



Płock, dnia 03.09.2020 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 kolejne zapytania:

**Do odpowiedzi z dnia 28.08.2020 r.**

Zamawiający w załączeniu przekazuje brakujący zaktualizowany załącznik nr 2 do PFU.

### **Zapytanie nr 11(pyt.1-5)**

#### **Pytanie 1:**

PFU 1.4

Zakłada się montaż czujników we wszystkich miejscach postojowych w strefie płatnego parkowania - ok. 1200 miejsc.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o informację jak Zamawiający będzie egzekwował liczbę czujników. Co w sytuacji, gdy czujników będzie znacząco mniej lub znacząco więcej niż zakładana liczba „ok. 1200”? Określenie ok.1200 jest określeniem bardzo nieprecyzyjnym, ponieważ nie stanowi wiążącej ilości. Precyzując - określeniem ok 1200 miejsc można nazwać zarówno 1120 miejsc, jak i 1280 - stanowi to tylko i wyłącznie subiektywne stwierdzenie. W związku z powyższym oferty potencjalnych Wykonawców mogą różnić się o wycenę nawet 20% ilości czujników, w zależności od przyjętej strategii wyceniania, co czyni je niemożliwymi do porównania. Jednocześnie chcielibyśmy zaznaczyć, że zgodnie z literą prawa zamówienie publiczne powinno być opisane precyzyjnie i wyczerpująco. W związku z powyższym uprzejmie prosimy o doprecyzowanie dokładnej ilości miejsc parkingowych.

Ad. 1. Kontrakt realizowany jest formułą „Zaprojektuj i Wybuduj” przy wskazaniu wymogów funkcjonalnych - użytkowych w PFU. Kontrakt nie ma charakteru kontraktu obmiarowego. Dokładna ilość czujników zostanie dopiero określona na etapie projektowania po przeprowadzeniu przez Wykonawcę dokładnych analiz. Do wyceny należy przyjąć maksymalną liczbę czujników, która wynosi 1200 szt.

#### **Pytanie 2:**

PFU 2.2.1

W przypadku awarii łączności pomiędzy poziomem centralnym a sterownikami sygnalizacji świetlnej system powinien zapewnić koordynację pracy między skrzyżowaniami zlokalizowanymi blisko siebie.

Prosimy o wyjaśnienie użytego powyżej określenia „blisko siebie” oraz podanie maksymalnej odległości pomiędzy opisywanymi skrzyżowaniami. Ułatwi to w znaczącym stopniu wycenę modernizacji skrzyżowań.

Ad. 2. Zamawiający w przypadku awarii łączności pomiędzy poziomem centralnym, a sterownikami sygnalizacji świetlnej wymaga zapewnienia koordynacji dla skrzyżowań, dla których na etapie uzgodnień projektu organizacji ruchu, została określona konieczność koordynacji.



### **Pytanie 3:**

PFU 1.4

Do przesyłania telegramów informacyjnych pomiędzy pojazdami, a sterownikami sygnalizacji świetlnej należy użyć połączenia bezpośredniego na poziomie lokalnym, w oparciu o transmisję radiową krótkiego zasięgu w paśmie licencjonowanym.

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na:

Do przesyłania telegramów informacyjnych pomiędzy pojazdami, a sterownikami sygnalizacji świetlnej należy użyć połączenia bezpośredniego na poziomie lokalnym, w oparciu o transmisję radiową krótkiego zasięgu w paśmie licencjonowanym lub transmisję GSM.

Zmiana zapisu pozwoli na znaczące obniżenie ceny oferty przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich oczekiwanych przez Zamawiającego funkcjonalności.

Ad. 3. Zamawiający nie zmienia zapisów PFU w tym zakresie. Zamawiający nie dopuszcza zastosowania komunikacji GSM dla transmisji telegramów informacyjnych pomiędzy pojazdami, a sterownikami sygnalizacji świetlnej.

