wysięgników) oddalonych minimum kilkadziesiąt metrów od linii zatrzymań każdego skrzyżowania w celu montażu kamer podsystemu detekcji zdarzeń ?
- 233) Prosimy o wyjaśnienie, czy wymienione w Programie funkcjonalno – użytkowym typy zdarzeń, które powinny być wykrywane przez podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi tj. kolizja pojazdów (utrudnienia w ruchu pojazdów), wypadek drogowy, unieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamującego ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne) mogą być traktowane przez ten podsystem jako wspólne zdarzenie dotyczące zaburzenia płynności ruchu.
- 234) Ad. 2.5.6 Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – łączność



Prosimy o wyjaśnienie, czy system łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy centrum a pojazdami jest przedmiotem dostawy w ramach budowy SZR ?

Wydaje się, że jest to element systemu zarządzania komunikacją zbiorową i jako taki nie wchodzi w zakres budowy SZR.

235) Prosimy o sprecyzowanie do jakich celów ma służyć wymieniony w Programie funkcjonalno – użytkowym „inny system łączności o niewielkim zasięgu”?

Prosimy o wyjaśnienie czy jego dostawa powinna mieć miejsce w ramach budowy SZR ?

236) Ad. 3.3.1 Harmonogram realizacji i ogólna koncepcja SZR

Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego w ramach opisu etapowania zadania wymienia się dynamiczne naprowadzanie na parkingi skoro zadanie to nie są objęte przetargiem.

237) Ad. 3.3.4.2 Projekty budowlane i wykonawcze

Łączność światłowodowe

W opisie poświęconym szafom transmisyjnym STS wymienia się cytując „głowice do kabli telekomunikacyjnych miedzianych, które zostaną podłączone jako koordynowane do sygnalizacji objętych SZR”, podczas gdy w rozdziale 2.5.6 występuje zapis, że wszystkie sterowniki sygnalizacji zostaną połączone kablami światłowodowymi.

Prosimy o wyjaśnienie, do czego mają służyć kable miedziane oraz czy w w/w opisie jest mowa o istniejących kablach, czy też jakieś nowe kable mają zostać ułożone. Jeżeli istniejące kable miedziane mają zostać ułożone lub należy ułożyć nowe kable, prosimy o określenie na jakich odcinkach?

Prosimy o wyjaśnienie, czy kable miedziane mają stanowić zapasowy środek łączności na wypadek awarii systemu podstawowego (światłowodowego)?

Prosimy o wyjaśnienie czy łączność realizowana w oparciu o kable miedziane ma się opierać o modemy kablowe w technologii xDSL zgodne z wymaganiami postawionymi na str. 52.

238) Ad. 3.4.2.10 CCTV.

Prosimy o wyjaśnienie zapisów dotyczących funkcjonalności odczytu tablic rejestracyjnych ARTR.

Czy źródłem obrazu wideo dla celów odczytu tablic rejestracyjnych ARTR ma być obraz z kamer obrotowych CCTV ?

Jeżeli tak, w naszej opinii rozwiązanie takie nie zapewni poprawności odczytu tablic rejestracyjnych i pozyskane dane będą bezwartościowe. Systemy ARTR rozpoznające tablice rejestracyjne opierają się o specjalizowane kamery stacjonarne (stałe), a nie o kamery obrotowe. Zastosowanie kamer obrotowych o parametrach minimalnych wymienionych w rozdziale 3.5.2.4 nie zapewni wystarczającej jakości obrazu dla dokonywania rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Ponadto zastosowanie kamer obrotowych dla tego celu spowoduje, że znaczna liczba tablic rejestracyjnych przejeżdżających pojazdów będzie nie rejestrowana przez system – kamera obrotowa w jednej chwili jest w stanie patrzeć na co najwyżej jeden wlot skrzyżowania (a tak naprawdę na jeden pas ruchu z wystarczającą dokładnością, żeby próbować odczytać tablicę rejestracyjną), podczas gdy pojazdy poruszają się także na co najmniej jeszcze



jednym wlocie (na wszystkich pasach wszystkich wlotów na których wyświetlany jest sygnał zielony).

Jak wynika z powyższego, również postawione w Programie funkcjonalno – użytkowym wymaganie „Wideo nadzór będzie realizowany w sposób umożliwiający właściwą rejestrację a następnie analizę danych o przemieszczających się pojazdach (ARTR)” będzie praktycznie niemożliwy do spełnienia.

W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający wymaga realizacji funkcji automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych ?

Prosimy o wyjaśnienie, na których skrzyżowaniach objętych zadaniem budowy SZR, funkcja automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych ma być realizowana ? Których wlotów tych skrzyżowań rozpoznawanie tablic ma dotyczyć ? Których relacji ruchowych (przejazd prosto, skręt w lewo, skręt w prawo) na wlotach tych skrzyżowań rozpoznawanie tablic ma dotyczyć ?

Prosimy o wyjaśnienie, czy rozpoznawanie tablic rejestracyjnych ma być pełne – rozpoznawane mają być tablice wszystkich przejeżdżających pojazdów ?

Prosimy o wyjaśnienie, czy do rozpoznawania tablic mają zostać zastosowane specjalizowane kamery stacjonarne, czy też rozpoznawanie tablic ma być realizowane w oparciu o zdjęcia wykonywane kamerami obrotowymi, co wiąże się z utratą znacznej ilości informacji odnośnie numerów tablic rejestracyjnych pojazdów ?

Prosimy o wyjaśnienie zapisu dotyczącego analizy danych o przemieszczających się pojazdach. Czy przez analizę danych należy rozumieć określanie czasu przejazdu pomiędzy punktami automatyczne rejestracji tablic rejestracyjnych ?

239) Ad. 3.5.2.1 Sygnalizacja – skrzyżowanie

Sterownik

Prosimy o wyjaśnienie, czy sterowniki sygnalizacji mają zostać wyposażone (doposażone) o odbiorniki DCF lub GPS, czy też mają być tylko wyposażone w interfejsy, które umożliwią ewentualne potencjalne dołączenie takich odbiorników w przyszłości?

240) Ad. 3.5.2.3 Detekcja transportu zbiorowego

Prosimy o sprecyzowanie jakie obowiązki w zakresie budowy SZR nakłada zapis Programu funkcjonalno – użytkowego „Wykonawca SZR powinien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów transportu zbiorowego, które na obecnym etapie trudno określić z uwagi na stopień zaawansowania przy budowie SZTP”.

241) Ad. 3.5.2.4 Urządzenia do monitoringu wizyjnego

Inne kamery

Prosimy o sprecyzowanie zapisu o wykorzystaniu kamer wideodetektorów do transmisji obrazu do centrum. Czy Zamawiający wymaga transmitowania obrazu z każdej z tych kamer wideodetekcji do Centrum Zarządzania Ruchem nawet w przypadku, gdy więcej niż jedna z kamer jest wycelowana na ten sam obszar skrzyżowania? Czy też w takim przypadku wystarczy transmitować obraz tylko z jednej z tych kamer?

242) W nawiązaniu do powyższych pytań dotyczących zapisów w Programie funkcjonalno – użytkowym, wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert oraz o przesunięcie ostatecznego terminu zadawania pytań z dnia 2011.04.15, tak aby termin ten przypadł na 14 dni po dniu, w którym Zamawiający udzieli odpowiedzi na niniejsze pytania.



- 243) W Specyfikacji istotnych warunków zamówienia w punkcie 3.2.A.12) napisano: „W przypadku odstąpienia przez Zamawiającego od realizacji zakresu przedmiotowej umowy dotyczącego wybudowania zaprojektowanego obiektu, następnie wznowienia w drodze odrębnego postępowania robót dotyczących realizacji inwestycji, Wykonawca jest zobowiązany do udzielania odpowiedzi na zapytania Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia lub Zamawiającego, kierowane w trakcie trwania procedury udzielania zamówienia na roboty budowlane w oparciu o dokumentację projektową stanowiącą przedmiot niniejszej umowy, w terminie 3 dni od dnia powzięcia wiadomości o treści zapytania, bądź w innym niezbędnym terminie określonym przez Zamawiającego.”
Prosimy o wyjaśnienie czy możliwe jest wystąpienie innych powodów od obecnie zapisanych w przykładowej umowie, powodujących odstąpienie zamawiającego od realizacji zakresu przedmiotowej umowy dotyczącego wybudowania zaprojektowanego obiektu.
- 244) W związku z koniecznością dodatkowego opracowania wstępnego projektu całego systemu w celu sporządzenia miarodajnego kosztorysu wykonania planowanej inwestycji a w związku z tym wyjaśnienie wątpliwości w założeniach projektowych, zwracamy się z prośbą o przesunięcie terminu składania ofert na czerwiec.
- 245) W nawiązaniu do punktu 5.4.2.2 SIWZ i zawartego w nim wymogu dysponowania przez Wykonawcę osobą Architekta, posiadającego certyfikat Certified IT Architect Open Group prosimy o potwierdzenie, że certyfikat Certified TOGAF Practitioner (www.opengroup.org) jest certyfikatem równoważnym.
- 246) Prosimy o informację, czy obowiązkiem Wykonawcy będzie zakup pasma, w którym ma odbywać się transmisja radia krótkiego zasięgu dla celów priorytetu, czy też pasmo to będzie udostępnione przez Zamawiającego.
- 247) Czy Zamawiający, biorąc pod uwagę komplikacje wywoływane priorytetem dla 50 pojazdów uprzywilejowanych (możliwość totalnej blokady ruchu, konieczność opracowania osobnych dla każdego wlotu programów obsługi priorytetu dla wszystkich sterowników, wreszcie zabezpieczenie przed kradzieżą czy wykorzystaniem w celach przestępczych), zaakceptuje zamiast tego wyposażenie wskazanych pojazdów komunikacji publicznej?
- 248) W punkcie 3.5.1.1. Zamawiający wymaga zastosowania w systemie macierzy Fiber Chanel 4Gb/s. Po wstępnej kalkulacji ruchu w sieci wydaje się, że zastosowanie macierzy FC wydaje się być niepotrzebne z racji na stosunkowo mały ruch generowany przez zamawiany system. Jednocześnie zastosowanie macierzy FC znacznie zwiększa koszt całościowy zadania. Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza zastosowanie macierzy iSCSI pracujących z dyskami SAS?
- 249) W punkcie 3.5.1.1. Zamawiający wymaga zastosowania taśmowego streamera kasetowego do backupu 3 dniowego. Czy w związku z porównywalnymi parametrami użytkowymi Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania do tego celu macierzy dyskowej? Usunie to element zużywających się taśm oraz potrzebę ich regularnej wymiany celem zapewnienia bezpieczeństwa przechowywanych danych.
- 250) Czy Zamawiający biorąc pod uwagę fakt, że w systemie obsługi transportu miejskiego instalowanym w Lublinie informacja o odchyłce od rozkładu jazdy przesyłana jest do pojazdu z poziomu centrum, dopuści zamiast radia krótkiego zasięgu przesyłanie informacji o priorytecie do sterownika poprzez światłowód z poziomu centrum, co zapewni



znaczne ograniczenie kosztów budowy systemu (rezygnacja z 320 nadajników, 65 odbiorników itd.) oraz uprości jego strukturę?

- 251) Biorąc pod uwagę specyfikację zamówienia, która określa konieczność zintegrowania istniejących urządzeń z przyszłym, budowanym systemem, prosimy o udostępnienie następujących danych pozwalających na sporządzenie oferty:
- a. pełnego wykazu urządzeń przewidzianych do integracji z budowanym systemem (sterowniki i sygnalizacje ruchu, kamery monitoringu, infrastruktura i urządzenia systemu łączności, detektory ruchu)
 - b. specyfikacji technicznej ww. urządzeń
- Jednocześnie prosimy o zorganizowanie oficjalnej prezentacji i wizji lokalnej istniejącego centrum utrzymania systemu zarządzania ruchem oraz urządzeń infrastruktury drogowej tego systemu.
- Prosimy o zmianę terminu składania ofert na 30 dni po zorganizowanym spotkaniu prezentacyjnym i wizji lokalnej.
- 252) Specyfikacja zamówienia stawia warunek konieczności komunikowania się poniżej wymienionych pojazdów specjalnych z centrum SZR dla uzyskania priorytetów w ruchu ulicznym:
- a. karetki pogotowia
 - b. pojazdy policji
 - c. pojazdy straży pożarnej
 - d. inne pojazdy służb miejskich
- Prosimy o podanie marek, modeli i liczby wyżej wymienionych pojazdów wraz ze specyfikacją istniejących urządzeń pokładowych ww. pojazdów przewidzianych do integracji z budowanym systemem.
- 253) Opis systemu wykrywania zdarzeń wskazuje na konieczność rejestracji obrazu video przed wykrytym zdarzeniem i po wykrytym zdarzeniu. Prosimy o podanie przedziału czasu przed i po wykryciu zdarzenia oraz okresu przechowywania obrazu video wykrytego zdarzenia.
- 254) Prosimy o odpowiedź czy poniższe elementy wchodzą w zakres niniejszego zamówienia:
- a. wykonanie podkładów geodezyjnych z sytuacją wysokościową w skali 1:500
 - b. badania i analizy gruntu
- Prosimy o podanie zakresu obszarowego, dla którego należy wykonać ww. elementy jeśli są objęte zakresem niniejszego zamówienia.
- 255) Czy niniejsze zamówienie obejmuje nabycie i przekazanie miastu licencji oprogramowania firmy PTV Visim and Visum? Jeśli tak, prosimy o podanie liczby licencji każdego z systemów oraz liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jednorazowo przewidzianych do reprezentacji w ww. modelach.
- 256) W rozdziale 3.5.1.2. Oprogramowanie i narzędzia specjalistyczne, wyszczególniono następujący opis oprogramowania:
Oprogramowanie dla potrzeb analitycznego i symulacyjnego modelowania ruchu VI SUM wersja 11.0/lub nowsza (1 licencja jednostanowiskowa):

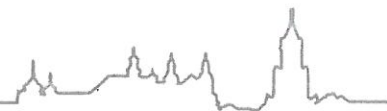


- wymagania programowe: PrT+PuT Base, rozmiar F, edytor sieci + analizy, rozkłady, dodatkowo moduły: GIS-interface – Shape format (ArcView 8.0+) / PGD (ArcView 8.3+), TFlow-Fuzzy – aktualizacja macierzy podróży poprzez pomiary, generator sieci częściowej oraz VISSIM-Interface, GIS lub sieć nawigacyjna; Tutorial Shop instrukcje-manuale: VISUM Quickstart, VISUM Basic Network, VISUM Public Transport Network, VISUM and Python, VISUM Four-Step Demand Modeling with VISUM, i VISSIM 5.0/ lub nowsza (1 licencja jedno-stanowiskowa)

Czy zamawiający wymaga dostarczenia wyłącznie ww. oprogramowania czy dopuszcza zaoferowanie oprogramowania równoważnego i jeśli tak, to prosimy o wyspecyfikowanie nie minimalnych wymagań, które spełnią kryterium równoważności.

- 257) Czy mapy GIS niezbędne dla wykonania niniejszego zamówienia będą dostarczone przez zamawiającego czy wykonawcę?
- 258) Dot. pkt 3.4. i 3.5 SIWZ Prosimy o wskazanie które minimalne parametry jakościowe i cechy użytkowe towarów określonych w dokumentacji a pochodzących od konkretnych producentów Zamawiający będzie brał pod uwagę przy dokonywaniu oceny czy zaproponowane towary spełniają kryterium równoważności.
- 259) Dot. pkt 5.4.1. SIWZ w jaki sposób Zamawiający będzie oceniał liczbę mieszkańców w miastach lub aglomeracjach które nie są położone na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i nie ma w stosunku do nich danych w GUS?
- 260) Dot. pkt 5.4.2.5., 5.4.2.6., 5.4.2.8., 5.4.2.9. SIWZ czy w przypadku osób, co do których Zamawiający wymaga posiadania uprawnień budowlanych na podstawie art. 14 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994r. Zamawiający dopuszcza dysponowanie osobami, które posiadają odpowiadające im ważne uprawnienia budowlane wydane na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów? Prosimy również o wskazanie minimalnego zakresu uprawnień, który zostanie przez Zamawiającego uznany za wystarczający do potwierdzenia spełniania warunku udziału w postępowaniu.
- 261) Zgodnie z art. 20a. ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. 2001 Nr 5, poz. 42) obywatel państwa członkowskiego posiadający kwalifikacje zawodowe architekta, inżyniera budownictwa lub urbanisty, który prowadzi zgodnie z prawem działalność w zakresie tego zawodu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim ma prawo do tymczasowego i okazjonalnego wykonywania zawodu odpowiednio architekta, inżyniera budownictwa lub urbanisty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanego dalej „świadczaniem usług transgranicznych”, bez konieczności uznawania kwalifikacji zawodowych, z zastrzeżeniem wymogów określonych w ust. 2-11. W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuszcza wskazanie na stanowiska wymienione pkt 5.4.2.5., 5.4.2.6., 5.4.2.8., 5.4.2.9 SIWZ osób posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe uprawniające ich do prowadzenia, zgodnie z prawem działalności w zakresie tego zawodu w państwie członkowskim UE (poza Polską)?
- 262) Czy Zamawiający dopuszcza wskazanie tej samej osoby do pełnienia więcej niż jednej funkcji w projekcie?





263) Dot. § 14 ust. 1 Wzoru umowy. W związku z koniecznością złożenia oświadczenia, iż Wykonawca zapoznał się z terenem budowy i jego otoczeniem, jak również uzyskał niezbędne informacje dotyczące uzbrojenia terenu w urządzenia podziemne i naziemne, możliwości urządzenia zaplecza technicznego, możliwości zasilania w energię elektryczną, wodę itp., stanu pasa drogowego, stanu technicznego obiektu przewidzianego do centrum sterowania, innych danych potrzebnych do wykonania robót. Prosimy o informację kiedy i w jaki sposób, wykonawca może zapoznać się z ww. danymi.

264) Dot. § 28 ust. 6 lit. b) Umowy: Prosimy o wyjaśnienie czy odstąpienie od umowy będzie dokonane w sytuacji w której wskazane wady nie zostaną usunięte zgodnie z wskazówkami Zamawiającego?

265) Dot. § 32 - § 35 Wzoru Umowy: Mając na uwadze art. 3531 Kodeksu cywilnego, zgodnie z którym strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego w związku z art. 14 i art. 139 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych wskazujemy, uzależnienie kar umownych od opóźnienia a nie od zwłoki Wykonawcy narusza powyższe przepisy. Prosimy o zmianę podstawy naliczania kar umownych z „opóźnienia” na „zwłokę”.

266) Dot. § 37 ust. 2 Czy Zamawiający miał na myśli odstąpienie od umowy czy jej wypowiedzenie?

267) Punkt 5.4.1.1. SIWZ

Zamawiający określił następujący warunek udziału w postępowaniu:

„w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, minimum jednego zadania polegającego na opracowaniu i wdrożeniu w mieście lub w aglomeracji, o liczbie mieszkańców co najmniej 100 tys. (dane GUS na koniec 2009 roku), systemu z zakresu Inteligentnych Systemów Transportu („ITS Systems”), o wartości co najmniej 15 mln zł, obejmujący łącznie wszystkie niżej wymienione cechy:

- centrum operacyjne (centrum sterowania / zarządzania),
- identyfikujący i zliczający pojazdy,
- wyposażony w detektory ruchu kołowego i pieszego zbierające informacje z układu drogowego,
- przetwarzający obrazy wideo na potrzeby wspierania zarządzania transportem,
- zawierający portal publiczny z wybranymi informacjami o ruchu drogowym;”

Według wiedzy wykonawcy GUS dysponuje danymi dotyczącymi miejscowości znajdujących się wyłącznie na terenie Polski. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie, z jakiego źródła danymi dotyczącymi liczby mieszkańców, należy kierować się w przypadku wdrożenia w mieście lub aglomeracji spoza granic Polski.

268) Punkt 5.4.1.2. SIWZ

Zamawiający określił następujący warunek udziału w postępowaniu:

„w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, minimum jednego zadania





polegającego na opracowaniu i wdrożeniu w mieście lub w aglomeracji, o liczbie mieszkańców co najmniej 100 tys. (dane GUS na koniec 2009 roku), systemu informatycznego wspierającego zarządzanie transportem zbiorowym obejmującego sterowanie priorytetem środków transportu zbiorowego”. Według wiedzy wykonawcy GUS dysponuje danymi dotyczącymi miejscowości znajdujących się wyłącznie na terenie Polski. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie, z jakiego źródła danymi dotyczącymi liczby mieszkańców, należy kierować się w przypadku wdrożenia w mieście lub aglomeracji spoza granic Polski.

269) Punkt 5.4.2. SIWZ

Zamawiający odnośnie warunku dysponowania potencjałem osobowym wskazał w SIWZ, że: w zakresie warunku określonego w pkt 5.1.3. wykażą dysponowanie osobą/ osobami, która będzie/będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia:

(...)

5.4.2.2. Architektem – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne w zakresie inżynierii oprogramowania, certyfikat Certified IT Architect Open Group lub równoważny oraz doświadczenie w roli głównego architekta w minimum 2 projektach opartych o architekturę SOA;

5.4.2.3. Specjalistą d/s. wdrożenia i utrzymania systemów – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe informatyczne, znajomość zbioru dobrych praktyk ITIL, certyfikat ITIL Foundation (Foundation Certificate in IT Service Management) lub równoważny;”

W obu ww. przypadkach Zamawiający dopuścił posiadanie certyfikatów równoważnych, jednak nie wskazał, jaki certyfikat zostanie uznany za równoważny (nie określił żadnych warunków równoważności).

Ze względu na powyższe, zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o udzielenie wyjaśnień treści SIWZ i wyjaśnienie, jaki certyfikat zostanie przez niego uznany za równoważny.

270) 5.4.2. SIWZ

Zamawiający wskazał w SIWZ, że wykonawca ma dysponować osobami, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia, określając wymagania w stosunku do tych osób. Zamawiający wymaga, aby osoby te legitymowały się określonymi uprawnieniami budowlanymi, jednak nie wskazał, czy ww. uprawnienia budowlane mają być bez ograniczeń, czy też w ograniczonym zakresie. Tymczasem ww. uprawnienia budowlane są nadawane zawsze albo bez ograniczeń, albo w ograniczonym zakresie.



W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień treści SIWZ w tym zakresie.

271) Punkt 5.4.2.8, 5.4.2.9 SIWZ

Uprawnienia do projektowania w specjalności telekomunikacyjnej oraz kierowania robotami budowlanymi w specjalności telekomunikacyjnej, wydawane na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów, były wydawane odrębnie w zakresie telekomunikacji przewodowej i telekomunikacji radiowej, konieczne jest wskazanie przez Zamawiającego, czy wymagani przez niego Specjaliści ds. telekomunikacyjnych mają mieć uprawnienia budowlane w zakresie telekomunikacji przewodowej i telekomunikacji radiowej, czy też w zakresie telekomunikacji przewodowej albo telekomunikacji radiowej.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień w przedmiotowej kwestii.

272) Zamawiający nie uregulował w SIWZ sytuacji, w której w dokumentach składanych na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu określone wartości będą wyrażone w walutach obcych (np. w informacji z banku kwota środków finansowych będzie wyrażona w euro). W rezultacie nie wiadomo, według jakiego kursu kwoty wyrażone w walutach obcych będą przeliczone na złote. Tymczasem zależnie od przyjętego kursu wymiany dana kwota może spełniać wymagania SIWZ bądź nie.

W związku z powyższym zwracamy się do Zamawiającego o uzupełnienie treści SIWZ w ww. zakresie.

273) Jak Zamawiający definiuje sposób wykonywania procesu replikacji danych między macierzami środowiska IT w ramach procedury disaster-recovery (czy ma być to replikacja danych z systemu głównego do macierzy zapasowej znajdującej się w innej lokalizacji niż system SZR)? Jeśli tak, to czy taką lokalizację wskaże Zamawiający, czy ma być to lokalizacja zapewniona przez Oferenta?

274) Czy Zamawiający zdefiniował jednolity dla środowiska całej platformy IT systemu ZSR tj.(serwery, macierze, switche, routery, firewalle, licencje systemów operacyjnych, baz danych) okres gwarancji poszczególnych producentów wraz z określeniem parametrów tzw. SLA?

275) STEROWNIKI: Sterowniki dwuprocessorowe – czy ich wykorzystanie jest zalecane czy konieczne? To samo dotyczy innych sterowników – tych spełniających normy (str. 22). Podsystem musi akceptować różne typy sterowników zainstalowanych na terenie objętym Systemem Zarządzania Ruchem. Do wymiany przewidzianych jest tylko 9 sterowników (zał. 1). Przewiduje się, że sterowniki funkcjonujące na skrzyżowaniach (spełniające wymogi obowiązujących przepisów) nie będą przedmiotem kompleksowej wymiany, a jedynie ewentualnego dostosowania do wymogów wdrażanego systemu. Niemniej dopuszcza się wymianę części sterowników o ile będzie to niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania SZR (str. 25). Ile sterowników przewidzianych jest do wymiany bezwzględnie?

276) SYMULACJA:

3.4.2.8. Gromadzenie danych

O ruchu

System powinien zbierać i archiwizować dane o ruchu, uzyskiwane z urządzeń





lokalnych:

- natężenia ruchu,
- gęstości.

Dane te będą wykorzystywane do tworzenia dynamicznego modelu ruchu.

System musi odrzucać niewiarygodne dane. Fakt odrzucenia danych musi być odnotowany w celu sprawdzenia urządzenia przesyłającego wątpliwe dane. Na podstawie zgromadzonych danych system musi być zdolny do odtworzenia stanu sieci poprzez dokonanie na nią rozkładu ruchu. Odtworzenie takie musi być możliwe również na podstawie danych historycznych.

