
Do zainteresowanych

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „**Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego – Zaprojektowanie i Budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie w ramach zadania pt „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” współfinansowany w ramach Programu Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013**”.

Uprzejmie informuję, że w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły następujące zapytania:

1. Czy Zamawiający uzna za spełniony warunek dotyczący Specjalisty robót branży elektrycznej (wymóg: doświadczenie w realizacji minimum 3 prac w zakresie budowy sygnalizacji świetlnej, w tym przynajmniej w jednej z nich pełnił funkcje kierownika robót), jeśli Wykonawca wykaże doświadczenie w realizacji 3 różnych skrzyżowań w powyższym zakresie?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na bieżącym etapie postępowania nie będzie potwierdzał spełniania warunków udziału w postępowaniu przez Wykonawców. Badanie i ocenę ofert w tym zakresie Zamawiający przeprowadzi po upływie terminu składania i otwarcia ofert na podstawie załączonych do ofert oświadczeń i dokumentów.
2. W punkcie 3.5.1.5 Zamawiający opisuje panel wizualizacyjny. Niektóre z zapisanych w tym punkcie parametrów są ze sobą niespójne lub sprzeczne. Np. „Wymaga się panelu o rozdzielczości minimum 1920x1200 pikseli i kontraście minimum 500:1” a nieco dalej w podpunkcie b) zapisane jest, że każdy z 8 elementów tworzących ekran wielkoformatowy ma mieć kontrast 2000:1 i rozdzielczość 1400:1050”. Prosimy o określenie, które z wymagań dotyczących kontrastu jest wiążące?
Kolejny parametr „jasność 1000 ANSI lumenów” oraz „równomierność podświetlenia min. 95%” wskazują na technologię tylnoprojekcyjną. Z drugiej strony „przekątna 55 cali” wskazuje na technologię LCD. To dwie różne technologie. W podpunkcie d) jest zapisane „Sposób łączenia elementów ekranu powinien być bezszwowy co oznacza, że odstęp pomiędzy ekranami powinien być mniejszy niż 1 mm.” Jak należy rozumieć wymaganie Zamawiającego, aby odstęp pomiędzy ekranami wynosił 1mm. W przypadku technologii tylnoprojekcyjnej ekrany modułów nie posiadają ramek i przerwa w obrazie pomiędzy sąsiednimi ekranami jest praktycznie równoznaczna z przerwą pomiędzy ekranami plus ok. 0,2-0,4mm. Rozwiązania czołowych producentów zapewniają przerwę w obrazie poniżej 1,5mm (1mm szczelina plus 0,4mm). W przypadku technologii LCD na przerwę w obrazie pomiędzy sąsiednimi monitorami składają się suma grubości dwóch ramek otaczających ekran oraz odległość od ramki

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

do pierwszego punktu obrazu. Na dzisiaj najmniejsza przerwa w obrazie dla monitorów 55" wynosi 3,7mm+0,2mm czyli 3,9mm. Nikt na świecie nie produkuje monitorów z mniejszymi ramkami.

Prosimy zatem o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje przerwy w obrazie pomiędzy ekranami sąsiednich modułów wynoszącej nie więcej niż 1,5mm. Oznacza to tym samym wybór technologii tylnoprojekcyjnej.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że Monitory przewidziane do budowy ściany wizyjnej nie powinny charakteryzować się parametrami nie gorszymi niż:

Przekątna ekranu nie mniejsza niż 55 cali

Matryca monitora wykonana w technologii S-IPS, S-PVA, MVA,

Rozdzielczość 1920x1080 pikseli

Kontrast obrazu nie mniejszy niż 1:5000

Jasność panelu nie mniejszą niż 500 cd/m²

Szerokość ramki monitora nie powinna być większa niż 5 mm.

3. Czy Zamawiający dopuszcza zbudowanie ekranu wielkoformatowego z mniejszej niż 8 ilości elementów, ale o większej przekątnej ekranu np. z 6 modułów 70-calowych o rozdzielczości 1920x1080 każdy (w konfiguracji 3 w poziomie i dwa w pionie)? To pozwoli uzyskać łączne wymiary ekranu 465x174 cm i rozdzielczości łącznej 5760x2160 czyli większej niż w przypadku 8 ekranu złożonego z 8 elementów o rozdzielczości 1400x1050 każdy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami PFU ścian wizyjna powinna zostać wybudowana z 8 szt. monitorów bezramkowych (bezszwowych) o przekątnej nie mniejszej niż 55 cali na konstrukcji wsporczej umożliwiającej rozmieszczenie monitorów w układzie 2x4 (pionxpoziom) oraz dołączenie dodatkowych monitorów po bokach.

4. Podsystem obliczania czasów przejazdu

4.1. Zgodne z zapisem PF-U str. 40: „Ze względu na możliwość automatycznej i jednoznacznej identyfikacji pojazdu, systemy ANPR winien wspomagać jednostki Policji, Straży Miejskiej lub Inspekcji Transportu Drogowego w rejestracji i klasyfikacji wykroczeń drogowych.”

Zwracamy się z pytaniem w jaki sposób Wykonawca ma „wspomagać” służby? Czy poprzez umożliwienie dostępu do bazy danych, stworzonej z danych z kamer ANPR? Jak taki dostęp ma być zapewniony? Czy należy stworzyć odrębne oprogramowanie które ma być zainstalowane na komputerach odpowiednich służb? Klasyfikacja wykroczeń ma być prowadzona przez oprogramowanie dostarczone służbom?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że wspomaganie w/w służb winno się odbywać poprzez umożliwienie dostępu do bazy danych, stworzonej z danych z kamer ANPR. Klasyfikacja, przeszukiwanie bazy danych winna być prowadzona przez oprogramowanie, w które wyposażone będzie CSR. Oprogramowanie to winno być możliwe do zainstalowania na komputerach klasy PC w siedzibach służb (na żądanie). Połączenie z bazą danych może być realizowane poprzez istniejące łącza pomiędzy budynkiem CSR w Lublinie a siedzibami służb. W ramach dostarczanego systemu



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

należy przewidzieć pełną funkcjonalność pozwalającą na realizację procesu związanego z popełnionymi i zarejestrowanymi wykroczeniami. Dostarczany system powinien uwzględnić możliwe ilości zarejestrowanych wykroczeń oraz warunki prawne związane realizacją procesu.

4.2. Zgodne z zapisem PF-U str. 39 „opracowanie statystyk rodzajowych ruchu drogowego (rodzajowa struktura ruchu, kierunkowy rozkład ruchu)”

Gromadzenie takich danych będzie możliwe tylko na skrzyżowaniach na których będą zainstalowane kamery ANPR, gromadzenie danych wewnątrz odcinków pomiarowych nie będzie możliwe.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie wymagania.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że przytoczone wymaganie dotyczące „opracowania statystyk” dotyczą kamer ARTR/ANPR i na ich bazie winno być, między innymi (statystyki dotyczące natężenia i rozkładu natężenia należy pozyskiwać również z pętli indukcyjnych), tworzone. Miejsce gromadzenia danych będzie zależało od miejsca montażu kamer ARTR/ANPR .

4.3. Zgodne z zapisem PF-U str. 131 „(...) kamera montowana winna być centralnie nad pasem ruchu (lub pasami w wypadku kamer HD) (...)”

Z doświadczeń Wykonawcy i rozwiązań jakie są dostępne na rynku wynika, że nie ma konieczności montowania kamer ANPR centralnie nad pasem/ pasami ruchu. Istnieje możliwość montażu kamer na masztach sygnalizacyjnych zlokalizowanych obok jezdni (odczytują one tablice pojazdów poruszających się na pasach przylegających do krawężników). To Wykonawca zaświadcza o sprawności wdrożonego systemu.

W związku z powyższym zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuszcza zmianę zapisu poprzez umożliwienie montażu kamer na masztach sygnalizacyjnych zlokalizowanych obok jezdni?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że nie dopuszcza takiego rozwiązania. Sugerowane przez Wykonawcę rozwiązanie możliwe jest tylko do zastosowania na jezdniach o jednym pasie ruchu, w przypadku jezdni dwupasmowej taki montaż obciążony jest dużym błędem.

5. Detekcja

5.1. Zgodne z zapisem PF-U str. 125: W przypadku stosowania przejazdów rowerowych należy zastosować przyciski zintegrowane z detekcją automatyczną.

Zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający wymaga uzupełnienia istniejącej detekcji (przyciski dla pieszych) o detekcję automatyczną dla rowerzystów? Jeśli tak to prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie skrzyżowań, na których taka detekcja ma być uzupełniona.

Odpowiedź: Zamawiający zgodnie z opisem zawartym na stronie 125 wymaga zastosowania detekcji automatycznej zintegrowanej z przyciskami tam gdzie będą



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

przejazdy rowerowe uwzględnione w projektach organizacji ruchu, które ma opracować Wykonawca. Te projekty organizacji ruchu będą uwzględniały przejazdy rowerowe istniejące, jak i te które ma zaprojektować Wykonawca. Informacje dotyczące skrzyżowań zostały podane na schematach skrzyżowań oraz w wykazie sygnalizacji na terenie Lublina stanowiące załącznik nr 1. Na skrzyżowaniach nr 5, 8, 9, 101 objętych zakresem należy uwzględnić detekcję automatyczną dla rowerzystów. Zamawiający dodatkowo wymaga zaprojektowania przejazdu dla rowerzystów na skrzyżowaniach: 31: Mełgiewska – Andersa -Tysiąclecia, przez wlot al. Tysiąclecia.

5.2. Zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących, sprawnych, prostokątnych pętli indukcyjnych na linii zatrzymań? Zwłaszcza na skrzyżowaniach oznaczonych w załączniku nr 1 jako OZ.

Zamawiający wymaga montażu na linii zatrzymań pętli skośnych, czy w takiej sytuacji Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących pętli prostokątnych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga montażu pętli skośnych na skrzyżowaniach OZ, tym samym nie dopuszcza wykorzystania pętli prostokątnych.

6. Podsystem wideonadzoru

6.1. Zgodne z zapisem PF-U str. 27: „(...)Szczegółowa lokalizacja kamer na skrzyżowaniu zostanie uzgodniona na podstawie opracowanego przez Wykonawcę projektu. W załączniku nr 1 podano propozycję skrzyżowań na których zostaną zamontowane kamery (symbol MK) (...)”

Zwracamy się z pytaniem, czy „propozycja skrzyżowań” podana w załączniku nr 1 jest ostateczna? Czy liczba skrzyżowań na których mają zostać zamontowane przez Wykonawcę kamery CCTV może ulec zwiększeniu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje się zwiększenia liczby kamer CCTV przewidzianych do montażu. Jeżeli strony umowy wyrażą zgodę możliwa będzie zmiana lokalizacji kamery na inne skrzyżowanie objęte OZ.

7. Podsystem priorytetów

7.1. Zgodne z zapisem PF-U str. 29 „(...) poprawa warunków podróżowania, (...) zapewnienie pasażerom pełnej informacji zarówno o charakterze okresowym jak i bieżącej (...)”

Zwracamy się z pytaniem, na jakich urządzeniach ma się odbywać przekazywanie pasażerom informacji zgodnie z powyższym zapisem?. Czy informacje na temat rozkładu jazdy mają być wyświetlane na zamontowanych już tablicach informacji pasażerskiej? Czy Zamawiający, w ramach przedmiotowego zamówienia, wymaga montażu dodatkowych tablic?

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga montażu dodatkowych tablic. Przedmiotem zamówienia nie jest przekazywanie pasażerom informacji poprzez tablice informacji pasażerskiej. Przedmiotem zamówienia jest integracja z centrum zarządzania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

transportem zbiorowym na poziomie zapewnienia wymiany danych poprzez istniejące łącza. Wymiana danych winna obejmować wymianę danych niezbędnych dla wdrożenia priorytetów, lokalizowania pojazdów, wyszukiwania pojazdów, itd.

7.2. Zgodne z zapisem PF-U str. 32 „(...) obowiązkiem Wykonawcy będzie zakup pasma rkz dla celów SZR (...)”

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie jakie pasmo ma zakupić Wykonawca.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wykonawca ma zakupić takie pasma aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu priorytetów dla transportu zbiorowego.

7.3. Zgodne z zapisem PF-U str. 32 „ (...) „warunkowe” uprzywilejowanie sygnału, (...) tylko wówczas, gdy pojazd komunikacji zbiorowej spełnia określone warunki (...), ilość pasażerów w pojeździe (...)”

Zwracamy się z pytaniem, czy pojazdy komunikacji zbiorowej w których mają być zamontowane urządzenia dla nadawania priorytetu są już wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające liczenie pasażerów?

Jeśli nie, to w jaki sposób Wykonawca ma określić liczbę pasażerów na podstawie której ma być nadawany odpowiedni priorytet?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pojazdy komunikacji zbiorowej w których mają być zamontowane urządzenia dla nadawania priorytetu nie są wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające liczenie pasażerów. Sposób określenia liczby pasażerów nie będzie przedmiotem działań Wykonawcy – nie należy uwzględniać tego parametru w realizacji priorytetów.

7.4. Zgodne z zapisem PF-U str. 32/33 Istnieją dwa podejścia do implementacji priorytetu: centralny i lokalny.

Prosimy o uściślenie wymagań zamawiającego do podejścia realizacji priorytetu. Wymienione przez Zamawiającego podejście centralne i lokalne wymaga dwóch całkowicie różnych rozwiązań.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że dopuszcza zastosowanie obu rozwiązań. Niemniej preferuje wdrożenie priorytetów lokalnych.

7.5. Zgodne z zapisem PF-U str. 33 Celem podsystemu będzie również tworzenie i realizacja specjalnych scenariuszy związanych z przejazdami VIP-ow

Zwracamy się z prośbą o uściślenie na jakim poziomie ma się odbywać aktywowanie scenariusza (lokalnym, centralnym)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że aktywowanie scenariusza winno odbywać się na poziomie centralnym.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

7.6. Zgodne z zapisem PF-U str. 35 „(...) lokalizowanie pojazdów on-line i prezentacja pozycji na mapie cyfrowej na wybranych przez użytkownika liniach komunikacyjnych (...)”

Zwracamy się z pytaniem, czy dane te mają być możliwe do wyświetlenia przez operatorów w CSR, czy też u innych użytkowników korzystających z innych aplikacji (np. w siedzibie ZTM)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dane te mają być możliwe (realizowane na żądanie) do wyświetlenia przez operatorów w CSR. ZTM obecnie posiada taką funkcjonalność z systemu informacji pasażerskiej – zrealizowaną w ramach tego samego projektu - niepotrzebne dublowanie funkcjonalności w przypadku ZTM

7.7. Zgodne z zapisem PF-U Str. 35 „(...) dynamiczna informacja pasażerska na przystankach oparta na systemie lokalizacji pojazdów (...)”

Zwracamy się z pytaniem, czy w ramach zadania, Wykonawca ma dostarczyć nowe tablice informacji pasażerskiej, czy należy wykorzystać te istniejące? Jeśli Wykonawca ma doposażyć o dodatkowe TIPy, to prosimy o wskazanie w jakiej liczbie i lokalizacjach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że udzielił odpowiedzi w pkt 7.1.

7.8. Zgodne z zapisem PF-U Str. 35 „(...) dynamiczna informacja w telefonach komórkowych (wirtualna tablica)”.

Zwracamy się z pytaniem, czy Wykonawca ma stworzyć odrębną aplikację, którą będzie można pobrać ze strony ZTM, czy informacje mają być dostępne na stronie WWW?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dane mają być widoczne na stronie WWW ZTM/MPK.

7.9. Zgodne z zapisem PF-U Str. 36 „Wykonawca zamontuje i/ lub uruchomi niezbędne urządzenia/ oprogramowanie w 400 pojazdach oraz dostarczy 10 zapasowych kompletów tych urządzeń”

Zwracamy się z pytaniem, czy w ramach budowy SZR Zamawiający przekaze Wykonawcy 400 kompletów urządzeń gotowych do zamontowania w pojazdach komunikacji zbiorowej?

Jeśli to Zamawiający dostarczy 400 urządzeń do montażu w pojazdach KZ to jakiego typu ma być 10 szt. urządzeń które dodatkowo ma zakupić i przekazać Zamawiającemu Wykonawca?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga aby to Wykonawca dostarczył, zamontował i uruchomił wymagane urządzenia/oprogramowanie. Zamawiający ich nie przekaże/dostarczy.

8. Podsystem wykrywania i zarządzania zdarzeniami

Zgodne z zapisem PF-U Str. 37 „Obszar terytorialny działania podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi obejmuje n/w skrzyżowania i drogi dojazdowe na odległość co najmniej 100 m”.

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie czy detekcją zdarzeń należy objąć skrzyżowanie wraz z drogami dojazdowymi, czy tylko drogi dojazdowe?

Wymaganie Zamawiającego w kwestii objęcia detekcją 100 m może wymagać montażu dodatkowych konstrukcji wsporczych. W związku z tym, czy w przypadku dojazdu do skrzyżowania po łuku, Zamawiający może odstąpić od wymagania objęcia detekcją setnego metra?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza swoje wymagania. Detekcją zdarzeń należy objąć skrzyżowanie wraz z drogami dojazdowymi na odległość co najmniej 100 m. Również w przypadku łuku.

9. Skrzyżowania wykazane w załączniku nr 1, oznaczone numerami: 5, 8, 9, 101 z uwagą: „Należy uwzględnić konieczność zaprojektowania i osygnalizowania przejazdu dla rowerzystów”. Zwracamy się z pytaniem czy i kiedy Zamawiający przekaże Wykonawcy projekty ścieżek rowerowych obejmujące swym zakresem w/w skrzyżowania tak by Wykonawca mógł dowiązać się do przebiegu ścieżki? Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie sposobu i techniki wykonania takiego przejazdu (np. malowanie poziome cienko, grubo warstwowe).

Czy Zamawiający dopuszcza korektę lokalizacji przejść dla pieszych, o ile będzie to konieczne z uwagi na istniejącą lokalizację przejścia i nowo projektowanego przejazdu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w załączeniu do niniejszych wyjaśnień przekazuje projekty dotyczące ścieżek rowerowych (załącznik 4d do PFU). Zakres prac obejmuje wszystkie prace (między innymi: drogowe związane z przebudową ciągów ruchu rowerowego i pieszego dla zapewnienia ciągłości ścieżki, korekty krawężnika, oznakowanie poziome i pionowe, przebudowa elementów sygnalizacji). Oznakowanie poziome w technologii grubowarstwowej. Dopuszcza się korekty lokalizacji przejścia.

10. Zgodne z zapisem PF-U str. 153 pkt. 3.11.2 sprawdzenie efektywności działania systemu. „(...) Pomiary są przeprowadzana dwukrotnie: przed uruchomieniem systemu – pomiary będą pomiarami odniesienia, po uruchomieniu systemu (...)”



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Wg standardów obowiązujących w mieście Lublin, dokonywanie pomiarów jest możliwe w ściśle określonych miesiącach. Z uwagi na krótki czas realizacji przedmiotu zamówienia, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie pomiarów w innych miesiącach niż jest to dopuszczone przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie, zarówno tych przed jak i po wdrożeniu systemu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje wykonanie pomiarów ruchu drogowego w miesiącach kwiecień – maj (przed uruchomieniem) oraz październik – listopad (po uruchomieniu). W przypadku konieczności wykonania pomiarów w innym okresie zmiany te będą ustalane na bieżąco.

11. Zgodne z zapisem PF-U Str. 54 pkt. 3.3.2.1 Projekty inżynierii ruchu. W punkcie tym Zamawiający daje wytyczne m.in. do lokalizowania linii zatrzymań 3 m od przejść dla pieszych, bram i wysięgników 15- 20 m od linii zatrzymań.

Zwracamy się z pytaniem, czy powyższe wymagania odnoszą się do wszystkich skrzyżowań objętych zamówieniem wykazanych w załączniku nr 1, czy tylko do skrzyżowań oznaczonych skrótem RS?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że powyższe wymogi dotyczą skrzyżowań oznaczonych jako RS oraz tych gdzie będą korekty lokalizacji przejść wskazanych w odpowiedzi na pyt. 5 i 9.

12. Zamieszczone na stronie Zamawiającego załączniki 4a, 4b, 4c do PF-U dla niektórych skrzyżowań są już nieaktualne. Zwracamy się z pytaniem, kiedy Zamawiający prześle Wykonawcy zaktualizowane schematy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że załączone schematy odpowiadają skrzyżowaniom. W uzupełnieniu załącznik nr 4d do PFU ze schematami skrzyżowań nr 68 i 101.

13. Na skrzyżowaniu 55, 56 (obsługuje jeden sterownik) oznaczonych RS, zamontowanych jest kilka masztów wysięgnikowych typu pastorał, które spełniają wymaganie Zamawiającego (należy zastosować maszty typu pastorał wg załącznika nr 1). Czy w takiej sytuacji Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejących masztów wysięgnikowych typu pastorał na tych skrzyżowaniach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wskazywał w PFU, że maszty te spełniają wymagania Zamawiającego. Prosimy o uwzględnienie i realizację prac (wymianę masztów) zgodnie z przewidzianym zakresem w PFU.

14. Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystania w ramach budowy SZR kanalizacji kablowej jaka jest projektowana w ramach odrębnych opracowań? Np. ciągi pomiędzy skrzyżowaniami 104-50, 51-6. Jeśli tak to na kiedy jest przewidziane sfinalizowanie robót realizowanych w ramach odrębnych opracowań?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić możliwości wykorzystania dokumentacji przy budowie SZR pomiędzy skrzyżowaniami nr 50–104 ze względu na trwające prace projektowe. Po stronie Wykonawcy jest zaprojektowanie oraz budowa kanalizacji teletechnicznej wybudowanej w oparciu o profil 2xØ110.

Zamawiający również nie potwierdza możliwości wykorzystania dokumentacji projektowej obejmującej swoim zakresem budowę kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6. W ramach projektu należy zaprojektować oraz wybudować kanalizację 2 otworową z rur Ø110 pomiędzy skrzyżowaniami nr 3 – nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6.

15. Zgodne z zapisem PF-U Str. 66 „Ciągi kanalizacji które zostały wybudowane pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami przy zastosowaniu rur o różnej średnicy oraz mniejszej niż 100mm należy rozbudować o profil 2x110mm.”

Powyższe wymaganie Zamawiającego wraz z załącznikiem nr 2 stwierdza, że istniejącą kanalizację kablową należy rozbudować o dodatkowe rury. Czy Zamawiający potwierdza że wzdłuż Al. Solidarności - Al. Tysiąclecia- Mełgiewska (ciąg skrzyżowań 26-32), wzdłuż DMM (ciąg skrzyżowań 6-8), wzdłuż ul. Turystycznej (ciąg skrzyżowań 81-82) należy wybudować dodatkową kanalizację dwuotworową fi 110 pomimo, że nie jest ona wykazana jako przewidziana do budowy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w PFU opisał i przedstawił odcinki kanalizacji i łącz które można wykorzystać bez dodatkowej rozbudowy kanalizacji np. odcinek między skrzyżowaniami 26-30); które należy rozbudować/przebudować oraz te które należy wybudować od nowa. Kanalizację nie spełniającą wymogu 2xØ110 zawartego PFU oraz wybudowaną przy zastosowaniu rur o profilu mniejszym Ø100 należy rozbudować o 2 rury Ø110.

Kanalizację w ciągu skrzyżowań 26 – 109 – 27 – 28 – 29 – 30 należy rozbudować o 2 rury Ø110 w przypadku nie spełnienia wymagań.

Kanalizację w ciągu Drogi Męczenników Majdanka od skrzyżowania nr 6–7–8, 81–82 należy rozbudować ze względu na profil rur zastosowany do budowy niespełniający wymagań w PFU.

16. Zgodnie z ogłoszeniem Zamawiający wymaga złożenia przez Wykonawcę oświadczenia, iż wykonana zgodnie z zamówieniem dokumentacja jest zgodna z umową i kompletna z punktu widzenia celu postępowania (II.1.5) ust. 1.8 ogłoszenia oraz pkt I ppkt 8) wzoru umowy.

Zwracamy się z pytaniem kiedy ww. oświadczenie ma zostać złożone? Prosimy o potwierdzenie, iż nie musi ono być załączone do oferty.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w/w oświadczenie winno być złożone zgodnie z postanowieniami § 19 wzoru umowy. W/w oświadczenie nie musi być złożone do oferty. Patrz również na odpowiedź nr 31.

17. Zamawiający dopuszcza zastosowanie przez Wykonawcę rozwiązań równoważnych w ramach postępowania, wymagając jednakże by wykazał on, iż oferowane



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

roboty spełniają wymagania określone przez Zamawiającego (3.6. SIWZ). Zwracamy się z pytaniem w jaki sposób Wykonawca może wykazać powyższe i czy dokumenty potwierdzające mają zostać załączone do oferty?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza możliwość zaoferowania rozwiązań równoważnych (technologia + urządzenia) pod warunkiem, że oferowane rozwiązanie posiada parametry techniczne oraz atesty i certyfikaty przynajmniej równorzędne parametrom technicznym i atestom wskazanym w SIWZ dla rozwiązania referencyjnego.

Wykonawca, który w ofercie powoła się na zastosowanie rozwiązań równoważnych opisywanym w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, jest obowiązany wykazać, że oferowane przez niego roboty budowlane spełniają wymagania określone przez Zamawiającego. Dokumenty wymagane do złożenia w ofercie zostały wskazane w SIWZ.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) modyfikacji ulega Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia w pkt 10. Dodaje się pkt 10.8.6. SIWZ:

W przypadku rozwiązań równoważnych należy dostarczyć:

- a) wykaz towarów (materiałów i urządzeń) równoważnych określających ich nazwy (symbole, typy) oraz zawierający porównanie pomiędzy parametrami technicznymi i użytkowymi (jakościowymi i funkcjonalnymi) towarów (materiałów i urządzeń) opisanych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia i towarów (materiałów i urządzeń) oferowanych przez wykonawcę – w przypadku zaoferowania zastosowania towarów (materiałów i urządzeń) równoważnych.
- b) rozwiązań równoważnych potwierdzających równoważność oferowanych przez wykonawcę rozwiązań w stosunku do rozwiązań opisanych w PFU – w przypadku zaoferowania zastosowania rozwiązań równoważnych.
- c) w celu potwierdzenia, że oferowane roboty budowlane odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego należy dołączyć karty katalogowe oferowanych towarów (materiałów i urządzeń) równoważnych – w przypadku zaoferowania zastosowania towarów (materiałów i urządzeń) lub rozwiązań równoważnych.
- d) karty katalogowe zawierające opis technologii wykonania elementów SZR – w przypadku zastosowania rozwiązań równoważnych.