### **Pytanie 4.**

PFU 2.3.7

Możliwość wyświetlenia znaków drogowych grupy wielkości „C” oraz „D”, piktogramów oraz schematów.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, że grupy wielkości znaków „C” oraz „D” powinny być zgodne z dokumentem „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” - załączniki nr 3 do 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. Informacja ta jest niezbędna do prawidłowego określenia wielkości znaku. Wielkości znaków w normie oraz rozporządzeniu są określone w sposób odwrotny - znaki wielkości „A” wg rozporządzenia odpowiada wielkości „D” wg normy.

Ad. 4. Zamawiający używając określenia - grupy wielkości „C” oraz „D” ma na myśli wielkości określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

### **Pytanie 5:**

Załącznik SIWZ instrukcja - eksperyment mikrosymulacyjny dla cz. I obligatoryjnej oraz dla cz. II nieobligatoryjnej

Zgodnie z treścią załącznika Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć wersje demo oprogramowania narzędziowego niezbędnego do uruchomienia i oceny dostarczonej mikrosymulacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż dostępne na rynku oprogramowanie do mikrosymulacji w wersji demo może mieć ograniczoną funkcjonalność, która jest niewystarczająca do uruchomienia symulacji zgodnie z wymaganiami zdefiniowanymi przez Zamawiającego (np. ograniczony czas trwania symulacji, brak interfejsów komunikacyjnych dla innych aplikacji). Ponadto uruchomienie symulacji wymaga szeregu dodatkowych aplikacji emulujących działanie podsystemu obszarowego sterowania ruchem, które nie są dostępne w wersji demo (np. aplikacje do optymalizacji sterowania sygnalizacją świetlną). Czy w takich sytuacjach Zamawiający umożliwi zastąpienie wymogu dostarczenia wersji demo oprogramowania narzędziowego na rzecz obowiązkowej prezentacji eksperymentu mikrosymulacyjnego przez oferenta? Prezentacja miałaby miejsce w siedzibie Zamawiającego z zachowaniem reżimu sanitarnego na dostarczonym przez oferenta stanowisku testowym lub za pośrednictwem wideokonferencji prowadzonej na platformach takich jak Google Meet lub MS Teams.

Ad. 5.

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza wskazanie przez Wykonawcę źródła (procedury) powszechnie dostępnego do wersji demo wykorzystanego oprogramowania do mikrosymulacji lub wersji, która umożliwi jedynie jej edycję. Natomiast w zakresie prezentacji eksperymentu Zamawiający udzielił już wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie nr 1. z dnia 20.08.2020r. (dostępna na Platformie Zakupowej Zamawiającego).



## **Zapytanie nr 13**

### **Pytanie 1.**

Dot. Załącznik nr 8 - Wymagania wytyczne w zakresie organizacji ruchu od Organu zarządzającego ruchem na drogach w Płocku.

W pkt 2 Zamawiający pisze „2. Zakresem projektu inżynierii ruchu w zakresie oznakowania objąć odcinki co najmniej 100 m od linii zatrzymania (P-14) na wszystkich wlotach skrzyżowań.”

Prosimy o określenie, na których skrzyżowaniach w ramach wdrożenia systemu ITS wymagane będzie wykonanie oznakowania poziomego. Jeśli tak to w jakiej technologii.

W „Załączniku nr 2 - Zestawienie sygnalizacji świetlnych z krótką charakterystyką zakresu prac” w pozycji „ Zakres rozbudowy ITS” nie występują takie wymagania.

Ad. 1. Załącznik nr 1 i załącznik nr 2 określają zestawienia sygnalizacji świetlnych z minimalnym zakresem prac w branży technicznej. Nie określają zakresów prac organizacji ruchu.

Zakresem projektów inżynierii ruchu należy objąć wszystkie skrzyżowania objęte projektem ITS zgodnie z załącznikiem nr 8. Na etapie projektowym i po przeprowadzeniu analizy istniejącej organizacji ruchu zostaną podjęte decyzje o ewentualnych zmianach w organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome). Wykonawca będzie miał obowiązek wykonania oznakowania tylko i wyłącznie w przypadku zmian oznakowania w stosunku do już istniejącego (również zapewnienie spełnienia obowiązujących przepisów). Zamawiający nie żąda wykonania/odmalowania istniejących elementów organizacji ruchu które nie ulegną zmianie na etapie projektowym.

