

DZ.380.UE.ZSM-1/19

Lublin dnia 11 lutego 2019 r.

Wykonawcy ubiegający się o udzielenie zamówienia

Dotyczy: Przetargu nieograniczonego na robotę budowlaną pn. „Budowa budynku socjalno-sanitarnego z przyłączami i monitoringiem wizyjnym na pętli autobusowej przy ul. Abramowickiej” Nr sprawy DZ.380.UE.ZSM-1/19 (Nr ogłoszenia zamieszczonego w BZP 508761-N-2019 z dnia 2019-01-31 r., Nr Informacji o ogłoszeniu zamieszczonej w Bazie konkurencyjności 1164018 z dnia 31-01-2019 r.)

Zamawiający, którym jest Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, ul. Nałęczowska 14, 20-701 Lublin uprzejmie informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na robotę budowlaną pn. „Budowa budynku socjalno-sanitarnego z przyłączami i monitoringiem wizyjnym na pętli autobusowej przy ul. Abramowickiej” Nr sprawy DZ.380.UE.ZSM-1/19 do zamawiającego wpłynęły następujące zapytania dotyczące wyjaśnienia treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

Pytanie nr 1

Zgodnie z § 5 umowy rozliczanie robót z Wykonawcą będzie regulowane jedną fakturą końcową. Pragnę zaznaczyć, że ten zapis skutecznie wyklucza takie firmy jak moja tym samym wpływa na zakłócenie konkurencyjności firm startujących w przetargu preferując firmy duże. Poza tym złożone oferty będą oscylować na dużo wyższym poziomie niż przy rozliczaniu częściowym, gdyż wykonawcy będą musieli uwzględnić większe ryzyko oraz wysokie koszty angażowania własnych środków finansowych. Woskuję o zmianę w zapisie § 5 umowy np. na miesięczne fakturowanie częściowe do 30 dni.

Odpowiedź zamawiającego: W związku z tym, iż jak wynika z opisu przedmiotu zamówienia oraz kosztorysu zakres prac i kubatura budynku nie jest znacznych rozmiarów jak również termin realizacji zakresu robót jest dość krótki, Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie nie widzi podstaw do częściowego rozliczania robót budowlanych. Ponadto informujemy, że jednorazowe rozliczenie po zakończeniu i odbiorze prac wynika również z faktu, że na nieruchomości stanowiącej plac budowy, na którym będzie realizowany przedmiotowy budynek wraz z infrastrukturą są obecnie prowadzone inne roboty, częściowo zrealizowane o których jest mowa w § 1 ust. 7 wzoru umowy. Jak wynika ze wzoru umowy odbiór końcowy prac stanowiących przedmiot zamówienia nastąpi po komisyjnym stwierdzeniu, iż żadne szkody, straty bądź naruszenia robót o których jest mowa w § 1 ust.7 nie nastąpiły a jeżeli miały

miejsce to potwierdzi czy Wykonawca straty i szkody naprawił i przywrócił ich stan pierwotny, przed podpisaniem końcowego protokołu odbioru o czym mowa w § 6 ust 5 wzoru umowy.

Pytanie nr 2

Na Państwa stronie nie mogę odnaleźć w/w postępowania. Uprzejmie proszę o link z dostępem do dokumentacji przetargowej.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że przedmiotowe postępowanie zamieszczone zostało na stronie internetowej w dniu 31.01.2019 r. <https://biuletyn.lublin.eu/ztm> w zakładce Zamówienia publiczne pod nazwą realizowanego projektu. Przedmiotowe postępowanie znajduje się pod poniższym linkiem:

<https://biuletyn.lublin.eu/ztm/zamowienia-publiczne/zamowienia-wylaczone-ze-stosowania-ustawy-pzp/2019/31-01-2019-robota-budowlana-pod-nazwa-budowa-modernizacja-przystankow-i-wezlow-przesiadkowych-zintegrowanych-z-innymi-rodzajami-transportu-dla-potrzeb-lof-w-ramach-regionalnego-programu-operacyjnego-województwa-lubelskiego-na-lata-2014-2020-osi-,13,15085,1.html>.

Pytanie nr 3

Składam zapytanie, czy Zamawiający zmieni zapisy umowy aby dopuścić fakturowanie częściowe (nie częściej niż raz na miesiąc)? Zmiana taka dopuściła by większą ilość wykonawców.

Odpowiedź zamawiającego: Odpowiedź jak na pytanie nr 1.