W jakim programie musi być zbudowany model? Czy to może być PTV Vissim czy na mapie GIS na której pracuje system?

- 277) SIWZ p. II.1.5) Krótki opis zamówienia lub zakupu(ów) w p. d) przewiduje wykonanie i dostarczenie : kosztorys inwestorski - 2 egz., przedmiar robót - 2 egz.,
Proszę o wyjaśnienie jaka jest intencja Zamawiającego dla tego wymagania, skoro zgodnie z wzorem umowy wynagrodzenie jest kwotą ryczałtową.
- 278) Wzór umowy, Par 2 p.4 podpunkt f przewiduje, iż w cenie ryczałtowej zawarte powinny być: koszty zabezpieczenia istniejących obiektów budowlanych oraz istniejącej infrastruktury technicznej; Proszę o wyjaśnienie o jakie zabezpieczenie jakich obiektów i jakiej infrastruktury chodzi.
- 279) Wzór umowy, Par 2 p.4 podpunkt j) przewiduje, iż w cenie ryczałtowej zawarte powinny być: koszty związane z monitorowaniem sieci;
Proszę o wyjaśnienie o jakie koszty monitorowania jakiej sieci chodzi.
- 280) Wzór umowy, Par 2 p.4 podpunkt k) przewiduje, iż w cenie ryczałtowej zawarte powinny być: koszty badań jakości robót;
Proszę o wyjaśnienie o jakie koszty badań jakości robót chodzi.
- 281) P. 25 zał._1a_wykaz_drogowych_sygn._światlnych przewiduje na tym skrzyżowaniu prace oznaczone RS, oznacza to remont sygnalizacji, jednocześnie p. 6 Tabeli 1 PFU przewiduje przebudowę skrzyżowania jednak nie określa zakresu przebudowy.
Proszę o dookreślenie jaki jest zakres prac Wykonawcy oraz przewidywany wzajemny wpływ tych dwóch zadań.
- 282) P. 27 zał._1a_wykaz_drogowych_sygn._światlnych przewiduje na tym skrzyżowaniu prace oznaczone RS, oznacza to remont sygnalizacji, jednocześnie p. 3 Tabeli 1 PFU przewiduje przebudowę skrzyżowania jednak nie określa zakresu przebudowy.
Proszę o dookreślenie jaki jest zakres prac Wykonawcy oraz przewidywany wzajemny wpływ tych dwóch zadań.
- 283) P. 28 zał._1a_wykaz_drogowych_sygn._światlnych przewiduje na tym skrzyżowaniu prace oznaczone RS, oznacza to remont sygnalizacji, jednocześnie p. 3 Tabeli 1 PFU przewiduje przebudowę skrzyżowanie jednak nie określa zakresu przebudowy.
Proszę o dookreślenie jaki jest zakres prac Wykonawcy oraz przewidywany wzajemny wpływ tych dwóch zadań.
- 284) P. 29 zał._1a_wykaz_drogowych_sygn._światlnych przewiduje na tym skrzyżowaniu prace oznaczone RS, oznacza to remont sygnalizacji, jednocześnie p. 3 Tabeli 1 PFU przewiduje przebudowę skrzyżowanie jednak nie określa zakresu przebudowy.



Proszę o dookreślenie jaki jest zakres prac Wykonawcy oraz przewidywany wzajemny wpływ tych dwóch zadań.

285) P. 3.2 PFU obowiązki Wykonawcy podp. d) pozyskanie decyzji i opinii właściwych instytucji, Jednocześnie par.5 p.6 wzoru umowy określa, że wystąpienie o pozwolenie na budowę należy do obowiązków Zamawiającego.

Proszę o doprecyzowanie w czym zakresie obowiązków jest wystąpienie i uzyskanie pozwoleń na budowę.

286) Dotyczy PFU punkt 3.4.2.9. punkt 4 (strona 700 – prosimy o informację czy Zamawiający dysponuje danymi z kompleksowych badań ruchu, a w tym:

a) badania ankietowe w gospodarstwach domowych (np. wielkość gospodarstwa, struktura procentowa gospodarstw wg liczby samochodów, itp.),

b) badania ankietowe w transporcie indywidualnym i zbiorowym na kordonie miasta (ruchliwość mieszkańców, natężenia ruchu w transporcie indywidualnym i zbiorowym, liczba pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej i napelnienia pojazdów osobowych, preferencji mieszkańców dotyczących środków transportu, średnich czasów podróży w zależności od motywacji i sposobu podróżowania, itp.),

c) pomiary natężenia ruchu drogowego i osobowego na ekranach i kordonach wewnątrz miasta?

Jeżeli badania takie były wykonywane, to prosimy o informację, kiedy były wykonywane i jaki był ich zakres oraz czy wyniki będą udostępnione Wykonawcy.

287) Jeżeli dane wspomniane w pytaniu 1 nie zostaną przekazane Wykonawcy, żądamy usunięcia z zakresu przedmiotu zamówienia części dotyczącej wykonania modelu cyfrowego modelu systemu transportowego miasta w standardzie pakietu VISUM.

Naszym zdaniem w takim przypadku zadanie to powinno być przedmiotem osobnego zamówienia typu „studium wykonalności”.

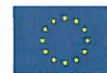
288) Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy aktualne dane z automatycznych pomiarów ruchu wykonanych za pomocą istniejących w mieście sterowników ruchu z zainstalowanym system detekcji? Jeśli tak, prosimy o informację, kiedy zostaną przekazane dane i z których skrzyżowań (wg numeracji z Załącznika 1 do PFU).

289) Ryzykiem dla Wykonawcy jest przewidziana w umowie możliwość zmiany umowy skutkującej zmniejszeniem wynagrodzenia w przypadku, gdy wykonanie pierwotnego zakresu nie leży w interesie zamawiającego (§ 39 ust. 2 pkt 1), a nie publicznym (!).

Zapis ten stanowi ryzyko dla Wykonawcy, że Zamawiający dowolnie, kierując się swoim interesem będzie ograniczał zakres prac. W jaki sposób należy definiować interes Zamawiającego i co się stanie, jeżeli interes Zamawiającego będzie sprzeczny z interesem Wykonawcy (tzn. Wykonawca nie wyrazi zgody na zmiany w umowie)?

290) Zgodnie z § 2 ust. 6 C ppkt 3 umowy roboty budowlane mają być wykonane nie tylko w zgodności z obowiązującymi przepisami, pozwoleniem na budowę, opracowaną dokumentacją projektową, warunkami technicznymi, ale również zgodnie z zaleceniami Zamawiającego. Jakie są zalecenia Zamawiającego na pozwolenia na budowę, dokumentacja projektową, warunki techniczne, etc.?

291) Cena obejmuje podatek VAT. Obecne stawki VAT obowiązują do 2013 r. W zależności od poziomu długu publicznego pod koniec 2013 i w 2014 r. podatek VAT





może wynosić 24 lub 25 %. Czy Zamawiający przewiduje zwiększenie wynagrodzenia, jeżeli zmianie ulegnie ustawowa stawka podatku VAT.

292) Par. 11 pkt 10 umowy:

„8. Do zawarcia przez Wykonawcę umowy o roboty budowlane z Podwykonawcą jest wymagana zgoda Zamawiającego.

9. W przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 8, Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy zawarcia i przedłożenia Zamawiającemu umowy cesji wiarytelności na rzecz Podwykonawcy, przysługujących mu od Zamawiającego za prace wykonane przez Podwykonawcę w ramach realizacji przedmiotu niniejszej umowy.

10. Na podstawie cesji, o której mowa w ust. 9 Zamawiający dokona przelewu należności na rzecz Podwykonawcy za wykonane przez niego roboty na podstawie faktur Wykonawcy, do kwot wynikających z tabeli elementów scalonych Wykonawcy dla poszczególnych robót.”

Czy to oznacza, że Wykonawca może fakturować do Zamawiającego tylko do wartości kosztów?

293) W jaki sposób nastąpią rozliczenia przy odstąpieniu od umowy na etapie koncepcji / projektu? Czy Zamawiający przewiduje zwrot kosztów innych niż materiały poniesionych na realizację projektów (np. wartości intelektualne)?

294) Dotyczy PFU punkt 3.5.2.4 (strona 91) – Czy Zamawiający potwierdza, że wymaga funkcjonalności ARTR (automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych) w kamerach o zmiennej ogniskowej i zmiennym kącie w poziomie (w zakresie 360°) oraz pionie (min. 120°)?

Z naszych informacji wynika, że wykorzystanie takich kamer nie pozwoli na osiągnięcie wystarczającej dokładności i niezawodności automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych pojazdów poruszających się po mieście.

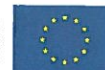
295) § 4 ust. 1 k) ostatnie dwie linijki: Wnosimy o dopisanie przed wyrażeniem „w terminie 3 dni” określenia „w miarę możliwości” oraz po wyrażeniu „bądź w innym niezbędnym” dodania słowa „odpowiednim” – takie zmiany dadzą możliwość Zamawiającemu elastycznie podejść do terminów udzielania informacji, co przy złożoności i skali zamówienia pozwoli wykonawcy wykonywać obowiązki zgodnie z umową bez narażania się na zarzut uchybienia terminu.

296) § 4 ust. 3 h) oraz i) proszę o wyjaśnienie w jakiej formie, kiedy i w jaki miało by nastąpić zabezpieczenie za „wszelkie skutki finansowe wynikające z jakichkolwiek roszczeń” – obowiązki Wykonawcy określony w § 4 ust. 3 h) oraz i) są zdaniem Wykonawcy niemożliwy do spełnienia i realizacji.

297) § 4 ust. 3 j) proszę o wyjaśnienie jakiego rodzaju dokumentu ubezpieczenia żąda Zamawiający – czy chodzi o ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, czy ubezpieczenie kontraktowe, a także proszę o doprecyzowanie zakresu ubezpieczenia.

298) § 22 ust. 3 proszę o wyjaśnienie jaki okres ujawnienia się wad ma na myśli Zamawiający w treści tego ustępu? Czy chodzi o okres obowiązywania umowy, okres obowiązywania rękojmi i gwarancji, czy inny okres?

299) § 25 ust 3 wnosimy o wpisanie wartości procentowej na 10%.





- 300) § 27 ze względu na obecną oficjalną wartość inflacji wnosimy o wprowadzenie odpowiedniej klauzuli waloryzacyjnej.
- 301) § 32, 33, 34 i 35 dotyczące kar umownych. Wnosimy by we wszystkich zapisach dotyczących kar umownych określenie „opóźnienie” zastąpić odpowiednio określeniem „zwłoka”. Między tymi określeniami jest zasadnicza różnica skutkująca nadmiernym ryzykiem po stronie Wykonawcy. „Opóźnienie” oznacza w uproszczeniu niezawinioną przez Wykonawcę zwłokę, np. nie wydanie odpowiedniej decyzji przez urząd z przyczyn niezależnych od Wykonawcy skutkujące uchybieniem terminu w efekcie daje podstawę by Zamawiający obciążył Wykonawcę karami umownymi. Należy pamiętać że Zamawiający przewiduje wynagrodzenie ryczałtowe, co przy naliczaniu Wykonawcy kar za „opóźnienie” może skutkować zawyżoną kalkulacją cen składanych ofert – w celu skalkulowania ryzyka Wykonawcy. Ponadto taka formuła naliczania kar przy przyjętych w projekcie umowy zasadach rozliczania, może – bez winy Wykonawcy – prowadzić do zagrożenia dla realizacji zamówienia.
- 302) § 37 – proszę o wykreślenie pkt b) w ust. 3 jako enigmatycznego i dającego nieograniczoną możliwość do odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Zdaniem Wykonawcy pkt c) należy w tym zakresie zabezpieczyć Zamawiającego.
- 303) § 37 ust. 5 proszę o wyjaśnienie określenia naruszenia w sposób „podstawowy” warunków umowy, co Zamawiający przez to rozumie?
- 304) § 37 ust. 6 Wykonawca nie może ponosić ryzyka nieotrzymania dotacji lub jej ograniczenia, więc wnosimy o dodanie zapisu o zwrocie Wykonawcy wszystkich kosztów które poniósł w związku odstąpieniem od części prac lub całości prac z tego tytułu.
- 305) W załączniku nr 1 do programu funkcjonalno – użytkowego, Zamawiający oznaczył skrzyżowanie nr 13 Al. Unii Lubelskiej – Zamojska jako skrzyżowanie objęte zamówieniem (OZ), natomiast z wizji lokalnej wynika, iż powinno ono zostać zakwalifikowane jako „do remontu” (RS) przynajmniej w zakresie masztów sygnalizacyjnych MS. Czy Zamawiający dokona przekwalifikowania zakresu projektowego do stanu RS?
- 306) Na skrzyżowaniach objętych zamówieniem, a nie przeznaczonych do remontu, sygnalizatory kołowe na masztach sygnalizacyjnych MS, nie zapewniają wymaganej skrajni pionowej 2,2m zgodnie z obowiązującymi przepisami. Czy Zamawiający wymaga wymiany masztów sygnalizacyjne MS na przystosowane do montażu sygnalizatorów z mocowaniem dwupunktowym i spełniające powyższe wymagania? Czy istniejące maszty sygnalizacyjne MS typu pastorał należy również dostosować do powyższych wymagań?
- 307) Czy Zamawiający dopuszcza zasilanie tablic informacji drogowej ze sterownika sygnalizacji świetlnej?
- 308) W PFU Zamawiający w punkcie 3.3.4.2. dokładnie opisuje wymagania jakie muszą spełniać projekty budowlane. Czy w sytuacji kiedy Wykonawca posiada już własną infrastrukturę, (kanalizację, studnie kablowe), która spełnia wymagania SIWZ, Zamawiający dopuści możliwość wykorzystania w projekcie aktualnie posiadanych przez Wykonawcę zasobów?
- 309) W PFU zamawiający w punkcie 3.3.4.2. dokładnie opisuje wymagania jakie muszą spełniać projekty budowlane. Czy Zamawiający dopuszcza równoznaczne technicznie



rozwiązanie oparte na aktualnie stosowanej technologii wykonana prac w zakresie infrastruktury światłowodowej polegające na zastąpieniu:

a) - na ciągach głównych : 2 x 110 mm i 8 x 40 mm, mikrokanalizacją optyczną RHDPE o przekrojach 12 x12/8 lub 10/8

b) - na ciągach rozdzielczych : 2 x 110 mm i 4 x 40 mm, mikrokanalizacją optyczną RHDPE o przekrojach 6 x12/8 lub 10/8

c) - na przyłączach : 2 x 40 mm, mikrokanalizacją optyczną RHDPE o przekrojach 4 x12/8 lub 10/8 przy równoległym zastosowaniu kabli optycznych przeznaczonych do instalacji w mikrokanalizacji (np. Mini Xtend SM G652 wg ozn Corning lub Z-XOTKtmsd, Z-XOTKtcd) oraz adekwatnych rur obiektowych na skrzyżowaniach z uzbrojeniem podziemnym?

310) Czy Zamawiający dopuszcza możliwość współdzielenia z Wykonawcą wybudowanej dla potrzeb zamówienia infrastruktury (kanalizacja, studnie kablowe) przy założeniu że zostaną spełnione wszystkie wymagania określone w PFU w punkcie 3.3.4.2.?

311) W § 26 ust. 4 Zamawiający ograniczył płatność wynagrodzeń częściowych za pełnienie kompleksowych nadzorów autorskich, za wybudowanie zaprojektowanego SZR wraz z całą towarzyszącą infrastrukturą oraz za pozostały zakres zamówienia do 70% wynagrodzenia określonego w par. 2 ust. 2.

Zważywszy na fakt, że umowa będąca przedmiotem zamówienia ma charakter długoterminowy i będzie trwać do 2014 roku, a wykonawcy muszą zaangażować środki finansowe związane z zakupem sprzętu i bieżącymi robotami budowlanymi, czy Zamawiający wyraża zgodę na ograniczenie wynagrodzeń częściowych za pełnienie kompleksowych nadzorów autorskich, za wybudowanie zaprojektowanego SZR wraz z całą towarzyszącą infrastrukturą oraz za pozostały zakres zamówienia do 90% wynagrodzenia określonego w par. 2 ust. 2.?

312) Pytanie do § 2 ust. 5 projektu umowy.

W związku z ustawą budżetową na rok 2011 zakładającą wzrost podatku VAT w kolejnych latach w zależności od wielkości deficytu budżetowego, co jest okolicznością powszechnie wiadomą, sformułowanie zawarte w § 2 ust. 5 umowy, zakazujące zmiany wynagrodzenia w razie urzędowej zmiany stawek podatków w tym podatku VAT, jest de facto zachęceniem wykonawców do podwyższania ceny wynagrodzenia umownego o te 'ewentualne' podwyżki, które mogą ale nie muszą wcale wystąpić. W efekcie zapis ten prowadzi do skutków odwrotnych od zamierzonych. Wykonawcy będą szacować w cenie niekonieczne adekwatne ryzyka, co w rezultacie wpłynie na ich wysokość w sposób niekorzystny dla Zamawiającego.

Zważywszy dodatkowo na fakt, że umowa będąca przedmiotem zamówienia ma charakter długoterminowy gdyż ma trwać do 2014 roku, wykonawcy muszą w swoich kalkulacjach uwzględnić te zmiany, co w efekcie znajdzie wyraz w wysokości proponowanej ceny powodując jej podwyższenie. Jako, że zapis ust. 5 zakazuje jakichkolwiek zmian należy przyjąć, że zmian takich nie będzie również w przypadku zmniejszenia stawek podatków i innych opłat, które mają bezpośredni wpływ na zaoferowaną cenę a to może okazać się jednoznacznie niekorzystne dla Zamawiającego. Biorąc pod uwagę powyższe Wykonawca postuluje wprowadzenie do



ust. 5 klauzuli pozwalającej na zmianę wynagrodzenia w razie zmiany stawek podatku VAT, w razie ich podwyższenia na kolejne lata, w których obowiązuje umowa, co pozwoli na uniknięcie zbędnego (przy obecnym brzmieniu) podwyższania z tego tytułu ceny ofertowej.

Czy Zamawiający wyraża zgodę na wprowadzenie trzeciej klauzuli?

313) Pytanie do § 2 ust. 6 projektu umowy

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie pojęcia zawartego w pkt. 6) ust. 6 § 2 tj. 'nowoczesne rozwiązania techniczne oszczędzające zużycie energii'; jakie są kryteria uznania danego rozwiązania za 'nowoczesne'? Czy można przyjąć, że spełnienie warunku rozwiązania 'nowoczesnego' to oszczędność w zużyciu energii? Jeżeli tak to, jakie są parametry tak pojętej oszczędności?

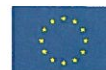
314) Pytanie do § 2 ust. 6 pkt. 12) projektu umowy

Jak tzn. w oparciu o jakie kryteria zamawiający będzie oceniał wywiązanie się przez wykonawcę z obowiązku, o którym mowa w § 2 ust. 6 pkt. 12); obowiązek przeprowadzenia wizji lokalnej terenu, na którym realizowany będzie przedmiot umowy może być z racji chociażby zakresu przedmiotu umowy przeprowadzony w sposób powierzchowny i nieinwazyjny; nadto wykonawca przed złożeniem oferty może dokonać wizji lokalnej, jako podmiot nie posiadający żadnych szczególnych uprawnień; jakie są szczegółowe obowiązki w tym zakresie? Co zamawiający będzie w tym zakresie kontrolował? Wnosimy o wyczerpującą listę obowiązków w tym zakresie; pragniemy wskazać, że z uwagi na to iż obowiązki wykonawcy zawarte w umowie mają wpływ na kalkulację wynagrodzenia, które może być przeprowadzone w sposób rzetelny i adekwatny o ile przedmiot zamówienia opisany jest w sposób jednoznaczny i wyczerpujący za pomocą dokładnych i zrozumiałych określeń z uwzględnieniem wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty (art. 29 ustawy Prawo zamówień publicznych); z tego też względu wnosimy o uszczegółowienie obowiązków objętych zakresem wskazanym w pkt. 12 ust. 6 A. § 2 projektu umowy.

315) Pytanie do § 2 ust. 8 projektu umowy

Zapis § 2 ust. 8 projektu umowy zawiera zobowiązanie do poprawiania błędów, pominięć, niejasności w sporządzonej przez Wykonawcę dokumentacji w uzgodnieniu z Zamawiającym oraz właściwymi jednostkami opiniującymi; prosimy o wskazanie, o jakie jednostki opiniujące w tym przypadku chodzi; nadto pragniemy wskazać, że przedmiotem umowy obejmuje zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych, za który to zakres Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność; Wykonawca występuje zatem w tej relacji jako profesjonalista ponoszący odpowiedzialność za wykonany przedmiot umowy, czy wobec tego Wykonawca w świetle tej klauzuli ma prawo sprzeciwić się takiemu stwierdzeniu?

Wnosimy o wskazanie, w jakim trybie i przez kogo (w imieniu Zamawiającego) będą stwierdzane te: „błędy, pominięcia, niejasności, niespójności, niewystarczające informacje lub wady”? W ocenie Wykonawcy weryfikacja tych i podobnych błędów następuje na etapie odbiorów częściowych zatem wprowadzanie klauzuli, która dodatkowo sugeruje, że poprawianie tych błędów miałyby się odbywać w uzgodnieniu z Zamawiającym i niedookreślonymi jednostkami opiniującymi jest całkowicie zbędne i wprowadza jedynie wrażenie, że pomimo odpowiedzialności za przedmiot umowy,





będzie on zmieniany w porozumieniu z Zamawiającym w razie stwierdzenia w nim błędów według dyskrecjonalnej oceny Zamawiającego i bez wskazania trybu w jakim stwierdzanie tych błędów miałyby się odbywać; wnosimy o wskazanie celu tej klauzuli.

316) Pytanie do § 4 ust. 1 pkt. k)

Jakich przypadków dotyczy obowiązek udzielania odpowiedzi przez Wykonawcę, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt. k)? Czy chodzi tu o wyłączenie o sytuację odstąpienia od umowy przez Zamawiającego na każdym etapie realizacji umowy czy tylko na etapie realizacji prac budowlanych? Nadto wskazujemy, że termin na udzielenie odpowiedzi powinien być odpowiedni; 3 dni to i tak nie jest długi termin zatem zastrzeżenie innego niezbędnego terminu wskazanego przez Zamawiającego może w efekcie prowadzić do tego że będzie niemożliwy do dotrzymania; wnosimy o odpowiednią zmianę.

317) Pytanie do § 4 ust. 3 i) projektu umowy

W świetle obowiązku opisanego w § 4 ust.3 i) wnosimy o potwierdzenie, że wykonawca nie odpowiada za uszkodzenia i szkody, których mimo dołożenia należytej staranności nie mógł przewidzieć; np. w sytuacji, gdy posługując się aktualnymi mapami dokona uszkodzenia w instalacjach, które nie zostały zinwentaryzowane. Nadto wnosimy o potwierdzenie, że w takich przypadkach Wykonawcy będzie przysługiwało prawo do zawieszenia robót a jeżeli robót nie dałoby się kontynuować np. w okresie dłuższym niż 60 dni prawo do odstąpienia od umowy a w związku z tym roszczenie o przedłużenie czasu na ukończenie robót (jeżeli przerwa w robotach spowodowana powstaniem szkody będzie miała wpływ na czas realizacji) oraz dochodzenie dodatkowych kosztów związanych z takim przedłużeniem.

318) Pytanie do § 4 ust. 5 pkt 1) projektu umowy

Z uwagi na to, że harmonogram rzeczowo – finansowy jest jednym z najistotniejszych elementów umowy, wnosimy o rozważenie przez Zamawiającego przyjęcia harmonogramu rzeczowo – finansowego już na etapie podpisywania umowy. Pozostawienie uzgodnienia tego elementu na czas po podpisaniu umowy może generować jedynie niepotrzebne konflikty między stronami, których można uniknąć uzgadniając ten element już na etapie podpisywania umowy. To samo dotyczy scalonych elementów prac. Czy Zamawiający wyraża zgodę na przyjęcie harmonogramu rzeczowo – finansowego już na etapie podpisywania umowy?

319) Pytanie do § 4 ust. 5 pkt 2) projektu umowy

Czy Zamawiający może wskazać, jakie środki finansowe są przeznaczone na realizację zamówienia w poszczególnych latach budżetowych; jakie środki są zabezpieczone i w jaki sposób na obecnym etapie realizacji? Harmonogram, który będzie uzgodniony między stronami będzie dotyczył realizacji projektu w całym okresie realizacji, jak zatem mogą przesunąć się środki na realizację inwestycji w poszczególnych latach? Czy zamawiający może w chwili podpisywania umowy zagwarantować procentowe rozłożenie środków finansowanych na poszczególne lata realizacji umowy?

320) Pytanie do § 5 projektu umowy

W związku z obowiązkami Wykonawcy dotyczącymi uzyskiwania wszelkich pozwoleń, uzgodnień itd., oraz w związku z przepisami prawa budowlanego, które określają adresatów takich decyzji, którym jest inwestor, czy Zamawiający potwierdza, a jeżeli tak czy



może to znaleźć odzwierciedlenie w zapisach umowy, że Zamawiający zapewnia współpracę w tym zakresie w szczególności zobowiązany jest do wyposażenia Wykonawcy we wszelkie konieczne do realizacji tych obowiązków pełnomocnictwa i upoważnienia wszędzie tam gdzie realizacja obowiązku przez Wykonawcę uzależniona jest od wykazania się takim pełnomocnictwem/ upoważnieniem?

