



Płock, dnia 08.09.2020 r.

MZD-NZ.391.5.2020.MS

- Wykonawcy-

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **„Budowa Inteligentnego Systemu Transportu w Płocku” w ramach Rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Miasta Płocka – etap II.**

Zamawiający - Miejski Zarząd Dróg informuje, iż ww. postępowaniu wpłynęły następujące zapytania:

Zapytanie nr 4 (pozostała część)

Pytanie nr 1

Na stronie 67 SOPZ Zamawiający w jednym w punktów wymaga, aby pakiety wykonawcze w nowo instalowanych sterownikach powinny posiadać dowolnie programowalne wyjścia pod względem kolorów. Czy Zamawiający dopuszcza aby sterowniki miały predefiniowane pakiety wykonawcze?

Ad. 1 Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 2

Dotyczy „Urządzenia detekcji pojazdów”

W PFU oraz w SOPZ Zamawiający określił że „wykonawca zobowiązany jest do wykonania modernizacji sygnalizacji świetlnej polegającej na dostosowaniu metody detekcji pojazdów zgodnej z algorytmami i logiką instalowanego systemu sterowania ruchem”. W PFU „Zamawiający dopuszcza również możliwość detekcji pojazdów na podstawie kamery wideo detekcji,, , natomiast w SOPZ strona 70 jest wymagane „ Jako podstawową detekcję pojazdów należy zastosować kamery (virtualne pętle) lub wykorzystać pętle indukcyjne w lokalizacjach gdzie zostały już wykonane w ramach przebudowy drogi.”

W opinii Wykonawcy kamery wideodetekcji nie dają skuteczności detekcji pojazdów i pojazdów jednośladowych wystarczających dla systemów sterowania ruchem.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zgodnie zapisami z PFU może zastosować odpowiednią równoważną detekcję pojazdów do instalowanego systemu sterowania ruchem dla osiągnięcia założonej poprawy efektywności sterowania ruchem i nie musi stosować wideo detekcji.

Ad. 2 Zamawiający wymaga zainstalowania kamer wideodetekcji na skrzyżowaniach wskazanych w załączniku nr 2 do PFU. Zamawiający dopuszcza

stosowanie innego systemu detekcji jako dodatkowego, uzupełniającego. Koszt instalacji całego systemu detekcji należy ująć w ofercie.

Pytanie nr 3

Na stronie 71 SOPZ w ramach rozdziału dotyczącego Urządzeń detekcji pojazdów Zamawiający pisze, że pozostałe skrzyżowania należy doposażyć w nowe detektory - prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie poprzez ten zapis.

Ad. 3 Zgodnie z załącznikiem nr 2 – zestawienie sygnalizacji z krótką charakterystyką zakresu prac nie wszystkie sygnalizacje świetlne objęte w zadaniu posiadają jakąkolwiek detekcję. Tam gdzie brak jest detekcji należy sygnalizację świetlną doposażyć w nowe detektory(detekcję). Zamawiający wskazał w zaktualizowanym załączniku nr 2 dnia 04.09.2020 skrzyżowania, na których należy zainstalować detektory.

Pytanie nr 4

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga instalacji przycisków na każdym przejściu dla pieszych?

Ad. 4 Zamawiający nie stosuje ogólnego założonego schematu montażu przycisków dla pieszych na terenie miasta Płocka. Zamawiający nie wymaga instalacji przycisków na każdym przejściu dla pieszych. Potrzeba montażu zostanie podjęta na etapie projektowym po analizie elementów organizacji ruchu i specyfiki każdego ze skrzyżowań.

Pytanie nr 5

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga instalacji urządzeń automatycznej detekcji rowerzystów na każdym przejeździe rowerowym?

Ad. 5 Zamawiający nie stosuje ogólnego założonego schematu montażu urządzeń automatycznej detekcji rowerzystów na terenie miasta Płocka. Zamawiający nie wymaga instalacji urządzeń automatycznej detekcji rowerzystów na każdym przejeździe rowerowym. Potrzeba montażu zostanie podjęta po analizie elementów organizacji ruchu i specyfiki każdego ze skrzyżowań na etapie projektowym. Jednakże tam gdzie będą przyciski dla pieszych musi również zostać uwzględniona automatyczna detekcja rowerzystów na przejeździe rowerowym

Pytanie nr 6

Prosimy o podanie szczegółowych lokalizacji w jakich mają się znaleźć tablice parkingowe (6 sztuk), jest to niezbędne do oszacowania kosztów budowy (odległość do zasilania itp.).

Ad. 6 Zamawiający udzielił już informacji w poprzednich odpowiedziach na pytania. Zadaniem Wykonawcy jest w fazie projektu zaproponować i uzgodnić z Zamawiającym lokalizację tablic parkingowych po procesie analizy technicznej. Zamawiający przyjął formułę kontraktu jako Zaprojektuj i Wybuduj, określając wymogi funkcjonalno - użytkowe w PFU.

Decyzja o lokalizacji tablic parkingowych zostanie podjęta na etapie projektowym po przeprowadzeniu analizy i wyborze najkorzystniejszej lokalizacji pod względem funkcjonowania systemu.

Pytanie nr 7

Czy Miasto Płock jest Zarządcą wszystkich dróg należących do obszaru ITS Płock? Czy możliwe jest, że Zarządcą Dróg na drogach nr 60 i 62 wchodzących do obszaru jest GDDKiA lub MZDW? Jeżeli tak, to czy należy dokonać uzgodnień z tymi urzędami?

Ad. 7 Wszystkie drogi w granicach administracyjnych miasta są w zarządzie Gminy - Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku.

Pytanie nr 8

Prosimy o podanie szczegółowych lokalizacji projektowanych tablic VMS, jest to niezbędne do oszacowania kosztów budowy i zastosowania rodzaju konstrukcji (ilość pasów ruchu, odległość do zasilania itp.).

Ad. 8 Zamawiający udzielił już informacji w poprzednich odpowiedziach na pytania. Zadaniem Wykonawcy jest w fazie projektu zaproponować i uzgodnić z Zamawiającym lokalizację tablic VMS po procesie analizy technicznej. Zamawiający przyjął formułę kontraktu jako Zaprojektuj i Wybuduj, określając wymogi funkcjonalno - użytkowe w PFU.

Decyzja o lokalizacji tablic VMS zostanie podjęta na etapie projektowym po przeprowadzeniu analizy i wyborze najkorzystniejszej lokalizacji pod względem funkcjonowania systemu.

Pytanie nr 9

Prosimy o podanie szczegółowych lokalizacji projektowanych kamer ANPR, jest to niezbędne do oszacowania kosztów budowy (ilość pasów ruchu, odległość do zasilania itp.).

Ad. 9 Zamawiający udzielił już informacji w poprzednich odpowiedziach na pytania. Zadaniem Wykonawcy jest w fazie projektu zaproponować i uzgodnić z Zamawiającym lokalizację kamer ANPR po procesie analizy technicznej. Zamawiający przyjął formułę kontraktu jako Zaprojektuj i Wybuduj, określając wymogi funkcjonalno - użytkowe w PFU.

Decyzja o lokalizacji kamer ANPR zostanie podjęta na etapie projektowym po przeprowadzeniu analizy i wyborze najkorzystniejszej lokalizacji pod względem funkcjonowania systemu.

Pytanie nr 10

Prosimy o podanie szczegółowych lokalizacji projektowanych stacji pomiarowych do pomiaru zanieczyszczenia powietrza, jest to niezbędne do oszacowania kosztów budowy (odległość do zasilania itp.).

Ad. 10 Zamawiający udzielił już informacji w poprzednich odpowiedziach na pytania. Zadaniem Wykonawcy jest w fazie projektu zaproponować i uzgodnić z Zamawiającym lokalizację stacji pomiarów zanieczyszczeń po procesie analizy technicznej. Zamawiający przejął formułę kontraktu jako Zaprojektuj i Wybuduj, określając wymogi funkcjonalno - użytkowe w PFU.

Decyzja o lokalizacji stacji pomiarowych zostanie podjęta na etapie projektowym po przeprowadzeniu analizy i wyborze najkorzystniejszej lokalizacji pod względem funkcjonowania systemu.

Pytanie nr 11

Na stronie 26 PFU Zamawiający pisze, że wymagania dla zapisu kamer wideodetekcji i PTZ są takie same jak dla obecnie pracującego systemu monitoringu miejskiego CCTV. W materiałach dołączonych do przetargu nigdzie nie ma wymienionych wymagań dotyczących monitoringu CCTV. Prosimy o udostępnienie wymagań.

Ad. 11 poniżej charakterystyka istniejącego monitoringu miejskiego.

Aktualnie eksploatowany system monitoringu wizyjnego miasta Płocka zlokalizowany m. in. w obszarze skrzyżowań dróg na terenie miasta

składa się z tzw. punktów kamerowych. Każdy punkt kamerowy zbudowany jest z dwu kamer:

a) stacjonarnej kamery hemisferycznej typu Fish-Eye ("rybie oko") zapewniającym obserwację dookólną 360 stopni,

b) szybkoobrotowej kamery PTZ o zakresie obrotu poziomego 360 stopni (nieograniczony) i zakresie ruchu pionowego 95 stopni.

Podstawowe parametry techniczne kamer tworzących punkt kamerowy:

a) kamera stacjonarna:

- kamera cyfrowa IP (praca w sieci TCP/IP)
- interfejs transmisyjny: elektryczny port RJ-45 10/100/1000Base-T
- praca dzień - noc
- rozdzielczość minimum 2 megapiksele (1920x1080 pikseli) Full HD (w związku z dostępnymi na rynku produktami stosowane kamery mają faktyczną rozdzielczość 6 megapikseli (3072x2048 pikseli))
- wbudowane oświetlacze podczerwieni
- możliwość podziału obszaru obserwacji na 4 części (po 90 stopni obserwacji każda)
- dostępna zaawansowana analityka obrazu (zliczanie obiektów, detekcja wtargnięcia na obszar)
- wbudowany slot na kartę pamięci umożliwiający lokalny zapis wideo w kamerze; obsługa technologii EdgeStorage

b) kamera obrotowa:

- kamera cyfrowa IP (praca w sieci TCP/IP)
- interfejs transmisyjny: elektryczny port RJ-45 10/100/1000Base-T
- praca dzień - noc
- rozdzielczość minimum 2 megapiksele (1920x1080 pikseli) Full HD
- możliwość zbliżenia optycznego minimum x35
- możliwość zbliżenia cyfrowego minimum x16
- wbudowane oświetlacze podczerwieni (zasięg 200m)
- wbudowany slot na kartę pamięci umożliwiający lokalny zapis wideo w kamerze; obsługa technologii EdgeStorage

Obrazy z systemu monitoringu miasta są rejestrowane (dla wszystkich kamer) w rozdzielczości 2 megapiksele (1920x1080 pikseli) Full HD z prędkością 25 klatek/sekundę/kamerę. Materiał archiwalny przechowywany jest przez 30 dni.