### **Pytanie 2.**

Dot. Załącznik nr 8 - Wymagania wytyczne w zakresie organizacji ruchu od Organu zarządzającego ruchem na drogach w Płocku.

W pkt1 Zamawiający pisze „1. Na wszystkich wlotach skrzyżowań przeanalizować (w przypadku występowania) wzajemnych relacji (widoczność) pomiędzy pojazdami, pieszymi i rowerzystami i na tej podstawie uwzględnić w projektowaniu ewentualne korekty geometrii przebiegu ciągów z tym związanych.”

Prosimy o określenie skrzyżowań ,na których wymagana będzie korekta geometrii i w jakim zakresie.

Czy określenie korekta geometrii może obejmować również dobudowanie lewoskrętów na skrzyżowaniu?

Czy w ramach prac wykonawca będzie musiał przebudować pojawiające się przy korekcie geometrii kolizji z sieciami?

Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający będzie wymagał poszerzenia do 3 m istniejących przejazdów rowerowych w obrębie skrzyżowań.

W „Załączniku nr 2 - Zestawienie sygnalizacji świetlnych z krótką charakterystyką zakresu prac” w pozycji „ Zakres rozbudowy ITS” nie występują takie wymagania.

Ad. 2. Na etapie projektowym i po przeprowadzeniu analizy istniejącej organizacji ruchu zostaną podjęte decyzje o ewentualnych zmianach w organizacji ruchu. Wykonawca dokona korekt w zakresie geometrii ruchu, jednakże tylko w zakresie organizacji ruchu bez przebudowy drogowej. Ewentualne minimalne zakresy/korekta krawężników, wysp i drobnych korekt w przypadku konieczności będzie stała po stronie Zamawiającego.

Jedynym skrzyżowaniem objętym również projektem drogowym który w pełni pokrywa Wykonawca jest przejście dla pieszych nr 27 zgodnie z opisanym zakresem w załączniku nr 2.

Wykonawca nie zakłada tak dużych ingerencji w zakresie drogowym jak budowa na przykład lewoskrętów, nie wyklucza jednak wydzielenia lewoskrętów w zakresie korekt organizacji ruchu.

Zamawiający informuje iż wszystkie niezbędne prace które wynikają z dostosowania elementów i urządzeń objętych zakresem w projekcie ITS muszą zostać dostosowane do przepisów prawa. W przypadku przejazdów rowerowych również, jednakże Zamawiający



w niektórych przypadkach dopuści np. możliwość zawężenia przejść dla pieszych dla przejazdu rowerowego.

Zamawiający nie wyklucza jednakże braku potrzeby opracowania projektów przebudowy i ich realizacji, jednak dotyczy to tylko i wyłącznie elementów w ramach systemów ITS mogących kolidować z istniejącą infrastrukturą. Należy pamiętać iż kontrakt realizowany jest formułą „Zaprojektuj i Wybuduj”.

### **Pytanie 3.**

Dot. Załącznik nr 8 - Wymagania wytyczne w zakresie organizacji ruchu od Organu zarządzającego ruchem na drogach w Płocku

W ppkt. o) Zamawiający pisze „*linie zatrzymania P-14 lokalizować w odległości minimum 3,0 m od krawędzi przejścia sygnalizowanego przy zachowaniu odległości co najmniej 2 metrów od czoła sygnalizatora do linii P-14 dla sygnalizatorów umieszczonych obok jezdni.*”

Prosimy o wyjaśnienie, czy w przypadku, gdy istniejący układ na skrzyżowaniu nie spełnia ww. wytycznych Zamawiający będzie wymagał wykonania tych zmian na skrzyżowaniach włączanych w system ITS Płock.