321) Pytanie do § 5 pkt 3) projektu umowy

Prosimy o potwierdzenie, że wymagane uzgodnienia, o których mowa w § 5 pkt. 3) umowy to uzgodnienia wymagane przez właściwe przepisy.

322) Pytanie do § 5 pkt 6) projektu umowy

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w związku z tym iż uzyskanie pozwolenia na budowę leży po stronie zamawiającego, nie wydanie tego pozwolenia lub wydanie go w terminie późniejszym niż wynika to z obowiązujących przepisów, będzie dawało wykonawcy prawo odpowiednio do zawieszenia robót (z prawem odstąpienia w razie przedłużania się zawieszenia) lub przedłużenia terminu realizacji z prawem do dochodzenia kosztów z tego tytułu.

323) Pytanie do § 10 projektu umowy

Czy termin wskazany w § 10 jest niezależny od daty zawarcia umowy?

Wnosimy o potwierdzenie, że jeżeli umowa na realizację przedmiotowego zadania nie zostanie zawarta w terminie do (Proszę tu wskazać najdalszą datę podpisania umowy, przy której Zamawiający oczekuje dotrzymania sztywnego terminu zakończenia tj. 30.06.2014 roku), to termin wskazany w tym paragrafie ulegnie odpowiedniemu przedłużeniu.

324) Pytanie do § 6 ust. 1 projektu umowy

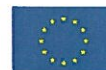
Obowiązek sporządzenia harmonogramu, o którym mowa w § 6 ust. 1 jest obowiązkiem Wykonawcy, na który ten ma 30 dni od daty podpisania umowy. Jak w ocenie Zamawiającego Wykonawca może wywiązać się z wykonania tego obowiązku w terminie skoro harmonogram ten ma być uzgodniony z Zamawiającym, a Zamawiający nie ma na uzgodnienia zastrzeżonego żadnego terminu? Wnosimy o potwierdzenie, że w zakresie uzgodnień Zamawiający będzie dokonywał ich niezwłocznie, tak, aby nie opóźniać Wykonawcy i nie uniemożliwiać mu wywiązania się w terminie z obowiązku sporządzenia harmonogramu.

325) Pytanie do § 11 ust. 9 projektu umowy

Z uwagi na zastrzeżenie cesji wierzytelności Wykonawcy przysługujących mu od Zamawiającego na Podwykonawców, w razie powierzenia im robót (zgodnie z treścią § 11 ust. 9 umowy), czy zamawiający potwierdza, że przy bezpośrednich rozliczeniach z Podwykonawcami na podstawie cesji będzie uwzględniał wzajemne wierzytelności Wykonawcy przysługujące od Podwykonawców w związku z realizacją przez nich umów podwykonawczych w tym wierzytelności wynikające z kosztów za np. zużycie mediów, koszty ubezpieczeń, naliczone kary umowne?

326) Pytanie do § 11 ust. 10 projektu umowy

W jakiej wysokości będzie Zamawiający przelewał należności na rzecz Podwykonawców; czy w razie cesji będzie dokonywał przelewu wierzytelności Wykonawcy w pełnej wysokości za dany element w wykazie po wystawieniu przez Wykonawcę faktury, bez





uwzględniania rzeczywistej wysokości należności Podwykonawcy za ten zakres robót, na podstawie jego faktury, która może być mniejsza? Wnosimy o potwierdzenie, że Podwykonawca nie będzie mógł otrzymać większej kwoty niż wynikałoby z jego faktury, a pozostająca różnica będzie przelewana Wykonawcy.

327) Pytanie do § 14 projektu umowy

Czy zgodnie z treścią § 14 ust. 2 Wykonawca zobowiązany jest do wkalkulowania w cenę danych dotyczących terenu budowy wymienionych w ust. 1 § 14?

328) Pytanie do § 16 projektu umowy

Z uwagi na dość szerokie sformułowanie zawarte w § 16 wnosimy o potwierdzenie, że odpowiedzialność za wszelkie szkody na terenie budowy od czasu przejścia terenu budowy przez Wykonawcę dotyczy szkód powstałych w związku z realizacją przez Wykonawcę robót. Wykonawca nie może ponosić odpowiedzialności za wszelkie szkody, jakie mają miejsce na terenie budowy jeżeli nie pozostaje to w związku z realizacją przedmiotu umowy.

329) Pytanie do § 22 projektu umowy

Wnosimy o wyjaśnienie i wskazanie, jakie są terminy na dokonanie odbioru robót znikających i ulegających zakryciu? Zgodnie z § 22 ust. 3 termin ten nie został określony gdyż wskazano jedynie termin na przystąpienie do takiego odbioru (7 dni). Z przepisów prawa budowlanego wynika, że roboty znikające i ulegające zakryciu powinny być odbierane niezwłocznie i w praktyce przyjmuje się termin 3 dniowy na dokonanie takich odbiorów, aby nie wstrzymywać płynnej realizacji robót. Powyższe zapisy w sposób dość niepokojący wydłużają te terminy pozwalając na przystąpienie do odbioru w ciągu 7 dni, nie zastrzegając przy tym terminu na dokonanie tych odbiorów. Wnosimy o wyjaśnienie zastrzeżenia tak długiego terminu oraz wprowadzenie terminu na dokonanie tych odbiorów (a nie tylko przystąpienie do nich). To samo dotyczy odbiorów elementów (odbiorów części robót), o którym mowa w ust. 5 umowy. Wnosimy o wskazanie terminu na wykonanie odbiorów tych części robót.

330) Pytanie do § 22 ust. 6 projektu umowy

W związku z zastrzeżeniem, w § 22 ust. 6 umowy, że odbiór końcowy odbywa się na podstawie bezusterkowego protokołu odbioru, czy Zamawiający dopuszcza przyjęcie odbioru z chwilą podpisania protokołu zawierającego usterki, pod warunkiem, że usterki te zostaną usunięte w terminie wskazanym w protokole?

331) Pytanie do § 30 projektu umowy

Zgodnie z § 30 ust. 4 umowy Wykonawca ma obowiązek usunięcia wad i usterek nie zawinionych przez Zamawiającego. W ocenie Wykonawcy ograniczenie przyczyn powstania wad i usterek, do tych które nie są zawinione przez Zamawiającego, jest nadmiernym rozszerzeniem obowiązków Wykonawcy. Odpowiedzialność z tytułu gwarancji i rękojmi to odpowiedzialność za wady rzeczy, które ujawniają się w trakcie jej użytkowania a przyczyna ich tkwi w samej rzeczy; wady rzeczy które są następstwem nienależytego korzystania z rzeczy lub zawinonego przez inne podmioty działania lub zaniechania nie mogą obciążać Wykonawcy, gdyż przyczyna wady nie wynika wówczas z błędów wykonawczych; ograniczenie wprowadzone w ust. 4 oznacza, że wady które są zawinione przez inne niż Zamawiający podmioty jest de facto wadą, za którą ponosi odpo-



wiedzialność; jest to nieuprawnione i nie znajdujące uzasadnienia w istocie reżimu odpowiedzialności gwarancyjnej gdyż staje się abstrakcyjną odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka za wady rzeczy powstające z winy innych niż Zamawiający podmiotów; odpowiedzialność gwarancyjna powinna zatem dotyczyć wad i usterek tkwiących w rzeczy powstałych z winy Wykonawcy; wnosimy o zmianę tego zapisu.

332) Pytanie do § 32, 33 i 34 projektu umowy

Wykonawca wnosi o rozważenie zastąpienia występującego w § 32 ust. 4, 5, 6; § 33 ust. 2; § 34 ust. 2 pkt. a), c); § 35 ust. 2, słowa „opóźnienie” na „zwłoka”. Opóźnienie to każde niedotrzymanie terminu, nawet takie, za które wykonawca nie ponosi odpowiedzialności. Jeżeli niedotrzymanie terminu jest zagrożone naliczeniem kary, niech będzie ograniczone do przypadków, gdy wykonawca przyczynia się do jego powstania; dolegliwość z tytułu kary powinna być następstwem okoliczności za które wykonawca odpowiada a nie zdarzeń na które nie ma wpływu; wnosimy o odpowiednią zmianę w tym zakresie;

Jednocześnie z uwagi na zastrzeżenie możliwości dochodzenia odszkodowania Wykonawca wnosi o rozważenie wprowadzenia limitu dotyczącego wszystkich kar umownych przewidzianych w umowie na poziomie np. 15% wynagrodzenia umownego netto.

333) Pytanie do § 40 ust. 1 pkt B) projektu umowy

Wykonawca nie może zgodzić się w umowie na publikację wykonanej przez niego w ramach realizacji przedmiot umowy dokumentacji w celu rozpisania przetargu na wyłonienie wykonawcy robót, które zgodnie z umową sam wykonuje. Jeżeli Zamawiający zamierza nabyć takie uprawnienie powinien ograniczyć to wyłączenie do konkretnych sytuacji, na wypadek których takie przeniesienie zostało zastrzeżone. Wnosimy o wskazanie, jaki był cel tego zastrzeżenia.

334) Pytanie do § 40 ust. 1 pkt B) projektu umowy

Czy Zamawiający przewiduje możliwość wprowadzenia limitów kar umownych jak i odpowiedzialności odszkodowawczej z uwagi na fakt, że brak takich klauzul znacznie podnosi koszty realizacji inwestycji z uwagi na konieczność skalkulowania tych ryzyk w cenie? Wnosimy o rozważenie wprowadzenia limitu odpowiedzialności wykonawcy w odniesieniu do wszelkich szkód, jakie mogą powstać w związku z realizacją umowy, na poziomie procentowo określonej stawki w odniesieniu do wartości wynagrodzenia netto. Proponujemy wprowadzenie następującej klauzuli:

„Łączna odpowiedzialność Wykonawcy będąca w związku lub wynikająca z niniejszej Umowy niezależnie od podstawy prawnej dochodzonego roszczenia (w tym w szczególności z tytułu odpowiedzialności deliktowej, kontraktowej, kar umownych, zastępczego wykonania itp.), ograniczona jest do% wynagrodzenia netto. Przy tym, Wykonawca będzie odpowiadał wyłącznie za bezpośrednie straty, w szczególności wyłączona jest odpowiedzialność Wykonawcy za szkody pośrednie, następne, incydentalne, następstwa przerw w pracy, koszty odsetek lub inne koszty finansowe, utratę informacji i danych; odszkodowania, kary lub inne świadczenia płacone przez Zamawiającego osobom trzecim. Powyższe ograniczenie odpowiedzialności nie dotyczy sytuacji, gdy zgodnie z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa odpowiedzialności ograniczyć nie można, w tym, gdy szkoda została wyrządzona z winy umyślnej.”



- 335) Zamawiający w programie funkcjonalno-użytkowym w punkcie 2.3 zawarł informację, że w ramach odrębnego zamówienia będzie realizowany System Zarządzania Transportem Publicznym. Prosimy o odpowiedzi na następujące pytania:
- Prosimy o informację czy Zamawiający wybrał już wykonawcę Systemu Zarządzania Transportem Publicznym.
 - Kiedy jest przewidziana realizacja Systemu Zarządzania Transportem Publicznym? Prosimy o podanie informacji, jakie są wymagania Zamawiającego w stosunku do Systemu Zarządzania Transportem Publicznym a w szczególności do urządzeń i funkcjonalności systemu (sposobu działania, nadajników w pojazdach, odbiorników w sterownikach, protokołach wymiany informacji, wymaganych standardach).
- 336) W punkcie 2.5 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający pisze o sterowniku obszarowym. Pojęcie sterownik obszarowy jest cechą szczególną jednego z istniejących na rynku systemów optymalizacji ruchu, co jest niezgodne z ustawą o zamówieniach publicznych. Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązania równoważne jak systemy, w których rolę sterownika systemowego może pełnić moduł systemu sterowania obszarowego ruchem?
- 337) W punkcie 2.5 Programu funkcjonalno-użytkowego strona 31 i 32 Zamawiający opisuje priorytet dla pojazdów uprzywilejowanych (policja, służby miejskie). Prosimy o odpowiedź na następujące pytania:
- Sposób obsługi priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych i autobusów różni się ze względu na brak rozkładów jazdy i inną obsługę pojazdów na skrzyżowaniach. Czy Zamawiający dopuszcza, że systemy dla obsługi pojazdów zbiorowych (autobusy i trolejbusy) będzie oddzielnym systemem od systemu dla pojazdów uprzywilejowanych (policja, karetki pogotowia).
 - Czy wykonawca Systemu Zarządzania Transportem Publicznym dostarczy system nadrzędny dla lokalizacji i nadanie priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych (policja, pojazdy miejskie...)?
 - Czy wykonawca Systemu Zarządzania Transportem Publicznym dostarczy urządzenia do sterowników dla odbierania telegramów/sygnatów przesyłanych przez pojazdy komunikacji publicznej?
 - Czy zakresem prac w ramach jest przetargu jest wyposażenie 50 pojazdów uprzywilejowanych, jak samochody policji, karetka pogotowia, straży miejskiej. Jeżeli Tak, to jak Zamawiający zapewni swobodny dostęp do np. pojazdów policyjnych. Czy Zamawiający ma podpisane odpowiednie porozumienia/umowy obejmujące między innymi zgodę od wyżej wymienionych służb na monitorowanie pozycji ich pojazdów i prezentację w systemie?
- Opisany wymagany algorytm działania nie zapewni płynnego przejazdu pojazdów uprzywilejowanych (policja...) np. przy małych odległościach pomiędzy skrzyżowaniami (jak centrum miasta) ze względu na brak możliwości wcześniejszego przewidzenia kierunku poruszania się pojazdu (brak zdefiniowanych tras jak dla autobusów) oraz konieczność zakończenia i realizacji grup pieszych. Dodatkowo przejazd pojazdów uprzywilejowanych w krótkich odstępach czasu może spowodować np. centrum miasta przy dużej gęstości skrzyżowań paraliż komunikacyjnych. Czy Zamawiający zaleca stosowa-



nie priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych poza centrum miasta i przy dużych odległościach pomiędzy skrzyżowaniami (możliwość odpowiedniego przygotowania skrzyżowania na przejazd pojazdu). Prosimy o podanie informacji na których skrzyżowaniach i wlotach jest wymagany priorytet dla pojazdów uprzywilejowanych. Jest to informacja niezbędna do oszacowania kosztów wykonania zadania – konieczność instalacji odborników (zapewnienia możliwości odbierania telegramów) i ujęcia wlotów w algorytmach sterowników.

338) W punkcie 2.5.4 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający opisuje podsystem zarządzania zdarzeniami. Prosimy o odpowiedź na następujące pytania:

a) Nie ma praktycznie możliwości wykrywania zdarzeń w obrębie wlotów skrzyżowań – pojazdy mogą się tam normalnie zatrzymywać. Zdarzenia wykrywa się w miejscach gdzie jest normalnie swobodny ruch. W innych przypadkach wykrywanie zdarzeń jest obciążone dużym błędem i będzie generować fałszywe i niewiarygodne informacje.

Prosimy o wskazanie miejsc gdzie powstają zdarzenia a ruch normalnie jest płynny i należy wykonać detekcję zdarzeń jak zatrzymany pojazd, przejazd w odwrotnym kierunku.

b) Czy wystarczy informacja o tworzących się kolejkach na wlotach skrzyżowań – zator/utrudnienia w ruchu?

c) Jak system ma wykrywać usterki techniczne, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar dla pojazdów transportu zbiorowego? Kto wykona ten system?

339) W punkcie 2.5.4 Programu funkcjonalno-użytkowego jest napisane:

„W momencie zgłoszenia lub automatycznego wykrycia i potwierdzenia wystąpienia zdarzenia drogowego, system zarządzania zdarzeniami drogowymi musi w sposób automatyczny w jak największym stopniu odciążyć operatora poziomu centrum, ograniczając konieczność i zakres manualnej obsługi zdarzeń. W szczególności w chwili sklasyfikowania i zlokalizowania zdarzenia system musi automatycznie zaproponować operatorowi włączenie odpowiedniej strategii zarządzania ruchem, polegającej na:

- zminimalizowaniu prawdopodobieństwa zajścia kolejnych kolizji, jako skutku zdarzenia,
- zminimalizowaniu strat czasu i przestojów.”

Pytanie:

a) Czy Zamawiający przewiduje obecność operatora systemu przez 24h na dobę niezbędną do podejmowania decyzji opisanych w punkcie w akapicie powyżej?

b) Czy system ma działać automatycznie i reagować na zdarzenie odpowiednimi zdefiniowanymi działaniami?

340) Punkt 2.5.4 Programu funkcjonalno-użytkowego

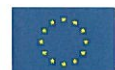
a) Czy przedmiotem przetargu jest wysyłanie informacji poprzez RDS i radio.

b) Czy Zamawiający ma podpisane umowy z mediami na przesyłanie danych. Kto będzie odbiorcą tych danych?

c) Czy Zamawiający potwierdza, że przedmiotem przetargu jest tylko dostawa systemu z możliwością przesyłania informacji przez RDS i radio bez konieczności uruchamiania tych funkcji?

341) Punkt 2.5.5 str 35 Programu funkcjonalno-użytkowego

Jest napisane: „(...) inny system łączności, o niewielkim zasięgu służący do transmisji danych pomiędzy komputerem pokładowym a Stanowiskiem CSR – np. wykorzystywany





może być odpowiednio zabezpieczony system WiFi.”

Pytanie:

Z uwagi na to, że WI-FI stosuje się głównie na zajezdniach dla pojazdów transporty publicznego do ładowania danych prosimy o dokładne określenie instalacji punktów Wi-fi Czy montaż tych punktów został ustalony z innymi jednostkami?

342) W PFU 3.2 str.40

Jest Napisane: „(...) projektu podsystemu realizującego priorytety dla transportu publicznego a także obsługi uprzywilejowania pojazdów specjalnych, parametry którego zostaną określone na podstawie wyników eksperymentów mikrosymulacyjnych ruchu”.

Pytanie:

System dla transportu publicznego nie jest elementem przetargu SZR, więc dlaczego wykonawca ma w swoim zadaniu wykonywać projekt nie związany ze swoim zadaniem?

343) W PFU 3.3.2.2 opisany jest sposób obliczenia przepustowości zgodnie z Zarządzeniem Nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 lipca 2004 r w sprawie wprowadzenia zasad i metod obliczania przepustowości skrzyżowań drogowych.

Pytanie:

Większość specjalistycznych programów opiera się na metodzie obliczania przepustowości zgodnie z międzynarodowym standardem HCM czy zamawiający umożliwi wykonanie obliczeń również wyżej wymienioną metodą?

344) W PFU 3.3.4.2 str 52 jest napisane:

Do transmisji po łączach miedzianych należy stosować urządzenia pracujące w technologii xDSL spełniające co najmniej następujące wymagania:

a) modem DSL – w przypadku wykorzystania kabli miedzianych:

- technologia SHDSL,
- transmisja danych powinny być przystosowane do transmisji po łączach stałych – za pomocą 1 pary przewodu teletechnicznego,
- transmisja full duplex,
- wbudowany Ethernet switch minimum 4-portowy,
- prędkość transmisji minimum 2 Mbit przy transmisji na odległości 3 km, minimum 384 kb/s przy transmisji na odległość 7 km,
- złącza Ethernet 10/100 Base-T RJ45.

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie do komunikacji łączy miedzianych i modemów DSL?

345) W PFU 3.3.5.3 str 56 jest napisane:

Zasilanie

Wymagania minimalne

- zasilanie dwustronne, niezależne od siebie.

Pytanie:

- a) Czy Zamawiający posiada w budynku niezależne dwustronne zasilanie budynku?
- b) Czy Zamawiający wystąpił o takie zasilanie?



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





346) (36) Dotyczy PFU 3.3.5.6 na stronie 57

Czy w przypadku stosowania kamer IP, które będą korzystały z łączności po TCP-IP wspólnej z innymi systemami należy wykonywać projekty terenowe?

Kamera będzie stanowiła element wyposażenia skrzyżowania i może być uwzględniona w projekcie elektrycznym danego skrzyżowania.

347) W PFU 3.4.2.6. na stronie 67 Centrum Zarządzania Transportem Publicznym (CZTP).

Czy wystarczające jest podanie protokołu do wymiany informacji z centrum/systemem CZTP.

Czy Zamawiający zapewni, że system CZTP (nie będący częścią przetargu) będzie przekazywał odpowiednie dane wymienione w punkcie i według jakiego protokołu?

348) W PFU 3.4.2.6. na stronie 67 jest napisane:

Planuje się integrację systemów na poziomie centrów. Żądania priorytetowe będą przekazywane na poziom centrum lub lokalny zależnie od przyjętej strategii. Należy zapewnić możliwość komunikacji pomiędzy centrami.

Na poziomie centrum realizacja współpracy w oparciu o zbierane dane:

- kolejne lokalizacje GPS dla wszystkich pojazdów objętych priorytetami,
- przyporządkowanie(a) pojazdu,

Dane gromadzone przez centra będą wymieniane i aktualizowane (a w przypadku współpracy serwerów odświeżane co 3 – 4 minuty, w odniesieniu do każdego pojazdu.

Pytanie:

a) Prosimy o podanie, jakie systemy są zainstalowane w poszczególnych jednostkach, które należy zintegrować z systemem zarządzania ruchem?

b) Czy Zamawiający rozumie, jako żądania priorytetowe, informacje z pojazdów poszczególnych służb na poziomie centralnym łącznością radiową i operator z centrum wskaże drogę, którą najszybciej dojedzie dany pojazd czy też automatyczne przydzielanie priorytetu?

Lepszym rozwiązaniem jest stworzenie strategii umożliwiającej przydzielanie priorytetu dla pojazdów ratunkowych.

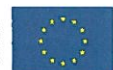
Czy Zamawiający ma ustalenia z Policją, Strażą Pożarną, Pogotowiem Ratunkowym i innymi służbami na temat możliwości przekazywania informacji na temat pozycji pojazdów odpowiednich służb?

349) W PFU punkt 3.4.2.9 na stronie 69

Czy Zamawiający posiada aktualny model miasta wykonany w pakiecie VISUM wersja 11? Jeżeli tak to czy Zamawiający przekaze ten model Wykonawcy. Wykonanie modelu od nowa wiąże się z bardzo dużymi kosztami i koniecznością wykonania szczegółowych i bardzo kosztownych pomiarów ruchu. Jeżeli zamawiający nie posiada aktualnego modelu, prosimy o wskazanie czy wykonawca w swojej ofercie ma uwzględnić wykonanie pomiarów i modelu ruchu dla całego miasta?

350) PFU punkt 3.4.2.10 CCTV jest napisane:

„Należy zapewnić funkcję rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ARTR). Wideo nadzór będzie realizowany w sposób umożliwiający właściwą rejestrację a następnie analizę danych o przemieszczających się pojazdach (ARTR).”





Pytanie:

Kamery ARTR umieszcza się nad pasami ruchu dla uzyskania odpowiedniej jakości odczytu tablic (jest to bardzo restrykcyjne), kamery CCTV z funkcją PTZ umieszcza się w miejscach dla widoczności wszystkich wlotów skrzyżowania. Korzystanie z funkcji ARTR w kamerach CCTV będzie prowadzić do niefałszowanych danych z odczytanych tablic rejestracyjnych.

Prosimy o podanie, na których wlotach i pasach należy umieścić kamery ARTR dla np. pomiaru czasu przejazdu na konkretnych wytypowanych trasach. Rozwiązanie mieszające te 2 rozwiązania będzie nieefektywne.

Jakie funkcje ma spełniać ARTR?

351) W PFU 3.5.1.4 strona 80:

Zamawiający pisze, że nie będzie precyzował wymagań dla sprzętu jednocześnie w punkcie 3.5.1.1 precyzyjnie określa wymagania dla Serwerów.

Prosimy o wyjaśnienie, które wymagania są obowiązujące?

352) W PFU 3.5.1.5 na stronie 80 opisane są urządzenia wizualizacyjne:

Prosimy o podanie z ilu składowych paneli ma się składać panel wizualizacyjny o przekątnej min 5m. Informacja jest nieprecyzyjna – jaka jest możliwa wysokość panelu i szerokość. Jakie są wymagania dla poszczególnych paneli składowych ściany graficznej?

353) PFU 3.5.2.2 str 87 Detekcja pojazdów indywidualnych:

Czy każde skrzyżowanie należy wyposażyć w wideodetekcję nawet, jeżeli jest to całkowicie niepotrzebne z punktu widzenia działania systemu lub został zastosowany inny rodzaj detekcji? Rozwiązanie takie będzie prowadzić do dublowania detekcji na skrzyżowaniu, co w znacznym stopniu podniesie ofertę cenową.

Opisują się również, że zasięg detekcji ma być w przedziale 0-70m.

Wydaje się słuszne wykreślenie tego zapisu z PFU, ponieważ to wykonawca dostarcza system i zapewnia taki rodzaj detekcji, które ma zapewnić efektywność działania systemu. Zapis taki narzuca na wykonawcy wykonanie detekcji, która w czasie użytkowania może nigdy nie być wykorzystywana.

Czy zamawiający potwierdzi, iż w przypadku detekcji to wykonawca systemu zapewni detekcję zapewniającą efektywne działanie algorytmów systemowych?

354) W PFU 3.5.2.2 na str. 88 opisana jest bardzo dokładnie wideodetekcja „Każdy z wideodetektorów powinien umożliwiać zdefiniowanie minimum 25 stref detekcji wirtualnej dla jednej kamery. Wideodetektor powinien umożliwiać programowe deklarowanie na wynikach detekcji dla poszczególnych stref funkcji logicznych OR, AND, NAND, MzN oraz operacji filtracji i wydłużania zgłoszeń obecności pojazdów i pozostały opis”

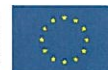
Podane informacje jak 25 stref detekcji są wymaganiami, które spełnia system firmy AUTOSCOPE i praktycznie preferują tylko 1 dostawcę co jest niezgodne z ustawą o zamówieniach publicznych. Prosimy o wykreślenie parametru i zapisanie wymagań w następujący wideodetektor musi mieć ilość stref i wyjść niezbędną do wykonania wszystkich funkcji na skrzyżowaniu oraz obiektów umożliwiający detekcją w zadanej strefie.