W/w pozycje (od a) do d) włącznie) mają być dołączone do oferty.

18. Zwracamy się z pytaniem czy wartość systemu objętego wykazem doświadczenia Wykonawcy wynosić powinna 15 mln zł brutto czy netto (5.4.1.1. SIWZ)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wartość systemu objętego wykazem doświadczenia wynosić powinna 15 mln zł brutto. Jednocześnie informuję, że w dniu 14.11.2014 r. dokonał zmiany zapisów w/w punktu SIWZ.

19. Zgodnie z pkt. 13.2 SIWZ 5% kryterium oceny ofert stanowić będzie okres gwarancji i funkcjonalność oferowanego systemu zarządzania ruchem. Zwracamy się z pytaniem w



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

jaki sposób zamierza Zamawiający ocenić funkcjonalność systemu i jak wpływa ona na ocenę, jeżeli 95% kryterium oceny stanowi cena, a 5% okres gwarancji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że funkcjonalność systemu nie jest kryterium przy wyborze oferty. Oceniana będzie oferowana cena (95%) oraz gwarancja na roboty budowlane oraz na funkcjonalność SZR (5%). Okres gwarancji zostanie wpisany w § 30 umowy.

20. Zamawiający wymaga wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10% ceny całkowitej podanej w ofercie. Zwracamy się z pytaniem, czy zabezpieczenie należytego wykonania umowy to 10% ceny całkowitej netto czy brutto?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zabezpieczenie należytego wykonania umowy to 10% ceny całkowitej brutto, zgodnie z postanowieniami umowy oraz SIWZ.

21. Zgodnie z § 37 ust. 3 umowy Zamawiający zastrzegł, iż odstąpienie od umowy wymaga zachowania 30 dniowego terminu wypowiedzenia. Tymczasem odstąpienie jako takie ma skutek od dnia zawarcia umowy przez strony, a oświadczenie w jego przedmiocie jest skuteczne z dniem prawidłowego złożenia go drugiej stronie. Zwracamy się z prośbą o ujednoczenie zapisów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że określił sytuacje i warunki odstąpienia, które wymaga zachowania 30 dniowego terminu wypowiedzenia.

22. Dotyczy pkt. 5.4.1. SIWZ: Prosimy o potwierdzenie poprawnej interpretacji wymogu Zamawiającego tzn. wystarczające potwierdzenie wymogu doświadczenia jest przedłożenie jednej referencji wymienionej w punkcie 5.4.1.1 lub dwóch referencji wymienionych w punkcie 5.4.1.2.?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w dniu 14.11.2014 r. dokonał zmiany zapisów w/w punktu SIWZ. Wymagane jest przedstawienie referencji dla wszystkich trzech wymogów.

23. Dotyczy pkt 5.4.1.2 SIWZ: Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie zadań wymienionych w punktach a) i b) w ramach jednego zadania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza wykonanie zadań wymienionych w punkcie 5.4.1.2. i 5.4.1.3. w jednym zadaniu. Patrz także odpowiedź na pytanie nr 22.

24. Dotyczy: 3.5.2.2 PFU: Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „System detekcji zostanie oparty na systemie wideodetekcji, w który zostanie wyposażone każde skrzyżowanie”? Czy pod pojęciem „każde” należy rozumieć wyłącznie skrzyżowania objęte przedmiotem zamówienia (OZ)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pod pojęciem „każde” należy rozumieć wyłącznie skrzyżowania objęte przedmiotem zamówienia – oznaczone jako OZ.

25. Czy w ramach niniejszego Zamówienia Wykonawca ma wykonać jakiegokolwiek prace lub włączyć do SZR jakiegokolwiek urządzenia znajdujące się na skrzyżowaniach nieobjętymi przedmiotem zamówienia (NZ)?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zakresem zamówienia objęte są tylko skrzyżowania oznaczone jako OZ. Skrzyżowań nie objętych zakresem oznaczonych NZ nie planuje się włączyć/podłączyć do budowanego SZR.

26. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie fragmentu SIWZ, zadania 1 PFU.pdf pt. "Program Funkcjonalno – Użytkowy". W p. 35.1.5 Urządzenia Wizualizacyjne, Zamawiający wymaga paneli 1920 x 1200 pixeli i kontraście 500:1. Urządzenie wizualizacji ma składać się z 8 elementów o przekątnej 55 cali, co sugeruje zastosowanie monitorów LCD o przekątnej 55 cali i rozdzielczości 1920 x 1200 (należy zauważyć, że dostępne są monitory o rozdzielczości 1920 x 1080). Następnie Zamawiający w tym samym punkcie pisze, że rozdzielczość minimalna to 1400 x 1050, kontrast 2000:1, jasność min. 1000 Ansi Lumenów i równomierne podświetlenie nim 95% co sugeruje zastosowanie modułów tylnoprojekcyjnych DLP. Dalsze zapisy o odstępnie 1 mm pomiędzy elementami potwierdzają takie przypuszczenie. Opisane zapisy są ze sobą w sprzeczności, ponieważ częściowo dotyczą monitorów LCD 55``, a częściowo modułów tylnoprojekcyjnych DLP o nieokreślonej przekątnej.

Prosimy o doprecyzowanie zapisów i wybór preferowanej technologii.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że odpowiedź na to pytanie zostało zawarte w odpowiedzi na pytanie nr 2.

27. W związku z faktem, że przedmiot zamówienia jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, proszę o złożenie oświadczenia potwierdzającego, iż Zamawiający uzyskał przedłużenie umowy o dofinansowanie zawartej w dniu 21 maja 2008 roku z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości bądź jakiegokolwiek innej umowy o dofinansowanie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że umowa z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości obowiązuje do dnia 31.12. 2015 r.

28. Proszę o dołączenie do dokumentacji przetargowej umowy o dofinansowanie wraz z ewentualnymi aneksami, ewentualnie o wskazanie czasu i miejsca, gdzie możliwe będzie zapoznanie się z tymi umowami.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że z umową można się zapoznać w siedzibie ZDiM w Lublinie w godzinach 7.30 – 15.30 po uprzednim uzgodnieniu terminu. Do obecnego postępowania dołączenie powyższej umowy jest konieczne.

29. § 2 ust. 4 pkt. 3) wzoru umowy – o jakich wcześniej wykonanych etapach realizacji przedmiotu umowy jest mowa we wskazanym zapisie?

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



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

30. W § 2 ust. 6 pkt. 1 ppkt.) lit. od a) do e) wymienione są elementy składowe dokumentacji technicznej – proszę o potwierdzenie, że te elementy są traktowane rozłącznie tzn. że powinny być składane Zamawiającemu oddzielnie, ewentualnie proszę o udzielenie informacji w jaki inny sposób powinny być te elementy dokumentacji projektowej składane.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza obowiązek składania dokumentacji rozłącznie i nie przewiduje innych sposobów.
31. W § 2 ust. 6 pkt. 1 ppkt. 8) – czy oświadczenie o wykonaniu dokumentacji projektowej zgodnie z umową oraz o jej kompletności z punktu widzenia celu, któremu ma służyć jest wymagane również przy odbiorach częściowych dokumentacji?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w/w oświadczenie winno być składane przy odbiorze częściowym dokumentacji. Patrz również na odpowiedź nr 16.
32. Czy Zamawiający przewiduje konieczność uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę, a następnie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie przy wykonywaniu prac remontowych i montażowych na skrzyżowaniach? Prace na skrzyżowaniach dotyczyć będą elementów stanowiących urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, co nie wymaga uzyskiwania pozwolenia na budowę ani pozwolenia na użytkowanie.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy przewidzieć uzyskanie decyzji, zgłoszeń, pozwoleń, itp. od organów administracji budowlanej.
33. Czy Zamawiający posiada tytuł do dysponowania nieruchomością do celów budowlanych względem wszystkich nieruchomości (zarówno gruntowych, budynkowych jak i lokalowych, na których będą wykonywane prace w związku z realizacją przedmiotu zamówienia?
Odpowiedź: Zamawiający wskazał, że oczekuje realizacji prac na obiektach już istniejących w pasie drogowym lub budynkach do których ma prawo dysponowania – co stosownie opisał w PFU. Jeżeli w toku działań Wykonawcy wystąpi potrzeba lokalizowania urządzeń niezbędnych dla wdrożenia SZR na terenach, które znajdują się we władaniu innych podmiotów to obowiązkiem wykonawcy będzie pozyskanie stosownych zgód. Wykonawca w toku swoich działań winien pozyskać niezbędne wypisy z rejestru gruntów na własny koszt.
34. W § 4 ust. 4 wzoru umowy proponujemy określenie terminu, w jakim Zamawiający złoży wniosek o uzyskanie pozwolenia na budowę ewentualnie pozwolenia na użytkowanie, liczony od dnia otrzymania od Wykonawcy skompletowanych dokumentów przygotowanych do złożenia. Brak wskazania takiego terminu powodować może opóźnienie w rozpoczęciu lub ukończeniu realizacji prac, na które Wykonawca nie będzie miał realnego wpływu, a za które będzie ponosić odpowiedzialność zgodnie z zapisami umownymi.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że § 4 ust. 4 wzoru umowy mówi o obowiązkach Wykonawcy. Zapisy umowy w tym zakresie pozostają bez zmian.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

35. W § 5 pkt. 3) wzoru umowy wskazany został termin na przekazanie Wykonawcy terenu budowy wynoszący 30 dni. Mając na uwadze, bardzo krótki termin określony na zrealizowanie przedmiotu umowy oraz wielość miejsc, które stanowić będą teren budowy dla projektu, postulujemy zmianę terminu na 5 dni roboczych.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Po spełnieniu wymagań kontraktowych przez wykonawcę, zamawiający będzie dążył do jak najszybszego przekazania terenu budowy.
36. Proszę o doprecyzowanie, czy termin 30 dniowy wskazany w 5 pkt. 3) wzoru umowy liczony jest niezależnie dla każdej nieruchomości, stanowiącej teren budowy, czy Zamawiający przekazywać będzie Wykonawcy łącznie kilka bądź wszystkie tereny budowy?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wskazany termin dotyczy przekazania łącznie kilku bądź wszystkich terenów budowy zgodnie z postępowaniem prac lub potrzebami stron kontraktu.
37. W § 4 ust. 4 wzoru umowy proponujemy określenie terminu, w jakim Zamawiający złoży wniosek o uzyskanie pozwolenia na budowę ewentualnie pozwolenia na użytkowanie, liczony od dnia otrzymania od Wykonawcy skompletowanych dokumentów przygotowanych do złożenia. Brak wskazania takiego terminu powodować może opóźnienie w rozpoczęciu lub ukończeniu realizacji prac, na które Wykonawca nie będzie miał realnego wpływu, a za które będzie ponosić odpowiedzialność zgodnie z zapisami umownymi.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że § 4 ust. 4 wzoru umowy mówi o obowiązkach Wykonawcy. Zapisy umowy w tym zakresie pozostają bez zmian.
38. Proszę o uzupełnienie zapisu w § 5 pkt. 4) wzoru umowy o dodanie „oraz terminowe uzgadnianie/zatwierdzanie i odbieranie dokumentacji projektowej”.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie.
39. W § 5 pkt. 6) wzoru umowy prosimy o wskazanie konkretnego terminu (ilość dni), w którym Zamawiający zobowiązany będzie złożyć stosowny wniosek.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Po przygotowaniu kompletu dokumentów wymaganych przy takich procedurach przez wykonawcę, zamawiający, niezwłocznie złoży wniosek.
40. Proszę o sprecyzowanie stopnia szczegółowości dla harmonogramu rzeczowo – finansowego, który ustalany będzie po wyborze najkorzystniejszej oferty. Czy w odniesieniu do dokumentacji projektowej Zamawiający oczekuje wskazania terminów dla każdego skrzyżowania czy dla całości danej branży?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje wypełnienia załączonego wzoru harmonogramu. W rozpisanych pozycjach harmonogramu należy uwzględnić wszystkie



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

prace projektowe i budowlane, dostawy, montaż, usługi i inne niezbędne dla zrealizowania przedmiotu zamówienia. Zamawiający oczekuje harmonogramu umożliwiającego śledzenie postępu prac, wystarczające będzie operowanie obszarami, dla których projekty będą opracowywane w jednym czasie. Należy uwzględnić konieczność, aby wykazane „etapy” uwzględniały ciągi skrzyżowań zlokalizowane obok siebie.

41. O jaką kontrolę chodzi Zamawiającemu w § 11 ust. 4 pkt. 3) wzoru umowy? Prośba o doprecyzowanie tego zapisu, by Wykonawca mógł prawidłowo zrealizować swój obowiązek w trakcie zawierania umowy z podwykonawcą.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kontrola dotyczy jakości wykonanych prac zgodnie z Programem Zapewnienia Jakości, Specyfikacjami technicznym, przepisami i warunkami określonymi w PFU. Zamawiający informuje, że kontrola o której mowa w §11 ust. 4 pkt 3 umowy obejmuje prawidłowość oraz zgodność z umową prac wykonywanych przy udziale Podwykonawców.

42. W § 11 ust. 4 pkt. 5) wzoru umowy jest tożsamy w treści z § 11 ust. 5 wzoru umowy. Celem uniknięcia wątpliwości postulujemy wykreślenie jednego z zapisów, a następnie dostosowanie odpowiednie zapisów w § 11 ust. 6 pkt. 2) wzoru umowy. Dodatkowo zapis ten odnosi się do 30 dniowego terminu płatności dla podwykonawcy, który wykonywać będzie roboty budowlane, dlatego wnosimy o usunięcie z § 11 ust. 4 pkt. 5) ewentualnie z § 11 ust. 5 in fine słów: „dostawy, usługi lub roboty budowlanej”, a pozostawienie jedynie „roboty budowlanej”. Obecnie znajdujące się wyliczenie również dostaw i usług wprowadza wewnętrzną niespójność w umowie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) modyfikacji uległa załącznik nr 9 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. § 11 ust. 4 pkt 5) wzoru umowy otrzymuje brzmienie:

5) przewidywać termin zapłaty wynagrodzenia Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy. Termin ten nie może być dłuższy niż 30 dni od dnia doręczenia Wykonawcy, Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy faktury lub rachunku, potwierdzających wykonanie zleconej Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy roboty budowlanej.

43. Prośba o wyjaśnienie zapisu zawartego w § 11 ust. 4 pkt 9) – o jakiej wierzytelności jest w nim mowa?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) modyfikacji ulega załącznik nr 9 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. § 11 ust. 4 pkt 9) wzoru umowy otrzymuje brzmienie:

9) nie może zawierać przepisów dopuszczających możliwość zastosowania przez Wykonawcę, Podwykonawcę lub dalszego Podwykonawcę cesji wierzytelności, która byłaby sprzeczna z zasadami dokonywania płatności określonymi w umowie.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

W szczególności niedopuszczalne jest zawieranie przez Wykonawcę, Podwykonawce lub dalszego Podwykonawcę umów cesji wierzytelności, nakładających na Zamawiającego obowiązek dokonywania bezpośrednich płatności na rzecz Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców z pominięciem Wykonawcy.

44. § 11 ust. 15 wzoru umowy – zapis umowy jest niejasny. Proszę o doprecyzowanie czy bezpośrednia płatność, będzie dokonywana wyłącznie na rzecz podwykonawców lub dalszych podwykonawców wykonujących roboty budowlane, czy również wykonujących dostawy lub usługi? Zamienność i brak konsekwencji stosowania pojęć w tym ustępie czyni go niezrozumiałym.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapisy umowy pozostają bez zmian. Zamawiający w sytuacji opisanej w przedmiotowym ustępie będzie dokonywał bezpośredniej zapłaty wymagalnego wynagrodzenia przysługującego Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy:

- który zawarł zaakceptowaną przez Zamawiającego umowę o podwykonawstwo (jeżeli przedmiotem podwykonawstwa są roboty budowlane),
- który zawarł przedłożoną Zamawiającemu umowę o podwykonawstwo (jeżeli przedmiotem podwykonawstwa są dostawy lub usługi).

Przedmiotowy zapis umowy jest jasny i precyzyjny oraz jest bezpośrednim przeniesieniem do umowy dyspozycji zawartej w art. 143c ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych. Różnice w nazewnictwie użyte w przedmiotowym przepisie wynikają z różnego trybu zatwierdzania (zgłaszania do Zamawiającego) umów podwykonawczych dot. robót budowlanych oraz dostaw i usług.

45. W § 12 ust. 5 wzoru umowy pojawia się podmiot, określany „ZDiM w Lublinie”, który zgodnie z informacjami zawartymi w ogłoszeniu o zamówieniu oraz w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, jest Zamawiającym. Celem uniknięcia wątpliwości postulujemy zmianę w przywołanym ustępie i stosowanie jednolitego nazewnictwa.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) modyfikacji uległa załącznik nr 9 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. § 12 ust. 5 wzoru umowy otrzymuje brzmienie:

5. Zmiana osoby, o której mowa w ust. 3, w trakcie realizacji przedmiotu niniejszej umowy powinna być uzasadniona przez Wykonawcę na piśmie i wymaga pisemnego zaakceptowania przez Zamawiającego. Zamawiający zaakceptuje taką zmianę w terminie 7 dni od daty przedłożenia propozycji i wyłącznie wtedy, gdy kwalifikacje i doświadczenie wskazanej osoby będą takie same lub wyższe niż dotychczasowego przedstawiciela Wykonawcy. Zmiana ta nie wymaga aneksu do umowy.

46. § 14 ust. 1 stanowi, iż Wykonawca zapoznał się z terenem budowy i jego otoczeniem, jak również uzyskał niezbędne informacje dotyczące między innymi uzbrojenia terenu urządzenia podziemne i naziemne. Bardzo proszę o wskazanie terminu, w którym wraz z przedstawicielem Zamawiającego, możliwe będzie dokonanie zapoznania się z całością terenu budowy wraz z istniejącymi urządzeniami podziemnymi.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wskazał taką możliwość w pkt 2.2. PFU. Zamawiający umożliwi Wykonawcy zapoznanie się z terenem budowy w zakresie, o którym mowa w §14 ust. 1 w uzgodnionym terminie, przed wymaganym terminem zawarcia umowy.

47. Czy Zamawiający przewiduje odbiór dokumentacji z uwagami zgodnie z powszechnie przyjętą praktyką budowlaną? Czy na podstawie takiej dokumentacji Zamawiający dopuszcza realizowanie robót?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje możliwość uzgadniania dokumentacji z uwagami. Dokumentacja przekazywana do odbioru winna jednak być poprawiona przez Wykonawcę i uwzględniać zgłoszone uwagi. Rozpoczęcie robót budowlanych może wymagać pozwolenia lub zgłoszenia do organów administracji budowlanej. Zamawiający nie może na obecnym etapie potwierdzić możliwości realizacji robót na podstawie dokumentacji z uwagami.

48. Postulujemy zmianę zapisu w § 19 ust. 4 wzoru umowy, wskazującą na to, że dokumentacja projektowa podlegać będzie również częściowym odbiorom. Obecny zapis sformułowany jest w sposób sugerujący jednorazowy odbiór całości dokumentacji, co jest sprzeczne z pozostałymi zapisami wzoru umowy.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

49. Czy oświadczenie o kompletności dokumentacji projektowej, o którym mowa w § 19 ust. 8 wzoru umowy powinno być składane również przy częściowych odbiorach dokumentacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w/w oświadczenie winno być składane przy odbiorze częściowym dokumentacji.

50. Co Zamawiający rozumie przez sformułowanie całkowitym zakończeniu wszystkich robót budowlanych i montażowych składających się na zgłoszony do odbioru element przedmiotu umowy? W oparciu o jakie kryteria i jaki podmiot uprawniony będzie do określenia poszczególnych elementów przedmiotu umowy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że słowo „całkowitym” jest tożsame z „wszystkich”. Elementy robót zostały wyspecyfikowane w harmonogramie – zał. 2 do wzoru umowy.

51. Z uwagi na bardzo krótki termin na zrealizowanie zamówienia, postulujemy skrócenie terminu określonego w § 21 pkt. II ust. 2 wzoru umowy z 20 dniowego na 7 dniowy, a w związku z wprowadzeniem tej zmiany na odpowiednie skrócenie terminów w ust. 4 i 5.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Zakreślone terminy są terminami maksymalnymi.

52. Zgodnie z obecnie znajdującymi się w § 21 pkt. III ust. 2, 4 oraz 5 zapisami wzoru umowy, procedura odbioru końcowego będzie trwała do 54 dni. Postulujemy odpowiednie dokonanie skrócenie terminów w taki sposób, by cała procedura nie trwała



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

dłużej niż 21 dni. Postulat ten jest zasadny z uwagi na bardzo krótki termin zrealizowania przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Zakreślone terminy są terminami maksymalnymi.

53. Proszę o doprecyzowania sformułowania „istnieje możliwość częściowego fakturowania” zarówno w odniesieniu do zapłaty wynagrodzenia za prace określone w § 24 jak i w § 25 oraz w § 26 wzoru umowy. Od jakich przesłanek/warunków uzależniona będzie taka możliwość? Czy będzie to jednostronna decyzja Zamawiającego? Czy Zamawiający wyraża zgodę na ustalenie harmonogramu płatności częściowych i wprowadzenia go do wzoru umowy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że warunki częściowego fakturowania zostały określone w umowie. Częściowe fakturowanie będzie się odbywać na podstawie protokołu odbioru podpisanego przez Zamawiającego za elementy robót wyspecyfikowane w harmonogramie – zał. 2 do wzoru umowy.

54. W związku z brzmieniem zapisu zawartego w § 25 ust. 7 zdanie drugie, postulujemy usunięcie zapisu § 25 ust. 9 wzoru umowy.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

55. Postulujemy zmianę sposobu naliczania kar umownych – nie za opóźnienie, a za zwłokę, z uwagi na fakt, że odpowiedzialność za kary umowne nie jest odpowiedzialnością gwarancyjną. Generalna uwaga co do wszystkich kar umownych zdefiniowanych we wzorze umowy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie.

56. Proszę o uzupełnienie zapisu w § 37 ust. 4 o dodanie słów na końcu „oraz odszkodowania na zasadach ogólnych Kodeksu Cywilnego”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

57. Proszę o doprecyzowanie § 37 ust. 5 poprzez nadanie mu następującego brzmienia: „Wykonawca może odstąpić od umowy, jeżeli Zamawiający narusza istotne postanowienia niniejszej umowy, w szczególności jeżeli nie wykonuje swoich obowiązków określonych w § 5 umowy, w terminie 30 dni od bezskutecznego upływu dodatkowego 14 dniowego terminu, wyznaczonemu Zamawiającemu na dopełnienie swoich obowiązków”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

58. Proszę o dodanie w § 37 pkt. 10) o treści: „w przypadku gdy Zamawiający uchyli się od udziału w inwentaryzacji, Wykonawca przeprowadzi inwentaryzację bez udziału Zamawiającego, na co Zamawiający niniejszym wyraża zgodę”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w umowie nie występuje § 37 pkt. 10).



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

59. Proszę o uzupełnienie zapisu w § 39 ust. 4 o następujący fragment na końcu „... o ile nie spowodowała wzrostu kosztów, które Wykonawca poniósł z taką zmianą. Wykonawca zobowiązany jest udowodnić ewentualną wysokość poniesionych kosztów dodatkowych, poniesionych z powodu zmiany terminu wykonania umowy i wtedy jest uprawniony do dochodzenia zwrotu tych kosztów od Zamawiającego”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

60. § 41 ust. 3 wzoru umowy – postulujemy zmianę momentu przejścia praw autorskich wraz z własnością nośnika, na moment otrzymania przez Wykonawcę odpowiedniej części wynagrodzenia.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

61. Postulujemy zmianę SIWZ w zakresie sposobu ustalania przez strony harmonogramu rzeczowo finansowego. Oferent, którego oferta zostanie wybrana jako najkorzystniejsza, przedstawi Zamawiającemu harmonogram rzeczowo – finansowy, do którego Zamawiający będzie mógł zgłosić uwagi. O ile jednak harmonogram przedstawiony przez oferenta nie będzie naruszał daty zakończenia przedmiotu zamówienia, uwagi Zamawiającego będą jedynie wskazówkami dla oferenta, których nie będzie on zobowiązany implementować do złożonego harmonogramu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany w proponowanym zakresie.

Nie wystarczy „dochowanie daty końcowej” harmonogram musi być wewnętrznie spójny a proponowane czasy realizacji zadań „następować” po sobie. Należy zwrócić uwagę na wzajemne powiązania pomiędzy poszczególnymi pracami i elementami – przykładowo: nie będzie możliwe osiągnięcie prawidłowego (między innymi koordynacja) funkcjonowania pracy skrzyżowań z sygnalizacją bez systemu łączności.

62. W odniesieniu do postanowienia pkt. 2.2 PFU proszę o udzielenie informacji, co w przypadku gdy prace w rejonie ulic Al. Raclawickie i ul. Lipowa nie zostaną dokończone w roku 2015. Proszę o informację, jaki będzie miało to wpływ na termin wykonania umowy przez Wykonawcę? Proszę o doprecyzowanie, na który kwartał roku 2015 Zamawiający przewiduje zakończenie tych prac?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje iż prace w rejonie Al. Raclawickie i ul. Lipowa nie zostaną dokończone w roku 2015 r. Prace przy zadaniu są na etapie prac projektowych koncepcyjnych. Wykonawca winien w pracach projektowych uwzględnić stan istniejącej sygnalizacji. W ramach prac dotyczących pojemności bazy danych, serwerowni, łącz światłowodowych prosimy o uwzględnienie dodatkowo 3 sygnalizacji (przy skrzyżowaniach z ul. Puławskiej, Grottgera, Sztajna) na ciągu o parametrach porównywalnych do skrzyżowania al. Raclawickie – Spadochroniarzy.