W „Załączniku nr 2 - Zestawienie sygnalizacji świetlnych z krótka charakterystyka zakresu prac” w pozycji „ Zakres rozbudowy ITS” nie występują takie wymagania.

Ad. 3. Odpowiedź udzielona w odpowiedzi na pytanie nr 1.

### **Pytanie 4.**

Dot. Załącznik nr 8 - Wymagania wytyczne w zakresie organizacji ruchu od Organu zarządzającego ruchem na drogach w Płocku.

W ppkt. n) Zamawiający pisze n) lokalizując maszty wysięgnikowy i bramy dążyć do zwiększenia odległości od linii zatrzymania. Zalecana odległość od linii zatrzymania 15,0 - 20,0 m. Tylko w sytuacjach wynikających z ograniczeń terenowych będą mogły być dopuszczane mniejsze odległości. Do zastosowania w szczególności dla skrzyżowania z wyspą centralną im. Rondo Wojska Polskiego (ze względu na dużą ilość kolizji na skrzyżowaniu),

Prosimy o wyjaśnienie czy w przypadku, gdy istniejący układ na skrzyżowaniu nie spełnia ww. wytycznych Zamawiający będzie wymagał wykonania tych zmian na skrzyżowaniach włączanych w system ITS Płock.

W „Załączniku nr 2 - Zestawienie sygnalizacji świetlnych z krótka charakterystyka zakresu prac” w pozycji „ Zakres rozbudowy ITS” nie występują takie wymagania. Na istniejących skrzyżowaniach maszty wysięgnikowe są przeważnie umiejscowione bliżej 15.0 m od linii zatrzymania.

Ad. 4. Zamawiający informuje iż wszystkie nowe lub przestawiane m.in. maszty wysięgnikowe należy lokalizować zgodnie z przedmiotowym zapisem. Ewentualnie istniejące korekty w lokalizacjach masztów dotyczą jedynie Ronda Wojska Polskiego skrzyżowanie nr 4. Taka decyzja zostanie podjęta na etapie projektowym po przeanalizowaniu istniejącej geometrii i organizacji ruchu i przyjętych założeń Wykonawcy co do zmian w systemie sterownia ruchem i stałej organizacji ruchu.

Załącznik nr 1 i załącznik nr 2 określają zestawienia sygnalizacji świetlnych z minimalnym zakresem prac w branży technicznej. Nie określają zakresów prac wynikających z organizacji ruchu, i nie wykluczają innych niezbędnych prac i działań które musi wykonać Wykonawca dla osiągnięcia celu.

### **Pytanie 5.**

Dot. „Załącznik nr 2 - Zestawienie sygnalizacji świetlnych z krótka charakterystyka zakresu prac”.

Dla kilku skrzyżowań Zamawiający wymaga w zakresie prac „ Wymiana fundamentów na masztach wysięgnikowych.” Prosimy o określenie, czego ta zmiana ma dotyczyć, oraz czy istniejące fundamenty są zalewane czy prefabrykowane

Ad. 5. W istniejących fundamentach masztów wysięgnikowych znajduje się rura dla okablowania średnicy 50-70 mm. Jednocześnie kanalizacja sygnalizacyjna istniejąca jak również ta którą należy zaprojektować i wybudować powinna być wykonana z rur o średnicy 110 mm. Istniejące wejścia do masztów są zbyt małe do obsługi okablowania i



ciągłości kanalizacji sygnalizacyjnej. Do masztu należy wprowadzić rurę średnicy 110 mm. Należy wymienić same fundamenty bez konstrukcji stalowej samego masztu wysięgnikowego lub z masztami zgodnie z opisem w załączniku nr 2. Informujemy również iż fundamenty są zalewane.

### **Zapytanie nr 14**

**Pytanie 1.** Dotyczy załącznika nr 1 do PFU - Zakres prac na skrzyżowaniach Prosimy o potwierdzenie, że decyzja o ewentualnej wymianie konstrukcji wsporczych na skrzyżowaniach zapadnie na podstawie oględzin części naziemnej danej konstrukcji?