Sygnały wizji i sterowania między kamerami a tzw. centrami nadzoru przesyłane są przez sieć kabli światłowodowych.

Pytanie nr 12

Na stronie 27 PFU Zamawiający pisze, że wybrane modernizowane, podłączone do systemu sygnalizacji świetlnej muszą zostać wyposażone w sygnalizację akustyczną dla pieszych. Prosimy o doprecyzowanie zapisu ile sygnalizatorów akustycznych Zamawiający ma przewidzieć do zainstalowania.

Ad 12. Zamawiający nie wymaga instalacji sygnalizacji akustycznej na każdym przejściu dla pieszych. Potrzeba montażu zostanie podjęta przez Wykonawcę na etapie projektowym, uzgadnianiu stałej organizacji ruchu.

Pytanie nr 13

Prosimy o udostępnienie wszelkich materiałów dotyczących skrzyżowań należących do systemu, w szczególności projektów elektrycznych, organizacji ruchu oraz ruchowych. Bez tych materiałów nie ma możliwości rzetelnej wyceny prac na poszczególnych skrzyżowaniach.

Ad. 13 Materiały zostały dołączone do wcześniejszych odpowiedzi, jak również jako załączniki do PFU.

Pytanie nr 14

Do materiałów przetargu został dołączony Załącznik nr 1 z Zakresem prac na skrzyżowaniach. W kolumnie G jest zaznaczona budowa kanalizacji na części skrzyżowania. Prosimy o precyzyjne określenie obszarów skrzyżowania które mają być objęte kanalizacją, bądź udostępnienie materiałów z których wynikałoby które części skrzyżowania posiadają już wybudowaną kanalizację, a które części należy doposażyć (najlepiej materiały w postaci powykonawczych projektów elektrycznych).

Ad 14. Plany z projektów gdzie jest kanalizacja lub jest w części kanalizacja zostały dołączone do wcześniejszych odpowiedzi.

Pytanie nr 15

Do materiałów przetargu został dołączony Załącznik nr 1 z Zakresem prac na skrzyżowaniach. W kolumnie I jest zaznaczona wymiana konstrukcji na części poszczególnych skrzyżowań. Prosimy o precyzyjne określenie liczby oraz rodzaju konstrukcji (maszt niski, wysoki, wysięgnik wraz z długością) jakie należy wymienić, w przeciwnym przypadku nie ma możliwości wyceny prac koniecznych do wykonania.

Ad 15. Rozszerzone informacje w zaktualizowanym załączniku nr 2.

Jest to minimalny zakres do wymiany, szczegółowy zakres będzie możliwy do określenia na etapie projektowym realizowanym przez Wykonawcę.

Pytanie nr 16

Do materiałów przetargu został dołączony Załącznik nr 1 z Zakresem prac na skrzyżowaniach. W kolumnie I jest zaznaczona wymiana latarni na części poszczególnych skrzyżowań. Prosimy o precyzyjne określenie liczby oraz rodzaju latarni (kołowa na maszcie, kołowa na wysięgniku, piesza, strzałka warunkowego skrzyżowania w prawo, ostrzegawcza) jakie należy wymienić, w przeciwnym przypadku nie ma możliwości wyceny prac koniecznych do wykonania.

Ad 16. Rozszerzone informacje w zaktualizowanym załączniku nr 2.

Jest to minimalny zakres do wymiany, szczegółowy zakres będzie możliwy do określenia na etapie projektowym realizowanym przez Wykonawcę.

Pytanie nr 17

Prosimy o informację które skrzyżowania są wyposażone w soczewki typu LED, a które w soczewki żarówkowe. Informacja ta jest niezbędna do oszacowania liczby koniecznych do wymiany/instalacji źródeł światła.

Ad. 17 Rozszerzone informacje w zaktualizowanym załączniku nr 2.

Jest to minimalny zakres do wymiany, szczegółowy zakres będzie możliwy do określenia na etapie projektowym realizowanym przez Wykonawcę.

Pytanie nr 18

Dotyczy wymagania szczegółowego obudowy serwerów kasetowych - zamawiający precyzuje w przełączniku 8 portów 10Gbase-T, natomiast w przełącznikach nie ma wymogu posiadania portów 10Gbase-T, dodatkowo porty 10Gbase-T są rzadkością w rozwiązaniach typu Blade.

Prosimy zatem o zmianę na przełączniki oferujące 4porty 10Gbase-T - jako wystarczającą ilość do połączeń bezpośrednich, oraz minimum 2 porty QSFP

umożliwiający pracę z prędkością 40/100Gb w celu przyłączenia infrastruktury do sieci.

Ad. 18 Obudowa serwerów kasetowych powinna posiadać możliwość instalacji co najmniej 8 serwerów w wymaganej minimalnej konfiguracji zgodnej z SIWZ.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie przełączników z wkładkami optycznymi 10Gb SFP+, jednocześnie zwracając uwagę na kompatybilność rozwiązania z pozostałymi elementami wymaganymi w ramach postępowania.

Pytanie nr 19

Dotyczy macierzy dyskowej: Zamawiający wymaga konfiguracji kontrolerów macierzowych posiadających minimum 256GB Cache. Przy obecnej konfiguracji dyskowej, taki parametr powoduje znaczny wzrost kosztu macierzy, nie powodując żadnego przyspieszenia pracy. Prosimy więc o zmianę wielkości pamięci Cache na minimum 192GB.

Ad. 19 Zamawiający modyfikuje treść SIWZ w tym zakresie, zastępując zapis na następujący: Macierz musi mieć minimum 192GB pamięci cache obsługującej zapis i odczyt dostępnej dla wszystkich wolumenów macierzy. Włączenie lub wyłączenie pamięci cache nie może wymagać operacji usunięcia i utworzenia na nowo wolumenów lub grup dyskowych.

Pytanie nr 20

Dotyczy macierzy dyskowej: zamawiający wymaga dostarczenia portów 10Gbase-T. Porty te są stosowane w wąskiej ilości rozwiązań, oraz nie mają możliwości podłączenia do przełączników w zamawianej infrastrukturze. Prosimy o wymianę wymagania na porty 10Gb SFP+ (które to kablami DAC mogą zostać połączone z przełącznikami znajdującymi się w zapytaniu).

Ad. 20 Odpowiedz jak w odpowiedzi na pytanie 18.

Pytanie nr 21

Dotyczy macierzy dyskowej: zamawiający wymaga replikacji synchronicznej i asynchronicznej po portach FC. Jako, że sposób synchronizacji jest zależny od producenta macierzy i znaczna część producentów macierzy dokonuje replikacji asynchronicznej przez porty iSCSI, prosimy o zmniejszenie wymogu do replikacji tylko synchronicznej po portach FC.

Ad. 21. Zamawiający informuje, że właściwe parametry interfejsów FC to min. dwa interfejsy FC o szybkości 32 Gb/s.

Pytanie nr 22

Dotyczy „przełączniki rdzeniowe” - zamawiający wymaga łączenia przełączników w stos. Obecnie w serwerowniach nie łączy się przełączników w stos, tylko wykorzystuje pełną moc wszystkich przełączników (w stosie zawsze mamy bloker w postaci głównego ASIC i przepustowości łącz stackowanych) - obecnie stosowanym rozwiązaniem jest tworzenie domen VLT oraz topologię NVO (network Virtualization Overlay) - prosimy o dopuszczenie nowocześniejszych rozwiązań dla serwerowni, niż stackowanie.

Ad. 22. Zamawiający dopuszcza do zastosowania powyżej opisane rozwiązania.

Zapytanie nr 6 (pozostała część)

Pytanie 51:

DOT. SOPZ 3.1

Pozostałe skrzyżowania należy doposażyć w nowe detektory

Zwracamy się z prośbą o usunięcie powyższej omyłki pisarskiej lub dookreślenia zakresu działań związanych z powyższym zadaniem.

Ad. 51. Zgodnie z załącznikiem nr 2 – zestawienie sygnalizacji z krótką charakterystyką zakresu prac nie wszystkie sygnalizacje świetlne objęte w zadaniu posiadają jakąkolwiek detekcję. Tam gdzie brak jest detekcji należy sygnalizację świetlną doposażyć w nowe detektory (detekcję). Zamawiający wskazał w zaktualizowanym załączniku nr 2 dnia 04.09.2020 skrzyżowania, na których należy zainstalować detektory.

Pytanie 52:

Dot, SOPZ 3.2

tablice zmiennej treści winny pracować poprawnie w zakresie temperatur zewnętrznych od -30oC do +50oC, przy wilgotności względnej 30% do 100%,

Zwracamy się z prośbą o zmianę powyższego wymagania na:

tablice zmiennej treści winny pracować poprawnie w zakresie temperatur zewnętrznych od -30oC do +50oC, przy wilgotności względnej 30% do 99.9%,

Uzyskanie 100% wilgotności jest praktycznie niemożliwe, ze względu na fakt, że j est to wartość graniczna, w związku z czym producenci tablic zmiennej treści zapewniają certyfikaty do 99.9% wilgotności względnej.

Ad. 52. Zamawiający określa przedział wilgotności względnej dla pracy tablic jako 30% do 99.9%.

Pytanie 53:

DOT. SOPZ 3.2

5.oś znaku graficznego musi pokrywać się z osią jezdni (oś dzieląca pasy ruchu),

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie czy Zamawiający miał na myśli, że oś całego znaku zmiennej treści pokrywać się będzie z osią pasa ruchu, czy wyłącznie oś znaku graficznego? Zakładając, że zgodnie z SOPZ Wykonawca dostarczy znak mający dwa pola diod, z których jedno wyświetla znak graficzny, drugie zaś tekst, Znak umieszczony zostanie z przesunięciem względem osi jezdni, ponieważ oś znaku graficznego nie jest tą samą osią co oś całego znaku.