355) W PFU w punkcie 3.11.2 Sprawdzenie efektywności działania systemu opisane jest, że należy dokonać pomiarów przed uruchomieniem systemu i po uruchomieniu.



Prosimy o podanie, na jakich trasach i wlotach skrzyżowań będą prowadzone pomiary?
Czy wykonanie pomiarów jest po stronie zamawiającego czy po stronie wykonawcy?
Dane są niezbędne do oszacowania kosztów.

- 356) Czy system CCTV powinien być zintegrowany z Systemem Zarządzania Ruchem poprzez wspólną mapę GIS, wywoływanie obrazów z kamer ikonkami itp.?
Jeżeli tak, proszę dodatkowo o odpowiedź na dwa pytania:
a. czy integracja powinna objąć także wszystkie kamery wideodetekcji?
b. czy Zamawiający może określić opisowo pożądany sposób integracji?
- 357) Czy w przypadku niezintegrowania systemu CCTV z Systemem Zarządzania Ruchem należy ujednoczyć metodę wywoływania obrazu z kamer wideodetekcji z systemem CCTV, a jeżeli tak, czy wystarczy tu wybór z listy obiektów?
- 358) Zamawiający w par. 39 Załącznika nr 9 – wzór umowy, jako wyznacznik zasadności zmiany postanowień umowy przyjmuje „interes Zamawiającego”. Zmiana postanowień umowy wymaga akceptacji i podpisania aneksu przez Strony umowy, a zatem zgody obu Stron na dokonanie jednolitej interpretacji okoliczności będących podstawą takiej zmiany, jeżeli okoliczności te nie są jednoznaczne. Wnosimy o wskazanie kierunku interpretacji pojęcia „interes Zamawiającego”. Czy słusznym jest przyjęcie założenia, że interes Zamawiającego obejmuje i pokrywa się z interesem publicznym, o którym mowa np. w par. 37 ust. 1 wzoru umowy?
- 359) Czy serwer (rozumiany jako serwer map i / lub inne elementy serwera odpowiedzialne za funkcje mapowe) stron www odpowiedzialny za wyświetlanie mapy oraz funkcje związane z mapą musi być:
a) powielony na serwerze w centrum sterowania?
lub
b) powielony na serwerze wykupionym w ramach usługi prowadzenia serwisu informacyjnego przez zewnętrznego operatora?
- 360) Czy informacje związane z samym systemem, tzn. informacje o zasadach i zakresie funkcjonowania, korzyściach z instalacji itp., które będą przedstawiane przez Serwis, zostaną opisane i dostarczone przez Zamawiającego?
- 361) Czy poprzez „zarządzanie obszarem wyświetlania” na mapie należy rozumieć zestaw funkcji mapowych umożliwiających:
- zmianę skali mapy,
- przesuwanie mapy – północ, południe, wschód, zachód,
- skalowanie prostokątem okna mapy, co oznacza jednoczesne przesunięcie centrum mapy do środka prostokąta wraz ze zmianą skali mapy.
- 362) Czy personalizacja dostępu do danych będzie dotyczyć pełnego zakresu danych prezentowanych w systemie, czyli:
- stopień obciążenia elementów sieci,
- czas przejazdu,
- prognozowane warunki ruchowe,
- zdarzenia drogowe,
- ograniczenia w ruchu,
- warunki atmosferyczne (po zintegrowaniu ze stacjami pogodowymi),





- komunikaty wyświetlane na znakach zmiennej treści,
- obraz z wybranych kamer video,

czy tylko wybranych? Jeśli wybranych to prosimy o wskazanie których.

363) Czy płatny dostęp do niektórych informacji ma być realizowany przez standardowe mechanizmy e-płatności, np. płatności.pl lub paypal.pl zintegrowane z serwisem www (i tylko przez www)? Jeśli nie to proszę o opis mechanizmu płatnego dostępu.

Odpowiedzi:

Ad. 1. Przedmiot zamówienia jest podzielony na różne etapy: technologiczne, finansowe itd. Dla poszczególnych etapów może występować konieczność wykonania badań wynikająca z przepisów prawa, wymagań Zamawiającego, umowy itp. W trakcie realizacji przedmiotu zamówienia z pewnością wystąpią "wcześniej wykonane etapy realizacji przedmiotu umowy", zrealizowane przez Wykonawcę.

Ad. 2. Monitorowanie sieci dotyczy kosztów monitorowania i utrzymania w należytym stanie technicznym i funkcjonalnym wykonywanej przez Wykonawcę oraz przekazanej przez Zamawiającego na czas realizacji robót budowlanych sieci:

- telekomunikacyjnej,
- informatycznej,
- komputerowej,
- kanalizacji sygnalizacji,
- podłączonych urządzeń i sprzętu,

do momentu odbioru i przekazania Zamawiającemu przedmiotu zamówienia.

Monitorowanie przez Wykonawcę ma również na celu ustalić punkt odniesienia wydajności urządzeń sieciowych oraz infrastruktury oprogramowania. Dzięki obserwowanym i zbieranym informacjom, możliwa będzie analiza pracy, ale również optymalizacja sieci (strojenie), dzięki tworzonemu raportom, dokumentom oraz alarmom.

Wykonawcy winni uwzględnić, że na czas realizacji robót (od momentu przekazania placu budowy lub poszczególnych elementów infrastruktury do odbioru) będą zobowiązani do jej nadzoru i utrzymania w sprawności.

Ad. 3. Zamawiający modyfikuje postanowienie wzoru umowy. Paragraf 4 pkt 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) uwzględnienie w dokumentacji nowoczesnych rozwiązań technologicznych oszczędzających zużycie energii”.

Ad. 4. Zamawiający wymaga wykorzystania istniejących kanalizacji teletechnicznych dla celów budowy ZSR w Lublinie - zgodnie z wymaganiami PFU, wykazane w dokumentacji przetargowej - będące własnością zarządcy drogi w Lublinie. Wykonawca winien uwzględnić ryzyko konieczności wykonania remontu części istniejącej kanalizacji.

W załączeniu informacja (plik pdf) uzupełniająca o innych odcinkach będących własnością



zarządcy drogi.

Ad. 5. Zamawiający w dniu 21.04.2011 r. zamieścił na stronie internetowej informację o zmianie terminów składania i otwarcia ofert. Ustalając nowe terminy Zamawiający wziął pod uwagę dużą ilość złożonych pytań, konieczny czas na przygotowanie odpowiedzi, zakres planowanych zmian w ogłoszeniu o zamówieniu i SIWZ oraz konsekwencje tych zmian, które wynikają z art. 12a ust. 2 oraz art. 38 ust. 6 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

Ad. 6a) Znaki zmiennej treści powinny spełniać postanowienia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003) oraz Załącznika nr 1 „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”, a także norm opublikowanych przez Prezesa PKN w Monitorze Polskim w wykazie norm zharmonizowanych wynikających z obligatoryjnego wdrażania dyrektyw Unii Europejskiej.

Zamawiający informuje, że PN-EN 12966:2005 ma mieć zastosowanie dla znaków o zmiennej treści wchodzących w skład przedmiotowego zamówienia. Wykonawca ma obowiązek realizować przedmiot zamówienia zgodnie z przepisami prawa i normami obowiązującymi w Polsce.

Ad. 6b) Do ofert nie należy dołączać certyfikatów.

Ad. 7a) b) c) d) Zamawiający informuje, że parametry (klasa luminacji, współczynnik luminacji, szerokość wiązki, klasy odporności) znaków zmiennej treści zostaną ostatecznie określone w projekcie opracowanym przez Wykonawcę SZR na podstawie przepisów (również norm) w dostosowaniu do konkretnych lokalizacji w terenie. Niemniej minimalne wymagania podaje poniżej:

Kolor – klasa C2
Luminancja – klasa L3
Stosunek luminancji – klasa R3,
Szerokość wiązki – klasa B4,
Zakres temperatury pracy – klasa T2,
Poziom zanieczyszczenia - klasa D3,
Poziom ochrony obudowy - P2 (IP 55)

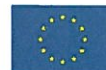
Wykonawca winien uwzględnić, że:

wszystkie urządzenia przeznaczone do zainstalowania i pracy (w ramach budowy SZR) w pasie drogowym powinny działać w warunkach klimatycznych środkowo – wschodniej Polski:

- temperatura od -35°C do +55°C
- wilgotność względna powietrza od 0% do 100%



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





- opady 0-100 mm/godz.
- wiatr – I strefa wiatrowa wg normy PN-77/B-02011

Chromatyczność winna odpowiadać klasie D1

Kąt rozsyłu światła: dla klasy D3

Kolor tła: czarny

Kolor napisów: - biały

Kolor świecenia diod: biały

Obudowa poszczególnych elementów tablicy oraz wyposażenia elektronicznego powinna spełniać wymagania klasy IP65 w zakresie stopnia ochrony zapewnianej przez obudowy w rozumieniu normy PN-EN-60529:2003.

Ad. 8 a) Zamawiający informuje, że w toku czynności odbiorowych będą wymagane certyfikaty, atesty, badania, itd. potwierdzające spełnienie wymagań technicznych Zamawiającego, oraz obowiązujących przepisów (norm).

W zakresie zasilania diod LED Zamawiający nie będzie określała progów dla prądu znamionowego.

Ad. 8 b) Należy zapewnić właściwą szczelność na przenikanie wody i zanieczyszczeń w powierzchni obrazowej znaków. Technologia do wyboru przez wykonawcę.

Ad. 8 c) Konstrukcja płyty obrazowej znaków o zmienne treści musi zapewniać dobrą czytelność znaków również przy niskim położeniu słońca oraz ograniczać osadzanie się zanieczyszczeń pogarszających czytelność znaków .

Znak powinien realizować funkcję obniżania jasności wyświetlania (ściemnianie) w warunkach słabego oświetlenia zewnętrznego.

Matryca LED zabezpieczona antyrefleksyjnie.

Ad. 9. Gwarancja to umowa, w której gwarant przyrzeka zamawiającemu (beneficjentowi) spełnienie świadczenia pieniężnego przez wykonawcę. W razie niespełnienia tego świadczenia przez wykonawcę gwarant zobowiązuje się zapłacić zamawiającemu odpowiednią sumę pieniężną. Gwarancja powinna być bezwarunkowa i płatna na pierwsze żądanie. Gwarancja wygasa po upływie oznaczonego terminu, na który została wystawiona. Zamawiający zwraca, zgodnie z § 36 ust. 3 wzoru umowy, co oznacza, że po jej wygaśnięciu, ewentualne wystosowanie przez Zamawiającego wezwania do zapłaty skierowane do Banku będzie bezskuteczne. Bowiem w przypadku gwarancji bankowej to bank czuwa nad terminami wygaśnięcia części zabezpieczenia. Zatem w przypadku tej formy gwarancji zwolnienie części zabezpieczenia przez Zamawiającego polega na upływie terminu do zaspokojenia się.

Ad. 10. Zamawiający informuje, że kary będą płacone za każdy dzień opóźnienia, zgodnie z postanowieniami wzoru umowy w § 32 ust. 5. Czas w jakim mają być usunięte wady stwierdzone w okresie gwarancji został określony we wzorze umowy w § 28 do § 31 (włącznie).





Ad. 11. Zamawiający informuje, że czas w jakim mają być usunięte wady stwierdzone w okresie gwarancji został określony we wzorze umowy w § 28 do § 31 (włącznie).

Ad. 12. Zamawiający informuje, że nie będzie obciążał odpowiedzialnością Wykonawcę przedmiotu zamówienia w przypadku braku/przerwania obsługi sieci GSM przez operatora sieci.

Ad. 13.

a) Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

b) Zamawiający nie zgodzi na wprowadzenie podwykonawcy na plac budowy, dla którego nie zostaną spełnione wymagania określone w § 11 wzoru umowy.

Ad. 14. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie. Wysokość kar jest proporcjonalna (zróżnicowana wielkością %) do rodzaju prac.

Ad. 15. Zamawiający w § 37 wzoru umowy informuje, że wykonanie umowy bądź jej części nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy. Ponadto w § 39 ust. 2 pkt 1) wzoru umowy Zamawiający przewiduje możliwość zmniejszenia zakresu zamówienia, gdy wykonanie pierwotnego zakresu nie będzie leżało w interesie Zamawiającego.

Zapis zawarty w § 32 ust 6 wzoru umowy dotyczy przypadków:

- odstąpienia od realizacji zamówienia obejmującego wykonanie robót budowlanych i zakończenia tym samym realizacji przedmiotowego zamówienia na etapie opracowania dokumentacji projektowej, a następnie po uzyskaniu nowych środków finansowych albo po zmianie okoliczności powodujących podjęcie przez Zamawiającego decyzji o dalszej realizacji inwestycji, a zatem w przypadku wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia na niezrealizowany zakres robót,
- w odniesieniu do dostaw i montażu elementów SZR które nie zostało objęte zakresem przedmiotowego zamówienia i ma być zlecone w drodze odrębnego postępowania po wybudowaniu obiektu. Wykonawca będący autorem dokumentacji projektowej stanowiącej opis przedmiotu zamówienia będzie zobowiązany do udzielania odpowiedzi na zapytania kierowane w tej procedurze przez Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia.

Wobec powyższego Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 16. Zamawiający informuje, że w PFU pkt 2.5.1. Tabela 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści lokalizacja nr 5 dotyczy Al. Tysiąclecia przed skrzyżowaniem z al. Unii Lubelskiej. Kierunek do Kraśnika jest w tym przypadku tożsamy z kierunkiem do Warszawy.



Ad. 17. Zamawiający nie precyzuje lokalizacji bramy ze znakami zmiennej treści. Powyższe zostanie określone w projekcie. Zgodnie z zapisami PFU Zamawiający dopuszcza korekty lokalizacji bram.

Ad. 18. W odniesieniu do odcinka ul. Krańcowej od ul. Kunickiego do ul. Droga Męczenników Majdanka kierunek do centrum odpowiada relacji od ul. Kunickiego do ul. Droga Męczenników Majdanka.

Ad. 19. Zamawiający nie precyzuje lokalizacji bramy ze znakami zmiennej treści. Powyższe zostanie określone w projekcie. Zgodnie z zapisami PFU Zamawiający dopuszcza korekty lokalizacji bram.

Ad. 20. Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. lokalizacji przewiduje co najmniej 1 (panel graficzny) znak zmiennej treści ze znakami świetlnymi.

Ad. 21. Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. lokalizacji przewiduje co najmniej 1 (panel tekstowy) znak zmiennej treści z informacją tekstową.

Ad. 22. Zamawiający przez „kolorowy tryb pracy” ma na myśli:

- wyświetlanie kolorów i barw przewidzianych dla znaków drogowych pionowych - zgodnie

z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003)

- znak (panel graficzny i tekstowy) powinien być wykonany jako swobodnie programowalna matryca graficzna LED w technologii RGB (możliwość wyświetlania treści w kolorze).

Ad. 23. Zamawiający informuje, że w punkcie 3.5.2.5 Znaki zmiennej treści PFU wprowadza zmiany od słów "Wymagania dla znaków". W związku z powyższym akapit będzie brzmiał:
(...)

Wymagania dla znaków:

- Znaki (panele) winny być montowane na bramach nad jezdniami. Konstrukcja znaku powinna umożliwiać wymianę paneli LED bez konieczności zdejmowania znaku z konstrukcji nośnej;
- panel graficznym winien wyświetlać znaki graficzne (symbole znaków drogowych) o rozmiarze z grupy wielkości C (minimum); montowany nad jezdnią;
- panel graficzny winien umożliwiać wyświetlanie znaków A-15, A-19, A-30, A-32, A-33;
- wymagana minimalna rozdzielczość piktogramu znaku drogowego 48x48 pikseli;
- panel tekstowy o szerokości wynikającej z łącznej szerokości znaków tekstowych, ale nie węższy niż szerokość konieczna do wyświetlenia 21 znaków tekstowych w jednej



- linii, montowany nad jezdnią;
- obsługa polskich liter;
 - w panelu tekstowym przystosowany do wyświetlania znaków tekstowych w 3 liniach; wysokość znaków tekstowych nie mniejsza niż 240 mm;
 - panel tekstowy może być zastąpiony poprzez zwiększenie wysokości/ szerokości panelu graficznego przy zachowaniu wymagań dla obu rodzajów paneli np. znak powinien umożliwiać wyświetlenie w lewej części piktogram znaku drogowego, a w prawej części minimum 3 linii tekstu. Należy zapewnić możliwość wyświetlenia zamiast znaku drogowego tekstu na całej powierzchni znaku;
 - wymagane wbudowane funkcje diagnostyczne:
 - stan wejść i wyjść,
 - nadzór każdego zespołu diod LED (sygnalizacja awarii do centrum zarządzania),
 - funkcje serwisowe powinny być dostępne zarówno przez łącze komunikacyjne z centrum zarządzania jak i przez łącze serwisowe);
 - komunikacja z wykorzystaniem protokołu TCP/IP, wbudowany port Ethernet.
 - Wbudowane łącze diagnostyczne.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 20 i 21.

Ad. 24. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 245.

Ad. 25. Zamawiający informuje, że sygnalizacje świetlne na skrzyżowaniach:

- Krańcowa - Długa
- Krańcowa – Kunickiego
- Jana Pawła II – Granitowa
- Jana Pawła II - Roztocze

zostały wybudowane i oddane do użytkowania.

Ad. 26. Zamawiający informuje, że projekt powykonawczy winien być wykonany po wykonaniu robót budowlanych, dostawach i montażu oraz po strojeniu systemu – zgodnie z opisem w pkt 3.3.6. PFU.

Ad. 27. Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu w PFU paragraf 3.4.2.9 punkt 2) (strona 69). Zapis winien brzmieć:

„Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego i docelowego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego”.

Ad. 28. Zamawiający informuje, że należy odnosić do sprawności technicznej, a nie funkcjonalnej. System kamer ma działać poprawnie zgodnie z przeznaczeniem i certyfikacją dla urządzeń zewnętrznych na warunki pogodowe.

Ad. 29. Zamawiający informuje, że przytoczone sformułowanie należy rozumieć, że dopuszcza



się detekcję poprzez pętle indukcyjne wyłącznie dla potrzeb pomiarów ruchu (wymagane badanie rozkładu relacji, nie wymagane różnicowanie rodzaju pojazdu) poprzez detekcję. W pozostałych przypadkach wymagana jest detekcja (akomodacja) pojazdów poprzez wideo kamery.

Ad. 30. Zamawiający informuje, że Wykonawca winien uwzględnić, że wyposażenie pojazdu może stanowić inna konfiguracja sprzętowo - technologiczna niż „komputery pokładowe wraz z układem GPS i radiotelefonem”. Jest to sytuacja, gdy jeden z w/w elementów może nie być zastosowany. Kwestie związane z ewentualną potrzebą montażu w pojazdach komunikacji publicznej komputerów pokładowych zostały opisane w odpowiedziach na zapytania nr 34, 36, 37, 197 i 247.

Ad. 31. Prace przy budowie SZR będą realizowane na „żywym organizmie miejskim”, który podlega ciągłym modyfikacjom. Ze względu na perspektywę czasową zamawiający przewiduje, że równoległe z pracami przy SZR będą prowadzone prace budowlane przy innych elementach infrastruktury miejskiej. Wykonawca w harmonogramach i wycenie winien uwzględnić konieczność przygotowania elementów SZR do podłączenia n/w skrzyżowań i podłączyć w postaci istniejącej lub po przebudowie.

Skrzyżowanie	Przewidywany termin realizacji (według stanu na dzień 30.04.2011)	Uwagi:
NR 3 Lipowa - Piłsudskiego	Nieznany (dokumentacja utraciła ważność uzgodnień, w przypadku aktualizacji zostanie dostosowano do wymogów SZR)	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 5 Unii Lubelskiej - Zygmuntowskie	Nieznany (dokumentacja utraciła ważność uzgodnień, w przypadku aktualizacji zostanie dostosowano do wymogów SZR)	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 14 Narutowicza -Głęboka	Nieznany (dokumentacja utraciła ważność uzgodnień, w przypadku aktualizacji zostanie dostosowano do wymogów SZR)	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr23 Kraśnicka -Bohaterów Monte Cassino	przewidywany termin zakończenia 2014 r.	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 25 Solidarności - Sikorskiego	Nieznany	Realizowane przez inwestora prywatnego. Koncepcja przewiduje poprowadzenie Al. Solidarności estakadą nad



		rondem wyposażonym w sygnalizację świetlną
Nr 34 Unicka - Lubartowska	-----	Skrzyżowanie nie jest objęte przedmiotem zamówienia
Nr 50 Przejście przez Al. Kraśnicką	Nieznany	W miejsce osygnalizowanego przejścia powstanie skrzyżowanie
Nr 109 Solidarności -Prusa -Dolna 3 Maja	Termin umowy 30.11.2011 r. Prace budowlane w toku	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 120 Droga Męczenników Majdanka - Garbarska - Wrońska	Nieznany (dokumentacja w realizacji zostanie dostosowana do wymogów SZR) Skrzyżowanie funkcjonuje bez sygnalizacji.	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 121 3 Maja - I Armii WP	Termin umowy 30.03.2012 r. Prace budowlane w toku	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu
Nr 122 3 Maja - Radziwiłłowska	Termin umowy 30.03.2012 r. Prace budowlane w toku	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu

Dla skrzyżowań dla których nie jest znany docelowy układ geometryczny np. 50 Wykonawca winien przyjąć taką ilość grup sygn. i osprzętu jaka odpowiada charakterystyce innych skrzyżowań na danym ciągu.

Ad. 32. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach montowane były kamery firmy Autoscope RackVision i kamery Autoscope Atlas.

Wymagania, które powinny spełniać urządzenia wideodetekcji pojazdów dostarczane w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem określono w rozdziale 3.5.2.2.

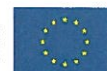
Wymagania odnośnie transmisji obrazu z kamer wideodetekcji określono w rozdziałach 2.5.2 oraz 3.5.2.4.

Zamawiający nie potwierdza spełnienia wymogów zawartych w PFU punkt 3.5.2.2.

Wykonawca SZR winien uwzględnić konieczność wymiany kamer, jeżeli będzie to niezbędne dla prawidłowego działania SZR w oferowanej technologii.

Ad. 33. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach opisanych jako "akomodacja" wdrożony jest system akomodacji poprzez:

- pętle indukcyjne,
- pętle indukcyjne i przyciski dla pieszych,





- przyciski dla pieszych.

Ad. 34. Zamawiający informuje, że zapis „priorytety dla transportu publicznego i pojazdów indywidualnych” dotyczy pojazdów komunikacji miejskiej w Lublinie oraz pozostałych pojazdów (50 szt.), które będą objęte priorytetami - policji, straży, pogotowia, służb miejskich itp.

Ad. 35. Zamawiający informuje, że na n/w skrzyżowaniach zainstalowane są sterowniki:

Skrzyżowanie	Sterownik
50	MSR, 3 gr. + 2 przyciski
74	MSR, 13 gr. +19 pętli + 4 przyciski
87	MSR 2002, 10 gr. + 13 pętli + 4 przyciski
88	MSR 2002, 18 gr. + 19 pętli + 4 przyciski
89	MSR 2002, 15 gr. + 18 pętli + 4 przyciski
106	MSR 2002, 21 gr. + 13 pętli + 20 przycisków
109	według informacji od wykonawcy robót MSR 2002
120	nieznany skrzyżowanie funkcjonuje bez sygnalizacji obecnie opracowywany jest projekt
121	według informacji od wykonawcy robót MSR 2002
122	według informacji od wykonawcy robót MSR 2002
123	nieznany, skrzyżowanie funkcjonuje obecnie bez sygnalizacji projekt wymaga aktualizacji i zostanie dostosowany do wymogów SZR

Ad. 36. Zamawiający informuje, że zmienia zapis PFU w zakresie wyposażenia pojazdów komunikacji publicznej. Wymaga się, aby osprzęt i technologia, która jest przedmiotem zamówienia w zakresie wyposażenia pojazdów indywidualnych (karetki, policja itd. - 50 szt.) spełniał wymogi i był w pełni przystosowany do wykorzystania w pojazdach komunikacji miejskiej.

Przedmiotem zamówienia jest, aby SZR posiadał funkcjonalność i realizował priorytety dla komunikacji miejskiej. Każdy sterownik na skrzyżowaniach objętych SZR ma być wyposażony



w stosowne oprzyrządowanie do komunikowania się z pojazdami komunikacji miejskiej.

- a) W przypadku nie zainstalowania osprzętu na czas odbioru SZR Zamawiający przewiduje wykorzystanie osprzętu dla 50 przewidywanych instalacji w pojazdach indywidualnych do pojazdów komunikacji publicznej. Sprawdzenie funkcjonalności działania priorytetów dla komunikacji miejskiej zostanie przeprowadzone na wybranych liniach komunikacji miejskiej.
- b) Protokół transmisji danych będzie mógł być określony na etapie projektowania.
- c) Typ modemu będzie mógł być określony na etapie projektowania.

Ad. 37. Zamawiający informuje, że:

- a) słowo „również” odnosi się jedynie do uwzględnienia łącznie z innymi elementami SZR montażu w pojazdach stosownego osprzętu,
- b) instalacja osprzętu w pojazdach transportu publicznego będzie miała wpływ na wybór osprzętu i protokołu transmisji między pojazdami transportu publicznego sterownikiem ruchu systemem centralnym,
- c) sytuacja w zakresie innych kontraktów na osprzęt pojazdów transportu publicznego w okresie po odbiorze sygnalizacji (rozumianej jako odbiór SZR) nie jest przedmiotem niniejszego zamówienia.