Ad. 1. W zaktualizowanym „załączniku nr 2 do PFU” który dołączamy do przedmiotowych odpowiedzi znajdują się informacje rozszerzone również w zakresie wymiany masztów, fundamentów, latarni, konsol itp. Jest to minimalny zakres do wymiany, szczegółowy zakres będzie możliwy do określenia na etapie projektowym realizowanym przez Wykonawcę. Ten zakres może ulec zmianie.

**Pytanie 2.** Dotyczy załącznika nr 1 do PFU - Zakres prac na skrzyżowaniach Prosimy o potwierdzenie, że konstrukcje wraz z fundamentami pozwalają na doprowadzenie odpowiedniej ilości okablowania do latarni / kamer / przycisków zawieszonych danej konstrukcji?

Ad. 2. Odpowiedź w pytaniu nr 1 oraz w odpowiedzi na Zapytanie nr 13, pytanie 5.

**Pytanie 3.** Dotyczy załącznika nr 1 do PFU - Zakres prac na skrzyżowaniach Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli konstrukcje wraz z fundamentami nie pozwalają na doprowadzenie odpowiedniej ilości okablowania do latarni / kamer / przycisków zawieszonych np. z uwagi na zbyt małą średnicę rury kanalizacyjnej to daną konstrukcję należy wymienić na nową wraz z fundamentem?

Ad. 3. Odpowiedź w pytaniu nr 1 oraz w odpowiedzi na Zapytanie nr 13, pytanie 5.

**Pytanie 4.** Dotyczy załącznika nr 1 do PFU - Zakres prac na skrzyżowaniach Prosimy o potwierdzenie, że przyciski dla pieszych mają być instalowane na każdym z wyznaczonych przejść dla pieszych, a nie tylko na przejściach wyznaczonych przez kierunek główny.

Ad. 4. 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 5.**

Dotyczy PFU str. 17

Prosimy o potwierdzenie, że serwerownia wyposażona jest w:

- Zasilanie serwerowni
- Zasilanie gwarantowane
- Klimatyzacja serwerowni
- Detekcja wycieku
- Podłoga techniczna
- System sygnalizacji włamania i napadu (SSWiN)
- System sygnalizacji pożaru i automatycznego gaszenia
- System gaszenia gazem

I że instalacja tych elementów nie leży po stronie Wykonawcy.

Ad.5. Zadaniem wykonawcy będzie przystosowanie pomieszczenia udostępnionego w budynku UMP w celu budowy serwerowni. Zainstalowanie kompletnego serwera wraz z urządzeniami komunikacyjnymi systemu ITS. Zamawiający informuje, że po stronie Wykonawcy leży wyposażenie serwerowni w:

- Przyłącze zasilające – rozdzielnia znajduje się w odległości 15 od pomieszczenia,



- Zasilanie awaryjne UPS (2 szt. UPS z realizacją funkcji bypass)
- Klimatyzację serwerowni – typu Split.
- System gaszenia gazem (Zamawiający dopuszcza system gaszenia zainstalowany jedynie dla szafy Rack 19" serwera)
- Doposażenie dwóch okien serwerowni w kraty lub rolety antywłamaniowe
- System sygnalizacji włamania i napadu (SSWiN), ewentualne wykorzystanie istniejącego systemu w budynku UMP po zweryfikowaniu go przez wykonawcę.
- System p. pożarowy. Jeśli w procesie projektowania i uzgadniania systemu z Państwową Strażą Pożarną zaistnieje konieczność dostosowania drzwi wejściowych pomieszczenia lub innych elementów do odpowiedniej klasy ochronnej, koszt wymiany i wszelkich prac związanych z tym dostosowaniem leży po stronie Wykonawcy.