Ad. 53. Zamawiający wymaga, żeby oś znaku graficznego tzn. przestrzeń graficzna tablic, musi pokrywać się z osią jezdni (oś dzieląca pasy ruchu).

Pytanie 54:

DOT. SOPZ 3.2

rozpoznawanie tablic rejestracyjnych ze skutecznością min. 95% ogólnej liczby wszystkich tablic odczytanych z liczby pojazdów przejeżdżających w przekroju punktu pomiarowego,

Zwracamy się z prośbą o zmniejszenie powyższego wymagania do 90%. Zmniejszenie danego wymagania zapewni wciąż bardzo wysoki poziom skuteczności przy jednoczesnym obniżeniu ceny oferty.

Ad. 54. Zamawiający nie zmienia wymagań w tym zakresie.

Pytanie 55:

DOT. SOPZ 3.2

dostarczanie danych dotyczących pojedynczego pojazdu, z którego dokonano odczytu tablicy rejestracyjnej, w postaci spakowanej paczki ZIP (...)

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający opracował procedury przechowywania danych zgodne z RODO. Zdjęcie pojazdu z widoczną twarzą kierowcy oraz numerem tablicy rejestracyjnej w jednej paczce stanowią dane wrażliwe, których przechowywanie oraz administrowanie musi być zgodne z RODO.

Ad. 55. Zamawiający określił taki wymóg funkcjonalny dotyczący systemu. Zagadnienia związane z legalizacją przetwarzania danych wrażliwych zostaną rozstrzygnięte na etapie projektu i zostaną określone szczegółowo w projekcie systemu.

Pytanie 56:

DOT. SOPZ 3.2

kamera będzie miała możliwość przechowywania i weryfikacji pojazdów według tzw. białej i czarnej listy umożliwiającej wpisanie do miliona tablic rejestracyjnych, gdzie na czarnej liście będą umieszczone np.: tablice pojazdów poszukiwanych zaś na białej np.: tablice pojazdów uprzywilejowanych,

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że dana funkcjonalność będzie przypisana tylko i wyłącznie do konta użytkownika obsługiwane przez Policję. Jeżeli nie, prosimy o informację w jaki sposób Zamawiający wymaga zabezpieczenia danych wrażliwych kierowców.

Ad. 56. Zamawiający określił taki wymóg funkcjonalny dotyczący systemu. Zagadnienia związane z legalizacją przetwarzania danych wrażliwych zostaną rozstrzygnięte na etapie projektu i zostaną określone szczegółowo w projekcie systemu.

Pytanie 57:

DOT. SOPZ 3.2

Zamawiający zaleca wykorzystać istniejące urządzenia w pojazdach komunikacji publicznej, umożliwiając instalację dodatkowych urządzeń (w razie potrzeby).

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie inwentaryzacji urządzeń zawartych w pojazdach komunikacji miejskiej, zawierających model oraz typ urządzeń, które mają być wykorzystane w niniejszym postępowaniu.

Ad. 57. Zestawienie obecnie wykorzystywanych pojazdów zawarto w załączniku nr 4 do PFU. Pojazdy są wyposażone w urządzenia umożliwiające lokalizację GPS, generowanie i periodyczne nadawanie komunikatów o pozycji pojazdu. Wszystkie pojazdy wyposażone są w Autokomputer SRG5000 produkcji R&G. Należy zatem doposażyć urządzenia pokładowe w nadajnik radiowy wraz z anteną współpracujący z zainstalowanym autokomputerem.

Pytanie 58:

DOT. SOPZ 4

Integracja z innymi portalami internetowymi.

Zwracamy się prośbą o informację z jakimi portalami internetowymi powinien zintegrować się Wykonawca.

Ad. 58. Integracja dotyczy portali MZD i Portalu miejskiego.

Pytanie 59:

DOT. SOPZ 6

Zwracamy się prośbą o informację czy Zamawiający posiada oraz udostępni plan istniejących kanalizacji kablowych na obszarze wdrożenia systemu ITS. Plan taki pozwoli Oferentom precyzyjnie wycenić zakres prac na skrzyżowaniach oraz złożyć rzetelne oferty.

Ad. 59. Odpowiedź w pytaniu 46.

Pytanie 60:

DOT. SOPZ 7.1

d) projekt CSR, serwerowni i instalacji urządzeń systemu ITS

Zwracamy się prośbą o usunięcie ww. omyłki pisarskiej. Zakres niniejszego postępowania nie obejmuje aranżacji Centrum Sterowania Ruchem.

Ad. 60. Zamawiający informuje w PFU o tym, że system centralny zostanie zbudowany jako centrum usług, w oparciu o dostarczony serwer. Przy założeniu, że operatorami, (osobami mającymi dostęp do funkcji operacyjnych systemu), będą pracownicy MZD oraz firma konserwująca urządzenia sterowania. Nie planuje się uruchomienia specjalnego centrum obsługiwanego 24h na dobę przez specjalnie zatrudnionych operatorów. Zatem zastosowane w opisie niniejszego dokumentu i OPZ sformułowanie Centrum/Centrum sterowania ruchem – odnosi się do centrum usług zlokalizowanych w serwerowni.

Pytanie 61:

DOT. SOPZ 7.1

Projekt aranżacji i dostosowania pomieszczeń biurowych z rozmieszczeniem wyposażenia wchodzącego w skład CSR obejmujący salę operacyjną Systemu, pomieszczeniem kierownika CSR, salkę konferencyjną, archiwum, łączność przewodową do obiektu (wprowadzenia nowych światłowodów w kanalizacji), wyniesienie stanowisk roboczych do użytkowników zewnętrznych, sieci komputerowej, okablowania wideo, urządzeń dostępowych, pożarowych i klimatyzacji. Opracowany i uzgodniony projekt winien umożliwiać Zamawiającemu użytkowanie pomieszczeń.

Zwracamy się prośbą o usunięcie ww. omyłki pisarskiej. Zakres niniejszego postępowania nie obejmuje aranżacji Centrum Sterowania Ruchem.

Ad. 61. Odpowiedz jak w punkcie 60

Pytanie 62:

DOT. SOPZ 7.3

Zwracamy się prośbą o informację ile czasu Zamawiający przewiduje na akceptację dokumentacji powykonawczej.

Ad. 62. Zamawiającego obowiązują terminy administracyjne oraz przedstawiony przez Wykonawcę po podpisaniu umowy harmonogram projektu. Zaakceptowany przez Zamawiającego harmonogram uwzględniający okres akceptacji dokumentacji powykonawczej jest obowiązujący dla obu stron umowy.

Pytanie 63:

DOT. załącznik nr 2 do PFU

W załączniku nr 2 do PFU Zamawiający opisuje zakres prac na skrzyżowaniach. Czy Zamawiający jednoznacznie potwierdza, iż korekty geometrii skrzyżowań, takie jak:

- przebudowa / korekta krawędzi jezdni, wyłukowań w tym ich szerokości,

- przebudowa / korekta krawędzi chodników w tym ich szerokości,
- przebudowa / korekta ciągów pieszych i rowerowych w tym ich szerokości,
- przebudowa / korekta azyli dla pieszych i rowerzystów w tym ich szerokości, nie są w zakresie prac dla tego zadania?

Ad. 63. Odpowiedź na powyższe pytanie Zamawiający zawarł w odpowiedziach z dnia 04.09.2020 r.

Pytanie 64:

DOT. załącznik nr 8 do PFU W załączniku nr 8 do PFU Zamawiający pisze:

„pomiary ruchu dla przedmiotowego skrzyżowania: wykonać pomiary ruchu (interwały 15-to minutowe) na każdym skrzyżowaniu w godz.500 - 900, 1100 - 1200 , 1400 - 1900 w dniach wtorek i czwartek, wyniki pomiarów zamieścić w projekcie ”

Czy Zamawiający wymaga, aby dla każdego ze skrzyżowań wykonać pomiary zarówno we wtorek jak i w czwartek - 2 dni pomiarowe dla każdego ze skrzyżowań? Czy Zamawiający wymaga, aby wykonać pomiary we wtorek lub w czwartek?

Ad. 64. Pomiary we wtorek i w czwartek dla każdego skrzyżowania. Do obliczeń wyciągnąć średnią z pomiarów z 2 dni.

Pytanie 65:

Dotyczy PFU roz.2.6 System transmisji danych

Proszę o wskazanie skrzyżowań będących w zakresie budowy ITS, które obecnie są połączone istniejącą siecią światłowodową będącą własnością UM Płock. Czy istniejące połączenia siecią światłowodową spełniają wymagania Zamawiającego i czy będzie możliwe ich wykorzystanie do budowy ITS?

Ad. 65. Ciągi objęte siecią światłowodową własności UM Płock opisane są w załączniku nr 2 do PFU. Zamawiający oczywiście zezwala na wykorzystanie istniejących połączeń dla realizacji projektu. Dodatkowo w wcześniejszej odpowiedzi zostały przesyłane plany kanalizacji światłowodowej. Po stronie Wykonawcy będzie leżał ciężar sprawdzenia czy istniejące połączenia spełniają wymagania dla wykorzystania dla systemu.

Pytanie 66:

Dotyczy PFU roz.2.6 System transmisji danych

Proszę o wskazanie skrzyżowań będących w zakresie budowy ITS, które obecnie są połączone istniejącą siecią światłowodową (światłowody i kanalizacja teletechniczna) dzierżawioną od operatorów telekomunikacyjnych działających na terenie Płocka. Czy istniejące połączenia siecią światłowodową spełniają wymagania Zamawiającego i czy będzie możliwe ich wykorzystanie do budowy ITS? Z jakimi operatorami aktualnie UM Płock ma podpisaną umowę na dzierżawę sieci światłowodowej wykorzystywanej do połączeń pomiędzy skrzyżowaniami?

Ad. 66. Skrzyżowania 3, 4, 5 spięte są siecią światłowodową zewnętrznego operatora telekomunikacyjnego na podstawie umowy dostawy wydzielonego łącza pomiędzy siedzibą MZD a sterownikami sygnalizacji świetlnej. Po stronie Wykonawcy będzie leżał ciężar sprawdzenia czy istniejące połączenia spełniają wymagania dla wykorzystania dla systemu. Operatorem jest firma Petrotel Sp.z o.o.