Ad. 38. Zamawiający informuje, że przedmiotem kontraktu jest łączność radiowa do wybranych 50 pojazdów oraz dostosowanie infrastruktury SZR do wykorzystania łączności radiowej pojazdów komunikacji publicznej realizowanej w ramach innego zakresu ZSMTP w Lublinie.

Ad. 39. Zamawiający informuje, że nie przewiduje modyfikacji w zakresie wielkości części modelu (20 skrzyżowań). Zapis ten oznacza, że minimalna liczba skrzyżowań winna wynosić 20 przy dzieleniu na części modelu mikrosymulacyjnego.

Zamawiający informuje, że wprowadza zmiany do zapisów PFU w pkt. 3.5.1.2. i określa (...) wymagania programowe: rozmiar F, liczba skrzyżowań 50, obszar sieci 10 x 10 km (...).

Ad. 40. Zamawiający informuje, że:

- „stan istniejący” należy rozumieć jako stan układu drogowego, jego infrastruktury i sytuacji ruchowej przed rozpoczęciem wdrażania SZR (wprowadzania zmian funkcjonalnych w zasadach sterownia ruchem),
- Wykonawca wykona własne pomiary ruchu w dostosowaniu do w/w stanu istniejącego,
- Zamawiający posiada dane z pomiarów ruchu z lat 2007 - 2010 na wybranych (dla większość spośród skrzyżowań z sygnalizacją są coroczne pomiary) skrzyżowaniach, wykonane w godz. 15.00 – 16.00 i 16.00 – 17.00. Dane te zostaną przekazane Wykonawcy w formie wydruku na papierze,





- istnieje możliwość wykorzystania danych pomiarowych, realizowanych przez wybrane sterowniki MSR 2002, po zaprogramowaniu stosownej opcji – według potrzeb Wykonawcy,
- pozostałe elementy niezbędne dla realizacji modelu Wykonawca winien pozyskać we własnym zakresie. Zamawiający oferuje oczywiście niezbędną pomoc w ramach kompetencji.

Model ruchu powinien obejmować wszystkie skrzyżowania w obszarze SZR.

Zamawiający dokona weryfikacji prawidłowości wykonanej symulacji w odniesieniu do odwzorowania istniejącego sterowania ruchem i docelowego sterowania ruchem.

Zamawiający wymaga, żeby model mikrosymulacyjny dokonywał pomiaru wymienionych poniżej wielkości, które powinny być zestawione w postaci raportu:

- średnie czasy przejazdu pojazdów w sekundach między dwoma skrajnymi punktami następujących arterii (dla uproszczenia Zamawiający podaje odcinki ulic lub numery skrzyżowań) (zarówno w jedną jak i w drugą stronę):
 - Al. Kraśnicka - Sikorskiego
 - Al. Solidarności -Tysiąclecia
 - Unii Lubelskiej - Droga Męczenników Majdanka (skrzyż. 30-13-5 123-6)
 - Droga Męczenników Majdanka (skrzyż. 5-123-6-120-7-8 -94-9)
 - ul. Krańcowa (37-106-8-59)
 - ul. Krańcowa - ul. Droga Męczenników Majdanka (37-106-8-7-6)
 - Al. Raławickie
 - Al. Raławickie - Lipowa (skrzyż.: 22-1-2-98-3)
 - Lipowa -Narutowicza (1-2-98-3-14)
 - Lipowa -Piłsudskiego (1-2-98-3-4- 16)
 - Lipowa -Piłsudskiego - Zygmuntowskie (1-2-98-3-4- 5)
 - Plac Bychawski - Lubelskiego Lipca 80 -Unii Lubelskiej (15-16-5)
 - Tysiąclecia - Mełgiewska (30 -31-81-32)
 - skrzyżowania 26-49-12-1
 - skrzyżowania 109-121-122-11
- średnie i maksymalne długości kolejek pojazdów (wyrażone w metrach) przed sygnalizatorami na poszczególnych wlotach następujących skrzyżowań - wszystkie skrzyżowania
- średnie straty czasu na pojazd (wyrażone w sekundach) dla poszczególnych relacji (na wprost, prawo, lewo) na poszczególnych wlotach następujących skrzyżowań 52, 19, 26, 30, 5, 8, 1, 3, 15,16
- średnie liczby zatrzymań na pojazd dla pojazdów przemierzających następujące arterie (zarówno w jedną jak i w drugą stronę):



- Al. Kraśnicka
 - Al .Solidarności -Tysiąclecia
 - Droga Męczenników Majdanka (skrzyż. 5-123-6-120-7-8 -94-9)
 - ul. Krańcowa (37-106-8-59)
 - ul. Krańcowa - ul. Droga Męczenników Majdanka (37-106-8-7-6)
 - Al .Raclawickie - Lipowa (skrzyż.: 22-1-2-98-3)
 - Lipowa -Piłsudskiego (1-2-98-3-4- 16)
 - Lipowa -Piłsudskiego - Zygmuntowskie (1-2-98-3-4- 5)
 - Plac Bychawski - Lubelskiego Lipca 80 -Unii Lubelskiej (15-16-5)
 - skrzyżowania 26-49-12-1
 - skrzyżowania 109-121-122 -11
- średnie liczby zatrzymań na pojazd na poszczególnych wlotach następujących skrzyżowań : 52, 19, 26, 30, 5, 8, 1, 3, 15,16.

Raport powinien dotyczyć zarówno sytuacji istniejącej jaki i sterowania projektowanego do wdrożenia.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 39.

Ad. 41. Zamawiający informuje, że:

- ad. a) skrzyżowania nr 37 i 106 są połączone linią światłowodową. Linia ta jest doprowadzona do skrzyżowania nr 8, które nie jest podłączone (zapas w studni). W/w skrzyżowania nie są połączone łączami światłowodowymi z budynkiem UM Lublin przy ul. Wieniawskiej,
- ad. b) w schemacie jest wykazana studnia, uprzednio przygotowana i wyposażona, poprzez którą zostanie wpięte skrzyżowanie nr 109 (obecnie w realizacji),
- ad. c) studnia nr 71 opisana przy skrzyżowaniu Solidarności i Unii Lubelskiej jest tożsama z nazwą skrzyżowania Tysiąclecia - Unii Lubelskiej – Podzamcze,
- ad. d) skrzyżowanie nr 49 jest wpięte łączem światłowodowym do studni nr 15, skrzyżowanie nr 81 jest wpięte łączem światłowodowym do studni nr 92,
- ad. e) Zamawiający potwierdza przytoczony zapis i informację, że do budynku przy ul. Wieniawskiej wchodzi dwie linie światłowodowe.

Ad. 42. Zamawiający nie potwierdza, że wszystkie istniejące odcinki łącz światłowodowych w mieście spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego.

Ad. 43. Zamawiający informuje, że udostępni inne pomieszczenia w budynku przy ul. Wieniawskiej 14, o ile będzie to niezbędne dla realizacji podtrzymania zasilania serwerowni oraz minimum jednego stanowiska pracy. Dostosowanie ewentualnych innych pomieszczeń będzie należało do obowiązków Wykonawcy. Zamawiający nie udostępnia planów innych pomieszczeń na tym etapie.



Ad. 44. Odpowiedź zawarta jest w odpowiedziach na zapytania nr 7 i 23.

Ad. 45. Zamawiający wymaga co najmniej dwóch licencji oprogramowania diagnostycznego instalowanego na komputerach przenośnych do serwisowania urządzeń w terenie.

Ad. 46. Zamawiający potwierdza wymóg dostarczenia co najmniej 6 licencji oprogramowania (biurowe, CAD, prezentacyjne) dla każdego stanowiska operatorskiego w CSR.

Ad. 47. Zamawiający informuje, że potwierdza konieczność identyfikacji na wybranych trasach w celu identyfikacji pojazdów i podawania czasu przejazdu na stronach www lub znakach VMS. Zamawiający wyznacza trasy objęte przytoczonymi w zapytaniu badaniami:

- wyznaczyć dwa odcinki pomiarowe (oba kierunki) w ciągu:
 - a) al. Kraśnickiej (skrzyżowania: 104 do 23 , 23 do 19);
 - b) Al. Solidarności (25 do 109, 109 do 30),
- wyznaczyć jeden odcinek pomiarowy dla skrajnych skrzyżowań (oba kierunki) w ciągu:
 - a) ul. Krańcowej,
 - b) ul. Droga Męczenników Majdanka,
 - c) al. Unii Lubelskiej,
 - d) al. Zygmuntowskie,
 - e) al. Piłsudskiego - Lipowa,
 - f) al. Raławickie,
 - g) ul. Mełgiewska.

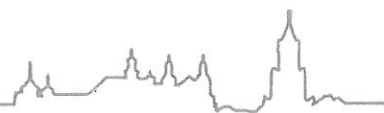
Ad. 48. Zamawiający informuje, że nie posiada w swoim zarządzie na terenie Gminy Lublin stacji pogodowej. Przedmiotem zamówienia będzie przygotowanie stosownej zakładki (opcji) na stronach www umożliwiającej wprowadzanie ręczne w ramach napełniania baz danych, a w przyszłości automatyczne przekazywanie informacji o warunkach atmosferycznych ze stacji pogodowych.

Ad. 49. Zamawiający wymaga, aby funkcjonalność sterownika pozwalała na realizację i odczyt pomiarów ruchu w kwantach, 1, 5, 15, 30 minutowych oraz 1, 2, 6 i 24 h w okresie min. 90 dni dla 64 punktów pomiarowych.

Ad. 50. Zamawiający informuje, że potwierdza potrzebę montowania przycisków dla pieszych na wysokości 1,0 m nad poziom terenu. Wartość tę należy mierzyć pomiędzy poziomem terenu a spodem obudowy przycisku. Powyższe wynika z uwag jakie otrzymał Zamawiający w kwestii dostępności przycisków.

Ad. 51. Zamawiający wymaga integracji aplikacji wymienionych w PFU pkt 3.6.1. do 3.6.8 w





jednym narzędziu – zintegrowany interfejs użytkownika.

Ad. 52. Zamawiający nie potwierdza, że w przypadku awarii systemu sterowniki powinny realizować lokalny program akomodowany z priorytetami dla transportu zbiorowego.

Ad. 53.

a) Patrz odpowiedzi na zapytania nr 36 i 37.

b) W ramach niniejszego zamówienia przewidziano wyposażenie 50 pojazdów indywidualnych w urządzenia do nadawania priorytetów (opcjonalnie wykorzystywane do pojazdów komunikacji miejskiej).

c) Zamawiający nie ma określonego protokołu przesyłania danych odnośnie priorytetu.

d) Zamawiający nie zapewni pasma częstotliwości do wykorzystania rzk. Będzie to przedmiotem działań Wykonawcy.

Ad. 54. Zamawiający informuje, że:

ad. a) nie dostarczy plików wsadowych oraz komplikatorów istniejących sterowników;

ad. b) dopuszcza wykonanie symulacji istniejącego sterownia przy pomocy innych programów do symulacji działania sterownika w programie typu Vissim;

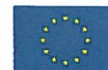
ad. c) nie posiada pełnej dokumentacji (zgodnej z obowiązującymi przepisami lub wymaganiami PFU), a w szczególności algorytmów dla skrzyżowań objętych symulacją (SZR). W związku z tym nie będzie mógł dostarczyć wszystkich dokumentacji. Zamawiający dostarczy dla wszystkich skrzyżowań istniejące diagramy paskowe programów sygnalizacji z opisem znanych mu zasad działania. Zgodnie z PFU Zamawiający pozyska dokumentację od Wykonawcy dla stanu docelowego.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 39 i 40.

Ad. 55. Zamawiający informuje, że w odpowiedziach na zapytania nr 31 i 35 przekazał informacje uzupełniające dotyczące skrzyżowań projektowanych lub budowanych. Z uwagi na fakt, że nie jest znany wykonawca systemu (SZR) nie może zagwarantować pełnej kompatybilności już rozpoczętych prac projektowych i wykonawczych, aby zapewnić poprawność działania SZR. Wszystkie projektowane i budowane obecnie sygnalizacje są wyposażane w system wideodetekcji.

Ad. 56. Zamawiający informuje, że zgodnie ze stanem na maj 2011 r., jednostkami miejskimi (w rozumieniu struktur Gminy Miasta Lublin) upoważnionymi w zakresie uzgadniania projektów SZR pozostają:

- Wydział Dróg i Mostów Urzędu Miasta Lublin – zatwierdza projekty organizacji ruchu,
- Wydział Dróg i Mostów Urzędu Miasta Lublin – uzgadnia projekty elektryczne + konstrukcyjne sygnalizacji,
- ZUD (Zespół Uzgodnienia Dokumentacji), którego siedziba znajduje się obecnie w budynku przy ul. Wieniawskiej 14 w Lublinie – uzgadnia trasy uzbrojenia podziemnego.





Zamawiający zastrzega jednakże, że powyższe uwarunkowanie mogą ulec zmianie w przypadku zmian struktury organizacyjnej Gminy Lublin.

Ad. 57. Zamawiający informuje, że udostępnił informację o kanalizacji i światłowodach w PFU, które mogą być wykorzystane dla potrzeb budowy SZR. Zamawiający nie przewiduje wykorzystanie innej infrastruktury, co podkreślał w PFU.

Ad. 58. Skrót "RS" opisany został w pkt 2.5.2 PFU.

Ponadto wyjaśniamy, że skrót oznacza konieczność przebudowy wszystkich elementów sygnalizacji i dostosowania do przepisów (np. związane z koniecznością wydzielenia relacji skrzyżowania w lewo przy trzech pasach ruchu). Przebudowa obejmuje dostosowanie do wymogów PFU: kanalizacji kablowej, studni teletechnicznych, wymianę kabli, wymianę masztów, zastosowanie latarni typu LED, przycisków, itd.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 59, 60 i 61.

Ad. 59. Zamawiający informuje, że dla skrzyżowań oznaczonych jako RS należy przyjąć wymianę całego okablowania elektrycznego sygnalizacji z zastrzeżeniem uwag zawartych w załączniku nr 1 oraz zastrzeżeniem:

a) dla skrzyżowania nr 25, jeżeli nie zostanie zrealizowana przebudowa:

- nie będzie wymagana wymiana okablowania pod warunkiem potwierdzenia przez wykonawcę pomiarami spełnienia wymogów izolacji i ochrony przeciwporażeniowej,
- nie będzie wymagana przebudowa kanalizacji,
- nie będzie wymagana wymiana całego osprzętu za wyjątkiem elementów zużytych lub zniszczonych.

b) dla skrzyżowania nr 14 jak w punkcie a.

Dla obu w/w skrzyżowań (14, 25) wymagane będzie zastosowanie akomodacji oraz osprzętu niezbędnego dla prawidłowego funkcjonowania w ramach oferowanego SZR.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 58, 60 i 61.

Ad. 60. Dla skrzyżowań oznaczonych jako RS może wystąpić konieczność wykonania nowych odcinków kanalizacji kablowej lub dostosowania istniejącej do wymogów PFU lub też wymogów oferowanego przez Wykonawcę systemu.

Patrz również odpowiedzi na zapytanie nr 58, 59 i 61.

Ad. 61. Dla skrzyżowań oznaczonych jako RS należy wymienić na nowe wszystkie maszty i wysięgniki oraz sygnalizatory świetlne z zastrzeżeniem uwag zawartych w załączniku nr 1 (PFU).

Należy wymienić osprzęt niespełniający wymagań PFU.

Patrz również odpowiedzi na zapytanie nr 58, 59 i 60.

Ad. 62. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31.



Ad. 63. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 1 i nr 12 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 64. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 51 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 65. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 4 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 66. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31.

Ad. 67. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 7 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 68. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 9 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

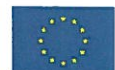
Ad. 69. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 10 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59). Zgodnie z Załącznikiem nr 1 pkt 10 należy zastosować maszty (MS i MSW) typu pastorał.

Ad. 70. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 11 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Na skrzyżowaniu nie ma funkcjonujących detektorów pojazdów.

Ad. 71. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31. W przypadku jeżeli nie zostanie zrealizowana przebudowa skrzyżowania – patrz odpowiedź na zapytanie nr 59.

Ad. 72. Na skrzyżowaniu nr 15 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 73. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 16 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania





informacji).

Ad. 74. Na skrzyżowaniu nr 17 nie funkcjonuje detekcja ruchu kołowego i pieszego.

Ad. 75. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 20 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 76. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 21 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 77. Na skrzyżowaniu nr 22 nie funkcjonuje detekcja ruchu kołowego i pieszego.

Ad. 78. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31.

Ad. 79. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 24 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 80. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31. W przypadku jeżeli nie zostanie zrealizowana przebudowa skrzyżowania – patrz odpowiedź na zapytanie nr 59.

Ad. 81. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 26 jest wymagany zakres prac zgodnie z załącznikiem nr 1 pkt 26. Na skrzyżowaniu nr 26 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Na skrzyżowaniu nr 49 jest kanalizacja kablowa 1 lub 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania nie wymaga jego wymiany.

Ad. 82. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 27 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59). Na skrzyżowaniu nie ma detekcji.

Ad. 83. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 28 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59). Na skrzyżowaniu nie ma detekcji.

Ad. 84. Zamawiający informuje, że na przejściu nr 29 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 – otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59). Na przejściu nie ma detekcji.

Ad. 85. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 35 jest kanalizacja kablowa 1 -





otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 86. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 37 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni oraz kamery wideodetekcji zlokalizowane na masztach wysięgnikowych. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 87. Zamawiający informuje, że na przejściu nr 44 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 – otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59). W tym przypadku dla przejścia nie jest wymagane osygnalizowanie innych wlotów.

Ad. 88. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31.

Ad. 89. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 52 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 – otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 90. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 53 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna.(na dzień przekazywania informacji).

Ad. 91. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 55 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 – otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 92. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 56 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 – otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 93. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 59 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 94. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 74 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne



zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 95. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 80 nie funkcjonuje detekcja ruchu kołowego i pieszego.

Ad. 96. Zamawiający informuje, że na przejściu nr 69 jest detekcja ruchu pieszego (brak kołowej). Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 97. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 82 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 98. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 83 jest kanalizacja kablowa 1 i 2 - otworowa. Zamawiający nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Stan okablowania wymaga jego wymiany (patrz ad. 59).

Ad. 99. Na skrzyżowaniu nr 85 nie funkcjonuje detekcja ruchu kołowego i pieszego.

Ad. 100. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 87 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 101. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 88 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 102. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 89 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 103. Zamawiający informuje, że na przejściu nr 90 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 104. Zamawiający informuje, że na przejściu nr 94 jest detekcja ruchu pieszego (brak kołowej). Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 105. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 101 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 106. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 104 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni oraz kamery wideodetekcji zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

Ad. 107. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 106 jest detekcja ruchu pieszego i kołowego. Detekcja ruchu pieszego odbywa się poprzez przyciski zlokalizowane na masztach sygnalizacyjnych. Detekcja ruchu kołowego odbywa się poprzez pętle indukcyjne zlokalizowane w nawierzchni jezdni oraz kamery wideodetekcji zlokalizowane na masztach wysięgnikowych. Detekcja jest sprawna (na dzień przekazywania informacji).

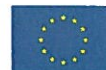
Ad. 108. Zamawiający informuje, że przebudowa skrzyżowania nr 109 została rozpoczęta (podpisana umowa z Wykonawcą). Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 31.

Ad. 109. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31. Skrzyżowanie obecnie funkcjonuje bez sygnalizacji.

Ad. 110. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 31.

Ad. 111. Zamawiający informuje, że:

Skrzyżowanie	Przewidywany termin realizacji (według stanu na dzień 30.04.2011 r.)	Uwagi:
NR 123 Fabryczna -Bronowicka	Nieznany (dokumentacja utraciła ważność, w przypadku aktualizacji zostanie dostosowano do wymogów SZR)	Plik pdf - plan sytuacyjny przewidywanego zakresu przebudowy w załączeniu <u>Skrzyżowanie jest obecnie bez sygnalizacji</u>





Ad. 112. Zamawiający informuje, że podział modalny dotyczy udziału różnych środków transportu w realizacji podróży. Między innymi nadawanie priorytetów winno się przyczynić do wzrostu udziału uprzywilejowanej grupy transportowej - komunikacji publicznej. Zamawiający nie używał określenia bezpośredni wpływ - pkt 2.4. PFU.

Ad. 113. Zamawiający informuje, że wymagania odnośnie wymiany lub doposażenia sterowników sygnalizacji Zamawiający określił w rozdziałach 2.4 i 2.5.2 Programu funkcjonalno – użytkowego.

Zamawiający wymaga wymiany wyłącznie sterowników sygnalizacji nie spełniających obowiązujących przepisów (i ewentualne doposażenie istniejących sterowników spełniających przepisy) ze względu na to, że niektóre ze sterowników sygnalizacji objętych zadaniem budowy Systemu Zarządzania Ruchem współpracują ze sterownikami sygnalizacji, które nie będą objęte SZR budowanym w ramach przedmiotowego zadania.

Dopuszcza się całkowitą wymianę urządzeń sterujących, z zastrzeżeniem:

- wykonania stosownej dokumentacji technicznej, która podlega uzgodnieniu,
- pełnej kompatybilności z pozostałymi sterownikami przyległymi do obszaru objętego SZR, które należy podłączyć do systemu (łącza miedzi +DSL). Wykonawca Systemu Zarządzania Ruchem jest zobowiązany do zagwarantowania właściwej współpracy tych współdziałających ze sobą sygnalizacji.

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 344.

Ad. 114. Zamawiający informuje, że nie zna możliwości konfiguracji oferowanych systemów.

Zdarzenia mogą być wykrywane przez dowolne kamery, z zastrzeżeniem zachowania ich podstawowej funkcjonalności. Zdarzenia na drodze i sytuacje nietypowe mają być wykrywane:

- na skrzyżowaniu,
- na wlocie do skrzyżowania i w odległości co najmniej 100 m od skrzyżowania.

Ad. 115. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 36.

W przypadku, jeżeli pojazdy komunikacji zostaną wyposażone w osprzęt niekompatybilny z oferowanym w ramach SZR to wówczas zostaną wykorzystane procedury opisane w odpowiedzi na zapytanie nr 36.

Ad. 116. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 36. Wykonawca nie musi uwzględniać innych form detekcji.

Ad. 117. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 39, 40 i 54.

Ad. 118. Zamawiający informuje, że ruch pieszy należy uwzględnić tylko w odniesieniu do





obszaru skrzyżowań z sygnalizacją. Nie wymaga się przeprowadzania kompleksowych badań ruchu w Lublinie celem stworzenia modelu popytu - macierzy źródło -cel.

Ad. 119. Zamawiający informuje, że nie posiada danych ankietowych. W roku 2010 zostały również wykonane pomiary ruchu (2 godzinne), które zostaną udostępnione wykonawcy.

Ad. 120. Zamawiający informuje, że wymaga aby wdrożony system został opracowany tak, by spełnić wymagania narzucone na czas wykonywania zadanych operacji tj. wypracował odpowiedzi (np. zmiany sygnałów świetlnych) na skutek wystąpienia pewnych zdarzeń (zmianie sygnałów z czujników sterownika). Zamawiający wymaga, aby podstawowym kryterium dla systemu czasu rzeczywistego było określenie najgorszego (najdłuższego) czasu, po jakim urządzenie komputerowe wypracuje odpowiedź po wystąpieniu zdarzenia.

Optymalizacja sterowania – obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania dla poszczególnych sygnalizacji obszaru na bazie predykowanego przez model ruchu stanu ruchu – powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 15 minut.

Ad. 121. Zamawiający informuje, że wymagany horyzont czasowy prognozy to minimum 15 minut. Informacja o przewidywanym stanie parametrów ruchu winna być przedstawiona jako warstwa na mapie Lublina w formie graficznej kompatybilna z formą graficzną przyjętą dla stanu aktualnego.

Ad. 122. Zamawiający informuje, że kamery z funkcją ARTR mogą być statyczne. Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 47.

Ad. 123. Zamawiający informuje, że:

- na skrzyżowaniu nr 1 zainstalowano Gateway DX80G2M6S4P8 - 4 wejścia 8 wyjść,
- na skrzyżowaniach 2,10,11 zainstalowano Nod-y DX80N2X6S8P4 po 8 wejść i 4 wyjścia,
- skrzyżowania 1 i 12 obsługiwane są przez jeden sterownik,
- protokół FHSS,
- komunikacja dwukierunkowa,
- częstotliwość pracy 2,4 Mhz.

Ad. 124. Zamawiający informuje, że istniejące łącze radiowe pomiędzy skrzyżowaniami 1-12-11-10 nie będzie zaakceptowane przez Zamawiającego jako podstawowe w ramach docelowego systemu łączności budowanego dla potrzeb przedmiotu zamówienia. Wymagane są łącza stałe – światłowodowe.

Ad. 125. Zamawiający informuje, że prace związane z SZR będą realizowane równolegle z innymi inwestycjami na terenie miasta. Zamawiający nie może przewidzieć dokładnego czasu realizacji tych inwestycji. W związku z czym Zamawiający zastrzega i wymaga od Wykonawcy podłączenia do SZR skrzyżowań według stanu na dzień włączenia do SZR, natomiast cała budowana infrastruktura SZR winna być przygotowana do podłączenia przedmiotowych





skrzyżowań w stanie docelowej przebudowy. Jednocześnie prosimy o uwzględnienie w harmonogramach włączenie skrzyżowań oznaczonych jako LW w końcowej fazie realizacji SZR.