63. W odniesieniu do postanowienia pkt. 2.4 PFU proszę o potwierdzenie, że Zamawiający



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

jest uprawniony do gromadzenia i przetwarzania danych wskazanych w tym punkcie i że w tym zakresie Zamawiający nie narusza ustawy o ochronie danych osobowych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że jest uprawniony do gromadzenia i przetwarzania danych w zakresie przewidzianym ustawą o ochronie danych osobowych.

64. W pkt. 2.5 PFU Zamawiający posługuje się pojęciem „projekt inżynierski”, które nie występuje w treści wzoru umowy. Proszę o sprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez takie pojęcie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w pkt 3.3 PFU opisał projekty inżynierskie. Projekt inżynierski definiuje w sposób szczegółowy system, jego funkcjonalności i sposób funkcjonowania, parametry oraz – w odniesieniu do prac budowlano-instalacyjnych – wszystkie wspólne elementy.

W projektach inżynierskich należy uwzględnić realizację kompleksowych i zgodnych z PFU scenariuszy organizacji ruchu – lokalnych, obszarowych i centralnych – realizujących cele stawiane przez PFU (patrz w szczególności pkt 2.1 , pkt 2.4, pkt 2.5, pkt. 3.4.1 .3 , pkt 3.4.2.2. , pkt 3.4.2.5. , pkt 3.4.3.1 itd.)

Projekty inżynierskie winny zawierać co najmniej

- opis działania systemu,
- schematy i rysunki,
- lokalizację urządzeń i elementów podsystemów,
- określenie zmiennych sterujących,
- zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji (algorytmy sterowania)
- powiązania pomiędzy podsystemami (wymiana i pozyskiwanie danych do zmian stanu pracy i realizowanych strategii sterowania),
- zależności zmian i działania na szczeblu lokalnym , obszarowym i centralnym,
- zestawienia materiałów i sprzętowe,
- schematy kanalizacji i topologii sieci światłowodowej, oprogramowanie.

65. W odniesieniu do pkt. 2.5.2. PFU proszę o udzielenie informacji, czy w ramach wykonywania prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako RS (remont sygnalizacji na skrzyżowaniu), Zamawiający oczekuje od Wykonawcy wymieniania również tych elementów znajdujących się na skrzyżowaniu, które spełniają wymagania PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w PFU kilkakrotnie (pkt. 2.5.2 PFU + wykaz skrzyżowań) wskazał jaki zakres należy wykonać (w tym jakie elementy należy wymienić) na skrzyżowaniach opisanych jako RS.

66. W odniesieniu do 2.5.3 PFU proszę o udzielenie szczegółowych informacji na temat zakresu, zasad obowiązywania oraz czasu obowiązywania gwarancji na pojazdy Marek: Autosan, Mercedes-Benz, Solaris, Ursus.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Szczegółowe warunki udzielenia gwarancji zostały opublikowane na stronie BIP ZTM w Lublinie. Informacja o udzielonej gwarancji



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

na pojazdy znajduje się w Archiwum BIP w 2010r.

Poniżej przedstawiono zakres udzielonej gwarancji dla autobusów i trolejbusów zakupionych przez ZTM od 2011 roku oraz początek obowiązywania gwarancji na poszczególne sztuki.

Autobus Autosan M12LF

- 24 m-ce gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 10 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 300 000 km bez limitu czasu gwarancji na układ napędowy;
- 4 lata gwarancji na instalacje elektryczną.

Dostawy:

- 4 sztuki – 01.08.2011
- 4 sztuki – 19.08.2011
- 4 sztuki – 31.08.2011
- 4 sztuki – 14.09.2011
- 4 sztuki – 17.09.2011
- 8 sztuk – 17.02.2012
- 4 sztuki – 30.03.2012
- 4 sztuki – 18.04.2012
- 4 sztuki – 02.07.2012
- 3 sztuki – 20.07.2012
- 5 sztuk – 06.08.2013
- 5 sztuk – 19.08.2013

Autobus Autosan M09LE

- 24 m-ce gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 10 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 3 lata gwarancji na instalacje elektryczną.

Dostawy:

- 5 sztuk – 31.10.2012
- 5 sztuk – 19.11.2012
- 5 sztuk – 28.11.2012
- 5 sztuk – 06.12.2012

Autobus Mercedes O530G

- 24 m-ce gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 10 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 300 000 km bez limitu czasu gwarancji na układ napędowy;
- 4 lata gwarancji na instalacje elektryczną.

Dostawy:



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

7 sztuk – 03.08.2011
13 sztuk – 16.09.2011
7 sztuk – 30.12.2011

Trolejbus Solaris Trollino 12M

- 36 m-cy gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 14 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 4 lata gwarancji na instalację elektryczną i układ napędowy.

Dostawy:

8 sztuk – 06.09.2013
12 sztuk – 27.12.2013

Trolejbus Solaris Trollino 18M

- 36 m-cy gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 14 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 4 lata gwarancji na instalację elektryczną i układ napędowy.

Dostawy:

6 sztuk – 20.05.2014
6 sztuk – 02.10.2014

Trolejbus Ursus T70116

- 36 m-cy gwarancji na cały pojazd bez limitu kilometrów;
- 14 lat gwarancji na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia;
- 5 lat gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia;
- 4 lata gwarancji na instalację elektryczną i układ napędowy.

Dostawy:

1 sztuka – 30.10.2013
1 sztuka – 31.10.2013
3 sztuki – 12.11.2013
4 sztuki – 11.07.2014
4 sztuki – 20.08.2014
4 sztuki – 16.09.2014

Dostawa pozostałych 21 sztuk trolejbusów marki Ursus zakończy się w 2015 roku.

67. W odniesieniu do pkt. 3.3.2. PFU proszę o wyjaśnienia, co Zamawiający rozumie przez „proces uzgadniania lub zatwierdzania ostatecznej wersji dokumentacji”? Czy okres od 2 do 3 tygodni stanowi czas, gdy strony umowy wspólnie wypracują ostateczny kształt dokumentacji projektowej, czy jest to czas na zgłoszenie dopiero pierwszych uwag przez Zamawiającego? Jeżeli jest to czas na zgłoszenie jedynie pierwszych uwag, to w jakim czasie po ich uwzględnieniu i ponownym przedstawieniu dokumentacji przez Wykonawcę Zamawiający zajmie stanowisko do nowej wersji dokumentacji



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

projektowej? Czy ponownie Zamawiającemu przysługuje na to okres od 2 do 3 tygodni? Czy Zamawiający jest uprawniony do zgłoszenia uwagi dopiero w czasie drugiego konsultowania treści dokumentacji projektowej, w sytuacji gdy uwaga ta możliwa była do zgłoszenia już w czasie pierwszego konsultowania, ale Zamawiający jej nie zgłosił?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ostateczna wersja (kompletnej z punktu widzenia formalnego i zgodnej z wymaganiami określonymi w PFU) nie jest wersją, którą strony wspólnie wypracowują. Okres od 2 do 3 tygodni dotyczy niezbędnego czasu na formalne zatwierdzenie projektu (kompletnego pod względem formalnym i merytorycznym) i jest realizowany tylko przez organ zarządzający ruchem. Zamawiający zgłosi wszystkie uwagi do dokumentu po pierwszym czytaniu. Zgłoszenie dodatkowych uwag do zmienionej wersji projektu będzie możliwe tylko wówczas, gdy wprowadzone zmiany powodują modyfikację dotychczas komentowanych fragmentów dokumentu lub pojawią się nowe elementy nie uwzględnione we wcześniej przedkładanych wersjach projektu lub gdy zmiany wprowadzone przez Wykonawcę będą niekompletne.

68. W odniesieniu do pkt. 3.3.2. PFU proszę o wyjaśnienia, jaką Zamawiający przewiduje procedurę rozwiązywania ewentualnych sporów pomiędzy stronami umowy co do prawidłowości i kompletności dokumentacji projektowej, w kontekście okoliczności, że przedmiot zamówienia stanowi projekt realizowany w trybie „projektuj – buduj”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że procedura w tym zakresie może wyglądać następująco: w przypadku gdy kolejna wersja dokumentu opracowanego przez Wykonawcę nie uwzględnia wszystkich uwag Zamawiającego, wówczas Zamawiający lub jego przedstawiciel ustala spotkanie uczestników stron umowy, podczas którego strony ustalą zbliżenie stanowisk.

69. W odniesieniu do pkt. 3.11.3.2 PFU w odniesieniu do wielokrotnie powtarzającego się sformułowania „odbior systemu nie będzie możliwy” lub „system nie będzie mógł być odebrany”, proszę o wskazanie w oparciu o jaką zasadę i jaką procedurę Strony będą dokonywały ponownego odbioru (ponownej próby dokonania odbioru). W szczególności proszę o wskazanie podmiotu uprawnionego do wyznaczenia nowego terminu odbioru, ilości minimalnych i maksymalnych dni, jaka może upłynąć pomiędzy pierwszym odbiorem a kolejnym, organu lub podmiotu upoważnionego do rozstrzygnięcia ewentualnych rozbieżności stanowisk.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zasady odbiorów zostały opisane zarówno w umowie jak i PFU. W § 21 wzoru umowy określono dodatkowo procedury i terminy wyznaczania odbiorów. Spory pomiędzy stronami są rozstrzygane na zasadach określonych w umowie.

70. W odniesieniu do pkt. 3.11.6.1 PFU proszę o doprecyzowanie, w jakim czasie od otrzymania zgłoszenia od Wykonawcy, Zamawiający lub jego przedstawiciel dokona odbioru robót zanikających lub ulegających zakryciu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zasady i terminy odbiorów zostały określone w § 21 wzoru umowy. Oczywiście jest, że jeżeli spełnione będą warunki dokonania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

odbioru nastąpi to bez zbędnej zwłoki.

71. Czy przedstawiciel zamawiającego (pkt. 3.11.6.1 PFU) jest uprawniony jedynie do dokonywania odbiorów robót zanikających lub ulegających zakryciu? Podmiot ten nie pojawia się w pkt. 3.11.6.2 ani 3.11.6.3 dotyczących odbiorów częściowych oraz odbioru końcowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zasady i terminy odbiorów zostały określone w § 21 wzoru umowy. Odbiory częściowy oraz końcowy będzie się odbywał zawsze z udziałem Zamawiającego i upoważnionych przedstawicieli. Odbiór robót zanikających może się odbywać przez inspektora nadzoru.

72. Postanowienia pkt. 3.11.6.2 PFU w bardzo lakoniczny sposób określają zasady dokonywania odbiorów częściowych, poprzez odwołanie się do zasad odbioru końcowego. Tymczasem cel odbioru końcowego (ocena jakościowa), jest całkowicie odmienny od celu odbiorów częściowych (ocena ilościowa). Dodatkowo zapisy znajdujące się w pkt. 3.11.6.3 PFU dotyczącym odbioru końcowego, w większości nie mają zastosowania do odbioru końcowego. Lakoniczne wskazanie, iż odbiory częściowe będą dokonywane na takich samych zasadach jak odbiór końcowy w rzeczywistości nie wskazują w oparciu o jakie zasady odbiory częściowe będą się odbywać. Proszę o zmodyfikowania pkt. 3.11.6.2 poprzez wskazanie w oparciu o jakie zasady Zamawiający zamierza dokonywać odbiorów częściowych. Analogicznie brak jest wskazania zasad, w oparciu o które będzie dokonywany odbiór ostateczny (pkt. 3.11.6.4 PFU). Proszę o uzupełnienie PFU o zasady dokonywania odbioru ostatecznego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapisy PFU pozostają bez zmian.

73. W pkt. 3.11.6.3 PFU jest wskazane, że odbioru końcowego dokona komisja. Proszę o wskazanie jaki jest/będzie skład komisji, jaki jest minimalny wymagany skład komisji dla dokonania skutecznego odbioru?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zasady i terminy odbiorów zostały określone w § 21 wzoru umowy.

74. W pkt. 3.11.6.3 w akapicie zatytułowanym „Dokumenty do odbioru końcowego” zamiennie jest używane określenie „odbiór końcowy” oraz „odbiór ostateczny”. Bardzo proszę o doprecyzowanie, o jaki odbiór chodzi Zamawiającemu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w pkt. 3.11.6.3 w akapicie zatytułowanym „Dokumenty do odbioru końcowego” chodzi o odbiór końcowy.

75. W nawiązaniu do ogłoszonego przez Zarząd Dróg i Mostów przetargu po przeprowadzeniu dogłębnych analiz dokumentacji przetargowej jak i posiadanych przez Zamawiającego dokumentów wnioskujemy do Zamawiającego o przedłużenie terminu wykonania przedmiotowego zadania. Ze względu na złożoność zagadnienia jak również nasze doświadczenia w realizacji podobnych zadań, proces przygotowania i realizacji zamówienia znacząco przekracza wg naszej oceny datę 15.12.2015 określoną przez



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Państwa jako termin na ukończenie projektu. Zwracamy uwagę, że przekazana w dokumentacji przetargowej koncepcja systemu prowadzi do konieczności powielenia rozwiązania jakie nie zostało wdrożone przez poprzedniego Wykonawcę.

Jednocześnie konieczność wykorzystania niniejszej koncepcji uniemożliwia lub znacząco utrudnia zaproponowanie odmiennych rozwiązań przez innych producentów niż dotychczasowy Wykonawca lub podwykonawcy z nim współpracujący przy wdrożeniu projektu w latach 2011 – 2014, i znacząco ogranicza proponowanie i wdrożenie konkurencyjnych rozwiązań.

Konkludując, dla możliwości stosowania rozwiązań konkurencyjnych w stosunku do rozwiązań poprzedniego Wykonawcy SIWZ powinien być otwarty na rozwiązania innych producentów a to oznacza, że również koncepcja systemu powinna być przedmiotem postępowania.

Po przeprowadzonej analizie uważamy, że zadanie może być zrealizowane w terminie dłuższym niż obecnie zaproponowany tj. w terminie 19 miesięcy od daty podpisania Umowy.

Nasza ocena wynika z faktu iż harmonogram projektu wg nas kształtuje się następująco:

1. Faza projektowa
 - 1.1. Przygotowanie koncepcji wraz z uzgodnieniem dla 70 skrzyżowań – 2 m-ce
 - 1.2. Opracowanie projektów ruchowych dla 70 skrzyżowań wraz z uzgodnieniem oraz projekty organizacji ruchu – 5 m-cy
 - 1.3. Opracowanie projektów elektrycznych – 3 m-ce (przy założeniu, że projekty elektryczne wykonywane są sukcesywnie po uzgodnieniu projektów ruchowych i organizacji ruchu. Kalkulacja czasu nie uwzględnia konieczności wykonywania projektów budowlanych dla skrzyżowań)

Czas wykonania fazy projektowej z zastrzeżeniem pkt.1.3 wynosi – 10 m-cy. Oczywiście przy założeniu, że projekty związane z siecią łączności i znakami zmiennej treści oraz innymi instalacjami niż sygnalizacje świetlne wykonywane będą równolegle do projektów sygnalizacji świetlnych, które są na ścieżce krytycznej .

2. Faza realizacji:
 - 2.1. Modernizacje i dostosowanie sygnalizacji świetlnych, sieć łączności oraz pozostałe instalacje – 8 miesięcy
 - 2.2. Uruchamianie obszarów optymalizacji sieciowej (uruchamianie i kalibracja systemu) – 2 miesiące
Przy założeniu iż 2 miesiące przed zakończeniem fazy projektowej rozpoczęte zostaną prace realizacyjne w oparciu o zatwierdzone projekty a uruchamianie systemu rozpocznie się już w trakcie prowadzenia prac instalacyjnych na



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

skrzyżowaniach - zakończenie fazy realizacji nastąpi w 7 miesięcy po zakończeniu fazy projektowej.

3. Odbiór zadania – zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ (procedura odbiorowa) – 2 m-ce.

Całkowity czas realizacji zadania wynosi – 19 miesięcy od dnia podpisania Umowy.

Przyjmując, że rozstrzygnięcie postępowania nastąpi w ciągu 60 dni od daty złożenia Ofert tj. w miesiącu lutym 2015, realnym terminem realizacji zadania byłby 30.09.2016 r.

Wskazuje to na 9 miesięczne opóźnienie w stosunku do wymaganego w SIWZ terminu realizacji.

Powyższe wykazuje, że stawianie wymagania ukończenia zadania w terminie do 15.12.2015 r., przy obecnie zdefiniowanym zakresie jest od początku niemożliwe dla tych wykonawców, którzy zamierzają przygotować i złożyć rzetelną ofertę a w konsekwencji, odpowiedzialnie realizować projekt.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że określenie tak krótkiego terminu przy jednocześnie rozbudowanym pakiecie tytułów dla kar umownych istotnie utrudnia a wręcz uniemożliwia pozyskiwanie ofert od podwykonawców, którzy nie akceptują ryzyka terminowego wykonania prac.

Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą o dostosowanie wymagań przetargowych w zakresie realizacji projektu do obiektywnie rzeczywistych możliwości jego wykonania.

W przypadku pozytywnego ustosunkowania się do naszej propozycji zmian terminów wykonania, prosimy o stosowne skorygowanie zapisów SIWZ oraz przesunięcie terminu składania ofert.

Uwzględniając czas niezbędny na wprowadzenie zmian i konieczność zapoznania się z nowymi wymaganiami oraz przeprowadzenia procesu ofertowania wnosimy o przesunięcie składania ofert do dnia 29.01.2015 r., co stworzy możliwość przygotowania rzetelnej Oferty.

Odpowiedź: Zapisy SIWZ w zakresie terminów pozostają bez zmian.

76. Prosimy o doprecyzowanie czasu przewidzianego na wykonanie zadania. W umowie §10 pkt 1. i w SIWZ pkt 4 str. 5 jest zapis że „termin wykonania jest od dnia zawarcia umowy do 15.12.2015 r.”, natomiast w ogłoszeniu o zamówieniu w pkt 11.3 jest zapis termin realizacji „rozpoczęcie 5.02.2015 r. zakończenie 15.12.2015 r. Czy 5.02.2015 jest to data do kiedy Zamawiający zakłada, że będzie podpisana umowa?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że data 05.02.2015 r. jest datą końcową 60-dniowego terminu związania ofertą (w przypadku otwarcia ofert w dniu 08.12.2014 r.). Do tej daty też Zamawiający zakłada, że nastąpi podpisanie umowy. Jednocześnie wyjaśniam, że pkt VI.3) ogłoszenia – „Informacje dodatkowe” zawarty jest termin wykonania zamówienia.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

77. Ze względu na złożoność zagadnienia jak również dotychczasowe doświadczenie naszej firmy proces przygotowania i realizacji analogicznego zamówienia na Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego wynosi minimum 19 miesięcy od czasu podpisania umowy:

- Faza projektowania (koncepcja +projekty organizacji ruchu + Projekty elektryczne + zgody i zatwierdzenia) – ok.10 miesięcy
- Faza realizacji min. 8 miesięcy
- Faza odbiorowa –min.2 miesiące

Dlatego też zwracamy się z wnioskiem do Zamawiającego o przedłużenie terminu zakończenia realizacji do 30.09.2016 r. Jest to według oferenta pierwsza realna data wykonania i zakończenia zadania.

Odpowiedź: Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

78. Czy istniejące sterowniki sygnalizacji świetlnej spełniają wszystkie wymagania norm PN –EN 50556, PN – EN 126765, PN-EN 50293? Jeśli tak to czy możliwe jest przekazania wyników testów z niezależnego laboratorium, który potwierdza wszystkie wymagania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić, że istniejące sterowniki spełniają wszystkie wymagania przytoczonych norm.

79. Czy sterowniki mają spełniać warunek temperaturowy zakresy temperatury pracy (-25°C do + 55°C bez dodatkowych urządzeń grzewczych i chłodzących?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że minimalne wymagania w stosunku do sterowników zostały określone w PFU – wymagania klas AE3 i AB2 zgodnie z PN EN 50556.

80. Czy sterowniki nie powinny spełniać jeszcze normy PN-HD 638 S1 – Systemy sygnalizacyjne ruchu drogowego oraz norm z nimi powiązanych. W ramach normy wymaga się spełnienia następujących klas przez sterowniki sygnalizacji świetlnej: B1,C1,D1,E1,F3, T2,U1, AB2, AE3, AG1.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sterowniki winy spełniać normy opublikowane przez Prezesa PKN w Monitorze Polskim w wykazie norm zharmonizowanych wynikających z obligatoryjnego wdrażania dyrektyw Unii Europejskiej. Norma PN-HD 638 S1 nie jest tam uwzględniona.

81. Czy remontowane skrzyżowania mają zasilać lampy sygnalizacyjne napięciem 230 V czy 40 V?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach objętych zakresem lampy sygnalizacyjne są zasilane napięciem 230 V.

82. Czy Zamawiający dopuszcza aby klucz policjanta został zastąpiony guzikiem na pulpicie umożliwiającym przełączeniem w żółty – migacz oraz aby pulpit posiadał dodatkową funkcjonalność ręcznego przełączania faz ruchu przez policjanta?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza w/w opcji.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

83. Czy Zamawiający dopuszcza aby wartości aktualnych wartości napięć na torach były wyświetlane na komputerze poprzez oprogramowanie do serwisowania sterowników?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza w/w opcje.
84. Czy Zamawiający dopuszcza aby sterownik automatycznie mierzył i dostosowywał wartości napięcia i mocy kontroli progów lamp sygnalizacyjnych bez konieczności każdorazowej zmiany wartości progowych w przypadku uszkodzenia lampy?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza w/w opcje.
85. Czy Zamawiający dopuszcza, aby zmiany w oprogramowaniu sterownika były wykonywane poprzez dedykowane oprogramowanie co dodatkowo zabezpiecza dostęp osób postronnych do sterownika. Znamy przypadki w którym poprzez poznanie PINu, osoby postronne starały się przeprowadzać zmiany w sterowniku, zmiany wykonywane przy wykorzystaniu specjalnego licencjonowanego oprogramowania zapobiegają takim sytuacjom, ponieważ zawsze są szczytywane sumy kontrolne i wiadomo, kto kiedy co zmieniał, w przypadku pulpitów z PINem nie ma możliwości weryfikacji takich zmian.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza w/w opcje.
86. Czy na którymś ze skrzyżowań Wykonawca w ramach kontraktu ma wymienić okablowanie sygnalizacji na nowe? Jeżeli tak to prosimy o wskazanie nr skrzyżowań i podanie ilości i rodzaju kabli jakie mają być wymienione.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wskazał te skrzyżowania w materiałach przetargowych tj. oznaczył jako RS lub stosownie opisał. Wymagania odnośnie rodzajów kabli podane zostały w PFU , ich ilość zostanie określona w projekcie, który opracuje Wykonawca.
87. Czy na którymś ze skrzyżowań konieczna jest wymiana masztów lub innych elementów infrastruktury związanej z sygnalizacją świetlną? Jeżeli tak to prosimy o wskazanie nr skrzyżowań i podanie ilości i rodzaju elementów jakie mają być wymienione.
W PFU Zamawiający opisuje podsystem automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych.
- a) Czy system wykrywania zdarzeń ma być oparty tylko na wideodetekcji? Czy wybór odpowiedniego podsystemu należy do wykonawcy?
- b) Jakie zdarzenia i w jakim obszarze należy wykrywać?
- c) Czy istniejące wideodetektory zainstalowane na skrzyżowaniach posiadają funkcję wykrywania zdarzeń, jeśli nie to czy należy wymienić wszystkie kamery wideodetekcji aby spełniały określone funkcje?
- d) Co Zamawiający ma na myśli pisząc wysoki współczynnik wykrywania zdarzeń?
- Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wskazał skrzyżowania na których jest konieczna wymiana masztów w materiałach przetargowych tj. oznaczył jako RS lub stosownie opisał. W odniesieniu podsystemu wykrywania zdarzeń drogowych informujemy, że:
- a) system wykrywania zdarzeń ma być oparty o kamery,
- b) rodzaj zdarzeń i w jakim obszarze mają być wykrywane określono w pkt 2.5.4.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

PFU,

c) na skrzyżowaniach montowane były kamery firmy Autoscope RackVision i kamery Autoscope Atlas. Nie wszystkie posiadają funkcje wykrywania zdarzeń. W razie potrzeby należy wymienić wszystkie kamery wideodetekcji aby spełnić określone funkcje.

d) Wysoki współczynnik wykrywania zdarzeń oznacza, że będą one:

- gwarantować rozpoznawanie pojazdów na skrzyżowaniu w stopniu zapewniającym prawidłowe działanie podsystemu,
- gwarantować prawidłowe rozpoznanie sytuacji ruchowej dla celów sterowania obszarowego lub centralnego.

88. Czy Zamawiający może wyjaśnić w jakim celu sterowniki podłączone do systemu zarządzania ruchem mają mieć możliwość gromadzenia danych o ruchu przez okres 24 godzin w interwałach 15 minutowych? Jest to funkcja potrzebna dla urzędów pracujących lokalnie bez systemu nadrzędnego. System centralny ma posiadać moduły do analizy on-line i off-line które to umożliwiają wykorzystywanie danych ze wszystkich detektorów podłączonych do SZR i są dostępne w dowolnej konfiguracji czasowej jak i graficznej, a programowanie lokalne wymaga specjalnego oprogramowania sterownika co wydaje się marnowanie czasu z punktu widzenia budowy systemu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga wskazanej funkcjonalności dla potrzeb wykorzystania danych poza systemem lub w sytuacjach awaryjnych.

89. Czy Zamawiający może jednoznacznie określić czy wszystkie sterowniki pracujące w systemie mają mieć taką samą funkcjonalność (nowe oraz modernizowane)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sterowniki pracujące w systemie mają mieć taką funkcjonalność aby spełnić wymagania określone w PFU i zapewnić działanie wdrożonego systemu sterowania.

90. Czy na zmodernizowane sterowniki sygnalizacji świetlnej w ramach projektu należy dać taką samą gwarancję jak na sterowniki nowoinstalowane – 3 lata lub 5 lat (w przypadku wydłużenia gwarancji przez oferenta)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że gwarancja obejmuje sprzęt i elementy nowo instalowane.

91. Czy cały zmodernizowany sterownik sygnalizacji świetlnej podlega gwarancji (wszystkie jego podzespoły)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że gwarancja obejmuje sprzęt i elementy nowo instalowane lub zmodernizowane podzespoły.