Pytanie nr 4

Dotyczy „Budowa budynku socjalno-sanitarnego z przyłączami i monitoringiem wizyjnym na pętli autobusowej przy ul. Abramowickiej” Numer referencyjny: DZ.380.UE.ZSM-1/19, Ogłoszenie nr 508761-N-2019 z dnia 2019-01-31 r.”, Tom 1 Projekt wielobranżowy, bioz.doc, punkt 3 str. 8

3. Projektowane zagospodarowanie działki lub terenu

Na terenie realizowanej pętli autobusowej, przy ul. Abramowickiej w Lublinie, zostanie zlokalizowany budynek socjalno sanitarny wraz z przyłączami i monitoringiem wizyjnym. W ramach inwestycji zostanie również wykonane przyłącze energetyczne do zasilania punktu dynamicznej informacji pasażerskiej. Lokalizacja oraz parametry projektowanego budynku powiązane są z dokumentacją projektową węzła przesiadkowego przy ul. Abramowickiej dla zadania „Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF”

Pytania:

Prosimy Zamawiającego o doprecyzowanie wymagań i odpowiedzi na poniższe pytania:
jakie tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, w jakiej ilości mają być zainstalowane w obrębie węzła przesiadkowego przy ul. Abramowickiej?

jakie funkcjonalności powinna posiadać każda z tablic dynamicznej informacji pasażerskiej zainstalowanych w obrębie węzła przesiadkowego przy ul. Abramowickiej?

Jakie są minimalne wymagania techniczne dla każdego z typów tablic (o ile mają być to tablice różnego typu) dynamicznej informacji pasażerskiej zainstalowanych w obrębie węzła przesiadkowego przy ul. Abramowickiej?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje na węźle zostanie zamontowana 1 tablica z dwoma wyświetlaczami LED. Wyświetlacze muszą zawierać następujące informacje:

- a) informacje o 8 odjazdach,
- b) nazwę przystanku oraz godzinę w prawym górnym rogu na osobnej matrycy LED zamontowanej w tej samej obudowie nad główną matrycą LED (czas synchronizowany z serwerem),
- c) logo ZTM w Lublinie oraz logo miasta Lublin w lewym górnym rogu namalowane bądź naklejone na obudowie tablicy,
- d) napisane na obudowie wyświetlacza bezpośrednio nad matrycą LED nagłówki kolumn:
 - „Linia” (wyśrodkowane),
 - „Kierunek” (wyśrodkowane),
 - „Odjazd” (wyśrodkowane).
- e) kolor paska zawierającego nagłówki kolumn zgodny z kolorystyką stosowaną w Lublinie,
- f) informacje z punktów c), d) muszą być podświetlone,

Funkcjonalność:

Informacje prezentowane na wyświetlaczach dotyczyć będą maksymalnie najbliższych 8 odjazdów pojazdów, w sytuacji, gdy liczba danych dotyczących informacji dynamicznej będzie mniejsza, niż liczba wierszy na tablicy, w wierszach prezentowana ma być informacja rozkładowa.

Informacje wyświetlane na wyświetlaczach muszą być w czcionce proporcjonalnej.

Układ informacji wyświetlanych na wyświetlaczach (we wszystkich liniach prezentujących informacje o odjazdach) winien być następujący:

oznaczenie numeru linii: co najmniej 3 znaki alfanumeryczne plus 1 spacja z wyrównaniem do prawego marginesu oraz dodatkowa informacja o pojeździe, kierunek kursu: co najmniej 11 znaków tekstu plus 1 spacja, z wyrównaniem do lewego marginesu, w przypadku napisów dłuższych niż 11 znaków tekst wyświetlany powinien być skrolowany,

czas do odjazdu 8 znaków alfanumerycznych z wyrównaniem do prawego marginesu:

w przypadku czasu rozkładowego w układzie „HH:MM” (np. 15:59),

w przypadku wyświetlania czasu rzeczywistego „za MMmin” (np. za 08min).

Wyświetlacze muszą być ponumerowane – przypisane do miejsca, numer wyświetlacza oraz nazwa przystanku powinny być konfigurowalne przez Administratora w systemie posiadanym przez Zamawiającego.

Informacje o odjazdach na wyświetlaczach muszą być posortowane narastająco wg czasu do odjazdu.

W przypadku braku danych o rzeczywistym czasie odjazdu danego pojazdu wyświetlacze mają wyświetlić informację rozkładową. Rozkład jazdy musi być przechowywany w pamięci sterownika tablicy i musi być dostępny dla wyświetlaczy niezależnie od połączenia z serwerem i obejmować zawsze min. 5 najbliższych dób. Za wyświetlanie i przetwarzanie rozkładów w pamięci odpowiedzialny ma być komputer przemysłowy.

Po odjeździe pojazdu godzina jego odjazdu musi zostać usunięta z wyświetlacza, a prezentowany na wyświetlaczu rozkład musi ulec przesunięciu o jeden wiersz do góry. W pustym wierszu musi zostać wyświetlona godzina odjazdu następnego pojazdu.