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 31.

Ad. 126. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 39, 40, 54, 117 i 118.

Ad. 127. Zamawiający informuje, że należy uwzględnić konieczność montażu tablic informacyjnych

w ilości: 4 na czas realizacji robót i 4 na czas po ich zakończeniu.

Ad. 128. Zamawiający nie będzie wskazywać i tworzyć wykazu „dozwolonych operatorów”.

Zamawiający informuje, że:

- operatorem wybudowanego systemu będzie zarządzający ruchem lub zarządzający drogami w Lublinie - wskazany instytucjonalnie przez Zamawiającego w momencie odbioru przedmiotu zamówienia,
- dostęp innych jednostek do odebranego SZR winien być uzależniony od zgody

w/w operatora SZR i stosownie zabezpieczony.

Zamawiający wymaga zminimalizowania liczby operatorów zewnętrznych nośników transmisji danych (GSM, rkz, www, itd.) do niezbędnego minimum dla prawidłowego działania systemu. Nie dopuszcza się dzierżawy medium transmisyjnego, kanalizacji i usługi transmisji danych.

Ad. 129. Zamawiający informuje, że będzie wymagał podłączenia każdego ze sterowników oraz znaków zmiennej treści łączami światłowodowymi. Kamery zgodnie z wymogami PFU pkt 3.5.2.2.

Ad. 130. Zamawiający nie dopuszcza zmiany systemu łączności ze światłowodowej.

Ad. 131. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 130.

Ad. 132. Zamawiający informuje, że nie zna podstaw i ilości wyliczonych „sum grup kołowych, pieszych i strzałek” przez pytającego. Sterowniki były zakupywane w podanych konfiguracjach, jednakże z uwagi na charakter infrastruktury, zmiany przepisów, łączenie lub dzielenia grup mogą być stale modyfikowane i posiadać ewentualne nadwyżki grup. Wykonawca winien uwzględnić, że prace będą prowadzone na „dynamicznej” infrastrukturze i jej charakter może ulegać modyfikacjom z przyczyn również niezależnych od Zamawiającego.

Ad. 133. Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach:

- 26, 37, 104 zamontowane są kamery wideodetekcji + pętle indukcyjne + przyciski,
- 2, 6, 13, 15, 16, 37, 53, 59, 70, 82, 90, 98 pętle indukcyjne + przyciski,
- 3, 5, 7, 8, 14, - pętle indukcyjne,
- 44, 50, 94 - przyciski dla pieszych.



Ad. 134. Na skrzyżowaniach: 19, 31, 32, 49 wdrożony jest system wideodetekcji, a pętle indukcyjne są wykorzystywane do pomiarów ruchu i ewentualnie detekcji. Na skrzyżowaniach funkcjonuje w/w sposób detekcji.
Przekazane plansze są aktualne.

Ad. 135. Na skrzyżowaniu nr 73 jest system detekcji ruchu kołowego za pomocą pętli indukcyjnych oraz przyciski dla pieszych.

Ad. 136. Zamawiający informuje, że jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 to nie jest to równoważne z tym, że nie jest ono wyposażone w żaden sposób detekcji np: skrzyżowania w budowie.

Ad. 137. Zamawiający informuje, że jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 to nie jest to równoważne z tym, że pracuje ono w trybie stałoczasowym.

Ad. 138 i 139. Wymaga się zastosowania wideodetekcji.
Zamawiający będzie wymagał wyposażenia każdego skrzyżowania i przejścia objętego systemem SZR w wideodetekcję - zgodnie z wymogami PFU (skrzyżowania opisane jako OZ).

Należy zastosować detektory (jako środek detekcji zostanie wybrana wideodetekcja), które zgodnie z wymaganiami zawartymi w rozdziale 2.5.2 zapewnią wysoką dokładność pomiarów ruchu, a jednocześnie elastyczność w zakresie możliwości realizacji strategii sterowania ruchem zależnie od występujących warunków ruchu.

Zamawiający wymaga, żeby poza systemem detekcji niezbędnym dla realizacji optymalizacji sterowania ruchem, zrealizowany został system detekcji wykrywający obecność i ruch pojazdów na wlotach skrzyżowań do 70-ego metra przed liniami zatrzymania.

Ad. 140. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 22 i 23.

Ad. 141. Zapis ten został skorygowany.
Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 22 i 23.

Ad. 142. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 6 a.

Ad. 143. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 22 i 23.

Ad. 144. Zamawiający informuje, że w wideoserwery są wyposażone skrzyżowania z których obraz jest obecnie przesyłany do budynku przy ul. Wieniawskiej 14. Są to skrzyżowania nr 49, 26, 109 (po zakończeniu budowy), 30, 31, 81, 32.





Ad. 145. Sterowniki ruchu drogowego powinny spełniać postanowienia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003) oraz Załącznika nr 3 „Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach”, a także norm opublikowanych przez Prezesa PKN w Monitorze Polskim w wykazie norm zharmonizowanych wynikających z obligatoryjnego wdrażania dyrektyw Unii Europejskiej.

Ad. 146. Zamawiający informuje, że skrzyżowania z zainstalowanym systemem wideo-detekcji zostały wyszczególnione w załączniku nr 1. Istniejące systemy mogą być włączone do zamawianego. Istniejący system wideo-detekcji spełnia oczekiwania Zamawiającego. Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 139 i 144.

Ad. 147. Należy dostarczyć taki osprzęt, który zapewni przesył i odbiór obrazu na poziomie centrum. Należy dostarczyć również wideoserwery.

Ad. 148. Zamawiający informuje, że konfiguracja ściany graficznej (panelu wizualizacyjnego) uzależniona jest również od szerokości i wysokości pomieszczeń CSR. Ściana graficzna winna umożliwiać wizualizację obrazów z kamer, grafiki, tekstu itp. Winna składać się z monitorów rozmieszczonych w rzędach, rozdzielonych w części centralnej dużym ekranem (minimum 60 cali) do celów specjalnych. Monitory winny pokazywać obraz z kamer w różnych konfiguracjach (przeważnie 1 do 4 kamer). Centralny ekran przeznaczony winien być do projekcji graficznych, wyświetleń specjalnych oraz służyć do przekazu obrazu z kamer. Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 361.

Ad. 149. Monitoring wewnętrzny jest przedmiotem zamówienia - patrz pkt. 3.3.5 PFU.

W zakresie monitoringu wideo winien on obejmować:

- wejście do pomieszczeń CSR,
- sale operacyjną ze szczególnym uwzględnieniem ściany graficznej.

Powyższe winno być dystrybuowane wewnątrz budynku - patrz pkt 3.3.5.6 PFU.

Ad. 150. Wymagania odnośnie transmisji obrazu z kamer określono w rozdziałach 2.5.2 oraz 3.5.2.4.

Ad. 151. Należy przewidzieć wyposażenie sterowników w wideoserwer oraz zapewnić przesył, odbiór i archiwizowanie obrazu z pozostałych kamer.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 47, 122, 139 i 144.

Ad. 152. Kamery mają posiadać funkcję rozpoznania ARTR. Kierunki analizy ARTR zostały określone w odpowiedzi na zapytanie nr 47 i 122. Nie wymaga się szczególnego traktowania pojazdów komunikacji publicznej w ramach ARTR.

Ad. 153. Zamawiający informuje, że kamery ARTR winny być statyczne, wyposażone w



promienniki podczerwieni.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 47 i 122.

Ad. 154. Połączenie CSR z Centrum Zarządzania Transportem Miejskim, Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego oraz Policji, Straży Miejskiej i Straży Pożarnej są elementami zadania.

Ad. 155. Zamawiający informuje, że:

- dla stanowisk komputerowych wymagane jest 2-godzinne podtrzymanie stanowisk komputerowych
- dla serwerów wymagane jest 2-godzinne podtrzymanie (prawidłowa jest wielkość podana w pkt 3.5.1.1 PFU).

Ad. 156. Zapis należy rozumieć jako konieczność dublowania lub rozdzielenia przechowywanych baz danych.

Ad. 157. Zamawiający informuje, że odległość rowka pętli od sąsiedniego pasa winna wynosić minimum 0,25 m.

Ad. 158. Zamawiający informuje, że nie wymaga rejestracji obrazu z kamer wideodetekcji. Rejestracja obrazu kamer będzie dotyczyła kamer CCTV i kamer z ARTR.

Ad. 159. Zamawiający informuje, że wideodetekcją jest objętych więcej jak 6 skrzyżowań.

Skrzyżowanie	Ilość kamer
19	6 kamer
26	6 kamer
30	4 kamery
31	3 kamery
32	4 kamery
37	8 kamer
49	3 kamery
50	będą po przebudowie (4 szt.)
81	4 kamery
104	6 kamery
106	6 kamer
109	będą po zakończeniu przebudowy (6 szt.)



121 i 122	będzie po zakończeniu przebudowy (6 szt.)
-----------	-------------------------------------------

Ad. 160. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 22 i 23.

Ad. 161. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 22 i 23.

Ad. 162. Zamawiający potwierdza konieczność rozdzielenia kamer ze zmienną ogniskową i kątem obrotu od kamer ARTR. Lokalizacja została określona w odpowiedzi na zapytanie nr 47.

Ad. 163. System wykrywania zdarzeń musi komunikować ich wystąpienie. Nie musi ich różnicować.

Reagowanie będzie polegało na informowaniu operatora o wystąpieniu zdarzenia.

Ad. 164. Licencja na system sterowania ma opiewać na 160 sterowników. Sieć światłowodowa, wyposażenie CSR oraz inne elementy SZR winny być dostosowane do obsługi takiej liczby sterowników (skrzyżowań).

Ad. 165. Zamawiający informuje, że lokalizacja dodatkowych tablic zmiennej treści nie jest przedmiotem zamówienia. W związku z czym Zamawiający nie wymaga doprowadzenia światłowodów do tych lokalizacji. Sieć światłowodowa pomiędzy skrzyżowaniami oraz wyposażenie CSR winny być dostosowane do obsługi takiej liczby znaków zmiennej treści (= panel tekstowy + panel graficzny) – 25.

Ad. 166. Zgodnie z zapisem § 34 p. 2 wzoru umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu w przypadku opóźnień w realizacji przedmiotu umowy określonego w § 2 ust. 6 pkt B, C i D (we wzorze umowy) w stosunku do terminów (...) karę w wysokości 0,04 % wynagrodzenia brutto (...) za każdy dzień opóźnienia.

Ad. 167. Zamawiający warunki i uwarunkowania wykonania zawarł w PFU. Pozyskanie innych decyzji i warunków, uzgodnień, itd. leży po stronie Wykonawcy. W procesie budowlanym konieczność ich wystąpienia pozostaje bezsporna.

Ad. 168. Zamawiający informuje, że nie zamierza w tym zakresie wyznaczać kryteriów. Zamawiający wymaga od Wykonawców zastosowania nowoczesnych rozwiązań, zgodnych z obecnie obowiązującymi standardami technologicznymi i jakościowymi.

Ad. 169. Zamawiający informuje, że nie analizował i nie opracowywał szczegółów infrastruktury i podsystemów, które nie są przedmiotem zamówienia. W pkt 2.1 PFU zamawiający wyszczególnił jakie podsystemy mogą być w przyszłości dołączane do SZR. Zadaniem Wykonawcy jest oszacowanie jakich dodatkowych zasobów (np. przepustowość łącz, pojemność baz danych, itd.) będzie wymagało dołączenie w przyszłości przedmiotowych podsystemów. Kwestie te winny być przedstawione na etapie projektu koncepcyjnego.



Zamawiający wymaga zaprojektowania infrastruktury posiadającej minimum 20 % rezerwę. Zamawiający wymaga od wykonawcy wykazania, że oferowany system ma charakter otwarty.

Ad. 170. Zamawiający informuje, że schemat zamieszczony w pkt 2.1 PFU obrazuje jedynie idee systemu. W tym zakresie obowiązują zapisy PFU.

Ad. 171. Funkcjonalność wszystkich terminali operatorskich oraz konsol ma być tak sama.

Ad. 172. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 112.

Ad. 173. Oferowany system winien być wyposażony w moduł (opcję) realizacji informowania kierowców przez radio RDS/TMS. Jego uruchomienie nie jest przedmiotem zamówienia.

Ad. 174. Zamawiający informuje, że wymogiem jest lokalizowanie urządzeń SZR w pasach drogowych dróg publicznych - zgodnie z zapisami pkt 2.5 PFU. W przypadku konieczności przejścia przez tereny nie będące w zarządzie Zamawiającego Wykonawca winien uzyskać pisemną zgodę właściciela terenu.

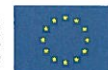
Ad. 175. Wskazana w PFU lokalizacja – Wieniawska 14 – jest obowiązująca. Została wybrana (spośród kilku rozważanych wcześniej) przez Zamawiającego do przedstawienia Wykonawcom jako przyszła lokalizacja CSR.

Ad. 176. Zamawiający informuje, że nie wymaga przebudowy całego budynku przy ul. Wieniawskiej 14. Wymagana będzie kompleksowa przebudowa pomieszczeń przeznaczonych na CSR oraz wykonanie ewentualnych niezbędnych zmian w kanałach technologicznych budynku dla doprowadzenia linii energetycznej (ewentualnie), światłowodowych (światłowody są doprowadzone do 1 piętra budynku - istniejąca serwerownia) i innych łącz (np. www, rkz). W chwili obecnej pomieszczenia te są wykorzystane do pracy biurowej, zlokalizowane tu są stanowiska komputerowe.

Ad. 177. Zamawiający informuje, że spośród przytoczonych elementów Wykonawca SZR winien zapewnić realizację priorytetów dla komunikacji zbiorowej oraz informowania podróżnych/kierujących (znaki VMS) o czasach przejazdu, utrudnieniach i ewentualnych zaleceniach o wyborze innych tras. Realizacja naprowadzania na parkingi oraz zarządzanie robotami drogowymi nie jest przedmiotem zamówienia. Należy uwzględnić plany Zamawiającego w zakresie rozbudowy SZR w przyszłości. Patrz odpowiedź na pytanie 169.

Ad. 178. Projekty koncepcyjne będą opiniowane wyłącznie przez przedstawicieli Gminy Lublin – UM Lublin.

Ad. 179. W budynku przy ul. Wieniawskiej 14 jest zasilanie dwustronne.





Ad. 180. Urządzenia terenowe to elementy SZR zamieszczone w terenie np. sterowniki, kamery, znaki zmiennej treści itd., o których informacje będą przekazywane do CSR. Ostateczną ilość i parametry urządzeń określi wykonawca przy uwzględnieniu zapisów PFU.

Ad. 181. Sygnał wideo (np. kamery) będzie przekazywany do CSR. Przedmiotem zamówienia jest jego dystrybucja w ramach pomieszczeń CSR tj. wykonanie kompletnej i działającej instalacji w CSR.
Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 149.

Ad. 182. Zapis ten znajduje się w pkt 3.4.2.8 „Gromadzenie danych” i dotyczy innych danych gromadzonych przez system, a nie opisanych w w/w podpunkcie np. kamery ARTR. Dotyczy również planowanych do podłączenia w przyszłości podsystemów. Patrz odpowiedź na zapytanie nr 169.

Ad. 183. Dane historyczne SZR winny być przechowywane przez czas określony w pkt 3.5.1.1 PFU

Dodatkowo, wyjaśniamy, że:

- wymagane jest przechowywanie obrazu z kamer przez 30 dni,
- wszelkich innych danych przez 3 lata,

z możliwością ich archiwizacji na zewnętrznych nośnikach.

System winien uwzględniać tworzenie baz danych według poniższego zestawienia:

Dane pomiarowe – dane ze sterownik sygnalizacji i detektorów – zasilanie bazy danych pomiarowych minimum co 5 minut, dane przechowywane jeden dzień a następnie przenoszone do hurtowni danych lub archiwizowane. Dostęp przez interfejsy zgodnie z wymaganiami otwartości systemu. Możliwość wizualizacji danych pomiarowych przez interfejs użytkownika

Dane o tablicach rejestracyjnych – dane z kamer rozpoznawania tablic rejestracyjnych.

Dane o czasach przejazdu.

Dane z modelu ruchu.

Dane dotyczące monitorowania urządzeń systemu zarówno obiektowych jak i urządzeń centrum.

Dostęp do danych umożliwiający ich wyszukiwanie, sortowanie, filtrowanie.

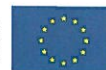
Dane z systemu sterowania (strategia, struktury programów sygnalizacyjnych) powinny być archiwizowane przez minimum 3 lata.

Minimalny horyzont na temat działań i stanu sterowania to 3 lata z możliwością późniejszej archiwizacji



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Monitorowanie wizyjne (kamery CCTV oraz kamery wideodetekcji).

Podsystem detekcji zdarzeń drogowych – wykrywanie zdarzeń drogowych, otrzymane zgłoszenia, potwierdzenia wystąpienia zdarzenia.

Sterowania ruchem – strategie/optimalizacja/parametry sterowania w tym informacje odnośnie sposobów realizacji priorytetów dla komunikacji zbiorowej i pojazdów uprzywilejowanych.

Dane o ruchu natężenia, gęstość ruchu, czasy przejazdu na zadanych transzach

Sterowania wyświetlane na VMS

Ingerencje operatorów

Monitorowanie sprawności elementów systemu (sterowniki, sygnalizatory, detektory, urządzenia transmisji danych, ARTR, kamery CCTV, wyposażenie centrum).

Ad. 184. Słowo "metody" jest w tym przypadku tożsame ze słowem „strategie”.

Ad. 185. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 113.

Ad. 186. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 39, 40 i 54.

Ad. 187. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 118.

Ad. 188. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 39, 40 i 54.

Ad. 189. Zamawiający wymaga spełnienia wymogów PFU w tym zakresie.

Ad. 190. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 7, 8, 20, 21, 22 i 23.

Ad. 191. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 165.

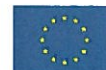
Ad. 192. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 183.

Ad. 193. Zamawiający przewiduje w okresie najbliższych pięciu lat zastosowanie BUS PASÓW w Lublinie.

Ad. 194. Zamawiający informuje, że sterownie (zarządzanie) komunikacją zbiorową nie jest przedmiotem zamówienia. Przedmiotem zamówienia są kwestie związane z udzielaniem priorytetów dla komunikacji miejskiej.

Ad. 195. Zamawiający nie dysponuje dokumentacją wskazującą sposób realizacji oceny przez sterownik. Zamawiający wymaga, aby elementy te (dokumentacja + urządzenie + oprogramowanie + itd.) dostarczył Wykonawca SZR.

Ad. 196. Zamawiający zastrzega możliwość centralnego wyłączenia realizacji priorytetów





w wybranych lokalizacjach lub całym systemie.

Ad. 197. Zamawiający daje możliwość wyboru sposobu realizacji priorytetów. Zamawiający wskazał

w PFU jakie jego zdaniem będą najlepsze – priorytety warunkowe. Jednakże w toku opracowań projektowych, uzgodnień i merytorycznych argumentów Wykonawcy Zamawiający nie wyklucza w tym zakresie korekt założeń wstępnych.

Ad. 198. Zamawiający informuje, że:

- system rkz w odniesieniu do 50 pojazdów jest przedmiotem zamówienia,
- oczekuje prezentacji lokalizacji pojazdów na mapie Lublina,
- jako pojazdy nadzorowane rozumie się każdy spośród 50 wskazanych

pojazdów.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 53, 225 i 246.

Ad. 199. Zamawiający nie podziela opinii przedstawionej w zapytaniu.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 336.

Ad. 200. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 34, 36, 37, 197 i 247.

Ad. 201. Zasady realizacji priorytetów zostały opisane w pkt 2.5.3 PFU.

Ad. 202. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 30.

Ad. 203.

Wykonawca elementów transportu publicznego wybrany przez Zarząd Transportu Miejskiego. Informacje na temat trybu i wyboru wykonawcy systemu transportu publicznego dostępne są na stronie

ztm.bip.lublin.eu w zakładce zamówienia publiczne – zakończone – 2010.

Dokładne informacje pod linkami:

<http://bip.lublin.eu/bip/ztm/index.php?t=200&fid=12091>

Projekt, wykonanie, dostawa i montaż 28 szt. wiat przystankowych ponadstandardowych wraz z konstrukcją wsporczą wyświetlaczy LED, 10 punktów sprzedaży biletów zwanych dalej kioskami, 6 toalet automatycznych, 18 słupków przystankowych ponadstandardowych i 10 punktów kamerowych monitoringu miejskiego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną

<http://bip.lublin.eu/bip/ztm/index.php?t=200&fid=11864>

Dostawa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu zliczania potoków pasażerskich.

Ad. 204. Zamawiający informuje, że wykonanie tego typu eksperymentów leży po stronie Wykonawcy. Procedura zostanie zaproponowana i zrealizowana przez Wykonawcę po uprzednim zaakceptowaniu przez Zamawiającego.





Ad. 205. Sposób monitorowania leży w gestii Wykonawcy.
Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 114, 163 i 233.

Ad. 206. Zamawiający nie dopuszcza odstąpienia od wymogu automatycznej detekcji zdarzeń drogowych.
Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 114, 163 i 233.

Ad. 207. Zamawiający podtrzymuje swoje wymagania w zakresie odległości wykrywania zdarzeń.
Patrz również odpowiedzi na zapytania 114, 163, 205, 206 i 233.

Ad. 208. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 114, 163, 205, 206 i 233.

Ad. 209. Kwestie związane z kamerami CCTV i ARTR winny być rozdzielone. W odpowiedzi na pytania nr 47, 122, 152, 153, 158, 209, 210 i 238 Zamawiający określił wymagania funkcjonalne dla ARTR.
Zadaniem Wykonawcy jest określenie ilości kamer.

Ad. 210. Zamawiający informuje, że system działający w oparciu ARTR winien co najmniej:

- wspomagać informacje wyświetlane na znakach VMS,
- pozwalać na określanie czasów przejazdu,
- pozwalać na wyszukiwanie wybranych tablic rejestracyjnych,
- wymagana jest rejestracja obrazu z kamer ARTR.

Ad. 211. Zamawiający informuje, że wideo serwery niezbędne dla przesyłu obrazu do SCR są przedmiotem zamówienia.

Ad. 212. Przytoczony zapis znajdujący się w pkt 2.5.6 PFU dotyczy skrzyżowań, dla których Zamawiający przewiduje w perspektywie roku 2014 wykonywanie prac budowlanych. Są to skrzyżowania (określane jako projektowane) nr 3, 5, 14, 23, 50, 109, 120, 121, 122 i 123. Będą one objęte SZR w ramach niniejszego przedmiotu zamówienia. Zasady na jakich zostaną objęte SZR zostały opisane w PFU oraz wyjaśnione w odpowiedzi na zapytania nr 31, 55 i 125.

Ad. 213. Zamawiający informuje, że przytoczony zapis znajduje się w pkt 2.5.7 PFU. Wykonanie łącz z Centrum Zarządzania Transportem, Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego, centrami Policji, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej, ratownictwa medycznego (6 jednostek) jest przedmiotem zamówienia. Wybór rodzaju łącz będzie dokonany przez Wykonawcę systemu (patrz również odpowiedź na zapytanie nr 154).

Ad. 214. Warunek zachowania redundancji dotyczy również infrastruktury komunikacyjnej z



podsystemem znaków zmiennej treści.

Ad. 215. Zapis o możliwości wykorzystania systemu łączności do innych celów (wsparcie monitoringu miejskiego) jest warunkiem koniecznym. Wykonawca winien przygotować infrastrukturę w CSR do dystrybuowania sygnału (obrazu) na zewnątrz bez możliwości np. sterownia kamerami. Jednakże jego dalsza dystrybucja nie jest przedmiotem niniejszego zamówienia. Sygnał np. z kamer może być przekazywany dalej tylko z poziomu centrum – CSR.

Ad. 216. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 154 i 213. Przedmiotem zamówienia jest wyposażenie centrów służb miejskich w sprzęt niezbędny do komunikowanie się z SZR (tylko poprzez CSR).

Ad. 217. Zgodnie z pkt 6.16 SIWZ dokumenty sporządzone w języku obcym należy składać wraz z tłumaczeniem na język polski. Nie ma wymogu, aby tłumaczenie zostało wykonane przez tłumacza przysięgłego.

Ad. 218. Zadaniem Wykonawcy jest wybudowanie kanalizacji kablowej pomiędzy sygnalizacjami nr 3 i 14 oraz 19 i 25.

Ad. 219. Budowa Systemu Zarządzania Transportem Publicznym nie wchodzi w zakres przetargu na zaprojektowanie i wybudowanie Systemu Zarządzania Ruchem.

Ad. 220. W ramach niniejszego zadania nie jest wymagana dostawa urządzeń przenośnych dla realizacji pomiarów ruchu.

Ad. 221. Na terenie miasta Lublina nie funkcjonują w chwili obecnej systemy zarządzania transportem publicznym.

Ad. 222. Zamawiający przewiduje, że w chwili oddania do użytku Systemu Zarządzania Ruchem, poruszające się w jego obrębie pojazdy komunikacji zbiorowej będą wyposażone urządzenia nadawcze emitujące informacje (numer i rodzaj linii, odchylenie od rozkładu jazdy, wypełnienie pojazdu, lokalizacja pojazdu) umożliwiające udzielenie tym pojazdom priorytetu zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale 2.4 programu funkcjonalno – użytkowego. W przeciwnym wypadku patrz odpowiedzi na zapytania nr 36 i 37.

Ad. 223. Zamawiający informuje, że Wykonawcy winni uwzględnić, że w zakresie zadania Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem wchodzi instalowanie w pojazdach komunikacji zbiorowej urządzeń nadawczych niezbędnych dla realizacji priorytetu dla tych pojazdów. Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 36 i 37.