Pytanie 67:

Dotyczy PFU roz.2.6 System transmisji danych

Proszę o wskazanie skrzyżowań będących w zakresie budowy ITS, które obecnie są połączone istniejącym kablem światłowodowym będącym własnością UM

Płock ułożonym w kanalizacji teletechnicznej dzierżawionej od operatorów telekomunikacyjnych działających na terenie Płocka. Czy istniejące połączenia siecią światłowodową spełniają wymagania Zamawiającego i czy będzie możliwe ich wykorzystanie do budowy ITS?

Ad. 67. Zamawiający informuje, iż nie zachodzi powyższa sytuacja.

Pytanie 68:

Dotyczy PFU roz.2.6 System transmisji danych

Proszę o przedstawienie mapy z trasami sieci światłowodowej zarządzanej przez UM Płock oraz sieci światłowodowej aktualnie wykorzystywanej do połączeń pomiędzy skrzyżowaniami.

Ad. 68 Mapy z trasami kanalizacji światłowodowej w załączonych wcześniej odpowiedziach.

Pytanie 69:

Dotyczy SOPZ roz.6 pkt. Wytyczne dla kabla

W ramach zamówienia należy wykorzystać istniejącą sieć światłowodową zarządzaną przez UM Płock. Proszę o przedstawienie tras istniejących odcinków sieci światłowodowej zarządzanej przez UM Płock, które Wykonawca będzie mógł wykorzystać w ramach budowanego ITS.

Ad. 69. Patrz odpowiedź na pytanie 68.

Pytanie 70:

Dotyczy SOPZ roz.6 pkt. Przebieg kabla światłowodowego

W ramach zamówienia należy wykonać kanalizację teletechniczną wykonaną z rur 110 mm. Proszę o wskazanie odcinków kanalizacji teletechnicznej wymaganych przez Zamawiającego do wykonania w ramach budowy ITS. Jaką ilość rur musi posiadać budowana kanalizacja teletechniczna?

Ad. 70. Wykonawca decyduje o wyborze rodzaju transmisji danych. Od decyzji Wykonawcy na etapie projektowania będzie zależał zakres rozbudowy sieci światłowodowej.

Pytanie 71:

Dotyczy PFU roz.2.6 System transmisji danych oraz SOPZ roz.2.2 Infrastruktura informatyczna - przełączniki dostępne

PFU i SOPZ zakłada wykonanie połączeń światłowodowych pomiędzy skrzyżowaniami oraz montażu przełączników dostępowych 19" 1U na skrzyżowaniach. Proszę o wskazanie miejsca montażu przełączników światłowodowych do rozszycia kabli światłowodowych, kabli miedzianych do podłączenia kamer i innych urządzeń na skrzyżowaniu oraz przełączników. Czy Zamawiający wymaga zabudowania dodatkowej szafy zewnętrznej do wykonania wcześniej wymienionych zadań? Jeżeli tak to proszę o przedstawienie wymagań takiej szafy zewnętrznej.

Ad. 71. Zamawiający określił wymagania w PFU i SOPZ. Szczegółowa lokalizacja switchy zostanie opracowana przez Wykonawcę w etapie projektowym i jest zależna od przyjętej topologii sieci.

Pytanie 72:

DOT. PFU 2.4.1.2. Stacje pomiarowe ANPR

Zakładając, że wymagane jest, aby kamery ANPR rejestrowały obraz w sposób ciągły analogicznie do kamer CCTV, czyli że wymaga się stałej łączności sieciowej z kamerami, to wymagania dotyczące kamer ANPR:

„Kamera będzie posiadała wewnętrzną bazę danych”, „kamera posiadać będzie minimum 1 GB pamięci wewnętrznej umożliwiającej zapisywanie odczytów tablic rejestracyjnych w przypadku chwilowej utraty komunikacji,”

„kamera będzie miała możliwość przechowywania i weryfikacji pojazdów według tzw. białej i czarnej listy umożliwiającej wpisanie do miliona tablic rejestracyjnych”

są nadmiarowe i znacząco wpływają na koszt łączny rozwiązania, co można traktować jako nieuzasadnione wydatkowanie publicznych pieniędzy. Dodatkowo, włamanie do dowolnej kamery w terenie stanowi zagrożenie np. pozyskaniem informacji o pojazdach uprzywilejowanych.

Prosimy o zmianę zapisów tak aby wymaganie dotyczyło uzyskania odpowiedniej funkcjonalności bez narzucania konkretnego rozwiązania.

Ad. 72. Zamawiający oczekuje zaprojektowania bezpiecznych rozwiązań, w wymaganiu tym podał jedynie pojemność bazy danych do przechowywania numerów rejestracyjnych.

Pytanie 73:

DOT. PFU 2.2.2. System informacji parkingowej

Należy zbudować interfejs pomiędzy systemami za pomocą którego możliwe będzie pozyskanie informacji o liczbie sprzedanych biletów w danym obszarze.

Prosimy o informacje o celu i przeznaczeniu pobierania tych informacji? Czy chodzi tylko o ilość biletów w czasie, czy też informacje o rodzaju wykupionych biletów? Gdzie i w jaki sposób mają być prezentowane takie informacje (które zapewne są aktualnie dostępne w systemie informatycznym Parkeon)? Czy wdrożony system poboru opłat posiada dedykowane API, lub inny mechanizm dzięki któremu możliwe będzie pozyskanie informacji o liczbie sprzedanych biletów?

Ad. 73. Wdrożony system posiada API do komunikacji, Zamawiający przekaze go Wykonawcy po podpisaniu umowy. Należy zaimplementować dane dostępne poprzez API w tym dane o liczbie sprzedanych biletów.

Pytanie 74:

DOT. PFU 2.4.1. System Informacji dla Kierowców (VMS).

Obecnie na Moście Solidarności zainstalowane są dwie tablice VMS, należy je również włączyć do systemu.

Pytanie:

W jaki sposób tablice mają zostać włączone do systemu? Czy wystarczającym jest wyświetlenie informacji na Portalu? Przy sterowaniu tablicami VMS, ważne jest by odpowiadał za to jeden, dedykowany system. Czy po integracji do systemu ITS ma ulec zmianie sposób działania i obsługi istniejących tablic VMS?

Ad. 74. Należy pobierać statusy pracy tablic oraz z poziomu aplikacji centralnej sterować treścią na znakach. Zadaniem Wykonawcy będzie uwzględnić tablice w całym systemie i wykorzystać je do przesyłania informacji dostępnych z systemu np. czasy przejazdu.

Pytanie 75:

DOT. PFU 2.4.1.1 Tablice zmiennej treści - VMS.

Sterownik systemowy pozwala na tworzenie szablonów wyświetlanych stron, definiujących układ, wielkość czcionek, sposób wyświetlania tekstu (statyczne, migające, przewijane). Szablony są przechowywane w nieulotnej pamięci flash. Wypełnienie szablonów treścią następuje z centrum zarządzania w formacie XML i zawiera wyłącznie dane zmieniane dynamicznie. Dane statyczne są przesyłane wyłącznie raz. Pytanie:

Na rynku funkcjonują produkty oparte na innych otwartych protokołach komunikacyjnych dedykowanych dla branży drogowej jak np. międzynarodowy standard wymiany danych z tablicami VMS - NTCIP 1203. Prosimy o zmianę zapisów tak aby wymaganie dotyczyło uzyskania odpowiedniej funkcjonalności bez narzucania konkretnego rozwiązania

Ad. 75. Zamawiający dopuszcza również stosowania protokołu VMS - NTCIP 1203

Pytanie 76:

DOT. PFU 2.4.1.2. Stacje pomiarowe ANPR.

Kamery będą realizowały co najmniej następujące funkcje:

- Rejestrowanie obrazu i transmisja obrazu,
- Klasyfikacja pojazdów,
- Detekcja tablic rejestracyjnych
- Odczyt numerów tablic rejestracyjnych,
- Informowanie o rozpoznaniu tablicy poszukiwanych,
- Zapis danych do bazy danych

Identyfikacja numerów rejestracyjnych będzie inicjowana wewnętrznym sygnałem wideo. Pytanie:

Czy Zamawiający dopuszcza by rozpoznawanie poszukiwanych pojazdów odbywało się w Systemie Centralnym, a nie oprogramowaniu kamery ANPR? W przypadku rozpoznawania tablicy poszukiwanej w kamerze ANPR zachodziła by potrzeba dodawania poszukiwanego numeru oddzielnie do każdej z nich.

Ad. 76. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie bazujące na przeszukiwaniu centralnej bazy danych.

Pytanie 77:

DOT. PFU 2.4.2. Portal internetowy ITS.

Informacje o wolnych miejscach parkingowych w strefie płatnego parkowania Informacje dotyczące zajętości miejsc parkingowych objętych systemem - liczbie wolnych miejsc parkingowych oraz wysokości opłaty za postój powinny być wyświetlana po najejchaniu myszką na obszar strefy parkowania. Informacje te są dostarczane z systemu naprowadzania na wolne miejsca parkingowe

Pytanie:

Czy Zamawiający miał na myśli System informacji parkingowej? Czy jest to tylko zastępcza nazwa systemu?

Ad. 77. Zamawiający miał na myśli możliwość prezentacji w Portalu Internetowym ITS informacji z Systemu Informacji Parkingowej.

Pytanie 133:

Dot. SOPZ 3.1

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zmianę zapisów odnośnie temperatury pracy czujnika ponieważ ze względu na źródła zasilania nie istnieją rozwiązania czujników parkingowych umożliwiające pracę w zakresie temperatur -40 +80, co potwierdzone jest licznymi badaniami naukowymi. (Temperature effect and thermal impact in lithium-ion batteries: A review, Progress in Natural Science: Materials International, Volume 28, Issue 6, 2018, Pages 653-666, ISSN 1002-0071, <https://doi.org/10.1016/j.pnsc.2018.11.002>. <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1002007118307536>).

Proponowany zapis:

„temperaturowy zakres pracy -25 60 °C”

Ad. 133. Zamawiający zmienia wymóg zakresu temperaturowego pracy na zakres od -25 do 60 °C"

Pytanie 134:

Dot. SOPZ 3.1

Ze względu na doświadczenie Oferenta przy budowie systemów parkingowych proponujemy uszczegółowienie wymagań dotyczących czujników parkowania. Proponujemy dodanie zapisu:

System detekcji musi się składać z czujników bezprzewodowych (z podwójnym systemem detekcji np. detekcja magnetyczna + IR lub detekcja magnetyczna + radar), zasilanych baterią o trwałości min. 5 lat.