Serwerownia nie jest obecnie wyposażona w podłogę techniczną, Zamawiający nie wymaga instalacji podłogi technicznej w serwerowni

#### **Pytanie 6.**

Dotyczy PFU str. 28

Prosimy o sprecyzowanie jaki jest zakres podpisanej przez Urząd Miasta Płocka umowy na dostarczenie Systemu Parkingowego w strefie centralnej systemu płatnego parkowania i przewidywanej ilości czujników około 200 sztuk? Prosimy o potwierdzenie, że liczba 1200 szt. czujników opisanych w pkt. 2.2.2.2 PFU obejmuje już 200szt. dostarczanych w ramach innej umowy, a więc fizycznie w ramach ITS Wykonawca ma dostarczyć jedynie 1000szt. czujników.

Ad. 6. Umowa opiewa na 200 czujników w strefie centralnej płatnego parkowania. Ilość czujników przewidziana w projekcie ITS wynosi maksymalnie 1200 dla całej strefy płatnego parkowania. Zamawiający mimo umowy Urzędu z trzecim dostawcą nie zmniejszył ilości czujników. Na dzień dzisiejszy umowa nie została jeszcze zrealizowana. Może zajść konieczność montażu maks. 1200 czujników w przypadku nie wywiązania się z umowy strony trzeciej. Na etapie projektowym zostanie wyznaczona dokładna ilość czujników.

W przypadku zrealizowania umowy Urzędu z podmiotem trzecim ilość czujników ulegnie zmniejszeniu.

Kontrakt realizowany jest formułą „Zaprojektuj i Wybuduj” przy wskazaniu wymogów funkcjonalnych - użytkowych w PFU. Kontrakt nie ma charakteru kontraktu obmiarowego. Do wyceny należy przyjąć maksymalną liczbę czujników, która wynosi 1200 szt.

#### **Pytanie 7.**

Dotyczy PFU str. 28

W związku z tym że Zamawiający z góry nakazuje Wykonawcy rozbudowę konkretnego systemu parkingowego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie będzie obwiniał Wykonawcy ITS za wadliwie działający system parkingowy, jeżeli błąd w jego działaniu będzie wynikał z ograniczeń technicznych wybranego przez Zamawiającego systemu Smart Factor.

Ad. 7. Zamawiający nie nakazuje Wykonawcy rozbudowy konkretnego systemu. To Wykonawca sam ma zdecydować jaki system i jakie urządzenia ma zastosować w strefie płatnego parkowania. Zamawiający pisze tylko o wpięciu powstającego systemu Smart Factor do systemu w ramach projektu ITS.

### **Zapytanie nr 15**

#### **Pytanie 1:**

W opisie scenariusza S1 w dokumencie „INSTRUKCJA\_EKSPERYMENT\_ITS\_PLOCK” str.13 zamawiający wymaga przeprowadzenia badania i analizy ruchu w warunkach



ruchowych zbliżonych do szczytu porannego z uwzględnieniem natężeń ruchu, struktury i rozkładu ruchu pojazdów z podziałem na autobusy komunikacji miejskiej i pozostałe pojazdy silnikowe. Na str. 22 jest natomiast zapis, iż w ramach modelu mikrosymulacyjnego należy przyjąć natężenie dla pojazdów autobusowych zgodnie z rozkładem jazdy w okresie dwóch godzin charakteryzujących szczyt popołudniowy. Prosimy o jednoznaczne wskazanie dla jakiego szczytu należy wykonać ten scenariusz.

#### Ad 1.

Zamawiający wyjaśnia, iż wyjaśnienie w zakresie przedmiotowego pytania zawiera się w odpowiedzi udzielonej przez Zamawiającego, tj. zapytanie nr 3, pytanie nr 7 z dn. 20.08.2020r. Zamawiający w ten sposób uprościł te elementy realizacji zakresu Eksperymentu mikrosymulacyjnego.