92. Czy sterowniki, które będą podłączone do centrum zarządzania ruchem i będzie możliwość dokonywania wszelkich pomiarów ruchu wraz z analizami nadal mają mieć rejestr ruchu z minimum 64 detektorów. Z założenia budowy zintegrowanego systemu zarządzania ruchem wszelkie dane po wybudowaniu centralnego systemu są zbierane na poziomie centralnym, co w znaczny sposób ułatwia pracę i ocenę parametrów



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

ruchu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg posiadania rejestru ruchu z minimum 64 detektorów.

93. Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie innego otwartego protokołu komunikacyjnego niż DATEX II, który to zostanie przekazany zamawiającemu w celu dalszej rozbudowy systemu? Jest to o tyle ważne że dostawcy systemów i urządzeń mając doświadczenie z realizacji innych projektów w Polsce już przeszli etap integracji protokołów wymiany danych i działają poprawnie, rozpoczęcie procesu integracji opartego na DATEX II może znacznie wydłużyć realizację zadania. Ważne jest aby dostawca systemu sterowania ruchem przekazał protokoły komunikacyjne dla miasta w celu dalszej rozbudowy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych. Patrz odpowiedź na pytanie nr 17.

94. Czy wszystkie lampy sygnalizacyjne spełniają wymagania PFU? Jeśli nie to czy należy je wymienić?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wszystkie lampy sygnalizacyjne spełniają wymagania PFU. W PFU i załącznikach podano skrzyżowania, na których jest wymagana wymiana latarni – skrót RS i LL.

95. Czy Zamawiający dopuszcza wymianę istniejących sterowników na koszt wykonawcy na sterowniki dostarczane przez dostawcę systemu co zapewnia pełną kompatybilność pomiędzy centralą sterowania ruchem a sterownikami i pozwoli na uniknięcie czasu związanego z integracją pomiędzy istniejącymi sterownikami na etapie realizacji kontraktu (3 typy urządzeń), dodatkowa zaleta to wszystkie sterowniki są nowe wolne od wad i nie ma konfliktu odnośnie odpowiedzialności czy to wina sterownika czy systemu sterowania ruchem.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza taką możliwość.

96. Czy Zamawiający może wyjaśnić w jakim celu priorytet dla transportu zbiorowego ma być zależny od rozkładu jazdy? I w jakim celu ma mieć możliwość przesyłania żądania o poziomie priorytetu w skali 1 do 5?

Priorytet powinien być dla wszystkich pojazdów niezależnie od rozkładu jazdy i po wprowadzeniu systemu i priorytetu należy dostosować rozkład jazdy co zapewni poprawne działanie systemów i zapewni komfort podróżnym i jednoznaczność dla kierowców autobusów. W przypadku różnych poziomów priorytetu może dochodzić do sytuacji w którym to pojazd pierwszy jest o czasie a drugi pojazd jest opóźniony i w takiej sytuacji nie jesteśmy w stanie przyspieszyć pojazdu pierwszego ponieważ będzie za wcześnie, dotyczy to głównie trolejbusów, które to nie mają możliwości wyprzedzania. Prosimy, aby zapis uległ zmianie i że priorytet ma być przyznawany wszystkim pojazdom w ramach możliwości i jak najmniejszych strat czasu dla pojazdów komunikacji miejskiej ze względu na sygnalizację.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że priorytety (warunkowe) winne być udzielane między innymi w zależności od stopnia opóźnienia względem rozkładu jazdy. W ramach działania priorytetów opisanych w PFU należy również uwzględnić rodzaj linii transportu zbiorowego.

Informacja o ewentualnym przyspieszeniu (opóźnieniu) w stosunku do realizowanego rozkładu jazdy powinna być dostępna do celów statystyczno – projektowych umożliwiając dostosowanie w przyszłości rozkładu jazdy do rzeczywistych warunków.

97. Czy Zamawiający może wyjaśnić w jakim celu należy zbudować model sieci transportowej dla całego obszaru SZR, ponieważ z naszego doświadczenia symulowanie więcej niż jednego obszaru na raz jest bardzo czasochłonne i nie czytelne dla użytkowników oraz analiza danych z całego obszaru jest bardzo długa. Symulację powinno się wykonywać dla danego obszaru sterowania z określoną strategią?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza swoje wymaganie. Przedmiotem zamówienia jest sterowanie i optymalizacja w w całym obszarze sterowania i w tym celu potrzebny jest model dla całego obszaru SZR. Nie wyklucza to stworzenia modeli dla podobszarów.

98. Czy Zamawiający potwierdza instalację urządzeń do priorytetu w 400 pojazdach? Instalacje urządzeń do priorytetu jest bardzo czasochłonna i wymaga zdjęcia z kursowania kilku brygad jednocześnie, rozsądnym wydaje się dostawę 400 urządzeń i montaż około 150 – 200 ponieważ taki jest realny czas montażu po przygotowaniu wszystkich projektów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga aby to Wykonawca dostarczył, zamontował i uruchomił wymagane urządzenia/oprogramowanie. Odpowiedź na pytanie zawarta jest w odpowiedzi na zapytanie nr 132.

99. Czy Zamawiający może potwierdzić że wszystkie dostępne kanalizacje pod budowę komunikacji światłowodowej są drożne i sprawne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić drożności całej kanalizacji. Prace budowlane będą realizowane na zmiennym „organizmie miejskim”. Nawet po podpisaniu umowy na realizację SZR inni wykonawcy prac np. przy budowie sieci wodociągowej mogą realizować prace, uszkodzić kanalizację pod budowę sieci światłowodowej i nie poinformować ZDiM w Lublinie. Oferent/Wykonawca SZR winien uwzględnić w cenie ofertowej ryzyko naprawy/odtworzenia/udroźnienia takiej kanalizacji przed ułożeniem światłowodu.

100. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zamianę zapisów dotyczących koncepcji w taki sposób aby aktualna koncepcja stanowiąca załącznik do SIWZ była dokumentem jedynie informacyjnym ?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wskazał w PFU pierwszeństwo umowy i PFU



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

przed zapisami załączonych projektów koncepcyjnych. Projekty koncepcyjne są dokumentem informacyjnym. Patrz również na odpowiedź 112, 119, 168, 502.

101. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę dotyczącą zakresu projektu polegającą na włączeniu w zakres zadania dla Wykonawcy - „opracowanie i uzgodnienie koncepcji systemu”? Obecne zapisy SIWZ w tym zakresie i konieczność wykorzystania koncepcji dostarczonej przez poprzedniego Wykonawcę w sposób istotny ograniczają konkurencyjność postępowania. Opracowanie własnej koncepcji przez Wykonawcę ubiegającego się o zadanie prowadzi będzie w sposób istotny do zwiększenia ilości Wykonawców mogących ubiegać się o zamówienie, a tym samym z pewnością postępowanie nie będzie ograniczać konkurencji i zwiększy konkurencyjność ofert otrzymanych przez Zamawiającego od Wykonawców.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga opracowania koncepcji systemu.

102. Do umowy § 2 ust. 6 pkt.1 ppkt.4)

Zobowiązanie do pozyskania matrycy i map do celów projektowych po stronie Wykonawcy nie może mieć charakteru zobowiązania bezwzględnego; pozyskanie tych dokumentów nie zależy od wykonawcy, bo w sytuacji np. realizacji innych inwestycji na terenie miasta, dostępność tych dokumentów może być ograniczona lub po prostu niemożliwa;

Czy Zamawiający potwierdza, że w razie braku możliwości pozyskania tych dokumentów, będzie to podstawa dla wykonawcy o przedłużenie czasu realizacji (etapu lub terminu końcowego jeżeli brak w pozyskaniu tych dokumentów będzie miał wpływ na ten termin)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pozyskanie matrycy i map jest obowiązkiem Wykonawcy. Warunki przedłużenia terminu umowy zostały stosownie opisane.

103. Do umowy § 4 ust. 1 pkt. 8)

Na czym ma polegać uzgodnienie projektu w fazie roboczej z Zamawiającym – o czym mowa w § 4 ust.1 pkt. 8) umowy? Kryteria odbioru dokumentacji powinny być jasno określone a kwestia uzgodnienia nie powinna wykraczać poza te kryteria; czy Zamawiający potwierdza iż pojęcie „uzgodnienia” tak należy rozumieć, i Zamawiający nie odmówi zgody lub uzgodnienia projektów jeżeli będą one odpowiadać kryteriom i wymogom określonym w umowie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje uzgadnia dokumentacji w fazie roboczej (fazie jej tworzenia). Wymaga się konsultacji projektantów z przedstawicielami Zamawiającego. W PFU opisano procedury uzgadniania. Zdaniem Zamawiającego takie procedury przyspieszają etap uzgadniania lub zatwierdzania projektu. Prawidłowo opracowane projekty z pewnością zostaną uzgodnione lub zatwierdzone.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

104. Do umowy § 10 ust. 2

Oferent zwraca uwagę, że harmonogram rzeczowo – finansowy to dokument, którego zmiana ma wpływ na prawa i obowiązki stron umowy; nie jest zatem w ocenie oferenta dopuszczalne, wprowadzanie w tym zakresie zmian, bez ich uzgodnienia przez obie strony; tym samym jednostronnie zgłoszona uwaga przez Zamawiającego do zaproponowanej przez wykonawcę zmiany nie może być wiążąca jeżeli nie została wzajemnie przez strony uzgodniona; Powyższe oferent wywodzi z jednolitej linii orzecznictwa Sądu Najwyższego, który jednoznacznie wskazał, że nie są ważne postanowienia umów, zezwalające jednej tylko stronie na dokonywanie w niej zmian.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może uwzględnić uwagi. Zasadne uwagi winny być uwzględnione. Patrz odpowiedź na pytanie 61 i 458 .

105. Do umowy § 12

Oferent zwraca uwagę, że w § 12 ust. 5 wprowadzono do umowy postanowienie uzależniające skuteczność zmiany przedstawiciela Wykonawcy od podmiotu trzeciego (nie będącego stroną umowy) tj. ZDiM; jest to w ocenie Wykonawcy niczym nieuzasadnione; w kwestii kryteriów akceptacji nowej osoby Wykonawca wskazuje, że postanowienie to powinno być sformułowane w taki sposób, że Zamawiający nie ma prawa odmówić zaakceptowania takiej osoby jeżeli będzie spełniała określone dla niej kryteria; nie jest niczym uzasadnione przyznawanie uprawnienia do odmowy uznania takiej osoby z innych powodów i może w efekcie być przeszkodą w realizacji prac (nieuzasadniona odmowa dla nowej osoby wstrzymująca realizację projektu); Wnosimy o odpowiednią korektę.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ZDiM jest równoznaczne z „Zamawiającym”. W ww ustępie opisane są warunki zmiany osoby. W załączeniu poprawiony wzór umowy.

106. Do umowy § 21 ust. 3

Wykonawca zwraca uwagę, że odbiory robót zanikających i ulegających zakryciu powinny być przeprowadzane w terminie 3 dni; nie wystarczy że Inspektor przystąpi do ich odbioru w tym terminie; ze względu na konieczność zachowania płynności robót kwestia ta powinna być jasna w umowie i przewidywać możliwość odebrania tego rodzaju robót w określonym – 3 dniowym terminie, Wnosimy o odpowiednią zmianę.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapisy umowy pozostają bez zmian. Prawidłowo wykonane roboty zostaną odebrane bez zbędnej zwłoki.

107. Do umowy § 23 ust. 3

Oferent wskazuje na błąd logiczny zawarty w ust. 3 § 23 Umowy; wartość sumaryczna kwot należnych wykonawcy i kwot brutto wynikających z umów podwykonawczych



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

zawsze przekroczy wartość wynagrodzenia ryczałtowego Wykonawcy określoną w § 23 ust. 3 gdyż wynagrodzenia podwykonawców zawierają się w kwocie wynagrodzenia Wykonawcy. Wnosimy o wykreślenie tego ustępu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapisy umowy pozostają bez zmian. W tym ustępie chodzi o sumę wynagrodzenia Wykonawcy za prace realizowane samodzielnie oraz przy udziale podwykonawców.

108. Do umowy § 32 ust. 4, 5

Oferent zwraca uwagę, że zastrzeżenie kar na wypadek opóźnienia jest krzywdzące dla wykonawcy; opóźnieniem jest każde niedotrzymanie terminu (nawet niezależne od wykonawcy) a kary jako forma umownego odszkodowania za naruszenie postanowień umowy powinna obejmować przypadki zawnionego działania lub zaniechania; z tego względu w tych wszystkich przypadkach, w których w umowie zostały zastrzeżone kary za opóźnienie powinny być zamienione na „zwłokę”. Nadto Oferent wskazuje, że postanowienia umowy przewiduje nadmiernie rozbudowany, w stosunku do standardów rynkowych, katalog kar umownych, które mogą być kumulowane i naliczane równolegle w ramach etapów, dla których zostały przewidziane; rodzi to poważne ryzyka, które muszą znaleźć odzwierciedlenie w ostatecznej cenie jaką zaoferuje oferent. W związku z powyższym, oferent wnosi o wprowadzenie do umowy limitu kar, co jest obecnie powszechnie stosowanym standardem na rynku również Zamówień Publicznych, oraz do ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej, do której dochodzenia zamawiający zastrzegł sobie prawo w umowie; oferent proponuje dodanie w umowie poniższej klauzuli: a) „Łączny limit wszystkich kar umownych jakie mogą być naliczone Wykonawcy, na podstawie niniejszej Umowy, nie może przekroczyć 15% wynagrodzenia Wykonawcy netto, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy.

b) Łączna odpowiedzialność odszkodowawcza Wykonawcy wynikająca z Umowy lub w związku z nią, niezależnie od podstaw prawnych dochodzonego roszczenia, ograniczona jest do 100% wynagrodzenia netto, o którym mowa w §2 ust.2 Umowy, przy czym w żadnym przypadku Wykonawca nie odpowiada za: utracone korzyści, szkody pośrednie, utratę zysków, utratę przychodów, utratę mocy, utratę możliwości eksploatacji, przestoje produkcyjne, koszty kapitałowe lub finansowania, utratę danych lub informacji, koszty mocy zastępczej oraz odszkodowania wynikające z umów Zamawiającego z jego kontrahentami.

c) Powyższe ograniczenia nie dotyczą sytuacji, w której odpowiedzialność w pełnej wysokości jest określona bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności, gdy szkody zostały wyrządzone przez Wykonawcę z winy umyślnej.”



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapisy umowy pozostają bez zmian.

109. Zwracam się z prośbą o przesłanie załącznika nr 1 do PFU w wersji edytowalnej - wykazu z nazwami skrzyżowań.

Odpowiedź: W załączeniu wykaz skrzyżowań.

110. Od marca 2013 r. obowiązującą normą na terenie RP i UE jest PN-EN 12966-1:2005+A1:2009 wprowadzona Decyzją nr 1 Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego z dnia 19.06.2013 r. w sprawie przeniechania Polskich Norm. Norma PN-EN 12966-1:2005+A1:2009 wymaga, aby trwałość znaków o zmiennej treści zarówno pod względem zachowania parametrów fotometrycznych jak i odporności na agresywne środowisko korozyjne wynosiła co najmniej 10 lat. Dostawca znaków zmiennej treści ma obowiązek zapewnić takie rozwiązanie techniczne, aby wartości zdefiniowanych klas parametrów fotometrycznych pozostawały na odpowiadającym im poziomie przez okres minimum 10 lat eksploatacji urządzenia. W procesie certyfikacji wyrobu, jego moduł testowy o zdefiniowanych parametrach charakterystyki optycznej i fizycznej (odpowiadający wymaganiom z SIWZ), przechodzi w odpowiedniej kolejności badania z wymaganiami określonymi w rozdziale 9 normy PN-EN 12966-1:2005+A1:2009, potwierdzające jego przydatność do zastosowania w kontekście 10-cio letniej trwałości.

Biorąc powyższe pod uwagę, czy Zamawiający oczekuje, że Wykonawca w procesie zatwierdzania dokumentacji materiałowej dostarczy kompletny certyfikat CE wyrobu, umożliwiającego jednoznaczny identyfikację modułu testowego dla wymaganych w SIWZ parametrach charakterystyki fizycznej i optycznej oraz przejścia wszystkich i w wymaganej kolejności badań wymaganych zgodnie z pkt. 9.1.3.3 przedmiotowej PN-EN 12966-1:2005+A1:2009?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zasadami podanymi w PFU dokona weryfikacji zgodności parametrów charakterystyki fizycznej i optycznej znaków VMS. W tym celu Wykonawca przedłoży komplet dokumentów/materiałów umożliwiających w sposób jednoznaczny weryfikację parametrów. W szczególności:
- certyfikat CE wraz ze sprawdzeniem z badań określonych w normie PN-EN 12966-1:2005+A1:2009,
-certyfikat zakładowej kontroli produkcji,
- kartę technologiczną wyrobu.

111. W dokumencie pn.: „zał. 1 PFU.pdf” Zamawiający powołuje trzy dokumenty (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.; norma PN-EN 12966-1:2005+A1:2009 oraz zeszyt nr 83 wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM)) jako dokumenty i dane źródłowe wykorzystane przy opracowywaniu ww programu funkcjonalno – użytkowego. W Polsce jedyną publikacją o charakterze naukowym, która szczegółowo zajmuje się zagadnieniem doboru klas charakterystyki



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

optycznej i środowiskowej w odniesieniu do położenia geograficznego, projektowania układu graficznego znaków zmiennej treści oraz sposobu wyświetlania na ich powierzchni obrazowej komunikatów świetlnych jest zeszyt nr 83 pn.:” Warunki Techniczne Znaki Drogowe o Zmiennej Treści ZZT – 2011 (grudzień 2011) wydany przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDiM) – cyt. „Opracowanie to przeznaczone jest przede wszystkim dla zarządców dróg, którzy zamierzają (zastosować) ten istotny element zarządzania ruchem oraz dla producentów i dystrybutorów ZZT”. Publikacja ta jest w pełni kompatybilna z normą PN-EN12966-1:2005+A1:2009 i stanowi jej uzupełnienie pod względem specyfiki dot. stosowania polskiej pisowni dla znaków nieciągłych, wyświetlanych na powierzchni obrazowej znaków i tablic o zmiennej treści oraz uwzględnia specyfikę warunków charakterystycznych w odniesieniu do położenia geograficznego Polski.

Czy w świetle przytoczonych wyżej argumentów Zamawiający jednoznacznie potwierdzi, że tablice i znaki o zmiennej treści będące przedmiotem tego postępowania muszą spełniać wszystkie wymagania (niezawodność, żywotność itd.) jakie stawiane są tego typu urządzeniom ww dokumentach?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza przywołane wyżej wymagania. Zamawiający wymaga, aby znaki o zmiennej treści uwzględniały zasady pisowni i liternictwa w przywołanej publikacji IBDiM.

112. Zamawiający w ww postępowaniu załącza szereg dokumentów opisujących przedmiot zamówienia. Dokumenty te to SIWZ oraz PFU wraz z załącznikami. Jednym z załączników do PFU są PROJEKTY KONCEPCJNYNE opracowane przez byłego wykonawcę firmę ACISA. W dokumentach tych pojawiają się rozbieżności i brak konsekwencji względem wymagań programu funkcjonalno – użytkowego. Czy Zamawiający potwierdzi nadrzędność dokumentu PFU nad Projektami Konceptyjnymi? Odpowiedź: Zamawiający potwierdza nadrzędność umowy i dokumentu PFU w stosunku do załączonych projektów koncepcyjnych. Patrz również na odpowiedź 100, 119, 168, 502.

113. W odniesieniu do tablic i znaków o zmiennej treści VMS Zamawiający w dokumencie pn.: pn.: „zał. 1 PFU.pdf” oraz „5.Podsystem Informowania poprzez VMS.pdf” określa wymagania funkcjonalne, optyczne i techniczne dla tych urządzeń. Właściwe zdefiniowanie klas parametrów fotometrycznych ma istotny wpływ na czytelność i widzialność wyświetlanych komunikatów na powierzchni obrazowej znaków i tablic o zmiennej treści i zależy od specyfiki miejsca w którym te urządzenia mają funkcjonować. Niewłaściwy ich dobór może spowodować, że zainstalowany znak lub tablica o zmiennej treści nie będzie funkcjonować (zwłaszcza w warunkach ekstremalnych) zgodnie z ich przeznaczeniem i zamiast wpłynąć na poprawę, może wręcz pogorszyć poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Tabela poniżej przedstawia parametry charakterystyki optycznej i odpowiadające im klasy zgodnie z PN-EN 12966-1:2005+A1:2009:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

L.p.	Parametr charakterystyki optycznej	Klasy
1	Barwa (C)	C1, C2
2	Luminancja (L)	L1, L2, L3, L3(*)
3	Współczynnik luminancji (R)	R1, R2, R3
4	Dystrybucja wiązki świetlnej (B)	B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7

Zgodnie z normą PE-EN 12966-1:2005+A1:2009 wymagana przez Zamawiającego klasa B3 jest stosowana dla dróg ekspresowych. Norma zaleca stosowanie dla warunków miejskich klasę B5 lub B6, Poniżej fragment normy:

Biorąc pod uwagę opisane przez Zamawiającego warunki instalacji znaków i tablic o zmiennej treści w odniesieniu do drogi, lokalizacje oraz warunki środowiska w którym mają funkcjonować, najbardziej odpowiednią kombinacją klas charakterystyki optycznej będzie: C2, L3(*), R3, B6.

Czy Zamawiający zgadza się, by Wykonawca dostarczył znaki i tablice o zmiennej treści, których kombinacja klas charakterystyki optycznej przedstawia się następująco: C2, L3(*), R3, B6, lub też w innym przypadku wprowadzi zapis do specyfikacji zobowiązujący Wykonawcę do zdefiniowania kombinacji klas charakterystyki optycznej, zapewniającej widzialność i czytelność wyświetlanych komunikatów w warunkach niskiego położenia słońca i oświetlenia powierzchni obrazowej urządzenia promieniami świetlnymi?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zmienia wymagania w określone w odniesieniu do klas charakterystyki optycznej i optycznej, które zdefiniował w tabeli w pkt 3.5.2.5 PFU zgodnie z poniższym zestawieniem : było:

Szerokość wiązki świetlnej (Sw)	B3
---------------------------------	----

będzie

Szerokość wiązki świetlnej (Sw)	B6
---------------------------------	----

Zamawiający nie określa technologii wykonania płyty obrazowej. Zapewnienie wysokiej czytelności znaku przy niskim położeniu słońca skutkuje koniecznością spełnienia klasy L3(*) PN-EN 12966.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

W celu zapewnienia dobrej czytelności płyta czołowa nie może również być osłonięta płaskim szkłem lub innym materiałem powodującym refleksy świetlne.

114. W odniesieniu do tablic i znaków o zmiennej treści VMS Zamawiający w dokumencie pn.: „zał. 1 PFU.pdf” oraz „5.Podsystem Informowania poprzez VMS.pdf” określa wymagania techniczne dla tych urządzeń. Zamawiający w dokumencie „zał. 1. PFU.pdf” w tabeli na stronie 134 oczekuje „Praca bez wentylatora” dla znaków o zmiennej treści. Jeżeli Zamawiający oczekuje, że obudowy znaków o zmiennej treści nie będą wyposażone w wentylatory umożliwiające aktywny obieg powietrza dla wysokich temperatur otoczenia oznacza to, że zgadza się na obniżenie żywotności optycznej znaków o zmiennej treści. Czy Zamawiający w trosce o wydłużenie żywotności znaków o zmiennej treści dopuści zastosowanie wentylatorów w obudowach ww urządzeń?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zmienia wymagania w określone w odniesieniu do klas charakterystyki optycznej i optycznej, które zdefiniował w tabeli w pkt 3.5.2.5 PFU zgodnie z poniższym zestawieniem:

było:

Praca bez wentylatora	TAK
-----------------------	-----

będzie

Praca bez wentylatora	Znaki zmiennej treści muszą być tak skonstruowane, aby w środowisku wewnętrznym urządzenia zapewnić właściwą pracę wszystkich istotnych podzespołów (w tym diod LED) w zakresie temp. Od – 25 C do +55 C.
-----------------------	--

Zamawiający nie określa technologii w jakiej zostanie zapewniona temperatura środowiska wewnętrznego urządzenia.

115. Czy Zamawiający określi maksymalny pobór mocy znaków o zmiennej treści poniżej 220W/m² (wyłącznie części powierzchni obrazowej znaku z zainstalowanymi elementami, bez powierzchni ekranów, odległości między liniami tekstowymi i innych



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

powierzchni wolnych od elementów), zdefiniowany jako moc pobieraną przez urządzenie, włączone w trybie emitowania barwy białej na całej powierzchni obrazowej, przy czym diody mają być zasilane prądem maksymalnym określonym w certyfikacie CE (dla barwy białej), a poziom luminancji odpowiadać co najmniej parametrom wymagany przez przedmiotową normę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga aby maksymalny pobór mocy wszystkich aktywnych elementów LED i podzespołów znaku zmiennej treści dla wartości luminancji w klasie L3 dla barwy białej (wyświetlanej) wynosił nie więcej niż 1 kW. Wykonawca udowodni spełnienie tego wymagania na zasadach określonych w odpowiedzi na pytanie 110.

116. Czy Zamawiający w trosce o prawidłowe działanie znaków o zmiennej treści w okresie 10 lat od daty odebrania urządzeń, wprowadzi wymóg przeprowadzenia badań okresowych (odpowiednio w 3, 6 i 10 roku eksploatacji) dla parametrów charakterystyki optycznej (barwa C, luminancja L i współczynnik luminancji R), na koszt Wykonawcy w celu potwierdzenia ich przydatności do stosowania zgodnie z określonymi przez siebie wymaganiami SIWZ?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zastrzega sobie prawo do wykonania badania w odniesieniu do wybranych klas parametrów charakterystyki optycznej w okresie trwania gwarancji. Wykonawca będzie zobowiązany do pokrycia kosztów badania oraz naprawy lub też wymiany urządzenia na odpowiadające jego właściwościom użytkowym na zasadach określonych w dokumentach gwarancyjnych.

117. Czy Zamawiający w trosce o środki publiczne oczekuje, że Wykonawca na etapie składania oferty oszacuje i poda w celu wiążącym wysokość kosztów w odniesieniu do serwisu i utrzymania znaków o zmiennej treści w dziesięcioletnim okresie eksploatacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga na etapie składania ofert podawania wysokości kosztów w odniesieniu do serwisu. Koszty te należy uwzględnić w cenie ofertowej.