Ad. 134. Zamawiający nie zmienia zapisów SOPZ w tym zakresie

Pytanie 135:

Dot. SOPZ 3.1

Zwracamy się z prośbą o uszczegółowienie zapisów dotyczących czujników parkingowych

0 bardzo ważne parametry takie jak:

- Czas detekcji: na poziomie 10 sekund
- niezawodność: 95%
- Skuteczne wykorzystanie spektrum częstotliwości radiowej: EN 55022, EN 55024 i EN 61000

Ad. 135. Zamawiający nie zmienia zapisów SOPZ w tym zakresie

Pytanie 136:

DOT. SOPZ pkt. 5 System monitorowania parametrów środowiskowych

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o sprecyzowanie sposobu transmisji danych ze stacji pomiaru parametrów środowiskowych do serwera. Czy proces ten może odbywać się za pomocą sieci GSM? Stacje pomiaru parametrów środowiskowych generują małą liczbę danych, dzięki czemu połączenie GSM będzie wystarczające oraz bardziej ekonomiczne.

Ad. 136. Zamawiający dopuszcza transmisję GSM ze stacji środowiskowych.

Pytanie 137:

DOT. załącznika nr 1 do PFU

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że zadaniem Wykonawcy będzie wykonanie detekcji dla pojazdów tylko i wyłącznie na skrzyżowaniach oznaczonych w załączniku nr 1 do PFU. Prosimy również o potwierdzenie, że na pozostałych skrzyżowaniach detekcja dla pojazdów spełnia wymagania PFU.

Ad. 137. Załącznik nr 1 i nr 2 są materiałami pomocniczymi i to po stronie Wykonawcy będzie leżał ciężar sprawdzenia możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury dla zaproponowanych rozwiązań i systemów Wykonawcy.

Pytanie 138:

DOT. PFU 2.2.1.8 Urządzenia detekcji pieszych i rowerzystów

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający w ramach detekcji dla pieszych

rowerzystów wymaga instalacji przycisków zgłoszeniowych na masztach sygnalizatorów zlokalizowanych na przejściach dla pieszych tylko wzdłuż kierunku głównego.

Ad. 138. Decyzja o montażu przycisków dla pieszych na poszczególnych wlotach skrzyżowania będzie podjęta na etapie projektowym w trakcie analizy

systemu sterowania. Zamawiający nie nakłada obowiązku montażu przycisków na wszystkich wlotach.

Pytanie 139:

DOT. SOPZ „Wymagania dla serwera i oprogramowania zainstalowanego w centrum sterowania ruchem:

„umożliwić automatyczne cykliczne oczyszczania dysku z najstarszych danych”

Po jakim czasie powinno odbywać się automatyczne oczyszczanie dysku z najstarszych danych?

Ad. 139. Zamawiający określił w tym wymaganiu sposób zarządzania przestrzenią dyskową, polegający na procesie czyszczenia najstarszych danych w przypadku braku miejsca na dysku (tzw. bufor cyrkularny) Zamawiający określił parametry dla macierzy dyskowych w SOPZ. Zadaniem Wykonawcy, podczas opracowania projektu systemu, będzie określenie typów danych sposobu ich zarządzania, w tym również określenie możliwego czasu przechowywania tych danych.

Pytanie 140:

DOT. PFU 1.4 Ogólne właściwości funkcjonalno - użytkowe

Planuje się instalacje 6 sztuk tablic VMS wskazujących dostępność miejsc parkingowych w strefie, zlokalizowanych na dojeździe do strefy. Czy Zamawiający zgadza się na rozmieszczenie tablic w stosunku po 1 na strefy płatnego parkowania SPP oraz 3 na strefę centralną SC? W przykładowym rozmieszczeniu jak niżej: SC - przed strefą ul. Nowowiejskiego, ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Mostowa

52 - przed strefą ul. Bielska

53 - przed strefą ul. 3 Maja

54 - przed strefą ul. Kolegialna

Ad. 140. Proces związany z wyznaczeniem lokalizacji tablic jest częścią procesu projektowego budowy systemu ITS, Zamawiający zakłada, że lokalizacja tablic zostanie poprzedzona szczegółową analizą techniczną, a wskazane punkty zostaną dobrane pod kątem proponowanego podziału stref parkingowych. Lokalizacje tablic oraz podział na obszary zostanie opracowany w projekcie poprzedzającym instalacje i zostanie zatwierdzony przez Zamawiającego.

Pytanie 141:

DOT. PFU 2.2.1.8 Urządzenia detekcji pojazdów

Czy Zamawiający dopuszcza instalację kamer CCTV/ANPR na istniejącej infrastrukturze, tj. masztach, wysięgnikach, latarniach, itp.?

Ad. 141. Zamawiający dopuszcza instalację kamer itp. na istniejącej infrastrukturze jednakże tylko na infrastrukturze sygnalizacji świetlnej.

Pytanie 142:

DOT. Załącznik nr 9 do PFU

W jaki sposób należy rozumieć codzienny przegląd skrzyżowań w punkcie 1.1)a)? Jakie codzienne czynności należałoby przeprowadzić w celu opisanej kontroli?

Ad. 142. Załącznik nr 9 dotyczy okresu wykonywania wdrożenia systemu ITS przez Wykonawcę po przekazaniu tzw. placu budowy (etap realizacji systemu).

Pytanie 143:

DOT. Załącznik nr 9 do PFU

W punktach 1.1) f) oraz g) pojawia się zapis „poza załącznik nr 1 do zamówienia” w kontekście usuwania nieprawidłowości w działaniu sygnalizacji na skrzyżowaniach. W jaki sposób należy interpretować to wyłączenie? Czy skrzyżowania wchodzące w zakres omawianego systemu ITS nie podlegają konserwacji?

Ad. 143. Załącznik nr 9 dotyczy okresu wykonywania wdrożenia systemu ITS przez Wykonawcę po przekazaniu placu budowy (etap realizacji systemu).

Pytanie 144:

DOT. SOPZ Wymagania techniczne dla kamer ANPR

Czy Zamawiający dopuści kamery pracujące w zakresie temperatur od -20 do +50°C?

Ad. 144. Zamawiający podtrzymuje zapisy i nie zmienia zakresu temperaturowego pracy kamer

Pytanie 145:

DOT. SOPZ Wymagania techniczne dla kamer ANPR

„poprawny automatyczny odczyt tablic rejestracyjnych pojazdów na dwóch pasach ruchu o szerokości 7 m”.

Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie 1 kamery o parametrach obejmujących 3 pasy ruchu o szerokości 10,5 m zamiast 2 kamer w przypadku wystąpienia 3-pasowego wlotu?

Ad. 145. Zamawiający podtrzymuje zapisy SOPZ.

Pytanie 146:

DOT. PFU 2.4.1.2. Stacje pomiarowe ANPR

„Kamery będą umożliwiały identyfikację pojazdów w dzień i w nocy (w tym przy braku oświetlenia zewnętrznego). „

Prosimy o potwierdzenie, że przez „identyfikacje pojazdów” Zamawiający ma na myśli odczyt numerów tablic rejestracyjnych .

Ad. 146. Poprzez „identyfikacje pojazdów” Zamawiający ma na myśli odczyt numerów tablic rejestracyjnych .

Pytanie 147:

DOT. PFU 2.4.1.2. Stacje pomiarowe ANPR *„Minimalne parametry kamery:*

- *Dualny przetwornik CCD 1/3" z progresywnym skanowaniem.”*

Wg. najlepszej wiedzy Wykonawcy technologia CCD w kamerach ANPR nie jest obecnie rozwijana. Aby możliwe było dopuszczenie do rozwiązań wiodących producentów kamer ANPR zwracamy się z prośbą o zmianę wymaganego parametru (lub dodanie wymogu jako równoważny) na sensory CMOS 1/1.8”.

Ad. 147. Zamawiający dopuszcza również stosowanie sensora CMOS 1/1.8” w kamerach ANPR

Pytanie 148:

DOT. PFU 2.4.1.2. Stacje pomiarowe ANPR

„Minimalne parametry kamery:

- *20-bitowa technologia przetwarzania obrazu”*

Wg. Wykonawcy obecny wymóg nadmiarowy a tym samym niezasadny i może prowadzić do ograniczenia konkurencyjności i nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty. Zamawiającemu powinno zależeć na osiągnięciu odpowiedniego

poziomu jakości odczytu z kamer, a nie szczegółowe określanie technologii, jaką należy zastosować.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie wymogu „20-bitowa technologia przetwarzania obrazu” w całości.

Ad. 148. Zamawiający wykreśla wymóg 20-bitowej technologii przetwarzania obrazu

Pytanie 149:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS)

„Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

- *poprawne odczytywanie tablic pojazdów poruszających się z prędkością do 200 km/h”*

Pojazdy, które mają zostać objęte systemem poruszają się będą po terenie miejskim, tj. w trefie zabudowanej, w której podana prędkość wydaje się nadmiarowa. Zwracamy się zatem z prośbą o zmniejszenie ww. wymagania do nie więcej niż 150 km/h.

Ad. 149. Zamawiający wymaga kamer ANPR, które poprawnie odczytują tablice pojazdów poruszających się z prędkością do 200 km/h

Pytanie 150:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS)

Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

dostarczanie danych dotyczących pojedynczego pojazdu, z którego dokonano odczytu tablicy rejestracyjnej, w postaci spakowanej paczki ZIP zawierającej, co najmniej”

Zdaniem wykonawcy Zamawiający nie powinien wprost wymagać konieczności tworzenia paczki danych w formacie ZIP. Sposób wymiany informacji między kamerą ANPR a systemem nadrzędnym (aplikacją informatyczną integrującą dla podsystemów ITS) powinien być wskazany przez Wykonawcę i dostosowany do oferowanego systemu zarządzania ruchem (ITS).

Obecny wymóg jest wymogiem nadmiarowy a tym samym niezasadny i może prowadzić do ograniczenia konkurencyjności i nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty. Powyższą funkcjonalność związaną z przesyłaniem danych pomiędzy kamerą ANPR a systemem nadrzędnym można zrealizować w inne, prostsze sposoby. W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie z powyższego wymogu zapisu „w postaci spakowanej paczki ZIP”.