Ad. 224. Zamawiający informuje, że na wszystkich skrzyżowaniach wymienionych w załączniku nr 1, które mają być objęte budową Systemu Zarządzania Ruchem należy zamontować urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu dla pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów komunikacji zbiorowej.

Ad. 225. Zamawiający informuje, że odbiorniki rkz powinny umożliwiać przystanie do sterownika sygnalizacji informacji umożliwiających realizację priorytetu dla pojazdów komunikacji zbiorowej zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziałach 2.4 oraz 3.4.3.2.

W przypadku, gdyby w chwili oddawania do użytku Systemu Zarządzania Ruchem pojazdy komunikacji zbiorowej nie były wyposażone w urządzenia nadawcze, odbiór funkcjonalny realizacji priorytetu odbędzie się w oparciu o nadajniki przeznaczone dla pojazdów uprzywilejowanych, w związku z czym nadajniki te powinny umożliwiać realizację również wszystkich funkcji przewidzianych dla urządzeń nadawczych dla pojazdów transportu zbiorowego określone w rozdziałach 2.4 oraz 3.4.3.2.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 36 i 37.

Ad. 226. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 224.

Ad. 227. Krótkoterminowe prognozy rozkładu ruchu powinny być realizowane przez model ruchu w horyzoncie 15 minut.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 127.

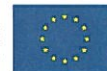
Ad. 228. Zamawiający potwierdza, że dostawa systemu informacji pasażerskiej nie jest przedmiotem niniejszego przetargu.

Ad. 229. Zapis o konieczności indywidualnego rozpatrywania detekcji (komunikowania się) pojazdów komunikacji zbiorowej wskazuje, że Wykonawca winien uwzględnić różne przebiegi linii komunikacji zbiorowej przez skrzyżowanie w kontekście lokalizacji sterownika (np. jeden sterownik dla dwóch skrzyżowań), geometrii skrzyżowania itd. Doświadczenia Zamawiającego w zakresie łącz bezprzewodowych wskazują, że mogą występować zakłócenia sygnału w zależności do konkretnej lokalizacji punktów odbioru sygnału.

Ad. 230. Podsystem zarządzania ruchem zdarzeniami drogowymi powinien obejmować wloty wymienionych w Programie funkcjonalno - użytkowym skrzyżowań na długości 100 m od linii zatrzymania oraz tarcze skrzyżowań. Podsystem nie musi obejmować wylotów skrzyżowań.

Ad. 231. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 230.

Ad. 232. Wykonanie podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi powinno obejmować montaż dodatkowych konstrukcji wsporczych kamer wchodzących w skład tego podsystemu, o ile zastosowanie takich konstrukcji jest wymagane w celu zapewnienia prawidłowości detekcji zdarzeń w zakresie określonym w odpowiedzi na zapytanie nr 230.





Ad. 233. Zamawiający informuje, że wymienione w Programie funkcjonalno – użytkowym typy zdarzeń, które powinny być wykrywane przez podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi tj. kolizja pojazdów (utrudnienia w ruchu pojazdów), wypadek drogowy, unieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamującego ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne) mogą być traktowane przez ten podsystem jako wspólne zdarzenie dotyczące zaburzenia płynności ruchu.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 114 i 163.

Ad. 234. Dostawa systemu łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu nie jest przedmiotem dostawy w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem.

Ad. 235. Zamawiający wykreśla zapis „inny system łączności o niewielkim zasięgu służący do transmisji danych pomiędzy komputerem pokładowym a Stanowiskiem CSR – np. wykorzystywany może być odpowiednio zabezpieczony system WiFi”.

Ad. 236. Zamawiający informuje, że dynamiczne naprowadzanie na parkingu nie jest objęte zakresem niniejszego przetargu. Zbudowana w ramach przetargu infrastruktura Systemu Zarządzania Ruchem powinna być otwarta w celu umożliwienia realizacji funkcji dynamicznego naprowadzania na parkingi w przyszłości.

Ad. 237. Zamawiający informuje, że do szaf STS zlokalizowanych przy sterownikach sygnalizacji sąsiadujących z sygnalizacjami, które nie będą objęte budową Systemu Zarządzania Ruchem w ramach niniejszego przetargu, należy wprowadzić istniejące kable koordynacyjne sygnalizacji spoza systemu oraz zapewnić wymianę danych z tymi sygnalizacjami dla celów koordynacji. Dotyczy to skrzyżowań: 46. Należy dostosować szafy STS do przyłączenia ciągów wykazanych na załączniku nr 3 do PFU i opisane jako ważne ciągi komunikacyjne.

Nie mają zostać ułożone żadne nowe kable miedziane w zakresie dublowania / zastępowania łącz światłowodowych.

Ad. 238. Zamawiający informuje, że wymaga realizacji funkcji automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych.

Realizacja funkcji automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych ARTR powinna być oparta o kamery stałe, a nie obrotowe.

Kamery obrotowe będą stosowane jedynie do obserwacji.

Urządzenia ARTR powinny być dostarczone w takiej ilości, żeby rozpoznawanie tablic rejestracyjnych dotyczyło wszystkich pojazdów i relacji.

Informacje o zarejestrowanych tablicach rejestracyjnych powinny być na bieżąco przesyłane do bazy danych Systemu Zarządzania Ruchem i w tej bazie archiwizowane.

Dostarczone oprogramowanie powinno umożliwiać przeglądanie zapisów o zarejestrowanych tablicach rejestracyjnych oraz eksportowanie zapisów i wyników wyszukiwania do aplikacji



zewnątrznych, dokonywać na bieżąco na podstawie rozpoznanych tablic rejestracyjnych pomiarów czasu przejazdu pomiędzy punktami w sieci ulic.

Dostarczone urządzenia CCTV powinny umożliwiać realizację rozwiązań serwerowych. Oprogramowanie zainstalowane na serwerze w centrum powinno umożliwiać pełną konfigurację strumieni wideo.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 47, 122 i 209.

Ad. 239. Zamawiający informuje, że nowo instalowane sterowniki sygnalizacji świetlnych powinny zostać wyposażone w odbiorniki GPS, a istniejące sterowniki nie podlegające wymianie powinny zostać doposażone o odbiorniki GPS w celu umożliwienia automatycznej aktualizacji czasu astronomicznego.

Ad. 240. Zamawiający informuje, że niniejszy zapis Programu funkcjonalno – użytkowego oznacza, że należy wdrożyć system detekcji pojazdów komunikacji zbiorowej (dla celów udzielania im priorytetu), które zapewni niezawodną transmisję danych pomiędzy nadajnikami w pojazdach oraz odbiornikami tych informacji dołączonymi do urządzeń sterowniczych niezależnie od zakłóceń, których źródłem jest istniejąca w mieście infrastruktura.

Patrz również odpowiedź na zapytania nr 36 i 37.

Ad. 241. Zamawiający informuje, że wymaga, żeby obraz z każdej z kamer wideodetekcji jakie w chwili oddania Systemu Zarządzania Ruchem do użytku będą zainstalowane w obszarze objętym systemem, był transmitowany do Centrum Sterowania Ruchem.

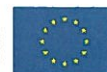
Ad. 242. Zamawiający w dniu 21.04.2011 r. zamieścił na stronie internetowej informację o zmianie terminów składania i otwarcia ofert. Ustalając nowe terminy Zamawiający wziął pod uwagę dużą ilość złożonych pytań, konieczny czas na przygotowanie odpowiedzi, zakres planowanych zmian w ogłoszeniu o zamówieniu i SIWZ oraz konsekwencje tych zmian, które wynikają z art. 12a ust. 2 oraz art. 38 ust. 6 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

Ad. 243. Zamawiający podtrzymuje zapisy wzoru umowy dotyczące kwestii odstąpienia od realizacji umowy.

Ad. 244. Zamawiający w dniu 21.04.2011 r. zamieścił na stronie internetowej informację o zmianie terminów składania i otwarcia ofert. Ustalając nowe terminy Zamawiający wziął pod uwagę dużą ilość złożonych pytań, konieczny czas na przygotowanie odpowiedzi, zakres planowanych zmian w ogłoszeniu o zamówieniu i SIWZ oraz konsekwencje tych zmian, które wynikają z art. 12a ust. 2 oraz art. 38 ust. 6 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

Ad. 245.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo





zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany punktu 5.4.2. Specyfikacji Istotnych Warunków Zmówienia poprzez zmianę jego treści.

Punkt ten otrzymuje brzmienie:

„w zakresie warunku określonego w pkt 5.1.3. wykażą dysponowanie osobą/osobami, która będzie/będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia:

5.4.2.1. Kierownikiem Projektu – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne w zakresie inżynierii oprogramowania, minimum 7 letnie doświadczenie zawodowe, w tym co najmniej 3 lata doświadczenia w pełnieniu funkcji Kierownika Projektu w zakresie prowadzenia projektów informatycznych i wdrażania systemów aplikacyjnych;

5.4.2.2. Architektem – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne w zakresie inżynierii oprogramowania oraz doświadczenie w roli głównego architekta w minimum 2 projektach opartych o architekturę SOA;

5.4.2.3. Specjalistą d/s. wdrożenia i utrzymania systemów – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie informatyczne; doświadczenie w zakresie projektowania, wdrożenia i utrzymania co najmniej 2 systemów IT.

5.4.2.4. Głównym projektantem inżynierii ruchu – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, praktyczną znajomość oprogramowania do modelowania i symulacji ruchu drogowego, znajomość systemów zarządzania ruchem w miastach, doświadczenie w realizacji co najmniej 2 prac projektowych w zakresie sterowania ruchem drogowym, z których każda uwzględniała detekcję ruchu samochodów; doświadczenie w realizacji co najmniej 2 prac projektowych w zakresie projektowania sygnalizacji świetlnej z koordynacją na ciągach co najmniej 3 skrzyżowań;

5.4.2.5. Specjalistą d/s. Elektrycznych – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, uprawnienia do projektowania w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych (podstawa prawna art. 14 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.);

5.4.2.6. Specjalistą d/s. Elektrycznych – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych (podstawa prawna art. 14 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.); uprawnienia SEP (bądź równoważne) na stanowisku eksploatacji i dozoru dla urządzeń, instalacji i sieci elektroenergetycznych o napięciu min. 1,0 kV oraz doświadczenie w realizacji minimum 2 prac w zakresie budowy sygnalizacji świetlnej, w tym przynajmniej w jednej z nich pełnił funkcje kierownika robót;

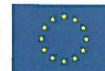
5.4.2.7. Specjalistą ds. automatyki – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, doświadczenie w konfiguracji i uruchamianiu sterowników sygnalizacji ruchu drogowego, nie mniej niż 5 instalacji, znajomość nowoczesnych algorytmów sterowania ruchem ulicznym i programowania sterowników sygnalizacji ruchu drogowego;

5.4.2.8. Specjalistą ds. telekomunikacyjnych – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, uprawnienia do projektowania w specjalności telekomunikacyjnej (podstawa prawna art. 14 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz doświadczenie w realizacji minimum 2 projektów w specjalności telekomunikacyjnej;



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





5.4.2.9. Specjalistą ds. telekomunikacyjnych – przy czym osoba ta musi posiadać wykształcenie wyższe techniczne, uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi w specjalności telekomunikacyjnej (podstawa prawna art. 14 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz doświadczenie w realizacji minimum 2 prac w specjalności telekomunikacyjnej”.

Ponadto Zamawiający modyfikuje załącznik nr 4 do SIWZ. W załączeniu nowy obowiązujący załącznik nr 4 do SIWZ.

Ad. 246. Zamawiający informuje, że obowiązkiem Wykonawcy będzie zakup pasma rzk dla celów SZR.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 53, 198 i 225.

Ad. 247. Zamawiający informuje, że kwestie priorytetów i wyposażenie pojazdów w tym zakresie przedstawiła w odpowiedziach na zapytanie nr 36 i 37. Zamawiający zastrzega możliwość wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej w miejsce pojazdów indywidualnych.

Ad. 248. Zamawiający informuje, że podtrzymuje wymóg zastosowania minimum macierzy Fiber Chanel 4Gb/s.

Ad. 249. Zamawiający informuje, że dopuszcza możliwość zastosowania macierzy dyskowej do backupu 3 dniowego.

Ad. 250. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji SIWZ w tym zakresie.

Ad. 251. Zamawiający informuje, że:

ad. a) wykaz urządzeń przewidzianych do integracji został przedstawiony w PFU, dodatkowych wyjaśnień udzieliliśmy w odpowiedziach na zapytania nr 51, 348 i 356,

ad b) nie posiada specyfikacji technicznej urządzeń poza przekazanymi w w/w materiałach.

Zamawiający informuje, że nie przewiduje organizowania prezentacji i wizji lokalnej.

Zamawiający w dniu 21.04.2011 r. zamieścił na stronie internetowej informację o zmianie terminów składania i otwarcia ofert. Ustalając nowe terminy Zamawiający wziął pod uwagę dużą ilość złożonych pytań, konieczny czas na przygotowanie odpowiedzi, zakres planowanych zmian w ogłoszeniu o zamówieniu i SIWZ oraz konsekwencje tych zmian, które wynikają z art. 12a ust. 2 oraz art. 38 ust. 6 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

Ad. 252. Liczba pojazdów , które będą wyposażone w osprzęt do realizacji priorytetów wynosi 50 szt. Zamawiający nie dysponuje informacjami o marce, modelu i specyfikacji istniejących urządzeń pokładowych dla pojazdów przewidzianych do integracji z budowanym systemem.



Ad. 253. Zamawiający nie stawia wymagania rejestracji obrazu przed wykrytym zdarzeniem. W odniesieniu do rejestracji obrazu z kamer obowiązują zapisy z rozdziału 3.4.2.8. PFU.

Ad. 254. Zamawiający informuje, że:

- pozyskanie niezbędnych podkładów syt-wys,
- badania i analiza podłoża gruntowego,

jest przedmiotem zamówienia. Z uwagi na tryb realizacji zamówienia zakres obszarowy określony zostanie w toku prac projektowych przez Wykonawcę po zaakceptowaniu przez Zamawiającego – zgodnie z wymogami PFU.

Wykonawca ma obowiązek uwzględnić konieczność pozyskania map do celów projektowych, map ewidencji gruntów i wypisów z rejestru gruntów.

Ad. 255. Zamawiający informuje, że nabycie i przekazanie Zamawiającemu co najmniej po 1 licencji oprogramowania do modelowania ruchu (Visim, Visum, Crossig, sitraffic) jest przedmiotem zamówienia. Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jednorazowo przewidzianych do reprezentacji - minimum 20.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 39, 40 i 54.

Ad. 256. Zamawiający informuje, że dopuszcza zaoferowanie oprogramowania równoważnego. Dowód w sprawie równoważności rozwiązań zamiennych leży po stronie Wykonawcy. W związku z tym Zamawiający nie przewiduje innego wyspecyfikowania minimalnych wymagań niż to uczynił w PFU.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 258.

Ad. 257. Zamawiający informuje, że jest w posiadaniu wektorowej mapy planu miasta, którą może dostarczyć wykonawcy w formie elektronicznej w celu realizacji tego zamówienia. Zamawiający nie narzuca konieczności korzystania ze swoich zasobów danych, jest to jedna z dopuszczalnych ewentualności. Jeśli wykonawca stworzy swój własny podkład mapowy wymogiem narzucanym przez zamawiającego jest stworzenie wektorowej mapy planu miasta w układzie współrzędnych geodezyjnych 2000 w formacie gis/cad.

Ad. 258. Zamawiający informuje, że zgodnie z treścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dopuszcza możliwość zaoferowania rozwiązań równoważnych (technologia + urządzenia) pod warunkiem, że oferowane rozwiązanie posiada parametry techniczne oraz atesty i certyfikaty przynajmniej równorzędne parametrom technicznym i atestom wskazanym w SIWZ dla rozwiązania referencyjnego.

Ad. 259. Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany punktu 5.4.1.1. i 5.4.1.2. Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia poprzez rozszerzenie jego treści.

Punkty te otrzymują brzmienie:

„5.4.1.1.w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, minimum jednego zadania polegającego



na opracowaniu i wdrożeniu w mieście lub w aglomeracji, o liczbie mieszkańców co najmniej 100 tys. (dane na koniec 2009 roku wg GUS-u lub jego odpowiednika na danym obszarze zajmującego się zbieraniem informacji statystycznych dotyczących liczby mieszkańców), systemu z zakresu Inteligentnych Systemów Transportu („ITS Systems”), o wartości co najmniej 15 mln zł, obejmujący łącznie wszystkie niżej wymienione cechy:

- centrum operacyjne (centrum sterowania / zarządzania),
- identyfikujący i zliczający pojazdy,
- wyposażony w detektory ruchu kołowego i pieszego zbierające informacje z układu drogowego,
- przetwarzający obrazy wideo na potrzeby wspierania zarządzania transportem,
- zawierający portal publiczny z wybranymi informacjami o ruchu drogowym;

5.4.1.2. w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, minimum jednego zadania polegającego na opracowaniu i wdrożeniu w mieście lub w aglomeracji, o liczbie mieszkańców co najmniej 100 tys. (dane na koniec 2009 roku wg GUS-u lub jego odpowiednika na danym obszarze zajmującego się zbieraniem informacji statystycznych dotyczących liczby mieszkańców), systemu informatycznego wspierającego zarządzanie transportem zbiorowym obejmującego sterowanie priorytetem środków transportu zbiorowego”.

Ad. 260. Zamawiający informuje, że zaakceptuje każde ważne uprawnienia spełniające wymogi zawarte w SIWZ.

Ad. 261. Zamawiający dopuszcza wskazanie na stanowiska wymienione pkt 5.4.2.5., 5.4.2.6., 5.4.2.8., 5.4.2.9 SIWZ osób posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe uprawniające ich do prowadzenia, zgodnie z prawem działalności w zakresie tego zawodu w państwie członkowskim UE (poza Polską).

Ad. 262. Dopuszcza się wskazania tej samej osoby do pełnienia więcej niż jednej funkcji w projekcie. Jednocześnie Zamawiający zastrzega, że powierzenie kilku zadań w projekcie jednej osobie jest możliwe, pod warunkiem że obciążenie wynikające z wykonywania wszystkich obowiązków nie wyklucza możliwości prawidłowej i efektywnej realizacji przedmiotowego zadania.

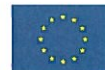
Ad. 263. Zamawiający informuje, że wykonawca może zapoznać się w dowolnym momencie z urządzeniami występującymi w terenie. Kontakt z instytucjami lub firmami winien uwzględniać godziny pracy tych jednostek.

Przedstawiciele zamawiającego udzielą niezbędnej pomocy w dniach pon.-pt. w godz 7³⁰-15³⁰ w przeprowadzeniu wizji urządzeń sygnalizacyjnych niedostępnych ogólnie.

Ad. 264. Warunki odstąpienia od umowy określa wzór umowy stanowiący zał. nr 9 do SIWZ.

Ad. 265. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 266. Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo





zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany we wzorze umowy w par. 37 ust. 2 i 3. Paragraf 37 ust. 2 i 3 otrzymuje brzmienie:

„2. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od niniejszej umowy, jeżeli Wykonawca w sposób rażąco narusza postanowienia tej umowy. W szczególności Zamawiający może odstąpić od umowy jeżeli:

- a) Wykonawca nie podjął realizacji robót w ciągu 7 dni od przekazania mu przez Zamawiającego plan budowy;
- b) Wykonawca pomimo zgłoszonych na piśmie zastrzeżeń, wykonuje roboty niezgodne z warunkami oraz nie współdziała z Zamawiającym w celu należytego wykonania umowy;
- c) Wykonawca zaniechał realizacji umowy, a w szczególności przerwał realizację robót lub nie wykonuje ich zgodnie z ustalonym harmonogramem, a opóźnienie przekracza 14 dni roboczych;
- d) Wykonawca postawiony został w stan likwidacji, a także w przypadku, gdy wystąpią inne zdarzenia uniemożliwiające mu wykonanie niniejszej umowy;
- e) w razie uzasadnionego podejrzenia, że Wykonawca przy wykonywaniu niniejszej umowy dopuścił się praktyk korupcyjnych.

3. Odstąpienie od umowy, o którym mowa w ust. 2, wymaga 30-dniowego okresu wypowiedzenia dokonanego w formie pisemnej”.

Ad. 267. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 259.

Ad. 268. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 259.

Ad. 269. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 245.

Ad. 270. Zamawiający informuje, że przedstawił charakter i złożoność przedmiotu zamówienia. Potencjalni wykonawcy winni uwzględnić, że będzie on realizowany na drogach publicznych oraz obiektach budowlanych. W związku z powyższym wykonawcy winni dostosować kadrę techniczną i jej uprawnienia w taki sposób, aby była ona dostosowana do stopnia złożoności i miejsca realizacji przedmiotu zamówienia.

Ad. 271. Zamawiający wymaga uprawnień w zakresie telekomunikacji przewodowej i radiowej.

Ad. 272. W sytuacji, gdy w dokumentach składanych na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu tj. w informacji z banku, kwota środków finansowych będzie wyrażona w walutach obcych np. w euro, wówczas kwoty wyrażone w walutach obcych będą przeliczone na złote według wyliczonego i ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski kursu średniego waluty obcej na dzień wszczęcia postępowania tj. 30.03.2011 r. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji SIWZ w tym zakresie.

Ad. 273. Zamawiający potwierdza, że zapis dotyczy innej lokalizacji macierzy zapasowej. Lokalizacja ta zostanie wybrana na terenie należącym do Zamawiającego w toku wzajemnych ustaleń przez Wykonawcę i Zamawiającego.





Ad. 274. Wymagane okresy gwarancji Zamawiający określił w Rozdziale V wzoru umowy.

Ad. 275. Do wymiany przewidziane są sterowniki nie spełniające wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dz. U. z 2003 r. nr 220 poz. 2182 z dnia 23.12.2003 r.).

Według Zamawiającego są to wszystkie sterowniki jednoprosesorowe opisane jako MSR i TECHVISION.

Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 145.

Ad. 276. Zamawiający informuje, że przedmiotowy model winien być zbudowany na mapie GIS na której pracuje system.

Ad. 277. Zamawiający informuje, że podtrzymuje wymagania dotyczące sporządzenia kosztorysów inwestorskich i przedmiarów robót.

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 15.

Ad. 278. Zamawiający informuje, że w toku procesu budowlanego, który m.in. wymaga:

- przeprowadzenia wykopów,
- wykonania fundamentów,
- pracy na istniejących urządzeniach sygnalizacyjnych,
- pracy pod ruchem (drogowym) itd.

wystąpią sytuacje, dla których trzeba będzie:

- wykonać zabezpieczenie wykopu przed osunięciem,
- wykonać projekt czasowej organizacji ruchu,
- wdrożyć i utrzymać czasową organizację ruchu,
- zabezpieczyć plac budowy przed dostępem osób niepowołanych itd.

Są to przykładowe koszty zabezpieczenia istniejących obiektów budowlanych oraz istniejącej infrastruktury technicznej.

Ad. 279. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 2.

Ad. 280. Zamawiający informuje, że za jakość zastosowanych materiałów i wykonanych robót oraz ich zgodność z wymaganiami przepisów i PFU odpowiedzialny jest Wykonawca robót.

Do obowiązków Wykonawcy należy opracowanie i przedstawienie do aprobaty Inwestorowi programu zapewnienia jakości /PZJ/, w którym przedstawia się zamierzony sposób wykonania robót, możliwości techniczne, kadrowe i organizacyjne gwarantujące wykonanie robót zgodnie z projektem, PFU

i poleceniami Zamawiającego. W szczególności program zapewnienia jakości powinien zawierać:





1. opis organizacji wykonania robót w tym: terminy, sposób prowadzenia robót, organizację ruchu na budowie, zasady bezpieczeństwa robót,
2. wykaz maszyn i urządzeń stosowanych na budowie z podaniem ich parametrów technicznych oraz opisem wyposażenia w mechanizmy do sterowania i urządzenia kontrolno-pomiarowe,
3. wykaz środków transportu,
4. wykaz osób odpowiedzialnych za jakość i terminowość wykonania poszczególnych elementów robót,
5. wykaz zespołów roboczych, opis ich kwalifikacji i przygotowania praktycznego,
6. opis procedury kontroli wewnętrznej podczas dostaw materiałów, sprawdzania i cechowania sprzętu oraz prowadzenia robót,
7. opis postępowania z materiałami i robotami nie odpowiadającymi wymaganiom.

Do obowiązków Wykonawcy w zakresie zapewnienia jakości materiałów między innymi należy:

- wyegzekwowanie od producenta /dostawcy/ materiałów odpowiedniej jakości,
- przestrzeganie takich warunków transportu i przechowywania materiałów, które zagwarantują zachowanie ich jakości i przydatności do planowanych robót,
- określenie i uzgodnienie takich warunków dostaw, aby mogła być zapewniona rytmiczność robót,
- prowadzenie systematycznej kontroli jakości otrzymywanych materiałów.

Jeżeli wyniki dostarczonych przez Wykonawcę badań zostaną uznane przez Zamawiającego za niewiarogodne, to może on zażądać powtórzenia badań.

Ad. 281. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 31, 55, 125 i 212.

Ad. 282., Ad 283., Ad 284. Zamawiający informuje, że przedmiotem działań Wykonawcy będzie skrzyżowanie nr 27, 28, 29 i pełny zakres wynikający z oznaczenia tych skrzyżowań skrótem "RS". Przedmiotem działań Wykonawcy nie jest przebudowa geometrii w tym rejonie. Patrz odpowiedzi na zapytania nr 58, 59, 60 i 61.