#### **Pytanie 2:**

Celem wykonania symulacji zamawiający zamieścił natężenia ruchu dla poszczególnych skrzyżowań objętych symulacją. Skrzyżowanie to posiada tę samą nazwę i jest oddalone od skrzyżowania 1\_3 Wyszogrodzka- Armii Krajowej o 700 metrów na wschód. Na błąd wskazują duże różnice w natężeniach pomiędzy skrzyżowaniem 1\_3 oraz 2\_4. Dodatkowo rysunek graficzny przedstawiony w arkuszu pomiarowym „016-ST-Plock\_Kartapomiarowa\_Zdyb\_2018-03-30 Wyszogrodzka Armii Krajowej Wisła” odzwierciedla skrzyżowanie nieobjęte symulacją, znajdujące się 700 metrów na wschód od 1\_3. Prosimy o przekazanie poprawnych danych do wykonania symulacji. Z uwagi na brak, możliwości poprawnego rozpoczęcia procesu przygotowania eksperymentu symulacyjnego, prosimy o rozważenie zmiany terminu składania ofert.

#### Ad 2.

Zmawiający zamieścił nowe dane wraz z odpowiedzią na zapytania w dniu 28.08.2020 r.

## **Zapytanie nr 16**

### **Pytanie 1**

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 Ekspertads. Rozwoju Technologii ITS poprzez wykazanie wymaganych elementów doświadczenia zdobytych w ramach realizacji oddzielnych zadań, i tym samym sformułowanie warunku udziału w postępowaniu w następujący sposób:

b) Eksperta ds. Rozwoju technologii ITS (1 osoba) który:

- posiada wykształcenie wyższe techniczne;
  - posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe zdobyte przy bezpośrednim udziale w zamówieniach publicznych obejmujących etapy projektowania i wdrażania, implementacji złożonych rozwiązań technologii ITS o architekturze systemowej, składającej się przynajmniej z następujących elementów zrealizowanych łącznie:
    - o system sterowania ruchem przy wykorzystaniu drogowej sygnalizacji świetlnej, realizujący jednocześnie funkcje optymalizacji ciągów komunikacyjnych, w wyznaczonym obszarze oraz funkcje priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej (np. autobusy lub trolejbusy lub tramwaje);
    - o system informacji dla kierowców wykorzystujący elektroniczne tablice o zmiennej treści, znaki typu VMS oraz informacyjny serwis dedykowany dla uczestników ruchu - Portal WWW lub aplikacje mobilne;
    - o systemu łączności przewodowej i/lub bezprzewodowej;
    - o zróżnicowanych systemów sensorycznych w tym optycznych, indukcyjnych;
- (ww. doświadczenie może być zdobyte w ramach oddzielnych zadań spełniających wyżej sformułowane warunki)



### **Pytanie 2.**

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 wykreślenie z opisu doświadczenia osoby na stanowisko Kierownika budowy wymogu posiadania doświadczenia branżowego przy realizacji projektu ITS i tym samym sformułowanie warunku udziału w postępowaniu w następujący sposób:

f) Kierownika budowy (1 osoba), który:

- posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, drogowej lub mostowej bez ograniczeń;
- posiada co najmniej 3 letnie doświadczenie zawodowe we wdrażaniu rozwiązań w zakresie konstrukcyjno-budowlanej, drogowej lub mostowej;

Biorąc pod uwagę wymagany przez Zamawiającego co najmniej 3-letni staż doświadczenia w faktycznie pełnionej funkcji na ww. stanowisku Wykonawca musi dysponować osobą która kierowała realizacją kilku/ kilkunastu zadań lub mniejszej liczby ale o większym zakresie/ wyższym stopniu skomplikowania, bo takie wymagają dłuższego okresu realizacji. Powyższe w opinii wykonawcy jest wystarczającym potwierdzeniem kompetencji i doświadczenia zawodowego. Ponadto prace branży drogowej/ konstrukcyjno-budowlanej do wykonania w ramach przedmiotowego zamówienia należą do typowych prac tej branży, wymagających uprawnień budowlanych. W związku z tym wnosimy jak na wstępie.