Ad. 150. Zamawiający wymaga, aby przesył danych z kamery był możliwy w spakowanych paczkach (np. ZIP)

Pytanie 151:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS)

Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

- *dostarczanie danych dotyczących pojedynczego pojazdu, z którego dokonano odczytu tablicy rejestracyjnej, w postaci spakowanej paczki ZIP zawierającej, co najmniej:*

- o plik w formacie JPEG ze zdjęciem pojazdu w podczerwieni (czarno-białe),*

- o plik w formacie JPEG ze zdjęciem pojazdu w kolorze,*

- o plik w formacie JPEG ze zdjęciem samej tablicy rejestracyjnej pojazdu (czarnobiałe),*

Zdaniem Wykonawcy obecny wymóg jest nadmiarowy a tym samym niezasadny i może prowadzić do ograniczenia konkurencyjności i nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty. Zamawiający otrzyma przecież zdjęcie

pojazdu w kolorze, umożliwiające min. rozpoznanie kategorii pojazdu (czego nie umożliwi zdjęcie w podczerwieni). W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie z powyższego wymogu zapisu „plik w formacie JPEG ze zdjęciem pojazdu w podczerwieni (czarno-białe)”.

Ad. 151. Zamawiający podtrzymuje powyższy wymóg co do zawartości spakowanej paczki (np. ZIP)

Pytanie 152:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS) „Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

- różnicy czasu na kamerze i serwerze NTP w milisekundach”

Zwracamy się z prośbą o uzasadnienie ww. wymagania. W jaki sposób informacja ta ma się przydać Zamawiającemu? W jaki sposób kamera ANPR ma sprawdzać różnicę czasu pomiędzy kamerą a serwerem NTP? Podstawa czasu kamer ANPR będzie synchronizowana z czasem narzuconym przez aplikację nadrzędną i to przez nią będzie kontrolowane. Zdaniem Wykonawcy wymóg dotyczący podawania różnicy czasu w milisekundach jest nadmiarowy, a tym samym niezasadny i może prowadzić do nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty oraz ograniczenia konkurencyjności składanych ofert.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie zapisu „w milisekundach” w powyższym wymogu.

Ad. 152. Zamawiający wymaga aby dokładność czasu serwera i kamery był na poziomie milisekund

Pytanie 153:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS)

„Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

- listy plików spakowanych w pliku ZIP”

Zdaniem Wykonawcy Zamawiający nie powinien wprost wymagać konieczności tworzenia listy plików w formacie ZIP. Sposób wymiany informacji między kamerą ANPR a systemem nadrzędnym (aplikacją informatyczną integrującą dla podsystemów ITS) powinien być wskazany przez wykonawcę i dostosowany do oferowanego systemu zarządzania ruchem (ITS).

Obecny wymóg nadmiarowy a tym samym niezasadny i może prowadzić do ograniczenia konkurencyjności i nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty. W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie z powyższego wymogu zapisu „spakowanych w pliku ZIP”.

Ad. 153. Zamawiający wymaga, aby przesył danych z kamery był możliwy w spakowanych paczkach (np. ZIP)

Pytanie 154:

DOT. SOPZ 3.2 SYSTEM INFORMACJI DLA KIEROWCÓW (VMS)

Wymagania techniczne dla kamer ANPR:

» log operacyjny wysyłany do systemu centralnego, co pewien czas np.: co 5 minut będzie zawierał informację o jej statusie, gdzie w formacie pliku XML będą dostarczane następujące dane: o numer kamery, o nazwę miejsca instalacji, o czas status, o napięcie zasilania w [V],

o stan oświetlacza podczerwieni [włączony/wyłączony], o temperaturę w obudowie, o wilgotność w obudowie, o punkt rosy;"

Zdaniem Wykonawcy wymóg dotyczący dostarczania następujących danych:

- o napięcie zasilania w [V],
- o stan oświetlacza podczerwieni [włączony/wyłączony],
- o temperaturę w obudowie,
- o wilgotność w obudowie,
- o punkt rosy;

jest nadmiarowy, a tym samym niezasadny i może prowadzić do ograniczenia konkurencyjności i nieuzasadnionego wzrostu kosztów oferty.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie powyższych nadmiarowych wymogów, wskazanych przez Wykonawcę.

Ad. 154. Zamawiający rezygnuje z wymogu monitorowania powyższych parametrów kamery

Pytanie 155:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu złożenia oferty na 30.09.2020. W związku z sezonem wakacyjnym w znacznym stopniu utrudnione jest przygotowanie rzetelnej oraz kompleksowej oferty. Kluczowe znaczenie ma tu czas urlopowy, skutkujący brakiem pracowników merytorycznych u producentów urządzeń oraz oferentów. Znaczący

wpływ na czas przygotowania oferty ma również zakres symulacji ruchu konieczny do przygotowania w ramach złożenia oferty.

Ad. 155. Termin zgodnie ze zmianą SIWZ.

Zapytanie nr 11.(pozostała część)

Pytanie 6.

PFU 2.3.7

Jedno zadanie polegające na implementacji algorytmów akomodacyjnych oraz opracowanie bezstratnej koordynacji w oparciu o jej realizację na poziomie lokalnym, bezpośrednio przez metody sterowania ruchem sygnalizacji świetlnej, tj. lokalne algorytmy sterowników ruchu drogowego.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wykreślenie określenia „bezstratnej” koordynacji. Słowo bezstratna jest określeniem nieprecyzyjnym oraz subiektywnym, w związku z czym Zamawiający nie precyzuje jak koordynacja ma wpłynąć na czas przejazdu, np. „opracowanie koordynacji poprawiającej czas przejazdu na ciągu głównym o 5%”.

Ad. 6. Zamawiający wykreśla słowo „bezstratna”.

Zastępuje zapis poniższym:

Jedno zadanie polegające na implementacji algorytmów akomodacyjnych oraz opracowanie koordynacji w oparciu o jej realizację na poziomie lokalnym, bezpośrednio przez metody sterowania ruchem sygnalizacji świetlnej, tj. lokalne algorytmy sterowników ruchu drogowego.

Pytanie 7:

PFU 2.3.7

pojazdy autobusowe komunikacji zbiorowej (natężenie ruchu pojazdów autobusowych należy zaimplementować zgodnie z rozkładem jazdy w okresie dwóch godzin charakteryzujących szczyt popołudniowy);

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o określenie godzin charakteryzujących szczyt popołudniowych.

Ad. 7. Zamawiający wyjaśnia, iż po stronie Wykonawcy leży zweryfikowanie dostępnych powszechnie rozkładów jazdy autobusów miejskiej komunikacji Miasta Płock i dobór natężenia ruchu rozkładowego z uwzględnieniem lokalizacji poszczególnych przystanków. Zamawiający uzna za wystarczające w tym zakresie, uwzględnienie przez Wykonawcę okresu dwóch godzin mogących charakteryzować szczyt popołudniowy (posiadający największą ilość autobusów w tym przedziale czasu dla wybranego dnia tygodnia).

Pytanie 8:

Załącznik nr 5 do PFU - Wymagania dotyczące przekazania licencji III. Deponowanie kodów źródłowych Systemu pkt. 2

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu „zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego” na „zgodnie z dokumentacją przetargową”.

Zapis w aktualnej wersji jest nieprecyzyjny oraz określa subiektywne odczucia użytkownika systemu reprezentującego Zamawiającego. W obecnie określonej specyfikacji każda funkcja „niespełniająca oczekiwań Zamawiającego”, mimo że zgodna z PFU, może być powodem do zdeponowania kodu.

Ad. 8. Zamawiający zmienia brzmienie na „zgodnie z dokumentacją przetargową”.

Pytanie 9:

Załącznik nr 5 do PFU - Wymagania dotyczące przekazania licencji III. Deponowanie kodów źródłowych Systemu pkt. 7

7. Zamawiający zapewni bezpłatny depozyt w swojej siedzibie.

Zwracamy się z prośbą o zmianę powyższego zapisu na depozyt notarialny. W obecnej sytuacji potencjalny Wykonawca może nie mieć wpływu na deponowanie kodu, a w konsekwencji daje

to Zamawiającemu możliwość dowolności zarządzania depozytem. Kod przechowywany w depozycie, jako element wrażliwy, powinien mieć pieczę stron niezależnej, np. kancelarii notarialnej.

Ad. 9. Zamawiający podtrzymuje zapis.

Pytanie 10:

Dot. SOPZ 2.2

Firma serwisująca musi posiadać ISO 9001:2000 na świadczenie usług serwisowych oraz posiadać autoryzację producenta infrastruktury - dokumenty potwierdzające załączyć do oferty.

Oświadczenie producenta systemu, że w przypadku niewywiązywania się z obowiązków gwarancyjnych oferenta lub firmy serwisującej, przejmie na siebie wszelkie zobowiązania związane z serwisie.

Zwracamy się z prośbą o usunięcie ww. zapisu. Zapis w aktualnym brzmieniu ogranicza konkurencję i może niekorzystnie wpływać na ostateczny koszt przygotowania oferty.

Ad. 10. Zamawiający wykreśla ten wymóg, nadaje nowe brzmienie zapisom w tej komórce w tabeli:

5-letnia gwarancja producenta świadczona na miejscu u klienta

Czas reakcji serwisu - do końca następnego dnia roboczego

Oświadczenie producenta, że w przypadku niewywiązywania się z obowiązków gwarancyjnych oferenta lub firmy serwisującej, przejmie na siebie wszelkie zobowiązania związane z serwisem.

W przypadku awarii, dyski twarde zostają u Zamawiającego – do oferty należy załączyć oświadczenie podmiotu realizującego serwis lub producenta o spełnieniu tego warunku.

Pytanie 11:

Dot. SOPZ 3.2

y) sposób komunikacji tablicy zgodnie z poniższymi wymaganiami,

Zwracamy się z prośbą o informację z jakimi wymaganiami ma być zgodny sposób komunikacji tablicy. W powyżej cytowanym punkcie nie są żadne parametry komunikacji.

Ad. 11. Zamawiający nie precyzuje parametrów dla sposobu komunikacji.

Pytanie 12:

Dot. SOPZ 3.3

29. wymagany jest minimalny parametr kontrastu na poziomie R2 lub R3 według PN-EN 12966-1:2005+A1:2009,

Zwracamy się o doprecyzowanie zapisów SOPZ i jednoznaczne określenie wymogów dot. minimalnych parametrów kontrastu.