118. Zamawiający w dokumencie „zał. 1 PFU.pdf” w pkt. „3.4.3.3. Znaki zmiennej treści” oczekuje funkcjonalności diagnostyki ww urządzeń. Czy Zamawiający w trosce o stabilną pracę systemu i monitoring wszystkich parametrów mających istotny wpływ na pracę znaków o zmiennej treści i całego systemu wprowadzi wymóg monitorowania stanu napięcia zasilającego ww urządzeń?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga aby Wykonawca zapewnił funkcjonalność w odniesieniu do stabilnej pracy znaków zmiennej treści polegającej na ciągłym monitorowaniu stanu napięcia zasilającego z częstotliwością nie większą niż 1s.

119. Zamawiający w dokumentacji koncepcyjnej „5.Podsystem Informowania poprzez VMS.pdf” w pkt. „4.1.2 Panel zmiennej treści” przedstawia w sposób graficzny i opisowy budowę powierzchni obrazowej znaku o zmiennej treści m.in. stosuje budowę



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

powierzchni alfanumerycznej w sposób modułowy tzn. każdy jeden znak z 21-jeden wymaganych na wiersz posiada ograniczone aktywne pole LED. Przedstawiona technologia budowy posiada szereg ograniczeń i jest stosowana przez producentów wykorzystujących starą technologię budowy znaków o zmiennej treści, która uniemożliwia wyświetlanie komunikatów alfanumerycznych z różnymi odstępami między znakami. Czy Zamawiający w trosce o zastosowanie najnowszych technologii i praktyk budowy znaków o zmiennej treści wprowadzi wymóg zaprojektowania powierzchni obrazowej ww urządzeń z zastosowaniem powierzchni dowolnie programowalnej LED na całej szerokości znaku?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga zastosowania powierzchni swobodnie programowalnej. W odniesieniu do parametrów pola obrazowego znaku zmiennej treści rozumianego jako aktywna matryca tworząca ortogonalną siatkę z aktywnych elementów LED, Zamawiający wymaga:

- rozdzielczości matrycy 48x240 (w tym: pola symbolu znaku 48x48 RGB oraz pola tekstowego 48x192 W),
- odstęp między aktywnymi elementami LED ma wynosić nie więcej niż 20 mm.

Patrz również na odpowiedź 100, 112, 168, 502.

120. Czy w ramach remontu sygnalizacji (Załącznik nr 1 do PFU, kolumna Zakres prac – sygnalizacje oznakowane symbolem RS) Wykonawca ma obowiązek wymiany oznakowania pionowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca w projektach inżynierii ruchu winien uwzględnić dostosowanie oznakowania pionowego i poziomego do obowiązujących przepisów. Korekty należy wprowadzić w terenie i w tym zakresie Wykonawca ma obowiązek wymiany oznakowania.

121. Jeżeli Zamawiający ma obowiązek wymiany oznakowania pionowego zgodnie z poprzednim pytaniem, to w jakiej odległości od tarczy skrzyżowania powinien je uwzględnić? Prosimy o podanie ilości metrów każdego wlotu i wylotu skrzyżowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że korekty oznakowania pionowego na ulicach/drogach tworzących skrzyżowanie winna być na odcinku 50 m od linii zatrzymania.

122. Czy w ramach remontu sygnalizacji (Załącznik nr 1 do PFU, kolumna Zakres prac –sygnalizacje oznakowane symbolem RS) Wykonawca ma obowiązek odtworzenia istniejącego oznakowania poziomego w miejscach, w których jest ono nieczytelne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca w projektach inżynierii ruchu winien uwzględnić dostosowanie oznakowania pionowego i poziomego do obowiązujących przepisów. Korekty należy wprowadzić w terenie i w tym zakresie Wykonawca ma obowiązek dostosowania oznakowania.

123. Jeżeli Zamawiający ma obowiązek odtworzenia oznakowania poziomego zgodnie z poprzednim pytaniem to w jakiej odległości od tarczy skrzyżowania powinien je uwzględnić? Prosimy o podanie ilości metrów każdego wlotu i wylotu skrzyżowania.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że korekty oznakowania poziomego (np. przesunięcie linii zatrzymania na skrzyżowaniach RS) mogą generować konieczność przesuwania oznakowania linii lub strzałek i Zamawiający nie może podać stałej wartości odległości dla różnych skrzyżowań. Należy przyjąć odległość co najmniej 100 m od linii zatrzymania.

124. Jeżeli Zamawiający ma obowiązek odtworzenia oznakowania poziomego to jakie ma to być oznakowanie (cienkowarstwowe, grubowarstwowe)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy przyjąć wykonanie oznakowania jako grubowarstwowe.

125. Dotyczy PFU pkt. 2.5.2. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/ znaków zmiennej treści. Wskazana jest lokalizacja nr 5 „Al. Solidarności przed skrzyżowaniem z ul. Unii Lubelskiej w kierunku Kraśnika”. Z treści mapy wynika, że Aleja Solidarności nie krzyżuje się z Aleją Unii Lubelskiej. Ponadto Aleja Solidarności (DK12, D17, E372) w żadną ze stron nie prowadzi do Kraśnika. Prosimy o potwierdzenie czy właściwa nazwa ulicy to: ulica Tysiąclecia przed skrzyżowaniem z Aleją Unii Lubelskiej w kierunku Warszawy i Puław?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza w/w właściwą nazwę ulicy to: al. Tysiąclecia przed skrzyżowaniem z Aleją Unii Lubelskiej w kierunku Warszawy.

126. Dotyczy PFU pkt. 2.5.2. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści. Wskazana jest lokalizacja nr 6 ul. Dywizjonu 303 (pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka) w kierunku do ul. Droga Męczenników Majdanka. Z treści mapy wynika, że odcinek ulicy Dywizjonu 303 / Krańcowej pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka to odcinek około 1400m. Prosimy o sprecyzowanie, w którym miejscu Zamawiający chciałby umieścić bramę ze znakami zmiennej treści?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wybór konkretnej lokalizacji bram leży po stronie wykonawcy uwzględniając obowiązujące przepisy w każdej z wymaganych lokalizacji. Kwestie te zostaną określone na etapie projektowania.

127. Analogicznie do pytania powyżej – prosimy o sprecyzowanie, w którym miejscu Zamawiający chciałby umieścić bramę ze znakami zmiennej treści oznaczonej w tabeli jako lokalizacja nr 10?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wybór konkretnej lokalizacji bram leży po stronie wykonawcy uwzględniając obowiązujące przepisy w każdej z wymaganych lokalizacji. Kwestie te zostaną określone na etapie projektowania.

128. Dotyczy PFU pkt. 3.4.3.3. Czy Zamawiający potwierdza, że zamontowanie w każdej lokalizacji (wymienionej w tabeli nr 2) tylko jednego panelu graficznego oraz tylko jednego panelu tekstowego spełnia jego wymagania dotyczące znaków zmiennej treści oraz że zostanie takie rozwiązanie zaakceptowane na etapie projektowania i realizacji zadania.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prosi o realizację prac zgodnie z PFU i udzielonymi wyjaśnieniami w odpowiedzi na pytania do postępowania przetargowego. Panele graficzne i tekstowe winny być zintegrowane, aby zapewnić możliwość wyświetlania tekstu również na części graficznej.

129. Czy Zamawiający przez „kolorowy tryb pracy” (PFU, pkt. 3.5.2.5. Znaki zmiennej treści) ma na myśli znak umożliwiający wyświetlanie dowolnego koloru o oparciu o technologię LED RGB?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że odpowiedź jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 119.

130. Dotyczy PFU pkt. 3.5.2.5. Znaki zmiennej treści:

Zamawiający napisał:

„Panel graficzny winien wyświetlać znaki graficzne (symbole znaków drogowych) o rozmiarze z grupy wielkości C (minimum); montowany nad jezdnią; panel graficzny winien umożliwiać wyświetlanie wszystkich znaków z grupy A, B, C, D”

Czy Zamawiający pisząc „znaków z grupy A, B, C, D” ma na myśli tak naprawdę kategorie znaków (określone w Rozporządzeniu 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), tj. następujące kategorie znaków:

- kategoria znaków A – znaki ostrzegawcze
- kategoria znaków B – znaki zakazu
- kategoria znaków C – znaki nakazu
- kategoria znaków D – znaki informacyjne?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że chodzi o kategorie znaków określonych w w/w przepisach.

131. Dotyczy PFU, paragraf 3.5.2.3 "Detekcja transportu zbiorowego" (strona 129):

Zamawiający napisał:

Pojazdy prawdopodobnie wyposażone zostaną w komputery pokładowe wraz z układem GPS i radiotelefonem . Po stronie systemu sterowania na poziomie lokalnym należy zapewnić odbiór w systemie ciągłym informacji z pojazdów jak:

- pozycja pojazdu względem wyznaczonych punktów (odległość od punktu, np. sterownika),
- odchylenia od rozkładu jazdy,
- informacji o przejeździe awaryjnym (zjazd bez pasażerów itp.),
- w przyszłości zamiast informacji o odchyleniu od rozkładu jazdy będą przesyłane żądania z jednym z 5 poziomów priorytetu.

- a) Co Zamawiający miał na myśli pisząc „pojazdy prawdopodobnie wyposażone



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

zostaną w komputery pokładowe wraz z układem GPS i radiotelefonem”, ponieważ w innym miejscu PFU Zamawiający podaje następujące informacje na temat zamontowanych urządzeń pokładowych w pojazdach transportu zbiorowego:

Informacja o infrastrukturze w pojazdach umożliwiająca lokalizację, rejestrującą i przesyłającą dane eksploatacyjne oraz odchylenia czasowe do systemu centralnego Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.

Moduł komunikacyjny StTr-3000-S4/GP –pozwalający na lokalizację pojazdów w technologii GPS, rejestrujący sygnał otwarcia drzwi. Identyfikujący jednoznacznie numer boczny pojazdu poprzez unikatowy numer odczytany ze sprzętowego klucza identyfikacyjnego pojazdu. Zapewnia komunikację pojazdu z serwerem poprzez łącze GPRS. Moduł ten pełni funkcję modułu drogi i odbiornika pozycji GPS. Komunikacja modułu z komputerem pokładowym odbywa się za pomocą interfejsu RS-485. Moduł pełni następujące funkcje:

- 1) Określa jednoznacznie pozycje GPS.
- 2) Jednoznacznie identyfikuje pojazd w systemie.
- 3) Za pomocą modemu GSM/GPRS przesyła pozycje bezpośrednio do centrum nadzoru ruch (oprogramowanie Municom® CNR).
- 4) Obsługuje sygnał otwarcia drzwi i przesyła informację do systemu.
- 5) Obsługuje unikatowy numer sprzętowego klucza identyfikacyjnego pojazdu i przesyła informację do systemu.

Komputer pokładowy typu SRG-5000P

Panel sterujący typu SRG-5000P z ekranem kolorowym dotykowym 5,7” pozwalający na wybranie kursówki oraz zbierający informacje podsyłane z pojazdu w postaci pliku raportu. Posiadający automatyczną regulację jasności wyświetlanego obrazu w zależności od natężenia światła zewnętrznego i umożliwiający ustawienie parametrów pracy takich jak: jasność, kontrast, nasycenie kolorów, itd. Panel sterujący posiada wbudowaną pamięć pozwalającą na wgranie plików rozkładu jazdy jak i przypisanych do przystanku i linii plików dźwiękowych. Głównym zadaniem panelu jest zbieranie informacji o pracy pojazdu, jego kierowcy oraz realizacji rozkładu jazdy. W trakcie realizacji rozkładu jazdy ma miejsce sterowanie urządzeniami peryferyjnymi takimi jak tablice informacyjne wewnętrzne i zewnętrzne, kasowniki biletów, zestaw bramek liczących, bramki liczące, itp. Dane gromadzone są w pamięci nieulotnej i w razie potrzeby mogą zostać odczytane lokalnie lub przetransmitowane do centrum dyspozytorskiego poprzez łącze radiomodemowe, łącze WiFi lub łącze GSM/GPRS. Sterownik reaguje na szereg zdarzeń związanych z realizacją trasy i zapisuje je w pamięci w celu utworzenia pliku raportu, odzwierciedlającego w sposób szczegółowy przebieg kursu.

b) Czy Zamawiający potwierdza, że komputery pokładowe oraz urządzenia do lokalizacji pojazdów transportu zbiorowego (GPS) są już zainstalowane we wszystkich pojazdach (zgodnie z PFU jest to 280 pojazdów)?

c) Czy Zamawiający potwierdza, że zwiększanie ilości komputerów pokładowych oraz urządzeń do lokalizacji pojazdów transportu zbiorowego (GPS) nie jest częścią niniejszego zamówienia?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wszystkie pojazdy komunikacji zbiorowej ZTM w Lublinie zostały wyposażone w/w moduły komunikacji. Ponadto doposażenie pojazdów ZTM w komputery pokładowe nie jest częścią zamówienia, chyba że będzie tego wymagał system/osprzęt dostarczony przez Wykonawcę.

132. 'Dotyczy PFU, paragraf 2.5.3 (strona 36):

Zamawiający napisał:

Wykonawca zamontuje i/lub uruchomi niezbędne urządzenia/oprogramowanie w 400 pojazdach oraz dostarczy 10 zapasowych kompletów tych urządzeń.

a) Prosimy o wskazanie właściwej liczby pojazdów, w której należy zamontować i/lub uruchomić niezbędne urządzenia/oprogramowanie? Zamawiający podaje liczbę **400** w wyżej przytoczonym zapisie oraz liczbę **280** w innym miejscu PFU (patrz pkt 2.2 strona 15) jako aktualną liczbę pojazdów w taborze środków transportu publicznego w Lublinie.

b) Prosimy o potwierdzenie, że liczba **400** (oraz **10 kompletów zapasowych**) odnosi się tylko i wyłącznie do urządzeń komunikacji rkz a nie również do komputerów pokładowych (SRG-5000P) oraz urządzeń lokalizacji GPS (StTr-3000-S4/GP) które to są już zamontowane w pojazdach komunikacji zbiorowej.

c) Prosimy o potwierdzenie, że dostawa komputerów pokładowych oraz urządzeń lokalizacji GPS nie są przedmiotem niniejszego postępowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że:

a) potwierdza konieczność zamontowania przez Wykonawcę 400 szt. (oraz 10 kompletów zapasowych) urządzeń i oprogramowania w pojazdach wskazanych przez ZTM.

b) potwierdza, że podana liczba odnosi się tylko i wyłącznie do urządzeń komunikacji rkz (wraz z niezbędnym osprzętem), a nie urządzeń już zamontowanych w pojazdach

c) potwierdza, iż urządzenia lokalizacji GPS oraz komputery pokładowe nie są przedmiotem niniejszego postępowania, chyba że będzie tego wymagał system/osprzęt dostarczony przez Wykonawcę.

133. Dotyczy PFU, paragraf 3.5.1.2 (strona 101/102):

Zamawiający określił wymagania dotyczące oprogramowania do modelu symulacji mikroskopowej:

Oprogramowanie dla potrzeb analitycznego i symulacyjnego modelowania ruchu VISUM wersja 11.0/lub nowsza.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

- wymagania programowe: PrT+PuT Base, rozmiar F, edytor sieci + analizy, rozkłady, dodatkowo moduły: GIS-interface – Shape format (ArcView 8.0+) / PGD (ArcView 8.3+), TFlow-Fuzzy – aktualizacja macierzy podróży poprzez pomiary, generator sieci częściowej oraz VISSIM-Interface, GIS lub sieć nawigacyjna; Tutorial Shop instrukcje-manuale: VISUM Quickstart, VISUM Basic Network, VISUM Public Transport Network, VISUM and Python, VISUM Four-Step Demand Modeling with VISUM, i VISSIM 5.0/ lub nowsza (1 licencja jedno-stanowiskowa),
- wymagania programowe: rozmiar F liczba skrzyżowań - 1500, obszar sieci 100x100km, programowanie stałoczasowe, moduł VAP dla sterowania zależnego od ruchu, program VisVAP do graficznego wspomaganie VAP, pedestrian flow simulation – symulacja ruchu pieszego; Tutorial Shop instrukcje-manuale: VISSIM Basic Network, firmy PTV, lub oprogramowania o parametrach równoważnych, które powinny być zintegrowane z możliwością eksportu danych związanych z geometrią sieci i wszystkich danych ruchowych pomiędzy nimi).

Na powyższe programy powinna być podpisana opłata utrzymaniowa z producentem oprogramowania na minimum dwa lata. (Maintenance contract). System należy przygotować do wykonywania obliczeń zarówno od strony popytowej, jak i sieci transportowych (drogowej, transportu publicznego) oraz symulacji ruchu w czasie rzeczywistym. Należy także przewidzieć szkolenie dla 2 osób wyznaczonych przez Zamawiającego.

Niniejszym stwierdzamy, że wymagania te są absolutnie nieadekwatne do potrzeb miasta Lublina.

Sam Zamawiający w PFU wskazał, że obecnie w mieście znajduje się 122 sygnalizacje świetlne a wymagania licencyjne systemu sterowania określił na poziomie 160 skrzyżowań. Równocześnie Zamawiający określił również na stronie 91, że „**nie dopuszcza, aby mikrosymulacyjny model miasta został wykonany w częściach, które nie będą przekraczały 10 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (dla sygnalizacji objętych SZR)**”.

Oznacza to, Zamawiający dopuszcza dzielenie modelu symulacyjnego miasta na części nie mniejsze jednak niż 10 skrzyżowań.

Wobec powyższego prosimy o zmianę wymagań dotyczących oprogramowania do symulacji mikroskopowej (VISSIM lub równoważny) na niższe (np. minimalna liczba skrzyżowań 20, minimalny obszar sieci 10 x 10 km).

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

134. Dotyczy PFU, paragraf 3.5.1.2 (strona 101/102):

Prosimy o potwierdzenie w zakresie wymaganych prac nie jest konieczne wykonanie makroskopowego modelu miasta w oprogramowaniu VISUM, a jedynie należy dostarczyć odpowiednią licencję takiego oprogramowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy dostarczyć pełne oprogramowanie



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

VISUM wraz ze stosownymi dokumentami wymaganymi przy takim oprogramowaniu, w tym licencje.

135. Dotyczy Załącznik nr 1 do PFU

Jakiego typu detekcja jest zastosowana na skrzyżowaniach opisanych jako "akomodacja (pojazdy)", natomiast nie opisanych dodatkowo jako „kamery wideo-detekcji”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach jest zastosowana detekcja w postaci przycisków dla pieszych i/lub detektorów ruchu rowerowego i/lub pętli indukcyjnych.

136. Dotyczy Załącznik nr 1 do PFU.

Jakiego typu sterowniki i/lub w jakiej konfiguracji znajdują się na skrzyżowaniach o numerach: 65, 67, 106, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125 i 126.

W Załączniku nr 1 do PFU brak o nich informacji, a mają zostać uwzględnione w systemie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podaje poniżej wymagane dane:

65 - Znak aktywny, poza zakresem.

67 - Orkana AK - MSR 2002, poza zakresem.

106 - Długa - MSR 2002, ilość grup -- 21 w tym rezerwa.

110 i 111 - I Armii WP - Radziwiłowska MSR 2002, ilość grup -- 24 w tym rezerwa.

112, 113, 114 Mełgiewska MSR 2002 poza zakresem.

115, Krańcowa PP MSR 2002, ilość grup -- 2 kołowe, 2 piesze.

116 Zawilcowa MSR 2002, ilość grup -- 3 kołowe, 3 piesze, 1 strzałka.

117 Krochmalna MSR 2002, poza zakresem.

119,120 Warszawska MSR 2002, poza zakresem.

121 Gęsia MSR 2002 - 22 grupy

122 Galeria Zamek MSR 2002 – skrzyżowanie jeszcze nie odebrane od wykonawcy

123, 124, 125, 126 jeszcze nie istnieją.

137. Dotyczy Załącznik nr 1 oraz Załącznik nr 5 do PFU:

Zamawiający udostępnił schematy przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku Nr 5).

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

Prosimy o uszczegółowienie informacji o światłowodach (zaktualizowanie Załącznika nr 1 i/lub Załącznika nr 5) ponieważ występują następujące niejasności:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

a) Skrzyżowania o numerach: 8 (*Droga Męczenników Majdanka – Krańcowa*), 37 (*Kunickiego – Dywizjonu 303*) i 106 (*Krańcowa – Długa - Wyzwolenia*) są zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku 5) a także w paragrafie 2.2 na stronie 16 (PFU) napisano, że jest pomiędzy nimi położony światłowód. Skrzyżowania te nie zostały jednak opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe”;

b) Skrzyżowanie nr 109 (*Al. Solidarności – Prusa – Dolna 3-go Maja*) jest zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku 5) a nie zostało jednak opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe”;

c) W Załączniku nr 5 do PFU Zamawiający przedstawił m.in. „studnię nr 71, skrzyżowanie Al. Solidarności i Unii Lubelskiej”. Czy wspomniana nazwa skrzyżowania jest tożsama z nazwą skrzyżowania nr 30 (wg numeracji Załącznika 1) tj. z nazwą „Podzamcze - Al. Tysiąclecia – Al. Unii Lubelskiej”?

d) Skrzyżowania o numerach 49 (*Lubomelska - Czechowska*) i 81 (*Mełgiewska - Turystyczna - Grafa*) są opisane w Załączniku nr 1 jako „łącza światłowodowe” natomiast nie są zamieszczone na schemacie przebiegu istniejących linii światłowodowych (w Załączniku nr 5 do PFU);

e) Czy z siedziby UM Lublin na Wieniawskiej obecnie wychodzą dwa łącza światłowodowe, tj:

- Łącze biegnące z budynku urzędu do skrzyżowania nr 109 a następnie aż do skrzyżowania nr 32

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

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że z budynku UM Lublin przy ul. Wieniawskiej 14 wyprowadzone są dwa kable. W ramach projektu przewidziano wykorzystanie kabla światłowodowego wychodzącego z powyższego budynku poprowadzonego w okolicach skrzyżowań: 49, 26, 109, 27, 28, 29, 30, 31, 81 zakończony w studni przy skrzyżowaniu nr 32 (*Mełgiewska/Gospodarcza*). W ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego uwzględniając wymagania Zamawiającego przewidziano wykorzystanie powyższego kabla światłowodowego na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami nr 26 – 109 – 27 – 28 – 29 – 30 po uprzednim przełączeniu łączy. Schemat linii światłowodowej (Załącznik nr 5) przedstawia profil wraz z zapasami oraz złączami na kablu. Ze względu na profil kabla 48J pomiędzy skrzyżowaniami 8 – 106 – 37 nie może zostać wykorzystany do budowy sieci szkieletowej. Po przedłożeniu propozycji zagospodarowania kabla do budowy sieci rozdzielczej może zostać wykorzystany w ramach sieci rozdzielczej.

138. Czy Zamawiający potwierdza, że wszystkie istniejące odcinki łączy światłowodowych w mieście (a wymienione w jakimkolwiek miejscu PFU) spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego i będą mogły zostać wykorzystane przez Wykonawcę w ramach niniejszego postępowania?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić, że wszystkie istniejące odcinki łącz światłowodowych w mieście (a wymienione w PFU) spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego. Zasady wykorzystanie i/lub rozbudowy zostały określone w PFU.

139. Dotyczy PFU Załącznik 1 - co Zamawiający miał na myśli w oznaczeniu LW (pisząc: "system łączności winien uwzględniać stan sygnalizacji w momencie uruchomienia SZR jak również stan docelowej przebudowy opisany w załączniku nr 1 i/lub przedstawiony na załącznikach graficznych")?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace związane z SZR będą realizowane równolegle z innymi inwestycjami na terenie miasta. Zamawiający nie może przewidzieć dokładnego czasu realizacji tych inwestycji. W związku z czym Zamawiający zastrzega i wymaga od Wykonawcy podłączenia do SZR skrzyżowań według stanu na dzień włączenia do SZR, natomiast cała budowana infrastruktura SZR winna być przygotowana do podłączenia przedmiotowych skrzyżowań w stanie docelowej przebudowy. Jednocześnie prosimy o uwzględnienie w harmonogramach włączenie skrzyżowań oznaczonych jako LW w końcowej fazie realizacji SZR.

140. Dotyczy PFU pkt 3.5.1.2 (strona 102) - prosimy o wyjaśnienie, jaką licencję pakietu VISSIM ma Zamawiający na myśli pisząc: "Rozmiar F, liczba skrzyżowań 1500". Wg naszych informacji, największa wersja VISSIM w rozmiarze G może obsługiwać, co najwyżej 999 skrzyżowań, zaś wersja F może obsługiwać 50 skrzyżowań.

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

141. Dotyczy PFU pkt 3.8.4 (strona 145) - ile tablic informacyjnych wymaganych jest przez Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pkt. 3.8.4 PFU (strona 145) dotyczy zabezpieczenia terenu budowy. Chodzi o tablice związane z zabezpieczeniem terenu budowy i informacją o realizacji robót budowlanych. Ilość tablic będzie uzależniona od etapowania robót, zakończenia etapów, tablice mogą być przemieszczane. Ilość tablic będzie określana w projektach czasowej organizacji ruchu.

142. Dotyczy PFU pkt 3.3.4.2 (strona 59) - co Zamawiający ma na myśli pisząc „obecność innych operatorów ograniczyć do niezbędnego minimum”? Wykorzystanie jakich operatorów jest zatem dozwolone przez Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie będzie tworzył listy operatorów dozwolonych. W powyższym stwierdzeniu jest zalecenie dotyczące maksymalnego wykorzystania infrastruktury Zamawiającego i jego zasobów.

143. Dotyczy PFU pkt 2.5.6 (strona 44) Zamawiający pisze, że wszystkie sterowniki z załącznika 1 oznaczone jako „OZ” należy połączyć łączami światłowodowymi. Z drugiej strony w tym samym punkcie jako „podstawowe łącza w systemie” Zamawiający



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wskazuje system łączności szerokopasmowej kablowej do połączenia z CZR sterowników, kamer i znaków zmiennej treści” co nie wskazuje jednoznacznie na światłowód. Zatem zapytujemy czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał podłączenia każdego ze sterowników w systemie, znaku zmiennej treści i kamery światłowodem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kabel światłowodowy jest podstawowym medium transmisji informacji/sygnalów/danych pomiędzy urządzeniami na poziomie warstwy sieci szkieletowej jak i sieci rozdzielczej. Sterowniki i znaki zmiennej treści winny być połączone z systemem łączącymi światłowodowymi. Kamery zgodnie z opisem w PFU dla różnych rodzajów kamer.