### **Pytanie 3.**

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 wykreślenie z opisu doświadczenia osoby na stanowisko Kierownika ds. Telekomunikacji wymogu posiadania doświadczenia branżowego we wdrażaniu rozwiązań systemów łączności z przeznaczeniem dla rozwoju technologii ITS i tym samym sformułowanie warunku udziału w postępowaniu w następujący sposób:

g) Kierownika ds. Telekomunikacji (1 osoba), który:

- posiada uprawnienia budowlane w specjalności telekomunikacyjnej bez ograniczeń;
- posiada co najmniej 3 letnie doświadczenie zawodowe w projektowaniu i wdrażaniu rozwiązań systemów łączności oraz posiada profesjonalną wiedzę i doświadczenie w zakresie bezpieczeństwa sieci teleinformatycznych w tym stosowaniu zabezpieczeń sprzętowych oraz programowych dla zapewnienia jej ciągłości i niezawodności pracy;

Obecnie wiele inwestycji branży telekomunikacyjnej, które nie są dedykowane branży ITS, jak na przykład rozbudowa sieci łączności, czy miejskiej sieci światłowodowej, których ostatecznym użytkownikiem jest w głównej mierze odbiorca indywidualny wymagają zaangażowania kompetencji i specjalistycznej wiedzy. Co więcej, jak pokazuje praktyka, w późniejszym czasie sieci te są wykorzystywane dla realizacji łączności w ramach różnych inwestycji jak na przykład dla systemów ITS. Taka sytuacja ma miejsce również w przypadku przedmiotowego zamówienia.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz wymagany przez Zamawiającego co najmniej 3-letni staż doświadczenia w faktycznie pełnionej funkcji na ww. stanowisku co daje gwarancję doświadczenia w realizacji kilkunastu zadań lub kilku o większym zakresie, bo takie wymagają dłuższego okresu realizacji wnosimy jak na wstępie.

### **Pytanie 4.**

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

Prosimy o wykreślenie z opisu doświadczenia osoby na stanowisko Kierownika ds. Elektrycznych wymogu posiadania doświadczenia branżowego przy realizacji projektów ITS i jego zastąpienie wymogiem doświadczenia branżowego przy realizacji zadań obejmujących sterowanie ruchem i tym samym sformułowanie warunku udziału w



postępowaniu w następujący sposób:

h) Kierownika ds. Elektrycznych (1 osoba), który:

— posiada uprawnienia budowlane w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń;

— posiada co najmniej 3 letnie doświadczenie zawodowe w procesie wdrażania rozwiązań w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych w zadaniach obejmujących sterowanie ruchem.

Biorąc pod uwagę wymagany przez Zamawiającego, co najmniej 3-letni staż doświadczenia w faktycznie pełnionej funkcji na ww. stanowisku Wykonawca musi dysponować osobą, która kierowała realizacją kilku/ kilkunastu zadań lub mniejszej liczby ale o większym zakresie/ wyższym stopniu skomplikowania, bo takie wymagają dłuższego okresu realizacji. Powyższe w opinii wykonawcy jest wystarczającym potwierdzeniem kompetencji i doświadczenia zawodowego. Ponadto prace branży elektrycznej, elektroenergetycznej do wykonania w ramach przedmiotowego zamówienia należą do typowych prac tej branży, realizowanych w ramach zadań obejmujących sterowanie ruchem i wymagających uprawnień budowlanych. W związku z tym wnosimy jak na wstępie.


**Pytanie 5.**

Dotyczy SIWZ Dział I Instrukcja dla Wykonawców Rozdział 13 Miejsce oraz termin składania i otwarcia ofert Prosimy o modyfikację terminu składania i otwarcia ofert poprzez jego zmianę na dzień 15 października 2020r.

Powyższa prośba związana jest z analizą opublikowanych pytań i odpowiedzi oraz uwzględnieniem ich

Ad. 1,2,3,4,5. Zamawiający pozostawia warunki oraz termin składania i otwarcia ofert bez zmian.

DYREKTOR  
Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku  
Tomasz Zulewski



Otrzymują:

- 1) adresat;
- 2) MZD-NZ – a.a.

Sporządziła: Magdalena Śmigielaska tel. (24) 364 01 38

---

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