Ad. 12. Zamawiający określił, że wymagany jest minimalny parametr kontrastu na poziomie R2 lub R3 według PN-EN 12966-1:2005+A1:2009.

Pytanie 13:

Dot. SOPZ 3.3

30. kąt rozsyłu światła wyświetlaczy LED winien odpowiadać klasie B4, B5 lub B6, zgodnie z normą PN-EN 12966-1:2005+A1:2009,

Zwracamy się o doprecyzowanie zapisów SOPZ i jednoznaczne określenie wymogów dot. minimalnych parametrów kąta rozsyłu światła.

Ad. 13. Zamawiający określił, że wymagany kąt rozsyłu światła wyświetlaczy LED winien odpowiadać klasie B6, zgodnie z normą PN-EN 12966-1:2005+A1:2009.

Pytanie 14:

Dot. SOPZ 3.3

pojedyncza kamera powinna mieścić w jednej zintegrowanej obudowie kamerę do wykonywania zdjęć w warunkach normalnego oświetlenia oraz w podczerwieni,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli umieszczenie w jednej obudowie kamery wraz z oświetlaczem umożliwiającym wykonywanie zdjęć w warunkach niewystarczającego oświetlenia.

Ad. 14. Zamawiający wymaga umieszczenia w jednej obudowie kamery wraz z oświetlaczem.

Pytanie 15:

Dot. SOPZ 3.3

poprawny automatyczny odczyt tablic rejestracyjnych pojazdów na dwóch pasach ruchu o szerokości 7 m,

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie powyższych wymagań. Zgodnie z rozporządzeniem maksymalna szerokość pasa ruchu wynosi 3,75 m. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli dwa pasy o szerokości 3,5 m każdy.

Ad. 15. Zamawiający wymaga oprawnego odczytu tablic rejestracyjnych pojazdów na dwóch pasach ruchu o maksymalnej szerokości pasa 3,75 m.

Pytanie 16:

DOT. SOPZ Opis wymagań dla komputera przenośnego

W związku z wymogiem kompatybilności systemu operacyjnego z aktualnie używanym w MZD Płock systemem, prosimy o wskazanie jaki jest użytkowny system operacyjny w MZD Płock.

Ad. 16. Zamawiający wymaga w komputerach przenośnych systemu operacyjnego Microsoft Windows 10 Professional.

Pytanie 17:

DOT. SOPZ Wyposażenie i właściwości funkcjonalne CSR

Czy w związku z tym, że Zamawiający wpisał wprost do specyfikacji opisu wymagań dla komputera przenośnego system operacyjny Windows 10 Professional, Zamawiający odstępuje od podawania nazwy oprogramowania w ofercie?

Ad. 17. Odpowiedź zgodna z odpowiedzią na pytanie 16.

Pytanie 18:

DOT. PFU i SOPZ

Prosimy wskazanie jakich lokalizacji dotyczy zapis „lokalizacje parkingów poza strefą”. Jak daleko są one oddalone od strefy płatnego parkowania?

Ad. 18. Na obszarze SPP znajdują się obecnie parkingi wyłączone z strefy płatnego parkowania które w przyszłości mogą być wykorzystane jako strefa Płatnego parkowania lub zostaną objęte informacją parkingową. Zgodnie z

zapisami PFU i SOPZ oraz załącznikiem nr 3 należy jedynie powstający parking przy ZOO w Płocku wpiąć do systemu informacji parkingowej.

Pytanie 19:

DOT. SOPZ Pkt 3.2 SYSTEM Parkingowy - Naprowadzanie na Wolne Miejsca
Z powodu braku określenia funkcjonalności integracji z parkomatami zwracamy się z prośbą o wykreślenie zapisu

„3) być przystosowana do obsługi co najmniej 100 Parkomatów i co najmniej 20 tablicami informacyjnymi”

Ad. 19. Zamawiający wykreśla ten punkt.

Pytanie 20:

DOT SOPZ Pkt 3.2 SYSTEM Parkingowy - Naprowadzanie na Wolne Miejsca
Ze względu na brak wsparcia producenta dla systemu operacyjnego Windows Phone, (ostatnia wersja 2015 rok), jak również jego następcy Windows 10 Mobile Zwracamy się z prośbą do zamawiającego o wykreślenie zapisu odnośnie pracy na ww. systemie.

Ad. 20. Zamawiający rezygnuje z konieczności opracowania aplikacji na Windows Phone.

Pytanie 21:

DOT. SOPZ Pkt 3.2 SYSTEM Parkingowy - Tablice informacyjne (zmiennej treści)
Zwracamy się z prośbą o podanie dokładniej ilości modułów i lokalizacji tablic informacji parkingowej. Według prawa zamówień publicznych Zamawiający ma obowiązek w sposób precyzyjny opisać zamówienie. Informacja ta pozwoli również na przygotowanie rzetelnych oraz porównywalnych ofert.

Ad. 21. Zamawiający odpowiedział na to pytanie publikując wcześniejsze odpowiedzi.

Pytanie 22:

DOT.SOPZ Pkt 3.2 SYSTEM Parkingowy
Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o wskazanie lokalizacji parkingów poza strefą, które mają być objęte systemem parkingowym.

Ad. 22. Odpowiedź zgodna z odpowiedzią na pytanie 18.

Pytanie 23:

DOT. SOPZ Pkt 3.2 SYSTEM Parkingowy - Tablice informacyjne (zmiennej treści)
Prosimy o udostępnienie dokumentacji systemu poboru opłat w strefie płatnego parkowania w Płocku celem wyceny interfejsu.

Ad. 23. Zamawiający udostępni Wykonawcy posiadane dane po podpisaniu umowy. Zadaniem Wykonawcy jest dostosowanie interfejsu.

Zapytanie nr 18

Pytanie 1. Dotyczy SIWZ Dział I Instrukcja dla Wykonawców Rozdział 7 Warunki udziału w postępowaniu: Dysponowanie osobami zdolnymi do wykonania zamówienia w osobie Kierownika budowy
Prosimy o rezygnację z wymogu posiadania doświadczenia przy realizacji projektu ITS przez osobę na stanowisku Kierownika budowy.

Zamawiający wymaga na stanowisko Kierownika budowy osobę z doświadczeniem w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, drogowej lub mostowej przy realizacji projektu ITS.

Z opisu przedmiotu zamówienia wynika, iż charakter, zakres i stopień skomplikowania prac branży drogowej nie odbiega od standardowo wykonywanych prac tej branży realizowanych np. w ramach budowy/przebudowy dróg. Utrzymanie wymogu doświadczenia przy realizacji projektu ITS dla kierownika budowy branży drogowej w sposób znaczący ogranicza zakres dostępnych specjalistów oraz utrudnia wykonawcom posiadającym kadrę z przygotowaniem i doświadczeniem w branży drogowej udział w niniejszym zamówieniu.

W związku z powyższym prosimy o zdefiniowanie warunków udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je, jako minimalne poziomy zdolności, zgodnie z Art. 22 ust. 1a. ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity - Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 ze zmianami) i otwarcie postępowania dla szerszego grona wykonawców.

Pytanie 2. Dotyczy SIWZ Dział I Instrukcja dla Wykonawców Rozdział 7 Warunki udziału w postępowaniu: Dysponowanie osobami zdolnymi do wykonania zamówienia w osobie: Kierownika ds. Telekomunikacji

Prosimy o rezygnację w opisie doświadczenia osoby na stanowisko Kierownika ds. Telekomunikacji z wymogu posiadania doświadczenia branżowego we wdrażaniu rozwiązań systemów łączności z przeznaczeniem dla rozwoju technologii ITS.

Zamawiający wymaga na stanowisko Kierownika ds. Telekomunikacji osobę z doświadczeniem w projektowaniu i wdrażaniu rozwiązań systemów łączności z przeznaczeniem dla rozwoju technologii ITS.

Utrzymanie wymogu doświadczenia przy wdrażaniu rozwiązań systemów łączności z przeznaczeniem dla rozwoju technologii ITS w sposób znaczący ogranicza zakres dostępnych specjalistów oraz utrudnia wykonawcom posiadającym kadrę z przygotowaniem i doświadczeniem w branży telekomunikacyjnej jak budowa sieci światłowodowych udział w niniejszym zamówieniu, co stanowi ograniczenie konkurencji.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zdefiniowanie warunków udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je, jako minimalne poziomy zdolności, zgodnie z Art. 22 ust. 1a. ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity - Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 ze zmianami) i otwarcie postępowania dla szerszego grona wykonawców.

Pytanie 3. Dotyczy SIWZ Dział I Instrukcja dla Wykonawców Rozdział 7 Warunki udziału w postępowaniu: Dysponowanie osobami zdolnymi do wykonania zamówienia w osobie Eksperta ds. Rozwoju Technologii ITS

Prosimy o dopuszczenie spełnienia warunku wymaganego doświadczenia na stanowisko Eksperta ds. Rozwoju Technologii ITS poprzez wykazanie wymaganych elementów doświadczenia zdobytych w ramach realizacji oddzielnych zadań.

Wykonawca zwraca uwagę, że liczba dotychczas wdrożonych w Polsce projektów ITS obejmujących łącznie wszystkie ww. elementy o czasie trwania, co najmniej 3 lata sprowadza się do kilku wdrożeń, realizowanych łącznie przez 3 różnych wykonawców. Przekłada się to bezpośrednio na mocno ograniczony zakres dostępnych specjalistów oraz uniemożliwia udział w niniejszym zamówieniu wykonawcom posiadającym kadre doświadczoną w realizacji wielu i różnych zadań, których zakres łącznie obejmuje wszystkie zdefiniowane przez Zamawiającego elementy.

Dopuszczenie spełnienia warunku doświadczenia w ramach realizacji różnych zadań, w połączeniu z wymaganym przez Zamawiającego 3-letnim stażem w faktycznie pełnionej funkcji (znacznie przewyższającym okres realizacji niniejszego zamówienia) nadal stanowi gwarancję kompetentnej i doświadczonej osoby na stanowisko Eksperta ds. Rozwoju Technologii ITS.

W związku z powyższym prosimy o otwarcie postępowania dla szerszego grona wykonawców i dopuszczenia wnioskowanej zmiany.

Ad. 1, 2, 3.