Ad. 285. Zamawiający informuje, że z punktu widzenia formalnego (art. 32 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r - Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późn. zmianami) korzystniejsze będzie jeżeli to Zamawiający będzie składał (firmował) wniosek o pozwolenie na budowę.

Obowiązki w tym zakresie Wykonawcy będą polegały na:

- podanie danych niezbędnych do wypełnienia wniosku (poza danymi Zamawiającego),
- prawidłowe przygotowania załączników do wniosku o pozwolenie na budowę (lub tzw. „zgłoszenie”) – dokumentacja projektowa.

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 322.





Ad. 286. Zamawiający informuje, że:

- ad. a) nie dysponuje badaniami ankietowymi w gospodarstwach domowych,
- ad. b) nie dysponuje badaniami ankietowymi w transporcie indywidualnym i zbiorowym,
- ad. c) nie dysponuje pomiarami natężenia ruchu drogowego i osobowego na ekranach i kordonach.

Ad. 287. Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na usunięcie z zakresu przedmiotu zamówienia wykonania modelu cyfrowego systemu transportowego miasta w standardzie pakietu VISUM.

Ad. 288. Zamawiający informuje, że udostępni dane z automatycznego pomiaru ruchu wykonane za pomocą sterowników. Dane zostaną przekazane w plikach systemowych sterowników do przetworzenia (odczytu) przez Wykonawcę. Dane te zostaną przekazane w terminie 3 tygodni od pisemnego wniosku wybranego Wykonawcy. Dane można pozyskać ze skrzyżowań: 2, 6, 8, 9, 15,16, 19, 26, 30, 31,32, 37, 49, 53, 59,70, 73, 74, 80, 81, 87,88,89, 98, 101, 104, 106.

Ad. 289. Interes Zamawiającego w rozumieniu niniejszego postanowienia umowy dotyczy w szczególności przypadku nieotrzymania dotacji na wykonanie zadania lub otrzymania jej w ograniczonej kwocie. Wówczas Zamawiający zastrzega sobie odstąpienie od części zakresu prac i jednoczesnego zmniejszenia wynagrodzenia zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym i wykazem scalonych elementów prac lub odstąpienie od umowy.

Ad. 290. Zamawiający informuje, że zalecenia Zamawiającego w odniesieniu do procesu realizacji przedmiotu zamówienia zostały określone w PFU oraz dodatkowo wyjaśnione w odpowiedziach na złożone zapytania. Pozostałe uprawnienia i obowiązki Zamawiającego w tym zakresie reguluje umowa i przepisy.

Ad. 291. Zamawiający zawiera umowę z Wykonawcą, w której wynagrodzenie jest określone jako wynagrodzenie ryczałtowe brutto, a zatem zawierające obowiązujący podatek VAT. Płatnikiem podatku jest Wykonawca i to on zobowiązany jest odprowadzić podatek w należytą wysokość zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zgodnie z postanowieniem zawartym w § 2 ust. 5 wynagrodzenie określone w ust. 2 wzoru umowy określone w kwocie ryczałtowej brutto obejmuje pełny zakres przedmiotu umowy wyszczególniony w ust. 6 wzoru umowy oraz obowiązujące w Polsce podatki, włącznie z podatkiem VAT oraz opłaty celne i inne opłaty związane z wykonywaniem przedmiotu zamówienia **i w przypadku urzędowej zmiany podatków lub innych opłat wynagrodzenie umowne nie ulega zmianie.** Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w zakresie § 2 ust. 2, 3 i 5 oraz w zakresie § 39 ust. 2.

Ad. 292. Wykonawca wystawia fakturę na podstawie kwot wynikających z tabeli elementów scalonych dla poszczególnych robót.



Ad. 293. Zamawiający informuje, że kwestie te reguluje wzór umowy w par. 37 i 38.

Ad. 294. Zamawiający nie wymaga funkcjonalności ARTR w kamerach o zmiennej ogniskowej i zmiennym kącie. Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 47, 122 i 209.

Ad. 295. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 296. Zamawiający informuje, że zapis odnosi się do roszczeń finansowych spowodowanych działaniami Wykonawcy podczas realizacji prac. Oczywiście jest, że to Wykonawca ponosi pełne ryzyko za sposób przygotowania i przeprowadzenia robót budowlanych, w tym również szkody powstałe w toku ich realizacji.

Ad. 297. Zamawiający określił wymagania dotyczące ubezpieczenia we wzorze umowy w § 4 pkt. 3 lit. j – k.

Ad. 298. Zamawiający informuje, że w § 22 ust. 3 wzoru umowy nie znajdują się zapisy dotyczące wad.

Ad. 299. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 300. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 301. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 302. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie. Zamawiający uważa, że winien mieć wpływ na jakość wykonywanych robót i nie może dopuścić do ich kontynuacji w przypadku błędów wykonawczych.

Ad. 303. Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany treści wzoru umowy. § 37 ust. 5 wzoru umowy otrzymuje następujące brzmienie:
„5. Wykonawca może odstąpić od umowy, jeżeli Zamawiający narusza istotne postanowienia niniejszej umowy.”

Ad. 304. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 305. Zamawiający informuje, że dla skrzyżowania nr 13 nie przewiduje konieczności remontu (wymiany kabli, rozbudowy kanalizacji itd).

Ad. 306. Zamawiający informuje, że dla skrzyżowań nie oznaczonych jako "RS" Zamawiający nie wymaga weryfikacji skrajni pionowej latarni.



Dla wszystkich skrzyżowań oznaczonych jako "OZ" (opracowane będą nowe projekty inżynierii ruchu) wymagane jest zapewnienie funkcjonowania (sterowania) zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W tym przypadku może jedynie wystąpić konieczność demontażu lub montażu latarni strzałek warunkowego skrętu oraz elementów niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania SZR.

Ad. 307. Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zasilania tablic informacji drogowej bezpośrednio ze sterowników sygnalizacji drogowej.

Ad. 308. Zamawiający informuje, że nie dopuszcza wykorzystania zasobów (kanalizacji, studni) będących w posiadaniu innych administratorów niż UM Lublin Wydział Dróg i Mostów.

Ad. 309. Zamawiający informuje, że wymaga zastosowania infrastruktury światłowodowej w technologii opisanej w PFU.

Ad. 310. Zamawiający informuje, że nie dopuszcza współdzielenia z Wykonawcą wybudowanej dla potrzeb zamówienia infrastruktury.

Ad. 311. Zamawiający nie wyraża zgody na zwiększenie ponad 70% płatności wynagrodzeń częściowych za pełnienie kompleksowych nadzorów autorskich, za wybudowanie zaprojektowanego SZR wraz z całą towarzyszącą infrastrukturą.

Zamawiający podkreśla, że dodatkowo umowa przewiduje możliwość częściowego fakturowania za prace dokumentacyjne do wysokości 4 % wartości przedmiotu zamówienia. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 312. Zamawiający zawiera umowę z Wykonawcą, w której wynagrodzenie jest określone jako wynagrodzenie ryczałtowe brutto, a zatem zawierające obowiązujący podatek VAT. Płatnikiem podatku jest Wykonawca i to on zobowiązany jest odprowadzić podatek w należytą wysokość zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zgodnie z postanowieniem zawartym w § 2 ust. 5 wynagrodzenie określone w ust. 2 wzoru umowy określone w kwocie ryczałtowej brutto obejmuje pełny zakres przedmiotu umowy wyszczególniony w ust. 6 wzoru umowy oraz obowiązujące w Polsce podatki, włącznie z podatkiem VAT oraz opłaty celne i inne opłaty związane z wykonywaniem przedmiotu zamówienia **i w przypadku urzędowej zmiany podatków lub innych opłat wynagrodzenie umowne nie ulega zmianie.** Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w zakresie § 2 ust. 2, 3 i 5 oraz w zakresie § 39 ust. 2.

Ad. 313. Odpowiedź została zawarta w odpowiedziach na zapytania nr 3 i 168.

Ad. 314. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 263.

Ad. 315. Zamawiający informuje, że w procesie sporządzania projektów i dalej procesu budowlanego przepisy przewidują szereg instytucji – jednostek uprawnionych do opiniowania



zatwierdzania lub kontroli dokumentacji i procesu budowlanego.

Przykładowo mogą to być:

- w zakresie inżynierii ruchu: Policja, zarząd drogi, zarządca ruchu,
- dla innych branż będzie to: ZUD, organy administracji budowlanej lub też administratorzy sieci uzbrojenia podziemnego w pobliżu których będą lokowane elementy SZR,
- dla kwestii związanych z zasilaniem energetycznym będzie to Zakład Energetyczny,
- dla kwestii przebudowy pomieszczeń CSR będzie to jednostka UM Lublin administrująca budynkiem.

Zamawiający w pkt. 3.3 PFU również opisał i zastrzegł sobie odpowiednie uprawnienia, w procesie sporządzania dokumentacji.

Ad. 316. Zamawiający informuje, że w § 4 ust. 1 pkt k) chodzi o sytuację odstąpienia od umowy przez Zamawiającego na etapie realizacji prac budowlanych tj. ogłoszenia nowego postępowania przetargowego na roboty budowlane.

Patrz odpowiedź na zapytanie nr 15.

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 317. Zamawiający informuje, że pozyskanie aktualnych map leży po stronie Wykonawcy. W związku z powyższym Zamawiający nie znajduje, w tym przypadku, uzasadnienia dla potwierdzenia prawa do zawieszania robót i dalszych proponowanych w związku z tym procedur.

Ad. 318. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 319. Zamawiający informuje, że nie może obecnie wskazać i zagwarantować jakie środki finansowe będą przewidziane w kolejnych latach realizacji umowy.

Zamawiający we wzorze umowy zaproponował procedury finansowania zadania i w przypadku zawarcia umowy zobowiąże się do terminowej płatności za faktury składane w miarę postępu prac.

Ad. 320. Zamawiający informuje, że potwierdza i zapewnia współpracę przy realizacji przedmiotu zamówienia - w szczególności zobowiązuje się do wyposażenia Wykonawcy we wszelkie konieczne do realizacji obowiązków pełnomocnictwa i upoważnienia wszędzie tam gdzie realizacja obowiązku przez Wykonawcę uzależniona będzie od wykazania się takim pełnomocnictwem/upoważnieniem.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 285 i 322.

Ad. 321. Zamawiający informuje, że wymagane uzgodnienia o których mowa w § 5 pkt 3) to:

- uzgodnienia wymagane przez właściwe przepisy,
- uzgodnienia z Zamawiającym opisane w pkt 3.3 PFU.

Ad. 322. Zamawiający informuje, że proces pozyskania pozwolenia na budowę został opisany w odpowiedzi na zapytanie nr 285.





Nie wydanie pozwolenia na budowę lub wydanie go w terminie późniejszym niż wynika to z obowiązujących przepisów będzie dawało Wykonawcy prawo do przedłużenia terminu realizacji z zastrzeżeniem sytuacji, gdy to nie wydanie pozwolenia lub wydanie go w terminie późniejszym nie jest spowodowane działaniami lub zaniechaniami Wykonawcy w zakresie prawidłowego przygotowania materiałów niezbędnych dla uzyskania pozwolenia na budowę. Załącznikami do wniosku o pozwolenia na budowę są między innymi:

- projekty ze wszystkimi wymaganymi uzgodnieniami,
- wykaz działek,
- itp.

Przygotowanie tych materiałów jak również dokonywanie uzupełnień i poprawek na wniosek organów administracji budowlanej leży po stronie Wykonawcy.

Ad. 323. Zamawiający informuje, że wskazany w § 10 termin jest niezależny od daty zawarcia umowy. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 324. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 325. Umowa między Wykonawcą a Zamawiającym nie przewiduje takich zapisów.

Ad. 326. Zamawiający potwierdza, że Podwykonawca nie będzie mógł otrzymać większej kwoty niż wynikałoby z jego faktury, a pozostająca różnica będzie przelewana Wykonawcy.

Ad. 327. Zamawiający informuje, że kalkulacja ceny należy do Wykonawcy.

Ad. 328. Zamawiający informuje, że Wykonawca odpowiada za wszelkie szkody na terenie budowy od czasu przejęcia terenu budowy przez Wykonawcę dotyczy szkód powstałych w związku z realizacją przez Wykonawcę robót.

Ad. 329.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia – w załączniku nr 9 do SIWZ (wzór umowy) w § 22 w zakresie skrócenia terminu określonego w pkt 3. Przedmiotowy punkt otrzyma brzmienie: „Inspektor nadzoru przystąpi do sprawdzenia prawidłowości wykonania i do odbioru robót, o których mowa w ust. 1 nie później niż w ciągu 3 dni od dnia zgłoszenia”.

Zamawiający uważa, że dokonanie odbioru uzależnione jest od jakości wykonania robót i przygotowania materiałów do odbioru przez Wykonawcę. W przypadku prawidłowego przygotowania materiałów do odbioru jego sfinalizowanie nastąpi bez zbędnej zwłoki.

Ad. 330. Zamawiający nie dopuszcza przyjęcia odbioru na podstawie protokołu z usterkami. Obowiązują postanowienia wzoru umowy § 22 ust. 6. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.





Ad. 331. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 332. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 333. Zamawiający informuje, że zastrzeżenie zawarte w § 40 ust. 1 pkt b wzoru umowy dotyczy sytuacji ogłoszenia nowego przetargu na wykonanie SZR w sytuacji, gdy umowa w trybie zaprojektuj i wybuduj nie zostanie sfinalizowana.

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 334. Zamawiający nie przewiduje modyfikacji wzoru umowy i SIWZ w tym zakresie.

Ad. 335. Odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na zapytanie nr 203.

Ad. 336. Zamawiający nie podziela opinii, że pojęcie sterownika obszarowego jest cechą szczególną tylko jednego z istniejących na rynku systemów optymalizacji ruchu.

System sterowania obszarowego dostarczony w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem powinien umożliwić podział całego obiektu sterowania systemu na dowolne obszary składowe.

Sterowanie w całym obszarze objętym Systemem Zarządzania Ruchem powinno być jak to zdefiniowano w PFU wielopoziomowe. System na bazie danych z pomiarów ruchu oraz predykowanego stanu ruchu w przyszłości (model ruchu) powinien określić na poziomie centralnym najlepszą strategię sterowania dla całego obiektu oraz sterowania oraz poszczególnych obszarów na system się składających. Poziom centralny powinien realizować sterowania z optymalizacją w odniesieniu do całego obszaru systemu

Sterowniki obszarowe, które należy rozumieć jako procesy i niezbędne do ich funkcjonowania urządzenia, powinny na bazie parametrów strategii określonych na poziomie centralnym realizować sterowania z optymalizacją dla poszczególnych obszarów składających się na system jako całość. Parametry referencyjne planów sygnalizacji wynikające z aplikowanych algorytmów optymalizacji (uwzględniające również parametry odnoszące się do realizacji priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej i pojazdów uprzywilejowanych) powinny być przekazywane sterownikom sygnalizacji na poszczególnych skrzyżowaniach, które powinny działać w ramach tych parametrów referencyjnych realizując sterowanie lokalne zależne od ruchu. W odniesieniu do zakresu wyznaczania zmiennych sterujących przez sterowniki sygnalizacji obowiązują zapisy podane w rozdziale 3.4.3.1.

Zrealizowany system sterowania powinien działać automatycznie i umożliwiać realizowanie strategii sterowania optymalizujących różne wskaźniki efektywności (np. minimalizacja strat czasu, maksymalizacja przepustowości, minimalizacja długości kolejek), w odniesieniu do zaistniałych warunków ruchu.



System powinien zostać tak zaprojektowany, żeby awaria dowolnego poziomu sterowania w minimalny sposób oddziaływała na inne poziomy sterowania. Np. awaria poziomu centralnego (odpowiedzialnego za cały obiekt sterowania) nie powinna powodować, że nie będzie możliwa realizacja sterowania obszarowego w poszczególnych obszarach na system się składających. Awaria sterownika obszarowego dla jednego obszaru nie powinna powodować upośledzenia funkcjonowania innych sterowników obszarowych (urządzeń i procesów sterowania innymi obszarami) z jednej strony a z drugiej strony powinny być zapewnione mechanizmy że w obszarze, w którym sterownik obszarowy jest uszkodzony, realizowane będzie mogło być sterowanie skoordynowane zależne od ruchu z priorytetami. Realizowane wówczas plany sterowania powinny odpowiadać panującym warunkom ruchu.

W szczególności niedopuszczalne jest, żeby:

- awaria poziomu centralnego spowodowała przejście wszystkich sygnalizacji systemu do realizacji sterowania stałoczasowego,
- awaria poziomu centrum spowodowała przejście wszystkich sygnalizacji systemu do realizacji sterowania izolowanego,
- awaria sterownika obszarowego spowodowała przejście wszystkich sygnalizacji tego obszaru do realizacji sterowania stałoczasowego,
- awaria poziomu centrum spowodowała przejście wszystkich sygnalizacji systemu do realizacji sterowania izolowanego.

W projekcie koncepcyjnym systemu Wykonawca zobowiązany będzie do przedstawienia kompetencji poszczególnych poziomów sterowania, komponentów (sprzętowych i programowych) każdego z tych poziomów oraz sposobów zachowania każdego z tych komponentów na wypadek awarii komponentów zarówno wyższej jak i niższej warstwy sterowania a także awarii elementów systemu transmisji danych.

Ad. 337. Zamawiający informuje, że odpowiedzi na ppkt. a), b) i c) są zawarte w odpowiedziach na zapytania nr 34, 36, 37, 197 i 247.

d) Zgodnie z PFU to Zamawiający wskaże pojazdy objęte priorytetem i zobowiązuje się do zawarcia stosownych umów.

Ad. 338. Zamawiający informuje, że zadaniem Wykonawcy jest opracowanie systemu wykrywania zdarzeń zgodnie z wymogami PFU.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 114, 163, 205, 232 i 233.

Ad. 339. Zamawiający informuje, że:

- ad. a) Zamawiający przewiduje obecność operatora w godz 6⁰⁰-21⁰⁰,
- ad. b) system ma działać automatycznie i reagować na zdarzenia odpowiednio zdefiniowanymi działaniami.

Ad. 340. Zamawiający informuje, że:

- ad. a) przedmiotem przetargu nie jest wysyłanie informacji przez RDS i radio,





ad b) Zamawiający nie ma podpisanych umów z mediami na przesyłanie danych,
ad. c) przedmiotem przetargu jest dostawa systemu z możliwością przesyłania informacji przez RDS i radio bez konieczności uruchomienia tych funkcji.

Ad. 341. Odpowiedź zawarta jest w odpowiedzi na zapytanie nr 235.

Ad. 342. Zamawiający informuje, że zapis w pkt 3.2 PFU (str. 40) pozostaje bez zmian. Patrz również na odpowiedzi na zapytania nr 34, 36, 37, 197 i 247.

Ad. 343. Zamawiający informuje, że wymaga zastosowania procedury obliczania przepustowości zgodnie z zarządzeniem nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 lipca 2004 r.

Ad. 344. Zamawiający informuje, że dopuszczone jest wykorzystanie łącz miedzianych i DSL wyłącznie dla sterowników przyległych do SZR. Patrz odpowiedź na zapytanie nr 237.

Ad. 345. Zamawiający informuje, że posiada w budynku niezależne dwustronne zasilanie. Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 179.

Ad. 346. Zamawiający informuje, że wszystkie nowe elementy muszą być objęte projektami. Zamawiający dopuszcza wykazanie kamer w projektach elektrycznych danego skrzyżowania.

Ad. 347. Zamawiający informuje, że odpowiedź jest zawarta w odp. na zapytania nr 34, 36, 37, 197 i 247.

Ad. 348. Zamawiający informuje, że:

- a) nie wymaga integracji systemów już znajdujących się w przedmiotowych centrach. Centra te zostaną wyposażone przez Wykonawcę w osprzęt do komunikowania się z CSR,
- b) Zamawiający potwierdza, że priorytet będzie udzielany po akceptacji operatora w CSR, który może załączyć priorytet (opcja SZR) na wybranych trasach lub wskaże optymalną drogę przejazdu.

Pozostałe kwestie zostały wyjaśnione w odpowiedzi na zapytanie nr 337 .
Patrz również odpowiedź na zapytanie nr 213.

Ad. 349. Zamawiający informuje, że nie posiada modelu miasta wykonanego w pakiecie Visum. Wykonawca otrzyma niezbędną pomoc w tym zakresie zgodnie z odpowiedziami na zapytania nr 39, 40 i 54. Pozostałe dane Wykonawca pozyska we własnym zakresie.

Ad. 350. Zamawiający informuje, że kwestie te zostały wyjaśnione w odpowiedziach na zapytania



nr 47, 122, 152, 153, 158, 209, 210 i 238.

Ad. 351. Zamawiający informuje, że nie określa wymagań dla całej gamy oprzyrządowania lub wszystkich elementów SZR. Wymagania dla niektórych wytypowanych elementów, podane w PFU, należy traktować jako obowiązujące i minimalne.

Ad. 352. Zamawiający informuje, że odpowiedź brzmi jak dla zapytania nr 148.

Ad. 353. Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje wymagania wobec detekcji, która winna być wykorzystana przez Wykonawcę.

Ad. 354. Zamawiający informuje, że podtrzymuje wymagania odnośnie urządzeń wideodetekcji, które powinny być dostarczone w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem.

Zamawiający w Programie funkcjonalno – użytkowym nie wskazał konkretnego dostawcy oraz konkretnych typów urządzeń.

Formułując wymagania dla wideodetektorów Zamawiający brał pod uwagę konieczność obsługi przez pojedynczy wideodetektor wielu pasów ruchu, wielu stref detekcji na każdym z tych pasów oraz stref specjalnych przeznaczonych np. do pomiarów ruchu, a także w związku z dużą ilością wideodetektorów które będą funkcjonowały w systemie konieczność unifikacji typów urządzeń.

Ad. 355. Zamawiający informuje, że w odpowiedzi na pytania nr 40 i 119 przekazał informacje w zakresie posiadanej bazy o pomiarach ruchu drogowego. Pozostałe dane winien pozyskać Wykonawca we własnym zakresie.

Patrz również odpowiedzi na zapytania nr 39 i 54.

Informuję, że **poniższe zapytania wpłynęły po terminie** przewidzianym w art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U z 2010 r. Nr 113 poz. 759 z późn. zm.) na zwracanie się do zamawiającego o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Ad. 356. Zamawiający informuje, że system CCTV winien być zintegrowany z SZR poprzez wspólną mapę GIS.

ad a) integracja winna objąć wszystkie kamery (wideodetekcji, CCTV, ARTR),

ad. b) kwestie to zostaną ustalone na etapie projektowania.

Ad. 357. Odpowiedź zawarta jest w odpowiedzi na zapytanie nr 356.

Ad. 358. Zamawiający wyjaśnia, że interes Zamawiającego, o którym mowa w par. 39 nie pokrywa się z interesem publicznym, o którym mowa w par. 37 ust. 1.

Interes zamawiającego nie może być utożsamiany z interesem publicznym. Powołanie się na to, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym może mieć miejsce np. wtedy, gdy



środki publiczne, którymi dysponuje zamawiający, w wyniku wykonania umowy zostałyby wykorzystane w sposób niewłaściwy.

Odstąpienie od umowy będzie jednostronnym, skierowanym przez zamawiającego do wykonawcy oświadczeniem woli.

Ustawodawca, w art. 93 ust. 1 pkt. 6 określił, że Zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli wystąpiła istotna zmiana okoliczności powodująca, że prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć. Interes publiczny nie może być utożsamiany z interesem Zamawiającego. Musi to być interes obiektywny.

Aby zamawiający mógł skorzystać z tego przepisu, muszą zaistnieć łącznie trzy przesłanki:

- wystąpi istotna zmiana okoliczności,
- prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym,
- wystąpienia takiej okoliczności nie można było przewidzieć.

Interes Zamawiającego w rozumieniu niniejszego postanowienia umowy dotyczy przypadku nieotrzymania dotacji na wykonanie zadania lub otrzymania jej w ograniczonej kwocie. Wówczas Zamawiający zastrzega sobie odstąpienia od części zakresu prac i jednoczesnego zmniejszenia wynagrodzenia zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym i wykazem scalonych elementów prac lub odstąpienia od umowy.

Ad. 359. Zamawiający informuje, że serwer stron www winien być powielony na serwerze w CSR oraz dostępny na stronie www.um.lublin.eu.

Ad 360. Zamawiający potwierdza, że informacje te zostaną dostarczone przez Zamawiającego. Ich redakcja i wprowadzenie do systemu należy do Wykonawcy.

Ad 361. Zamawiający potwierdza, że tak należy rozumieć „zarządzanie obszarem wyświetlania”.

Ad 362. Zamawiający potwierdza, że personalizacja dostępu do danych będzie dotyczyć pełnego zakresu danych.

Ad. 363. Zamawiający informuje, że płatny dostęp do niektórych informacji ma być realizowany przez standardowe mechanizmy e-płatności.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) dokonuje zmiany:

- Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w pkt. 5.4.1.1. i 5.4.1.2.,
- w zał. nr 1 do SIWZ (Program funkcjonalno użytkowy),
- w zał. Nr 4 do SIWZ – wykaz osób,
- w zał. nr 9 do SIWZ – wzór umowy.





**W załączeniu nowy obowiązujący zał. nr 1 do SIWZ – program funkcjonalno-użytkowy,
zał. nr 4 do SIWZ – wykaz osób oraz zał. nr 9 do SIWZ – wzór umowy.
Ponadto Zamawiający przekazuje załączniki graficzne do zapytania nr 4, 31 i 111.**

Pozostałe zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia pozostają bez zmian.

Z up. PREZYDENTA MIASTA LUBLIN

Janusz Semeniuk
Z-ca DYREKTORA
Biura Zamówień Publicznych