Zapewniona zostanie możliwość wyświetlania na wyświetlaczach tekstów składających się z dowolnej sekwencji liter, w tym dużych lub małych oraz polskich znaków diakrytycznych. Dodatkowo system umożliwić powinien wyświetlanie symboli zdefiniowanych przez Zamawiającego w systemie informacji pasażerskiej lub systemie dedykowanym do obsługi tablic (w przypadku stosowania pełnoekranowych komunikatów graficznych i tekstowych)

Wyświetlacze LED zapewnią wyświetlanie pełnoekranowych komunikatów graficznych i tekstowych.

Wyświetlacze zapewnią wyświetlanie komunikatów tekstowych przewijanych poziomo w kierunku od prawej krawędzi matrycy do początku pierwszej pozycji pola przeznaczonego na nazwę kierunku, danej linii jeśli awaria dotyczy danej linii.

Wyświetlacze zapewnią wyświetlanie komunikatów tekstowych w ostatniej linii (na samym dole matrycy). Przy braku takich komunikatów linia ta będzie pokazywała informacje o odjeździe. W przypadku gdy komunikat będzie dłuższy niż ilość znaków w dedykowanej linii to wyświetlacze będą przewijały poziomo komunikat celem ukazania całej jego treści.

Wymagana jest możliwość automatycznego przełączania pracy wyświetlacza pomiędzy trybem opcjonalnych pełnoekranowych komunikatów (graficznych i tekstowych) a trybem pokazywania informacji o odjazdach.

Wyświetlacze muszą być wyposażone w urządzenia do komunikacji obsługujące transmisję pakietową przez GSM (minimum UMTS).

Wyświetlacze mają komunikować się z serwerem za pośrednictwem transmisji pakietowej przez GSM (karty SIM dostarczy Zamawiający i Zamawiający ponosi wszystkie koszty transmisji).

Wyświetlacze muszą obsługiwać wymianę danych z serwerem systemu Dynamicznej Informacji Przystankowej i oprogramowaniem Municom, funkcjonującym u Zamawiającego, gwarantując spełnienie wszystkich wymagań stawianych wyświetlaczom kolorowym RGB i systemowi informacji o odjazdach. Wszelkie prace związane z aktualizacją i przystosowaniem lub z integracją z istniejącego oprogramowania Zamawiającego do sterowania tablicami kolorowymi są przedmiotem zamówienia

Wyświetlacze muszą prawidłowo pracować w przedziale temperatur od -30oC do 50oC, w warunkach pełnego nasłonecznienia.

Wyświetlacze muszą spełniać obowiązujące w Polsce normy CE.

Wyświetlacze muszą być odporne na wszystkie zakłócenia wywoływane przez trakcję trolejbusową oraz inne linie elektryczne.

Napięcie zasilania: 230 V 50Hz. Wykonawca dostarczy, zamontuje i podłączy wszelkie niezbędne do tego celu urządzenia w tablicy.

Po zaniku napięcia zasilania i jego wznowieniu będzie zapewniony automatyczny start wyświetlaczy.

Wyświetlacze muszą być wyposażone w czujnik natężenia światła zewnętrznego, odporne na chwilowe oświetlenie np. od przejeżdżających pojazdów, który automatycznie dobiera jasność świecenia każdej ze stron wyświetlacza w zależności od występujących warunków pogodowych i pory dnia. Tablica musi posiadać 2 takie czujniki – po jednym na każdej ze stron wyświetlacza.

Minimalne wymagania techniczne:

Parametry wyświetlacza LED:
a) wykonane z diod RGB wysokiej jasności, (jasność świecenia matrycy RGB min. 6000 cd/m²),

b) minimalny czas ciągłej pracy 80 000 godzin,

c) diody wyświetlacza muszą charakteryzować się szerokim kątem widzenia min. 100° w poziomie i 10° w pionie,

d) raster rzędu 4 mm, parametr do uzgodnienia i akceptacji Zamawiającego,

e) wielkość pojedynczego znaku - nie mniej niż 9 diod wysokości i 7 diod szerokości, parametr do uzgodnienia i akceptacji Zamawiającego,

f) widoczność – od 13m,

g) odstęp pomiędzy wierszami minimum 2 diody,

Wymiary wyświetlacza LED:

8 wierszowy dwustronny dla informacji o odjazdach:

wysokość - 8 wierszy,

szerokość umożliwiającą wyświetlenie min. 24 znaków tekstu o wysokości 9 pikseli, parametr do uzgodnienia i akceptacji Zamawiającego,

maksymalne gabarytowe wymiary pojedynczego wyświetlacza rzędu 900x800x500 mm, parametr do uzgodnienia i akceptacji Zamawiającego,

maksymalny ciężar pojedynczego wyświetlacza nie więcej niż 70 kg, wymagana jest sztywna spawana obudowa ze stopów metali lekkich malowana proszkowo.

DYREKTOR

Grzegorz Malec