Zamawiający wyjaśnia, iż zdefiniowała warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia zarówno w odniesieniu do Ustawy Prawo zamówień publicznych jak również mając na względzie obowiązujące przepisy prawa, bezpośrednio odnoszące się do specyfiki i zakresu Projektu ITS Płock, w tym m.in. Ustawę o drogach publicznych w związku z Art.4 pkt. 33), pkt.34), pkt.35), pkt.36), pkt.37), pkt.39), pkt.40) oraz Rozdział 4a. Inteligentne systemy transportowe Art. 43a ust.1. ust.2. pkt. od 1 do 12), ust.3 pkt.1), pkt.2) jak również z uwagi na Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu z dnia 7 lipca 2010r.

Ponadto Zamawiający mając na uwadze kilkunastoletni horyzont czasowy rozwoju technologii ITS w warunkach polskich miast (w tym zrealizowanych w ramach różnych programów dofinansowanych ze środków UE począwszy od 2005r., jak ZPORR, RPO dla poszczególnych województw/miast, POIiŚ I, II, aktualne programy, itp.), czy te dedykowane dla dróg krajowych, nie ograniczył okresu czasu, w którym możliwe było nabycie wymaganego doświadczenia, koniecznego do spełnienia warunku udziału w niniejszym postępowaniu, dając w tym względzie dużą swobodę oferentom. Podobnie mając na uwadze, iż w ostatnich kilkunastu latach następował ciągły, faktycznie dziedzinowy rozwój technologii ITS w warunkach polskich, kilkadziesiąt już przeprowadzonych wdrożeń dla polskich miast w tym, niektóre ewoluowały w tym czasie o kolejne etapy obejmujące rozszerzenia terytorialne i funkcjonalne. W wielu takich przypadkach o znacznie bardziej złożonym zakresie technologii ITS, niż Projekt Systemu ITS Płock (czego Zamawiający nadmiarowo nie wymaga w niniejszym postępowaniu). Jak również mając na uwadze już zrealizowanych wiele wdrożeń w ramach dróg krajowych, dróg wojewódzkich, itp., np. standardowo realizowane elementy kanalizacji pierwotnej, wtórnej czy też z uwagi na wieloletni proces budowy KSZR w ramach budowy odcinków dróg krajowych w tym w zakresie teletechniki, zasilania, konstrukcji dla tablic informacji (typu VMS), stacji pogodowych, często także samych tablic jako elementów wykonawczych ITS czy innych urządzeń sensorycznych, itp.. Elementy te były realizowane w ramach kilku wieloletnich planów budowy dróg. W tym także doświadczenia wynikające z przeprowadzonego wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat (realizacje

etapowe przeprowadzone na sieci dróg krajowych w skali całego kraju, począwszy od 2010r. (zakres oddziaływania blisko 4tyś. km dróg). Dziedzinowo, poszczególne zagadnienia dotyczą zarówno wymagań postawionych dla Kierownika budowy (przy czym nie występują wymagania co do specyfiki/rodzaju technologii ITS, są to minimalne wymagania jakie mógł postawić Zamawiający), podobnie dla Kierownika ds. Telekomunikacji. W przypadku wymagań postawionych dla Eksperta ds. rozwoju technologii ITS istotnym jest, iż wymagane są w zasadzie jedynie dwa odrębne systemy specjalistyczne, jak system sterowania ruchem (...) i informacji dla kierowców (...), gdyż w każdym z tych przypadków zazwyczaj występują obligatoryjnie inne systemy jak wskazany łączności i zróżnicowane systemy sensoryczne (w postaci czujników, itp.). To również stanowi minimalny zakres wymagań w odniesieniu do specyfiki Projektu ITS Płock (złożonego jeszcze z kilku odrębnych, dziedzinowo systemów).

Biorąc powyższe pod uwagę Zamawiający przyjął za wystarczające przesłanki do pozostawienia określonych w ramach SIWZ wymagań bez zmian. Czyni to także w trosce o przyszłą prawidłową, pod względem technologicznym i terminowym realizację Projektu ITS Płock, który jest w części także dofinansowany ze środków UE i również z tego względu wymagane jest profesjonalne, dziedzinowe przygotowanie kadrowe w celu przyszłego wykonania poszczególnych prac w sposób należyty.

Zapytanie nr 19

Zważywszy na złożoność specyfikacji przedmiotowego zamówienia oraz odpowiedzi na pytania ogłoszone przez Zamawiającego w dniu 28.08.2020 oraz 4.09.2020 r. z którymi Wykonawca winien zapoznać się przed złożeniem oferty, uprzejmie informujemy, iż wyznaczony termin składania ofert, wyznaczony na dzień 15 września 2020 r. jest zbyt krótki. Zwracamy się z prośbą o zmianę terminu składania ofert na dzień 2.10.2020 r.

Ad. 19 . Termin zgodnie ze zmianą SIWZ.

Zapytanie nr 20

Pytanie 1:

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o podanie lokalizacji w której będą montowane czujniki zajętości miejsc firmy Smart Parking.

Ad. 1. Zakres firmy Smart Parking ogranicza się do obszaru SC z załącznika nr 6 do PFU, oraz bardziej szczegółowy w Planie Centralnej strefy SPP z materiałów do odpowiedzi z dnia 28.08.2020 r.

Pytanie 2:

Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji czy Zamawiający zezwoli na instalacje urządzeń związanych z systemem parkingowym na budynkach użyteczności publicznej, bądź będących we władaniu miasta?

Ad. 2. Zamawiający nie posiada wiedzy dotyczącej lokalizacji urządzeń związanych z systemem parkingowym oraz zastosowanych przez Wykonawcę urządzeń i tym samym nie może na tym etapie udzielić zgody.

Pytanie 3:

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie lokalizacji budynków miejskich na których Zamawiający zezwoli na montaż urządzeń powiązanych z systemem parkingowym?

Ad. 3. Odpowiedź zgodna z odpowiedzią na pytanie 2.

Pytanie 4:

Zwracamy się z prośbą do Zmawiającego o udzielenie odpowiedzi czy Zamawiający w przypadku braku możliwości wykorzystania budynków miejskich pozwoli na wynajem innych lokalizacji na koszt wykonawcy w okresie gwarancji projektu?

Ad. 4. Zamawiający nie ogranicza lokalizacji urządzeń tylko i wyłącznie do budynków będących w zarządzie Gminy Miasto Płock. Do decyzji Wykonawcy pozostaje sposób i miejsce montażu i będzie ono określone na etapie projektowym.

Pytanie 5:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykorzystania transmisji danych innych podmiotów w ramach dzierżawy zamiast budowy własnej infrastruktury?

Ad. 5. Zamawiający zgodnie z zapisami PFU i SOPZ dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 6:

Zamawiający w SOPZ rozdział 2.2 INFRASTRUKTURA INFORMATYCZNA wymaga dostarczenia macierzy dyskowej, która musi posiadać możliwość szyfrowania danych na dyskach. Należy dostarczyć niezbędne licencje na całą pojemność macierzy.

Czy Zamawiający zrezygnuje z tego wymagania?

Ad. 6. Zamawiający podtrzymuje ten zapis

Pytanie 7:

Czy Zamawiający dopuści możliwość wykorzystania z istniejącej infrastruktury sieci LoRaWAN, wykorzystywanej do transmisji danych z czujników parkingowych?

Ad. 7. Przedmiotowa sieć na dzień dzisiejszy jeszcze nie powstała. Sieć powstaje na potrzeby innego zamówienia. Zamawiający stoi na stanowisku, że byłaby to zależność od wykonawców trzech, co negatywnie może wpłynąć na czas realizacji kontraktu

Pytanie 8:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o udzielenie informacji czy istniejąca rozdzielnia elektryczna posiada rezerwę mocy by włączyć nowe urządzenia w serwerowni?

Ad. 8. Zamawiający nie posiada wiedzy jakiego typu urządzenia zastosuje Wykonawca, a co za tym idzie jakie zapotrzebowanie na energię elektryczną będzie konieczne. Decyzje dotyczące szczegółów zostaną podjęte na etapie projektowym, wszelkie analizy i koszty stoją po stronie Wykonawcy.

Pytanie 9:

Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji czy budynek, w którym ma znajdować się serwerownia znajdują się pod nadzorem konserwatora? Czy budynek znajdują się w całości pod nadzorem konserwatora zabytków czy tylko część budynku?

Ad. 9. Zamawiający informuje iż budynek znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, jednakże sam budynek nie jest wpisany do rejestru zabytków. Po stronie Wykonawcy leżą wszelkie uzgodnienia dotyczące prac w obszarze objętym ochroną konserwatora zabytków, również w stosunku do przedmiotowego budynku.

Pytanie 10:

Zwracamy się z prośbą o wskazanie, w którym miejscu budynku należy przewidzieć jednostki wyniesione zewnętrznej klimatyzacji? Prosimy o wskazanie lokalizacji.

Ad. 10. Decyzje dotyczące szczegółów zostaną podjęte na etapie projektowym, w tym typ, rodzaj i miejsce zainstalowania urządzeń. Zamawiający nie posiada wiedzy jakiego typu urządzenia zastosuje Wykonawca, a co za tym idzie jakie są możliwości techniczne montażu np. zewnętrznej jednostki klimatyzacji. Wszelkie zgody i koszty stoją po stronie Wykonawcy.

Pytanie 11:

Czy pod serwerownią znajdują się pomieszczenia (kondygnacja, piwnica). Prosimy o wskazanie jaka jest wytrzymałość stropu?

Ad. 11. Zamawiający nie posiada informacji dotyczącej wytrzymałości stropu. Budynek jest podpiwniczony. Wszelkie koszty sprawdzenia i dostosowania pomieszczenia do pomieszczenia serwerowni ponosi Wykonawca.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje modyfikacji w zakresie terminu składania i otwarcia ofert. W każdym miejscu, gdzie w SIWZ występuje termin składania ofert, termin ten zamienia się na **25.09.2020 r. godz. 10:00**. Otwarcie ofert odbędzie się **25.09.2020 r. o godz. 10:10**. Zamawiający zgodnie z art. 12 a ust 3 Pzp ustawy Prawo zamówień publicznych informuje, iż przekazał w dniu 08.09.2020 r. Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej zmianę treści ogłoszenia.

Otrzymują:

- 1) adresat;
- 2) MZD-NZ – a.a.

Sporządził: Mariusz Sapiński, Magdalena Śmigielska

Miejski Zarząd Dróg w Płocku
ul. Bielska 9/11, 09-400 PŁOCK
tel. 24 364 01 20, fax. 24 367 19 10
www.mzd-plock.eu