144. Dotyczy pytania poprzedniego: Czy Zamawiający dopuszcza zamianę systemu łączności światłowodowej na jakiś inny system łączności np. radiowej dla całości zamówienia lub jego części?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja w tym zakresie jest zawarta w PFU co potwierdzono w odpowiedzi na zapytanie 143. Zamawiający nie dopuszcza wykorzystania łączności radiowej poza łącznością z obiektami mobilnymi.

145. Jeżeli Zamawiający dopuszcza zmianę systemu łączności (patrz: Czy na skrzyżowaniu nr 15 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?) tylko w części zamówienia to prosimy o dokładne sprecyzowanie w jakiej części?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na zapytanie 143, 144.

146. Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU: w niektórych pozycjach (np.: 6, 13, 49, 53, 56, 82, 85, 98, 104, 106) liczba wszystkich grup sterownika podana w tabeli nie jest równa sumie grup kołowych, pieszych i strzałek. Prosimy o wyjaśnienie tych rozbieżności i jednoznaczne opisanie konfiguracji poszczególnych sterowników zamieszczonych w Załączniku nr 1 do PFU.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy przyjąć wartość sumy poszczególnych grup. Liczba grup w sterowniku może być większa od liczby grup wynikających z ich sumy.

147. Prosimy o podanie jaki rodzaj detekcji jest zainstalowany na skrzyżowaniach: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 26, 37, 44, 50, 53, 59, 70, 82, 90, 94, 98, 104?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na n/w skrzyżowaniach zainstalowane są rodzaje detekcji:

- 3, 26- kamery i pętle indukcyjne
- 2, 6, 15, 16, 53, 70, 82, 90, 98 -pętle indukcyjne, pp(przyciski pieszych)
- 5, 7, 8, 13, 14 -pętle indukcyjne
- 37, 104 - kamery,pętle indukcyjne, pp



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

44, 50, 94- pp
59 -kamery, pp.

148. Dotyczy Załącznika nr 1 do PFU pozycje: 19, 31, 32, 49. Zamawiający opisuje detekcję na tych skrzyżowaniach jako wideodetekcję. Z załączonych rysunków skrzyżowań (Załącznik nr 4 do PFU) wynika, że część istniejących stref detekcji to pętle indukcyjne. Czy na w/w skrzyżowaniach jednocześnie funkcjonują 2 sposoby detekcji? Czy dokumentacja przekazana przez Zamawiającego jest nieaktualna?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na większości skrzyżowań funkcjonuje system składający się z pętli indukcyjnych i kamer wideodetekcji (podobnie w PFU sformułowano wymagania wobec systemu detekcji na skrzyżowaniach).
149. Dotyczy załącznika nr 1 do PFU pozycja: skrzyżowanie 73. Zamawiający nie wskazuje tego skrzyżowania jako objętego detekcją. Z arkusza rysunkowego (Załącznik nr 4 do PFU) wynika, że jest ono wyposażone w system detekcji indukcyjnej. Prosimy o wyjaśnienie.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 73 jest system detekcji indukcyjnej.
150. Czy jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 do PFU należy przyjąć, że nie jest ono wyposażone w żaden sposób detekcji?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowania nr 10, 68, 73, 106, 109, 110, 111, 115, 116, 121, 122 są wyposażone w detektory ruchu.
151. Czy jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne w załączniku nr 1 do PFU należy przyjąć, że pracuje ono w trybie stałoczasowym?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie można przyjąć, że jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane jako akomodacyjne to pracuje w trybie stałoczasowym.
152. Zamawiający w punkcie 3.5.2.2 PFU pisze: „System detekcji zostanie oparty na systemie wideodetekcji, w który zostanie wyposażone każde skrzyżowanie.” Czy Zamawiający dopuszcza zamiast montażu wideodetekcji pozostawienie istniejącej detekcji (np. detekcji indukcyjnej) na skrzyżowaniach?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza w/w propozycji. Należy zastosować wideodetekcje.
153. Czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał wyposażenia każdego skrzyżowania objętego systemem w wideodetekcję niezależnie od istniejących systemów detekcji?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza swoje wymagania. Patrz również odpowiedź na pytanie 152.
154. Czy na skrzyżowaniach, na których w chwili obecnej jest zainstalowana



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wideodetekcja sterowniki są wyposażone w wideoserwery? Prosimy o podanie numerów skrzyżowań na których sterowniki są wyposażone w wideoserwery umożliwiające przesył obrazu według punktu 3.4.2.4 PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dąży do tego, aby obraz ze wszystkich kamer wideodetekcji był przekazywany (i rejestrowany dla wskazanych w PFU) do Centrum Sterowania w oparciu o jeden spójny systemu cyfrowego przesyłania i zapisu z wykorzystaniem protokołów IP. Dotyczy to zarówno kamer ze skrzyżowań na których będą instalowane nowe systemy wideodetekcji i sterowniki sygnalizacji oraz skrzyżowań na których przewidziana jest wyłącznie modernizacja sterowników a wideodetekcja na tych skrzyżowaniach realizowana jest z wykorzystaniem kamer "analogowych".

Zaproponowane rozwiązania muszą zapewnić obok pełnej funkcjonalności wideodetekcji i sterowania ruchem w przypadku nowych sterowników sygnalizacji możliwość przesyłania strumieni wideo do CSR. W przypadku istniejących systemów wideodetekcji konieczne jest aby obraz z kamer tych systemów był również transmitowany w formie cyfrowych strumieni wideo do CSR. Aby to osiągnąć konieczne jest zastosowanie wideoserwerów konwertujących analogowy obraz tych kamer do standardu zgodnego ze standardem nowych systemów lub wymiana istniejących kamer na kamery przesyłające obraz do CSR w formie strumieni zgodnych z nowymi systemami wideodetekcji przy jednoczesnym zapewnieniu dostarczenia analogowego sygnału wideo do istniejących sterowników sygnalizacji.

155. Zamawiający wymaga (patrz punkt 3.4.2.9 PFU) wykonanie i przekazanie cyfrowego modelu systemu transportowego miasta dla stanu projektowanego i istniejącego (wykonanym w standardzie pakietu VISSIM firmy PTV).

a) W związku z powyższym, czy Zamawiający dostarczy wszystkie niezbędne pliki/materiały, które umożliwią Wykonawcy podłączenie wszystkich istniejących sterowników do wspomnianego modelu w taki sposób by realizowały istniejące na skrzyżowaniach programy sterowania włącznie z akomodacyjnymi algorytmami sterowania?

b) Jeżeli nie, to czy Zamawiający pozwala na realizację cyfrowego modelu symulacji istniejących sterowników przy pomocy innych programów do symulacji działania sterowników a które pozwalają na współpracę z programem VISSIM?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dostarczy cyt „plików/ materiałów”. Wykonawca winien je pozyskać lub opracować we własnym zakresie. Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje wymagania i nie akceptuje „realizacji cyfrowego modelu symulacji istniejących sterowników przy pomocy innych programów do symulacji działania sterowników, a które pozwalają na współpracę z programem VISSIM”.

156. Prosimy o przekazanie aktualnej dokumentacji ruchowej wszystkich istniejących sterowników ruchu zawierającą w sposób jednoznaczny definicję algorytmów akomodacyjnych sterownia, jakie Zamawiający wymaga dołączyć do cyfrowego modelu systemu transportowego dla stanu istniejącego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie posiada „dokumentacji ruchowej wszystkich



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

istniejących sterowników ruchu zawierającą w sposób jednoznaczny definicję algorytmów akomodacyjnych sterownia”. Patrz odpowiedź na pytanie 155.

157. Dotyczy punktu 2.4 PFU: Zamawiający napisał „sterowanie obszarowe realizowane automatycznie w czasie rzeczywistym” a równocześnie w tym samym punkcie Zamawiający napisał że „obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania (...) powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 10 min”. Jak Zamawiający zatem rozumie pojęcie „w czasie rzeczywistym”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że różne poziomy będą realizowały adaptację i optymalizację w innych przedziałach czasowych. Sterowanie obszarowe realizowane automatycznie przez system adaptacyjny pracujący w czasie rzeczywistym, w którym w trybie podstawowym systemu wszystkie zmienne sterujące - sekwencja sygnałów, długość cyklu, split i offset - dotyczące sterownych węzłów sieci są obliczane automatycznie. Wymaga się aby wdrożony system został opracowany tak, by spełnić wymagania narzucone na czas wykonywania zadanych operacji tj. wypracował odpowiedzi (np. zmiany sygnałów świetlnych) na skutek wystąpienia pewnych zdarzeń (zmianie sygnałów z czujników sterownika). Zamawiający wymaga, aby podstawowym kryterium dla systemu czasu rzeczywistego było określenie najgorszego (najdłuższego) czasu, po jakim urządzenie komputerowe wypracuje odpowiedź po wystąpieniu zdarzenia.

Optymalizacja sterowania – obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania dla poszczególnych sygnalizacji obszaru na bazie aktualnych pomiarów i predykowanego przez model ruchu stanu ruchu – powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 10 minut. Przy zachowaniu płynnej zmiany wszystkich zmiennych sterujących.

Urządzenia sterujące na skrzyżowaniach na poziomie lokalnym muszą być zdolne do dokonywania w czasie rzeczywistym (mniejszym niż 0,1 s) modyfikacji parametrów sterowania przekazanych im przez poziom nadrzędny (sterownik obszarowy lub sterownik nadrzędny) w zależności od aktualnych warunków ruchu na poziomie lokalnym. Należy jednak zapewnić możliwość przejęcia przez operatora sterowania ruchem w konkretnych sytuacjach np: awaryjnych lub kryzysowych.

158. Zamawiający w punkcie 3.4.1.4 PFU napisał że „wyklucza się systemy realizujące strategie, polegające wyłącznie na selekcji programów wyznaczonych offline, (...) oparte na zasadzie wyboru spośród wcześniej zdefiniowanych planów”. Równocześnie Zamawiający napisał w punkcie 2.4. PFU, że „obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania (...) powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 10 min”. Zatem Zamawiający wymaga jednak użycie wcześniej zdefiniowanych „planów sterowania”. Prosimy o wyjaśnienie wspomnianej sprzeczności i określenie w sposób jednoznaczny wymogów optymalizacji systemu sterowania ruchem jaki zostanie zaakceptowany przez Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

pytanie 157 i PFU.

159. Zamawiający napisał w punkcie 2.4. PFU, że „obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania (...) powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 10 min”. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje system, w którym nowe wartości parametrów sterowania będą obliczane co np. 120s?
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaakceptuje system, w którym wartości parametrów sterowania będą obliczane co np. 120s.

160. Zamawiający określił w paragrafie 3.5.1.2 (strona 101/102) wymagania dotyczące oprogramowania do modelu symulacji mikroskopowej i wymienił, że ma to być „VISSIM 5.0 lub nowsza”. Natomiast w paragrafie 3.4.2.9 napisał że wymagane jest wykonanie cyfrowego modelu systemu transportowego miasta w oprogramowywaniu VISSIM wersja 6.0. Na podstawie powyższej sprzeczności prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje przekazanie licencji oraz modelu systemu transportowego wykonanego w pakiecie VISSIM w wersji np. 5.40 (tj. nowszej niż 5.0).
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje wykonania cyfrowego modelu systemu transportowego miasta w oprogramowywaniu VISSIM wersja 6.0.

161. Zamawiający w paragrafie 3.5.1.2 PFU określił wymagania dotyczące oprogramowania do analiz off-line i on-line (jako pakiet VISUM/VISSIM firmy PTV) i napisał że wymagana jest „przynajmniej jedna licencja na używanie oprogramowania”. Równocześnie w paragrafie 3.4.2.9 wymagane są co najmniej 2 licencje oprogramowania PTV VISSUM, PTV VISSIM, PTV VISTRO i Sitraffic. W związku z powyższą sprzecznością wymagań prosimy o wyjaśnienie dotyczące ilości wymaganych licencji.
Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga 2 licencji.

162. Zamawiający w paragrafie 3.3.2.1 PFU określił wymaganie, że projekty w branży inżynierii ruchu wszystkich skrzyżowań z sygnalizacją świetlną mają zawierać m. in. „obliczenia przepustowości zgodnie z Zarządzeniem Nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 lipca 2004 r w sprawie wprowadzenia zasad i metod obliczania przepustowości skrzyżowań drogowych”. Równocześnie w paragrafie 3.4.2.9 wymagane jest przekazanie licencji na oprogramowanie PTV VISTRO tj. oprogramowanie do projektowania programów sterowania ruchem.

Zgodnie z informacją na stronie producenta¹ PTV VISTRO oferuje metodologie analizy przepustowości zgodne z HCM 2010 oraz HCM 2000.

Prosimy o potwierdzenie, że:

Wymagane projekty nie muszą być wykonane w wymaganym przez Zamawiającego oprogramowaniu PTV VISTRO

¹Tj. na stronie: <http://vision-traffic.ptvgroup.com/en-us/products/ptv-vistro/> (opis dostępny w chwili pisania niniejszego pytania tj. 12 listopada 2014r.)



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Wymagane oprogramowanie PTV VISTRO nie musi zawierać możliwości analizy przepustowości wg w/w Zarządzenia nr 20.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że projekty realizowane dla potrzeb SZR nie muszą być wykonane w oprogramowaniu PTV Vistro.

Zamawiający informuje, że wymagane oprogramowanie PTV VISTRO nie musi zawierać możliwości analizy przepustowości wg w/w Zarządzenia nr 20.

163. Zamawiający w paragrafie 2.1 PFU stwierdza że:

„zakres obszarowy obejmuje (pokazane w graficznie w załączniku nr 3)...”

Niemniej załącznik nr 3 do PFU przedstawia rzut Sali operatorskiej CSR w Lublinie.

Prosimy o wyjaśnienie powyższej nieścisłości.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prostuje oczywistą omyłkę. Chodzi o załącznik nr 2.

164. Zamawiający w paragrafie 2.5.6 PFU stwierdza, że wymagany jest „system łączności z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy poziomem centrum a pojazdami. Rolę tego systemu w Lublinie mógłby pełnić publiczny system GSM/GPRS”. Równocześnie w punkcie 2.5.3 PFU Zamawiający zamieścił akapit o tytule: „Informacja o infrastrukturze w pojazdach umożliwiająca lokalizację, rejestrujące i przesyłające dane eksploatacyjne oraz odchylenia czasowe do systemu centralnego Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie”, w którym to Zamawiający wspomina, że zastosowany tam moduł komunikacyjny StTR-3000-S4/GP zapewnia już komunikację pojazdu z serwerem poprzez łącze GPRS. Prosimy zatem o wyjaśnienie powyższej sprzeczności i ewentualne potwierdzenie, że przytoczony powyżej wymóg realizacji łączności GSM/GPRS pomiędzy poziomem centrum a pojazdami jest już zrealizowany i nie jest konieczna jego redundancyjna realizacja.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że łączność pomiędzy pojazdami komunikacji zbiorowej została zrealizowana i nie ma konieczności zapewnienia drugiej drogi łączności pomiędzy pojazdami a centrum nadzoru. Z zastrzeżeniem, że może być zrealizowana jeżeli takie będą potrzeby Wykonawcy dla zapewnienia spełnia wymagań PFU w oferowanej przez Wykonawcę technologii.

165. Zamawiający w paragrafie 3.3.5.4 PFU pisze, że serwerownia będzie zlokalizowana w Miejskim Centrum Przetwarzania Danych (MCPD) przy ul. Długosza. Równocześnie w punkcie 3.5.1.1 PFU Zamawiający pisze, że serwerownia back-up winna być zlokalizowana w budynku Lipowa 27, w którym to wg punktu 2.5.7 mają być zlokalizowane pomieszczenie CSR. Prosimy o jednoznaczne określenie lokalizacji pomieszczeń CSR, serwerowni i serwerowni back-up.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza w/w informacje o lokalizacji



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

poszczególnych elementów.

166. Zamawiający w paragrafie 3.4.2.6 PFU zawarł następujący zapis:

Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe

Należy zapewnić komunikacji pomiędzy centrami.

Prosimy o jednoznaczną informację, w jaki sposób Zamawiający rozumie zapewnić komunikację pomiędzy centrami:

a) Czy należy doprowadzić budowaną w ramach SZR sieć światłowodową do siedziby każdej z wymienionych tu instytucji? (jeśli tak to prosimy o informację dotyczącą lokalizacji siedzib instytucji jakie należy dołączyć do sieci światłowodowej)

b) Zapewnić jedynie możliwość podłączenia się do wybranych urządzeń SZR poprzez własne (tj. posiadane już przez te instytucję) łącza internetowe – w tym przypadku Wykonawca (za zgodą Zamawiającego) zapewni tym instytucjom jedynie możliwość bezpiecznej komunikacji (np. tunel VPN) oraz odpowiednie konta dostępowe do odpowiednich elementów SZR zgodnie z przydzielonymi przez Zamawiającego uprawnieniami.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia jest zapewnienie tym instytucjom jedynie możliwość bezpiecznej komunikacji (np. tunel VPN) oraz odpowiednie konta dostępowe do odpowiednich elementów SZR zgodnie z przydzielonymi przez Zamawiającego uprawnieniami.

167. Zamawiający w paragrafie 3.5.2.1 PFU zawarł następujący zapis:

- Sterownik winien umożliwiać odczyt dzienników zdarzeń – logów poprzez port PC do notebooka. Notebook + Oprogramowanie (x 2 szt.) umożliwiające odczyt logów winno być dostarczone razem ze sterownikiem.

Czy Zamawiający wymaga, aby Wykonawca w ramach przedmiotowego zamówienia dostarczył dwa notebooki/laptopy z oprogramowaniem do komunikacji z istniejącymi sterownikami ruchu?

Czy też wymóg ten jest ważny jedynie w przypadku montażu innych/nowych sterowników ruchu, jakie nie są jeszcze zainstalowane w mieście Lublin lub też nie są objęte zakresem zadań (tj. nie są oznaczone jako OZ w Załączniku 1 PFU).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga dostarczenia dwóch notebooków/laptopów do komunikacji ze sterownikami, które będą funkcjonowały (istniejące obecnie i tymi które będą zainstalowane) w ramach SZR.

168. Zamawiający jako Załącznik nr 7 do PFU zawarł Projekt koncepcyjny dla SZR w Lublinie obejmujący różne podsystemy wchodzące w skład SZR.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Prosimy o informację na temat stanu prawnego wspomnianego projektu koncepcyjnego:

Czy projekt ten jest zatwierdzony przez Zamawiającego?

Czy użycie przez Wykonawcę przedstawionych w tym projekcie rozwiązań technicznych (łącznie z wyborem konkretnych urządzeń i ich rozmieszczeniem/lokalizacją na obszarze miasta) będzie zaakceptowane przez Zamawiającego jako „spełniające wymogi SIWZ i PFU”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że projekt ten jest uzgodniony przez Zamawiającego. Zamawiający wskazuje na pierwszeństwo zapisów umowy i PFU przed ustaleniami projektów koncepcyjnych. Patrz również odpowiedź na pytanie 100, 112, 119, 502.

169. Zamawiający w Załączniku nr 1 do PFU przy niektórych skrzyżowaniach zawarł uwagę typu: „Należy uwzględnić konieczność zaprojektowania i osygnalizowania przejazdu dla rowerzystów” (np. skrzyżowania 5, 8, 9, 101).

Prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Zamawiający rozumie pojęcie „należy uwzględnić” – prosimy o wyszczególnienie zadań, jakie Zamawiający wymaga od Wykonawcy w tym zakresie.

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy wykonania i zatwierdzenie projektów branży drogowej dotyczącej projektu przejazdów dla rowerzystów na wspomnianych skrzyżowaniach?

Prosimy o przekazanie Wykonawcy aktualnych i kompletnych projektów ścieżek rowerowych, do których należy się dowiązać w projektach przejazdów dla rowerzystów?

Prosimy o jednoznaczne wskazanie wlotów (na każdym z tych skrzyżowań), na których należy uwzględnić przejazd dla rowerzystów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga od wykonawcy wykonania i uzgodnienia projektów branży drogowej. Wloty zostały wskazane w zał. nr 1 do PFU. Patrz odpowiedź na pytanie 6 i 9.

170. Zamawiający w Załączniku nr 1 do PFU przy skrzyżowaniach:

- a) nr 110 „3 Maja – I Armii WP” oraz
- b) nr 111 tj. z nazwą „3 Maja – Radziwiłowska”,

napisał że oba te skrzyżowania obsługiwane są jednym sterownikiem ruchu. Prosimy o informację, na którym skrzyżowaniu zainstalowany jest ten sterownik oraz jaki jest typ i producent tego sterownika.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowania są w bardzo blisko siebie. Sterownik jest zlokalizowany bliżej skrzyżowania 3 Maja – I Armii WP. Jest to sterownik typu MSR 2002.

171. Dotyczy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia 5.4.1.2. a).

Prosimy o zmianę wymagania dotyczącego posiadania wiedzy i doświadczenia w



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

zakresie liczby mieszkańców miasta/ aglomeracji, w którym było realizowane zadanie. Wnosimy o dopuszczenie dla spełnienia warunku wiedzy i doświadczenia opisanego w pkt. 5.4.1.2. a) wykazania zadania, polegającego na opracowaniu i wdrożeniu w mieście lub w aglomeracji, o liczbie mieszkańców, co najmniej 80 tys. (dane na koniec 2013 roku wg GUS-u lub jego odpowiednika na danym obszarze zajmującego się zbieraniem informacji statystycznych dotyczących liczby mieszkańców), systemu informatycznego wspierającego zarządzanie transportem zbiorowym obejmującego sterowanie priorytetem środków transportu zbiorowego.

Warunek wiedzy i doświadczenia sformułowany przez Zamawiającego w znaczny sposób ogranicza udział wykonawców w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Kontrakty w zakresie zarządzania transportem zbiorowym w miastach/aglomeracjach powyżej 100 tys. mieszkańców są realizowane w kraju głównie w ramach wdrażania systemów ITS, których realizacja nadal trwa. W związku z faktem, iż kontrakty ITS są realizowane niejednokrotnie w kilku lokalizacjach przez tego samego Wykonawcę oraz z faktem, iż w miastach o liczbie mieszkańców nieco poniżej 100 tys. od kilku lat skutecznie działają systemy spełniające wymagania Zamawiającego wnosimy jak powyżej.

Odpowiedź: Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

172. Dotyczy Wzór umowy § 31 ust. 4

a) Czy ww. termin na usunięcie wad jest podstawowym terminem obowiązującym Wykonawcę zarówno w okresie realizacji przedmiotu zamówienia jak i w okresie gwarancji?

b) Jeżeli nie, to prosimy o podanie terminów usuwania wad w okresie gwarancji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że terminy usunięcia wad w okresie gwarancji są podane w § 28 do § 30 włącznie.

173. Dotyczy Wzór umowy § 32 ust. 5

Prosimy o wyjaśnienie:

Czy stawka kary umownej 0,05% będzie naliczana za każdy dzień opóźnienia czy jednokrotnie za każde opóźnienie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że stawka kary umownej 0,05% będzie naliczana jednokrotnie za każde opóźnienie.

174. Dotyczy Wzór umowy § 32 ust. 4 oraz § 33, ust. 2 pkt. a) oraz § 34, ust. 2

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



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

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

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

175. Dotyczy Wzór umowy § 32, ust. 6

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

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

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że powyższe zapisy dotyczą sytuacji w której Wykonawca opracuje tylko prace projektowe, a roboty budowlane będą realizowane w drodze innego kontraktu (np. powtórzonego).

176. Dotyczy Wzór umowy §32, §33, §34.

Wnosimy o zmianę postanowień umowy poprzez zastąpienie słowa „opóźnienie” słowem „zwłoka”.

Obecnie umowa definiuje szerokie spektrum kar naliczanych za nieterminowe wykonanie wzajemnych zobowiązań stron umowy bez względu na przyczynę wystąpienia przesunięcia terminu. Biorąc pod uwagę fakt, iż terminy realizacji niektórych etapów zamówienia w postaci dziennych dat zostały wyznaczone przez Zamawiającego już na etapie postępowania przetargowego bez względu na termin zawarcia umowy oraz złożoność przedmiotu zamówienia, którego realizacja wymaga współdziałania poza Wykonawcą i Zamawiającym również stron trzecich (np. jednostki administracyjne) uważamy za zasadne wprowadzenie związku przyczynowo – skutkowego pomiędzy zawinieniem a karą a tym samym wykluczenie odpowiedzialności stron umowy za nieterminową realizację z przyczyn od nich niezależnych.

Odpowiedź: Zamawiający zmienia zapisy umowy. W załączeniu nowy wzór umowy.

177. Dotyczy Wzór umowy § 32, § 33, § 34.

Wnosimy o wprowadzenie przez Zamawiającego limitu kar umownych.

Umowa definiuje szerokie spektrum kar w stosunku do Wykonawcy, nieposiadających związku przyczynowo-skutkowego z winą Wykonawcy (kara jest naliczana w przypadku opóźnienia nie zwłoki) czy poniesieniem szkody przez Zamawiającego. Ponadto w każdym przypadku podstawę do obliczania wartości kar umownych stanowi kwota



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

ryczałtowa brutto całkowitego wynagrodzenia za przedmiot zamówienia a nie wartość części zamówienia, którego dotyczy. Dodatkowo umowa przewiduje prawo do dochodzenia odszkodowania przewyższającego kary umowne w wysokości rzeczywiście poniesionej szkody lub straty.

Powyższe sprawiają, iż ryzyko związane z realizacją przedmiotowego kontraktu dla Wykonawcy jest bardzo wysokie, co znajduje odzwierciedlenie w i kalkulacji kosztów a tym samym ceny przedmiotu zamówienia.

Zdefiniowanie limitu kar umownych ograniczyłoby warunki niepewności związane z realizacją przedmiotu zamówienia a tym samym pozytywnie wpłynęło na poziom cenowy ofert i w konsekwencji wydatków Zamawiającego.

W związku z powyższym wnosimy o przychylenie się do wniosku wprowadzenia limitu kar umownych.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

178. str. 28 PFU: Do poziomu centrum będzie przesyłany również obraz z kamer wideo-detekcji zamontowanych na wszystkich skrzyżowaniach.

a) Proszę, o potwierdzenie, że wideo detekcja ma zostać zainstalowana na wszystkich skrzyżowaniach oznaczonych OZ, na których nie zainstalowano kamer wideo detekcji i czy na wszystkich wlotach.

2) Proszę o potwierdzenie, że do poziomu centrum będzie przesyłany obraz z kamer wideodetekcji zamontowanych na wszystkich skrzyżowaniach oznaczonych OZ i że nie będzie przesyłany ze skrzyżowań oznaczonych NZ.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wideodetekcja ma być zainstalowana na wszystkich wlotach i skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ. Skrzyżowania oznaczone jako NZ nie są przedmiotem zamówienia.

179. str 37 PFU: 2.5.4. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR - podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi i rozpoznawania tablic rejestracyjnych.

Zarządzanie zdarzeniami drogowymi

Obszar terytorialny działania podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi obejmuje n/w skrzyżowania i drogi dojazdowe na odległość co najmniej 100 m,

str 126 PFU: 3.5.2.2. Detekcja pojazdów indywidualnych

pierwsza - detekcja pojazdu stojącego na wlocie skrzyżowania,

strefa druga - detekcja kolejki pojazdów stojących na wlocie lub wolno jadącej kolejki pojazdów,

strefa trzecia - detekcja ruchu swobodnego na wlocie. Wymagany zasięg detekcji: 0-70m od linii zatrzymania.

Str 127 PFU: System wideodetekcji (wideodetektor + kamera) powinien umożliwiać detekcję pojazdów do odległości minimum 120m od kamery.

Wnosimy, aby parametry odległościowe zostały ujednolicone do 0-70m. Pozwoli to w



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

sposób efektywny wykorzystać już zainstalowane oraz planowane do instalacji kamery. Część obecnie zainstalowanych kamer wideo detekcji będzie również włączona do systemu analizy zdarzeń (lista skrzyżowań jest na stronie 37) i jak wynika z analizy zakres ich detekcji wynosi 0-70m na każdym wlocie na skrzyżowanie.

Odpowiedź: Zapisy PFU pozostają bez zmian.

180. str 41 PFU: Wymagana jest rejestracja obrazu z kamer ARTR.

Wymaga się rejestracji obrazu z kamer do wykrywania zdarzeń oraz kamer ARTR/ANPR

Sugerujemy, aby zrezygnować z ciągłej rejestracji obrazu z kamer ANPR. Ustawienie kamer do odczytu numerów tablic rejestracyjnych jest pod kątem w stosunku do jezdni i jak nie ma pojazdu to kamera „patrzy” na asfalt, a jak jest pojazd to przez chwilę widać pojazd, który przemknął przed kamerą. Nie ma żadnej korzyści z ciągłej rejestracji obrazu z kamer ANPR.

Odpowiedź: Zapisy PFU pozostają bez zmian.

181. str 90 PFU: CCTV

Należy umożliwić archiwizację obrazów na dysku serwera plików (w postaci cyfrowej) min. z 30 dni przy odświeżaniu min. 25 klatek/sek., przy pełnej rozdzielczości kamer i min. 256 kolorach/stopniach szarości. Filmy muszą być nagrywane jako sekwencje o definiowanej długości, opatrzone numerem kamery, datą i godziną rejestracji. Parametry kompresji (liczba klatek, rozdzielczość, liczba kolorów) musi być dowolnie programowana w programie kodującym.

Rejestracja przy odświeżaniu min 25 klatek/sek. jest rzadko stosowana w systemach CCTV.

Typowym wymaganiem w takich systemach jest rejestracja 4-6 klatek/sek. Proponujemy zweryfikować to wymaganie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje wymagania. Patrz również odpowiedź na pytanie 6.

182. str 127 PFU: Do detekcji pojazdów należy zastosować kamery kolorowe PAL 625 linii o wysokiej czułości z przełączaniem dzień/noc.

Wymaganie sugeruje zastosowanie kamer analogowych. Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z kamerami cyfrowymi IP o parametrach przewyższających opisane w PFU, a rozwiązanie będzie spełniać wymaganą funkcjonalność wideo detekcji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sama kamera nie musi posiadać funkcji autodetekcji tylko zapewnić obraz dobrej jakości, który ma być doprowadzony do sterownika, który to posiada funkcję wideodetekcji. Sterownik sygnalizacji świetlnej z modułem wideodetekcji analizuje materiał/obraz z kamery. Jeśli Wykonawca zaoferuje system wideodetekcji spełniający wymogi PFU w oparciu o sterowniki współpracujące z kamerami IP i sterowniki te spełnia pozostałe wymagania PFU w odniesieniu do systemu kierowanie ruchem to zamawiający informuje, że



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

zaakceptuje rozwiązania/sprzęt o parametrach wyższych niż określone w PFU. Wymagania określone w PFU są wymaganiami minimalnymi. Zamawiający wymaga zastosowania jednakowej technologii/ sprzętu w zakresie wideodetekcji i w razie konieczności należy uwzględnić wymianę kamer już istniejących na skrzyżowaniach.

183. str 130 PFU: 3.5.2.4, Urządzenia do monitorowania wizyjnego.

Kamery CCTV:

o zmiennej ogniskowej min. 26x (min. 3,5-91 mm), jasność obiektywu od 1,6 do 3,8, pole widzenia 2,3° do 55°

- obiektyw o zmiennej ogniskowej x 36 (protokół Boscha)

Uwaga: Zamawiający zaleca zastosowanie kamer tej samej marki, co zainstalowane już w Lublinie - zainstalowane są kamery Boscha

Czy w wymaganych parametrach dotyczących zmiennej ogniskowej nie ma sprzeczności? Czy Zamawiający zaakceptuje zastosowanie kamer o wyższych parametrach ale innego niż Bosch producenta?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaakceptuje rozwiązania/sprzęt o parametrach wyższych niż określone w PFU. Wymagania określone w PFU są wymaganiami minimalnymi. Zamawiający wymaga zastosowania jednakowej technologii/ sprzętu w zakresie kamer CCTV. Dzięki zastosowaniu kamer kompatybilnych z kamerami systemu monitoringu miejskiego wykorzystującego oprogramowanie Bosch możliwa będzie integracja obu systemów lub wymiana strumieni wideo między nimi. W pełni kompatybilne będą wyłącznie kamery Bosch. Patrz również odpowiedź na pytanie 6 i 181.

184. str 133 PFU: Inne kamery

Należy wykorzystać również inne kamery, jeżeli są instalowane w systemie (np. kamery wideo-detektorów, kamery, będące własnością innych użytkowników).

a) Jak należy wykorzystać kamery wideo-detektorów ze skrzyżowań oznaczonych NZ.

b) Czy Zamawiający dysponuje listą innych użytkowników kamer, lokalizacją kamer, ilością itp.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapis dotyczy innych kamer, jeżeli zostaną zainstalowane przez Wykonawcę lub przez niego włączone do systemu.

185. str 133 PFU: Zamawiający informuje, że wymaga, żeby obraz z każdej z kamer wideo detekcji jakie w chwili oddania Systemu Zarządzania Ruchem do użytku będą zainstalowane w obszarze objętym systemem, był transmitowany do Centrum Sterowania Ruchem. Transmisja ma dotyczyć jednoczesnego przesyłu obrazu ze wszystkich kamer.

Czy również z kamer zainstalowanych na skrzyżowaniach oznaczonych NZ?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia są skrzyżowania oznaczone jako OZ tj. kamery zainstalowane na tych skrzyżowaniach. Skrzyżowania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

„NZ” nie są objęte przedmiotem zamówienia.

186. W opisie wideo ściany pojawia się wymóg, aby panele miały rozdzielczość 1920 x 1200 jednocześnie poniżej pojawia się wymóg, aby każdy panel miał rozdzielczość 1400x1050. Stąd pytanie, jaki jest rzeczywisty wymóg dotyczący rozdzielczości Panelu wideo ściany.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja w tym zakresie zawarta jest w odpowiedzi na pytanie nr 2.

187. W opisie wideo ściany pojawia się wymóg, aby panele miały kontrast 500:1 jednocześnie poniżej pojawia się wymóg, aby każdy panel miał kontrast 2000:1. Stąd pytanie, jaki jest rzeczywisty wymóg dotyczący kontrastu Panelu wideo ściany.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja w tym zakresie zawarta jest w odpowiedzi na pytanie nr 2.

188. Jak należy rozumieć wymóg „Wymiana uszkodzonego elementu powinna być możliwa do wykonania na włączonym urządzeniu, przy zapewnieniu ciągłego wyświetlania obrazu”, gdyż nie da się wymienić pojedynczego Panelu bez odłączenia go od sieci energetycznej i sygnałów, a tym samym na czas wymiany panelu część obrazu wideo ściany nie będzie aktywna.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymiana uszkodzonego elementu powinna umożliwiać wymianę uszkodzonego panelu bez konieczności wyłączenia całej ściany wizyjnej oraz umożliwiać prowadzenie obserwacji na pozostałych nie uszkodzonych monitorach.

189. Czy możemy prosić o jasne określenie ilości monitorów, jakie mają znaleźć się po bokach wideo ściany oraz czy mają być one również zasilone sygnałem ze sterownika wideo ściany?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że winno się tam znaleźć od 2 do 4 monitorów. Monitory te mają być również zasilone sygnałem ze sterownika wideo ściany.

190. W wymogach wymieniony jest sterownik wideo ściany, niestety brak jest określenia jego parametrów, prosimy o podanie wymogów (ilość wejść, ilość wyjść, standard portów wejściowych i wyjściowych, rozdzielczości portów wejściowych i wyjściowych).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dane te winien określić Wykonawca w projektach.

191. Załącznik 1 do PFU: MS skrzyżowania objęte monitoringiem. Jak należy rozumieć „objęte monitoringiem”?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Monitoring w tym przypadku należy rozumieć jako podłączenie sterownika do systemu monitorowania pracy sygnalizacji/sterownika zainstalowanego w CSR.

192. Dotyczy umowy § 36

Pytanie: Oferent zwraca uwagę, że nieważne są postanowienia umowy przyznające jednej tylko stronie uprawnienia do dokonywania zmian lub interpretacji umowy, z tego też względu oferent wnosi o wykreślenie części ostatniego zdania w brzmieniu: „decyzje podejmuje Zamawiający” i wprowadzenie postanowienia w brzmieniu: „decyduje kolejność dokumentów, według której zostały wymienione.” Norma kolizyjna rozstrzygająca rozbieżności między postanowieniami poszczególnych dokumentów składających się na umowę nie może przyznawać jednej tylko stronie takiego prawa, gdyż decyzja taka może mieć wpływ na prawa lub obowiązki obu stron. W ocenie oferenta postanowienie to jest z mocy prawa nieważne ale powinno być usunięta aby nie wprowadzać wrażenia, że Zamawiającemu takie prawo przysługuje skoro zostało w umowie przyznane.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

193. Dotyczy umowy § 37

Pytanie: a) W ocenie oferenta podstawa odstąpienia od umowy zawarta w ust. 2 pkt. F) § 27 – tj. uzasadnione podejrzenie dopuszczenia się praktyk korupcyjnych – jest w ocenie oferenta nieuzasadniona; nie wiadomo jak należy interpretować pojęcie „uzasadnione podejrzenie” a samo podejrzenie dopuszczenia się praktyk nie jest trudno postawić, nawet jeżeli nie ma się żadnych dowodów; takie postanowienia mogą skłaniać do sabotowania działań wykonawcy, który będąc niewinny, może być podejrzany; kwestia tego czy jest to uzasadnione podejrzenie czy nie to wyłącznie ocena Zamawiającego; wobec powyższego, z racji tego, że zapis tego punktu może być dowolnie wykorzystany przeciwko wykonawcy nie powinien być podstawą do odstąpienia od umowy;

b) Nadto oferent wnosi aby w każdym przypadku, w którym odstąpienie zostało zastrzeżone na wypadek niedotrzymania terminu – umowa mówiła o zwłoce, czyli zawinionym opóźnieniu; jest dalece dla wykonawcy krzywdzące pozostawienie postanowień umownych dających Zamawiającemu możliwość odstąpienia od umowy w przypadku każdego przekroczenia terminu przez wykonawcę nawet przez niego niezawinionego.

Odpowiedź: a) Zapisy umowy pozostają bez zmian.

b) W załączeniu nowy wzór umowy.

194. Dotyczy umowy § 37 ust. 8

Pytanie: Oferent zwraca uwagę, że zastrzeżenie prawa do odstąpienia od umowy na



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wypadek nieotrzymania dofinansowania stanowi poważne ryzyko dla wykonawcy; aby wykonawca mógł odpowiedzialnie przystąpić do realizacji takiej umowy, powinien mieć wyczerpującą wiedzę na temat przypadków i okoliczności w jakich może dojść do nieotrzymania takiego dofinansowania; Oferent wnosi zatem o wyjaśnienie i wskazanie przypadków, w których może dojść do odmowy finansowania inwestycji; z prawa do odstąpienia na warunkach opisanych w ust. 8 należałoby wyłączyć te wszystkie sytuacje gdy do odmowy finansowania przyczynia się sam Zamawiający.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian. W interesie Zamawiającego jest otrzymanie dofinansowania.

195. Prosimy o podanie temperatur pracy urządzeń montowanych w STS (PFU str. 69 -20°C do +75°C, str. 87 -25°C do 75°C).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga zakresu -25°C do 75°C. Patrz pytanie nr 79.

196. Prosimy o wyjaśnienie jaki protokół powinny obsługiwać przełączniki wyposażone w porty optyczne (PFU st. 69 TOCENRING).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaleca protokół MPLS. Wybór ostateczny protokołu należy do wykonawca na podstawie projektu.

197. Czy Zamawiający potwierdza, że na skrzyżowaniach wykazanych jako MS (objęcie skrzyżowania monitoringiem), czyli: 46, 116, 121 Wykonawca nie będzie zobowiązany do montowania kamer CCTV, a jedynie do włączania tych skrzyżowań do podsystemu monitoringu a doposażenie w/w skrzyżowań w ewentualne kamery do monitoringu będzie leżało w gestii Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga montażu kamer na w/w skrzyżowaniach. Monitoring w tym przypadku należy rozumieć jako podłączenie sterownika do systemu monitorowania pracy sygnalizacji/sterownika zainstalowanego w CSR.

198. W jaki system detekcji wyposażone jest skrzyżowanie 121 (Al. Jana Pawła II – Gęsia)? Czy skrzyżowanie wyposażone jest w odpowiednią liczbę kamer do wideodetekcji i pętli indukcyjnych? Czy Zamawiający potwierdza, że na wszystkich pasach istnieją sprawne, skośne pętle indukcyjne na linii zatrzymań?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić, że liczba kamer i ich parametry są odpowiednie dla systemu pracy sygnalizacji, który wdrożyć ma Wykonawca. Na obecnym etapie pracy sygnalizacji ich ilość jest odpowiednia. Zamawiający może wskazać, że obecnie pętle są sprawne. Natomiast z uwagi na fakt, że element w toku użytkowania drogi lub sygnalizacji może ulec uszkodzeniu oferenci



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

winni uwzględnić konieczność ich naprawy, odtworzenia w toku realizacji prac dla potrzeb budowy SZR i uwzględnić w cenie ofertowej.

199. Czy Zamawiający potwierdza, że na odcinku ul. Głębokiej od skrzyżowania 46 do 14 kanalizacja kablowa jest drożna i możliwa do wykorzystania przez Wykonawcę w ramach budowy SZR? Wg załącznika nr 2, Zamawiający wykazuje ten odcinek jako drożny i możliwy do wykorzystania. Czy Zamawiający potwierdza, że stan techniczny kabli między tymi skrzyżowaniami nie wskazuje na konieczność ich wymiany? Iloma wolnymi żyłami te kable dysponują?

Odpowiedź: Zamawiający nie wskazuje na konieczność budowy kanalizacji na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami 46 i 14. Należy do skrzyżowania/szafy STS nr 14 podłączyć kabel miedziany położony od przejścia nr 46. W razie potrzeb (zbyt krótki kabel istniejący) należy uwzględnić wymianę kabla. Zamawiający nie potwierdza, że stan techniczny kabla nie wskazuje na konieczność jego wymiany.

200. Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy projektów konstrukcyjnych na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ na istniejące konstrukcje wsporcze, na których będą montowane dodatkowe kamery lub sygnalizatory?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga zbadania i potwierdzenia pisemnego przez Wykonawcę, że na istniejących konstrukcjach można zamontować dodatkowe elementy niezbędne dla funkcjonowania SZR. Forma projektu jest zalecana. Konstrukcje powinny spełniać wymagania norm co do stanu granicznej nośności i stanu granicznego użytkowania: od wiatru, sił masowych, od lodu i śniegu. Powyższe powinno być potwierdzone odpowiednimi obliczeniami i badaniami. W przypadku konstrukcji powtarzalnych wymagany jest atest lub oświadczenie producenta o zgodności z wyżej wymienionymi normami.

201. Jakiego typu sterowniki są zainstalowane na skrzyżowaniach: 110, 111, 115, 116, 121, 122? Wykazane skrzyżowania wymienione są w załączniku nr 1 jako OZ, czyli do włączenia do obszarowego systemu sterowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach tych są zainstalowane sterownik MSR 2002.

202. Czy na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ na których znajdują się lub są projektowane w ramach odrębnych opracowań przejazdu rowerowe, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy zamontowania dodatkowej automatycznej detekcji dla rowerzystów? Jeśli tak, to prosi się Zamawiającego o zaktualizowanie załącznika nr 1 o odpowiednie informacje.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje zamontowania detekcji automatycznej dla rowerzystów na przejazdach rowerowych skrzyżowaniach. Patrz na odpowiedź nr 5,



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

9, 169.

203. Czy na skrzyżowaniu nr 14 Zamawiający oczekuje od Wykonawcy montażu dodatkowej kamery CCTV do monitoringu (skrzyżowanie oznaczone jako MK), pomimo, że na skrzyżowaniu jest już zamontowana kamera CCTV?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje montażu kamery, ale dopuszcza również możliwość zmiany lokalizacji kamery. Patrz również odpowiedź na pytanie 6, 181 i 183.

204. Czy na skrzyżowaniu nr 3 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 3 są zamontowane kamery detekcji pojazdów. Są to kamery Autoscope.

205. Czy na skrzyżowaniu nr 5 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 5 nie ma kamer detekcji pojazdów.

206. Czy na skrzyżowaniu nr 8 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 8 nie ma kamer.

207. Czy na skrzyżowaniu nr 15 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 15 nie ma kamer .

208. Czy na skrzyżowaniu nr 16 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 16 nie ma kamer.

209. Jakiego typu kamery do detekcji pojazdów są zainstalowane na skrzyżowaniu nr 19?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że są to kamery Autoscope



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

210. Jakiego typu kamery do detekcji pojazdów są zainstalowane na skrzyżowaniu nr 23?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że są to kamery Autoscope

211. Czy na skrzyżowaniu nr 25 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 25 nie ma kamer detekcji pojazdów.

212. Jakiego typu kamery do detekcji pojazdów są zainstalowane na skrzyżowaniu nr 26?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że są to kamery Autoscope.

213. Czy na skrzyżowaniu nr 28, 29 są zamontowane kamery do detekcji pojazdów? Jeśli tak, to jakiego typu to kamery?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniu nr 28 i 29 nie ma kamer detekcji pojazdów.

214. Jakiego typu kamery do detekcji pojazdów są zainstalowane na skrzyżowaniu nr 30?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że są to kamery Autoscope.

215. Jakiego typu kamery do detekcji pojazdów są zainstalowane na skrzyżowaniu nr 81?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że są to kamery Autoscope.

216. Zamawiający na stronie 66 PFU pisze: „W ramach projektu przewidziano budowę kanalizacji pomiędzy n/w skrzyżowaniami: 1. nr.51 – nr.4 – nr.5 – nr.6,”; „(...)3. nr.50 – nr.104,(...)”; „(...) 5. nr.1 – nr.83,(...)”

a) Odcinek między skrzyżowaniami 4-5-6, w załączniku nr 2 opisany jest jako: „kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań”. Zwracamy się z pytaniem czy Zamawiający pomimo tego, wymaga od Wykonawcy jej wybudowania?

b) Odcinek nr 50 – nr 104, w załączniku nr 2 opisany jest jako: „kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań”. Czy Zamawiający pomimo tego, wymaga od Wykonawcy wybudowania kanalizacji światłowodowej pomiędzy skrzyżowaniami 50 i 104?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

c) Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejącej kanalizacji jednotworowej fi 110 pomiędzy skrzyżowaniami 83 i 85, po wcześniejszym usunięciu przez Wykonawcę jej niedrożności odcinkowej? Po analizie załącznika nr 2 Wykonawca stwierdza, że na zadanym odcinku konieczna jest tylko budowa nowej kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami 1 i 85. Czy Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie?

d) Ponadto na 66 str. PFU nie ma wymienionych ciągów, które są oznaczone w załączniku nr 2 jako odcinki kanalizacji kablowej do zaprojektowania i wykonania od podstaw, są to odcinki między skrzyżowaniami: 3-14, 1-10. Czy to oznacza, że Wykonawca nie będzie zobowiązany do jej wybudowania?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że wszystkie istniejące odcinki kanalizacji kablowej w mieście spełniające wszystkie wymagania stawiane tej kanalizacji można wykorzystać przy budowie systemu. Wszystkie istniejące odcinki kanalizacji telekomunikacyjnej w mieście które nie spełniają wszystkich wymaganiom stawianym w PFU należy doprowadzić do stanu zgodnego z tymi wymaganiami lub wybudować nowe. Jeżeli jej brak to należy wybudować nową.

Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić możliwości wykorzystania dokumentacji przy budowie SZR pomiędzy skrzyżowaniami nr 50–104 ze względu na trwające prace projektowe. Po stronie Wykonawcy jest zaprojektowanie oraz budowa kanalizacji teletechnicznej wybudowanej w oparciu o profil 2xØ110.

Zamawiający również nie potwierdza możliwości wykorzystania dokumentacji projektowej obejmującej swoim zakresem budowę kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6. W ramach projektu należy zaprojektować oraz wybudować kanalizację 2 otworową z rur Ø110 pomiędzy skrzyżowaniami nr 3 – nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6.

Zamawiający nie dopuszcza wykorzystanie kanalizacji 1 otworowej dla realizacji budowy Systemu. Podstawowym Rozwiązaniem jest kanalizacja 2 otworowa wybudowana z rur Ø110.

W ramach realizacji projektu Wykonawca powinien zaprojektować oraz wybudować kanalizację teletechniczną 2 otworową z rur Ø110 pomiędzy skrzyżowaniami 3-14 oraz 1-10.

217. Na str. 66 PFU Zamawiający stwierdza: „Ciągi kanalizacji które zostały wybudowane pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami przy zastosowaniu rur o różnej średnicy oraz mniejszej niż 100mm należy rozbudować o profil 2x110mm.” Zwracamy się z pytaniem czy w takiej sytuacji Zamawiający wymaga od Wykonawcy rozbudowania istniejącej kanalizacji o wskazany przez Zamawiającego profil na ciągach pomiędzy skrzyżowaniami: 19-83, 26-27, 27-30, 30-31, 31-32, 81-82, 6-8? Jeśli Zamawiający wymaga rozbudowy kanalizacji to czy dopuszcza rozwiązanie równoważne np. mikrokanalizację?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że nie dopuszcza budowy i wykorzystania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

mikrokanalizacji.

218. W załączniku nr 2 do PFU mowa jest o odcinkach kanalizacji projektowanej według odrębnych opracowań. Czy opracowania posiadają już prawomocne pozwolenia na budowę lub braki sprzeciwu do zgłoszeń?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza, że odcinki projektowanej kanalizacji wg odrębnych opracowań nie posiadają prawomocnych pozwoleń na budowę ani braku sprzeciwu do zgłoszeń.

219. Jakie odchylenie od linii prostej projektowanej kanalizacji bez konieczności posadowienia studni kablowej dopuszcza Zamawiający?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie te muszą być przedmiotem ustaleń na etapie projektowania (np. z uwagi na uzbrojenie terenu).

Zamawiający stwierdza że rury kanalizacji z rur prostych mogą odchyłać się od przebiegu prostoliniowego, jednak wygięcie rur powinno być utrzymane w takich granicach, aby możliwe było przeciągnięcie przez nie kalibru wykonanego z materiału nie ulegającego odkształceniu o długości 1 m i średnicy równej połowie średnicy wewnętrznej rury, o krawędziach zaokrąglonych (promień zaokrąglenia 5 mm).

Kanalizacja kablowa szkieletowa powinna na odcinkach między sąsiednimi studniami przebiegać prostoliniowo. W wypadku napraw kanalizacji z bloków betonowych przez dokładanie nowych bloków na miejsce uszkodzonych należy dostosować się do przebiegu kanalizacji istniejącej. Również do istniejącego przebiegu należy się dostosować przy dokładaniu rur do istniejącej kanalizacji kablowej z bloków w wypadku jej rozbudowy.

W uzasadnionych technicznie wypadkach, w tym dla zastąpienia studni zakrętowej, rury kanalizacji rozdzielczej z rur prostych mogą odchyłać się od przebiegu prostoliniowego, jednak wygięcie rur powinno być utrzymane w takich granicach, aby możliwe było przeciągnięcie przez nie kalibru wykonanego z materiału nie ulegającego odkształceniu o długości 1 m i średnicy równej połowie średnicy wewnętrznej rury, o krawędziach zaokrąglonych (promień zaokrąglenia 5 mm).

W wypadku kanalizacji rozdzielczej z rur giętkich jej przebieg powinien być na tyle prostoliniowy, aby możliwe było przeciągnięcie przez nią kalibru wg zasad podanych dla łuków kanalizacji z rur prostych. Przy zachowaniu powyższych zasad dopuszcza się odchylenie trasy kanalizacji od przebiegu prostoliniowego (zmianę przebiegu trasy) na odcinkach między sąsiednimi studniami. Zaleca się stosowanie dla tych celów prefabrykowanych rur łukowych.

220. Jakie maksymalne długości kanalizacji pomiędzy dwiema sąsiadującymi studniami kablowymi dopuszcza Zamawiający?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza odległość do 120 m.

221. Czy na rozbudowywane odcinki istniejącej kanalizacji kablowej Zamawiający będzie wymagał opracowania map do celów projektowych, uzyskania notatki z posiedzenia koordynacyjnego (ZUDP) oraz zgłoszenia lub pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że wszystkie odcinki kanalizacji teletechnicznej muszą być budowane zgodnie z wymaganiami Prawa Budowlanego.

222. Co zamawiający rozumie przez “wymaganej dla realizacji celu przepustowości”? Czy będą określone zasady doboru pojemności projektowanych linii światłowodowych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagana dla realizacji celu przepustowość zostanie określona przez Wykonawcę na etapie projektowania. Patrz odpowiedź na pytanie 392.

223. Czy zamawiający dopuszcza lokowanie projektowanych zasobów linii światłowodowych w szafach sterowników?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza lokowania projektowanych zasobów linii światłowodowych w szafach sterowników.

224. Czy zamawiający będzie wymagał wyprowadzenia linii światłowodowych pełnym profilem na przełącznice światłowodowe czy dopuszcza wykonanie złącza w studni pod szafą i wprowadzenie do szafy już tylko jednego światłowodu?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że kabel powinien wchodzić pełnym profilem na przyłącznice światłowodowe.

225. Czy zamawiający będzie wymagał zapewnienia redundancji trasowej dla skrajnych skrzyżowań? Czy poprowadzenie kabli światłowodowych po jednej trasie kanalizacji kablowej ale w odrębnych rurach fi 110 mm będzie traktowane przez Zamawiającego jako zapewnienie redundancji?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że minimalną odległością rozniesienia kabli światłowodowych pracujących w jednym ringu światłowodowym jest umieszczenie ich w sąsiednich rurach pierwotnej kanalizacji telekomunikacyjnej – dla skrzyżowań skrajnych.

226. Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie technologii mikrokanalizacji i mikrokabli światłowodowych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza stosowania technologii mikrokanalizacji i mikrokabli światłowodowych. Zamawiający wymaga wykonania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

kanalizacji sieci łączności jako 2 x fi110.

227. Czy Zamawiający zezwala na podwieszenie projektowanej kanalizacji kablowej do istniejących obiektów mostowych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza podwieszenie kanalizacji kablowej do istniejących obiektów mostowych w przypadku braku kanalizacji (otworów technologicznych) w obiekcie.

228. Czy Zamawiający zezwala na ułożenie projektowanych linii światłowodowych w istniejących kanałach technologicznych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza się ułożenia projektowanej linii światłowodowych w istniejących dowolnych kanałach technologicznych. Dopuszcza ułożenie projektowanych linii światłowodowych w istniejących kanałach technologicznych będących własnością ZDiM w Lublinie (wykazane w PFU) lub kanałach zlokalizowanych w pasach drogowych będące własnością Gminy Lublin lub jej jednostek (np. MPWIK) pod warunkiem, że kanały te zostaną dostosowane (rozbudowane/przebudowane) zgodnie z wymogami pFU (dwie wydzielone rury fi 110 dla ZDiM w Lublinie). Uzyskanie niezbędnych zgód leży po stronie Wykonawcy.

229. Czy Zamawiający zezwala na układanie projektowanej kanalizacji kablowej po trasach istniejących kabli energetycznych w obrębie i poza obrębem skrzyżowań.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza taką możliwość, z zastrzeżeniem że każdy przypadek musi być rozpatrywany indywidualnie z uwagi chociażby na parametry i kwestie własności kabli.

230. Czy Zamawiający dopuszcza układanie w jednym otworze kanalizacji kabli światłowodowych i energetycznych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza takiej możliwości.

231. Czy zamawiający dopuszcza stosowanie rur kanalizacji DVR innych producentów niż AROT?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza taką możliwość.

232. Czy Zamawiający zgodzi się na stosowanie rur typu RHDPE 110/6,3 zamiast rur stalowych pod jezdniami?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza stosowanie rur typu RHDPE 110/10,0 lub 160/9,1 zamiast rur stalowych.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

233. Czy pomiędzy skrzyżowaniem 116 (Al. Andersa – Zawilcowa) a 31 (Mełgiewska-Andersa- Al. Tysiąclecia) jest wybudowana kanalizacja kablowa? Jeśli nie, to czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy jej wybudowania? W załączniku nr 2, nie ma oznaczonego tego odcinka kanalizacji ani jako istniejący ani jako do zaprojektowania. W wykazie kanalizacji nowo projektowanej jaką Zamawiający wykazał na str. 66 PFU również nie ma tego odcinka wykazanego jako nowo projektowany.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pomiędzy skrzyżowaniami 116 a 31 jest kanalizacja kablowa. Zamawiający nie oczekuje jej wybudowania. Patrz pytanie nr 197.

234. Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy rozbudowania istniejącej kanalizacji dwuotworowej fi 40 pomiędzy skrzyżowaniem 19 (Al. Warszawska- Al. Sikorskiego- Al. Raławickie- Al. Kraśnicka) i 83 (Al. Raławickie- Spadochroniarzy) o dodatkowe dwie rury fi 110?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z PFU po stronie wykonawcy jest rozbudowa kanalizacji o profil 2xØ110 w przypadku odcinków kanalizacji dla których przy budowie zastosowano rury o średnicy mniejszej niż 100mm.

235. Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przebudowy istniejącej kanalizacji w obrębie skrzyżowania nr 50 (przejście Al. Kraśnicka – przy Raszyńskiej). Skrzyżowanie to jest przewidziane do przebudowy w ramach odrębnej inwestycji. Czy Wykonawca może wykorzystać istniejącą kanalizację w obrębie skrzyżowania nr 50? Prosi się Zamawiającego o dołożenie zapisu, że w przypadku wcześniejszego zrealizowania inwestycji w ramach SZR (wcześniej niż zamierzana rozbudowa do 4 wlotów) kwestia przebudowy kanalizacji w obrębie tego skrzyżowania zostanie przeprowadzona przez wykonawcę odpowiedzialnego za przebudowę tego skrzyżowania do nowej geometrii.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że po stronie Wykonawcy systemu leży wykonanie przebudowy kanalizacji teletechnicznej oraz budowy kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami w przypadku wcześniejszej realizacji budowy Systemu Zarządzania Ruchem.

236. Zamawiający na Str. 44 PFU napisał: „Wszystkie skrzyżowania (sterowniki sygnalizacji) wyszczególnione w Załączniku nr 1 i oznaczone jako OZ Wykonawca SZR połączy łączami światłowodowymi. W odniesieniu do skrzyżowań opisanych jako projektowane (nie zrealizowane w terenie) należy zrealizować infrastrukturę łączy do których w przyszłości zostaną podłączone sygnalizacje.”

Formułując to wymaganie, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy wybudowania nowej kanalizacji kablowej na skrzyżowaniach na których nie ma w obecnej chwili sygnalizacji kablowej na ciągach ulic, które nie są objęte przedmiotem niniejszego zamówienia, np. pomiędzy skrzyżowaniem 25 (Al. Solidarności- Al. Sikorskiego- Ducha) a skrzyżowaniem Mineralna – Północna- Willowa (oznaczone jest to skrzyżowanie jako projektowane w załączniku nr 2, ale w załączniku nr 1 nie ma go wymienionego)? Jeśli



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający oczekuje od Wykonawcy rozbudowy lub budowy kanalizacji tylko na ciągach objętych SZR prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie powyższego wymagania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje od Wykonawcy rozbudowy lub budowy kanalizacji tylko dla łącz światłowodowych na ciągach objętych SZR. Zamawiający nie oczekuje budowy kanalizacji dla potrzeb prowadzenia kabli sygnalizacyjnych. Zgodnie z zapisem w PFU do wszystkich skrzyżowań objętych zakresem należy wybudować kanalizację kablową 2xØ110 oraz wybudować w niej kabel światłowodowy o przekroju min. 96 włókien wyprowadzając na przełącznicę 48 włókien po 24 włókna obustronnie.

237. Zgodnie z zapisem na str. 133 PFU „Zamawiający informuje, że wymaga, żeby obraz z każdej z kamer wideodetekcji jakie w chwili oddania Systemu Zarządzania Ruchem do użytku będą zainstalowane w obszarze objętym systemem, był transmitowany do Centrum Sterowania Ruchem. Transmisja ma dotyczyć jednoczesnego przesyłu obrazu ze wszystkich kamer”. W opinii Wykonawcy, powyższe wymaganie Zamawiającego wymaga zamontowania dodatkowych wideoserwerów. Czy Zamawiający potwierdza konieczność montowania dodatkowych wideo serwerów nie tylko do kamer CCTV i ANPR, ale też i kamer do wideodetekcji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg. Sposób realizacji i spełnienia wymogu zależy od Wykonawcy.

238. Dotyczy PFU strona 12. Zamawiający pisze, że zakres obszarowy systemu pokazuje załącznik nr 3. Tymczasem załącznik nr 3 do PFU pokazuje układ pomieszczeń Sali operatorskiej CSR. Prosimy o sprostowanie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prostuje oczywistą pomyłkę. Zakres obszarowy systemu pokazuje załącznik 2.

239. Dotyczy Załącznika nr 2. Z rysunku wynika, że pomiędzy skrzyżowaniami 112, 113 i 114 nie ma kanalizacji kablowej. Tymczasem sygnalizacje te powinny być połączone taką kanalizacją oraz światłowodem, gdyż było to przedmiotem postępowania prowadzonego przez Zamawiającego w roku 2012:

Budowa sygnalizacji świetlnej w ramach zadania Budowa drogi dojazdowej do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego Mełgiew w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19

Numer ogłoszenia: 292328 - 2012; data zamieszczenia: 08.08.2012

Prosimy o uzupełnienie załącznika nr 2 i potwierdzenie, że pomiędzy tymi sygnalizacjami została wykonana i jest drożna kanalizacja kablowa wraz ze światłowodem.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowania nr 112, 113 i 114 nie są objęte przedmiotem zamówienia – są oznaczone jako NZ. Pomiędzy skrzyżowaniami jest kanalizacja i światłowód.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

240. Dotyczy PFU strona 25. Nazwy kolumn opisane w PFU nie pokrywają się z nazwami kolumn w załączniku nr 1. W załączniku nr 1 nie występują następujące kolumny opisane w PFU: Kolumna: „Oznaczenie”, „Stan projektowany”, „Inne prace”
Prosimy o sprostowanie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymieniona kolumna kolumna „Stan Projektowany” zawiera w sobie kolumnę w załączniku nr 1 „Zakres” oraz „Inne Prace”. W załączeniu zmieniony zał. nr 1 do PFU.

241. Dotyczy PFU strona 18. Tabela nr 1 pkt 3. Zamawiający planuje rozpoczęcie przebudowy skrzyżowania Solidarności – Sikorskiego – Ducha na 2015. Jednocześnie od tej inwestycji uzależnia wykonanie modernizacji sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu. Zamawiający powinien jednoznacznie określić czy Wykonawca powinien uwzględnić w wycenie modernizację tej sygnalizacji czy też nie. Czy jeżeli przebudowa skrzyżowania Solidarności – Sikorskiego – Ducha zakończy się 1 tydzień przed zakończeniem niniejszego postępowania to Wykonawca SZR będzie zobowiązany do przebudowy tej sygnalizacji w ciągu tego tygodnia? To samo dotyczy skrzyżowania 14. Głęboka – Muzyczna, ale tu zamawiający informuje, iż termin realizacji jest nieznanym

Prosimy o jednoznaczne wykluczenie prac na tych skrzyżowaniach z przetargu na budowę SZR.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie. Należy uwzględnić zakres prac dla skrzyżowania nr 14 i 25 opisane w PFU.

242. Dotyczy PFU strona 37. pkt 2.5.4 Zarządzanie zdarzeniami drogowymi.

Zamawiający chce objąć w/w systemem 15 skrzyżowań oraz wszystkie drogi dojazdowe do nich na odcinku min. 100m. Co Zamawiający rozumie przez drogę dojazdową do skrzyżowania. Czy chodzi tylko o wszystkie pasy wlotowe danego skrzyżowania? Czy może również pasy wylotowe?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że chodzi o wszystkie pasy wlotowe danego skrzyżowania.

243. Dotyczy SIWZ, 5.4.1.2. - Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może wykazać realizację dwóch oddzielnych zadań, spełniających wymagania odpowiednio podpunktów a) i b) dla wykazania spełnienia warunku posiadania wiedzy i doświadczenia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pyt. 22 i 23.

244. Dotyczy Umowa § 23, ustęp 1



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający wprowadził ograniczenia wartości płatności częściowych dotyczących poszczególnych zakresów zadania:

Płatność wynagrodzenia za opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej – łączna kwota wynagrodzeń częściowych nie może przekraczać 4% wartości wynagrodzenia całkowitego za przedmiot zamówienia (Umowa § 24).

Płatność wynagrodzenia za pełnienie kompleksowych nadzorów autorskich oraz za wybudowanie zaprojektowanego SZR wraz z całą towarzyszącą infrastrukturą - łączna kwota wynagrodzeń częściowych nie może przekraczać 77% wartości wynagrodzenia całkowitego za przedmiot zamówienia (Umowa § 25).

Płatność wynagrodzenia za pozostały zakres zamówienia - łączna kwota wynagrodzeń częściowych nie może przekraczać 10% wartości wynagrodzenia całkowitego za przedmiot zamówienia (Umowa § 26).

Powyższy zakres składa się na całkowity zakres zamówienia, podczas gdy łączna kwota wynagrodzenia stanowi tylko 91% wartości wynagrodzenia całkowitego. Prosimy o sprecyzowanie zakresu zamówienia, za którą Zamawiający zapłaci pozostałe 9% wartości całkowitego wynagrodzenia brutto.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że 9% wartości całkowitego wynagrodzenia brutto Wykonawcy zostanie zapłacone po odbiorze końcowym systemu.

245. Dotyczy Umowa § 33, ustęp 4

Prosimy o poprawę numeru paragrafu umowy na właściwy, określający wartość całkowitego wynagrodzenia brutto.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dokonano poprawy omyłki pisarskiej. W załączeniu nowy, obowiązujący wzór umowy.

246. Dotyczy Umowa § 2, ustęp I, punkt 7

Czy Zamawiający będzie wymagał określonej formy, w jakiej ma być przekazywana informacja o postępie prac?

Jeżeli tak to jaka to forma i w jakich odstępach czasu np. miesięczne raporty?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że forma porozumiewania się między stronami została określona w § 40 umowy. W załączeniu poprawiony wzór umowy.

247. Dotyczy Umowa § 2, ustęp 4, punkt 9)

oraz Umowa § 3, ustęp 6

Obowiązek wykonywania badań oraz weryfikowania zgodności materiałów przez Wykonawcę, który nie jest jednocześnie producentem tychże materiałów jest bezzasadny. Obecnie sposób deklarowania zgodności wyrobów budowlanych na podstawie oceny zgodności z Polską normą wyrobu lub aprobatą techniczną,



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wymagane systemy oceny zgodności dla poszczególnych grup wyrobów budowlanych czy sposób znakowania wyrobów znakiem budowlanym reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. Nr 198, poz. 2041). Producent wyrobu budowlanego przez wystawienie krajowej deklaracji zgodności oświadcza, na swoją wyłączną odpowiedzialność, że wyrób jest zgodny z normą lub aprobatą techniczną.

Wobec powyższego prosimy o usunięcie ww. zapisów Umowy lub ich zmianę poprzez nałożenie na Wykonawcę obowiązku zastosowania materiałów zgodnych z aktualnie obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami Prawa budowlanego, przepisami szczególnymi, normami.

Co więcej zgodność przedmiotu zamówienia z obowiązującymi przepisami, a tym samym jak domniemujemy również materiałów czy sposobu wykonywania robót, została zastrzeżona przez Zamawiającego w Umowie § 2, ustęp III, punkt 3).

Wobec czego wnosimy jak powyżej.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

248. W pkt 3.8.15 Zamawiający pisze „Monitorowanie sieci dotyczy kosztów monitorowania”. Co oznacza „monitorowanie sieci”

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zawarł informacje co oznacza „monitorowanie sieci” w pkt 3.8.15. PFU.

249. W pkt 3.8.15 Zamawiający pisze, że punkt ten „dotyczy monitorowania i utrzymania w należyтым stanie technicznym i funkcjonalnym wykonywanej przez Wykonawcę oraz przekazanej przez Zamawiającego na czas realizacji robót budowlanych sieci:

- telekomunikacyjnej,
- informatycznej,

- komputerowej,
- kanalizacji sygnalizacji,
- podłączonych urządzeń i sprzętu,
- drogowych sygnalizacji świetlnych"

Od Wykonawcy wymaga się nadzoru i utrzymania w sprawności ww. elementów, w związku z czym proszę o potwierdzenie, że Zamawiający przed lub najpóźniej podczas przekazywań Wykonawcy placów budowy prześle protokoły inwentaryzacyjne (wraz z



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

protokołami firm utrzymaniowych) opisujące szczegółowy stan sieci wyszczególnionych w pkt. 3.8.15 tj.: sieci telekomunikacyjnej, informatycznej, komputerowej, kanalizacji sygnalizacji, podłączonych urządzeń i sprzętu i drogowych sygnalizacji świetlnych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje przekazania protokołów inwentaryzacyjnych (wraz z protokołami firm utrzymaniowych).

250. Przedmiotem niniejszego postępowania jest „Zaprojektowanie i budowa Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie” w skład, którego wchodzi m. in. Podsystem Znaków o Zmiennej Treści. Zamawiający swoje wymagania dla ww. podsystemu i znaków o zmiennej treści określa w dokumencie pt. Projekt Funkcjonalno-Użytkowy. Zamawiający formułuje je w sposób ogólny z pominięciem Polskiej Normy Technicznej PNEN 12966-1:2005. Przytoczona norma określa wymagania podstawowe w kontekście Znaków Zmiennej Treści VMS, które powinny być uwzględnione już na etapie opisu przedmiotu zamówienia. W związku z tym prosimy o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania. Zgodnie z Ustawą o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 r. wyrób budowlany może być wprowadzany do obrotu, jeżeli nadaje się do stosowania przy wykonywaniu robót budowlanych, w zakresie odpowiadającym jego właściwościom użytkowym i przeznaczeniu, to jest ma właściwości użytkowe umożliwiające prawidłowo zaprojektowanym i wykonanym obiektom budowlanym, w których ma być zastosowany w sposób trwały, spełnienie wymagań podstawowych. Wyrób budowlany, zgodnie z ustawą o wyrobach budowlanych może być stosowany jeżeli jest:

1. oznakowany CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską deklaracją zgodności bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego za zgodną z wymaganiami podstawowymi albo

2. umieszczony jest w określonym przez Komisję Europejską wykazie wyrobów mających niewielkie znaczenie dla zdrowia i bezpieczeństwa, dla których producent wydał deklarację zgodności z uznanymi regułami sztuki budowlane,

albo

3. oznakowany z zastrzeżeniem ust. 4 znakiem budowlanym, którego wzór określa załącznik nr 1 do ustawy o wyrobach budowlanych.

Ustawa o wyrobach budowlanych wdraża postanowienia dyrektywy UE 89/106/EWG z dnia 21 grudnia 1988 roku. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu ich znakowania znakiem budowlanym określa m. in. Sposób deklarowania zgodności wyrobów budowlanych na podstawie oceny zgodności z Polską Normą (specyfikacja techniczna) wyrobu. Oceny zgodności wyrobu dokonuje producent, na podstawie zharmonizowanej specyfikacji technicznej wyrobu (Polska Norma). Znaki o zmiennej treści zgod-



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

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

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

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

W obrocie towarowym, fundamentalnymi są przepisy dotyczące certyfikacji i normalizacji produktów, zasad wprowadzania na rynek oraz przepisy w zakresie bezpieczeństwa wyrobów. Przepisy te dotyczą wszystkich uczestników Jednolitego Rynku w tym również producentów lokalnych. Znaki o zmiennej treści wchodzą w skład urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i mają niezwykle istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zamawiający nie przewiduje zastosowania normy wyrobu PN-EN 12966-1:2005+A1 do opisu przedmiotu zamówienia i powołuje się jedynie na rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki umieszczania ich na drogach, czego skutkiem jest zbyt ogólny i niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. Narusza to art. 29 oraz 30 ustawy Pzp. Zgodnie z ustawą Pzp przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zamawiający opisuje przedmiot zamówienia za pomocą cech technicznych i jakościowych, z zachowaniem Polskich Norm przenoszących normy europejskie. Zamawiający nie może opisywać przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję. Wspomniana norma techniczna PN-EN 12966:2005 ma status polskiej normy od dnia 31.10.2005 r.

Odpowiedź: Zamawiający kilkakrotnie w PFU przywołuje normę PN/EN 12966 1:2005+A1:2009.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

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

Norma PN-EN 12966:2005 przewiduje klasę L3 (*) do zastosowania w takich lokalizacjach. (Załącznik 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach w punkcie 1.6.5. określa kolorystykę barw znaków i napisów tablic tekstowych zmiennej treści. Kolorystyka barw tablic tekstowych zmiennej treści ograniczona jest do dwóch kolorów: białej dla napisów i czarnej dla tła).

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

b) Pytanie: Jakim klasom odporności na zanieczyszczenia oraz ochrony przeciwporażeniowej (zgodnie z PN-EN 12966:2005) muszą odpowiadać znaki o zmiennej treści?

c) Pytanie: Jakim klasom temperatury pracy wg PN-EN 12966:2005 mają odpowiadać Znaki o Zmiennej Treści?

d) Pytanie: Jakiej barwy mają być wyświetlane znaki alfanumeryczne i jakie mają być współrzędne chromatyczne barw?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zapytanie jest niezrozumiałe. Zamawiający kilkakrotnie w PFU przywołuje normę PN/EN 12966-1:2005+A1:2009. - np. strona 134 PFU. Patrz również odpowiedzi na pytania od 110 do 119 włącznie.

252. Norma PN-EN 12966:2005 wymaga, aby trwałość znaków o zmiennej treści, zarówno pod względem zachowania parametrów fotometrycznych jak i odporności na agresywne środowisko korozyjne wynosiła co najmniej 10 lat. Dostawca znaków musi zapewnić takie rozwiązania techniczne, aby parametry fotometryczne znaku odpowiadały wymaganiom normy przez co najmniej 10 lat.

a) Pytanie: czy dla udowodnienia stabilności parametrów fotometrycznych w ciągu całego okresu użytkowania znaków o zmiennej treści (co najmniej 10 lat) dostawca wraz z certyfikatem musi przedstawić wyniki badań, z których jednoznacznie będzie wynikało, że maksymalny prąd zasilający diody LED (dotyczy wszystkich kolorów) nie przekracza 40 % prądu znamionowego zastosowanych w tym urządzeniu diod LED?

b) Pytanie: Czy dla zapewnienia właściwej szczelności na przenikanie wody i zanieczyszczeń w powierzchni obrazowej znaków należy zastosować wprasowane w sposób trwały układy optyczne zapewniające uzyskanie efektu tzw. samooczyszczenia się soczewek w trakcie opadów atmosferycznych?

c) Pytanie: Czy konstrukcja płyty obrazowej znaków o zmiennej treści musi zapewniać



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

dobra czytelność treści znaków również przy niskim położeniu słońca oraz uniemożliwić osadzanie się zanieczyszczeń pogarszających czytelność znaków?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że określił wymagania względem znaków VMS - np. strona 134 PFU. Patrz również odpowiedzi na pytania od 110 do 119 włącznie.

Zamawiający nie określa technologii wykonania płyty obrazowej. Zapewnienie wysokiej czytelności znaku przy niskim położeniu słońca skutkuje koniecznością spełnienia klasy L3(*) PN-EN 12966. W celu zapewnienia dobrej czytelności płyta czołowa nie może również być osłonięta płaskim szkłem lub innym materiałem powodującym refleksy świetlne.

253. Dotyczy PFU pkt. 2.5.2. Tabela nr 2 Zestawienie proponowanych lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści. Lokalizacja nr 10 ul. Dywizjonów 303 (pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka) w kierunku ulicy Wyścigowej. Z treści mapy wynika, że odcinek ulicy Krańcowej pomiędzy ul. Kunickiego, a ulicą Droga Męczenników Majdanka to odcinek około 1400 m. Prosimy o sprecyzowanie, w którym miejscu Zamawiający chciałby umieścić bramę ze znakami zmiennej treści?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie te będą przedmiotem prac projektowych Wykonawcy w dostosowaniu do potrzeb systemu sterowania.

254. Proszę o potwierdzenie ile znaków zmiennej treści przewiduje Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. PFU lokalizacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza ustalenia pkt. 2.5.2. PFU.

255. Proszę o potwierdzenie ile tablic zmienno-tekstowych przewiduje Zamawiający dla każdej z podanych w punkcie 2.5.2. PFU lokalizacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza ustalenia pkt. 2.5.2. PFU.

256. Czy Zamawiający przez „kolorowy tryb pracy” (pkt. 3.5.2.5. Znaki Zmiennej Treści) ma na myśli znak umożliwiający wyświetlanie dowolnego koloru o oparciu o technologię LED RGB?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 119.

257. Dotyczy PFU, paragraf 3.4.2.9) – Wykonawca opracuje cyfrowy model systemu transportowego miasta, w zakresie obejmującym:

1. symulacyjną metodę optymalizacji modelu sieci transportowej w czasie rzeczywistym dla obszaru miasta w granicach administracyjnych (sygnalizacje objęte systemem w sposób liniowy pozostałe skrzyżowania z sygnalizacjami) dla stanu istniejącego i projektowanego, w standardzie pakietu VISSIM firmy PTV wersja .0 (lub o parametrach



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

równoważnych. Oczekuje się wykonania modelu symulacyjnego sieci transportowej dla całego obszaru SZR. Zamawiający nie dopuszcza aby mikrosymulacyjny model miasta został wykonany w częściach, które nie będą przekraczały 10 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (dla sygnalizacji objętych SZR).

2. Przekazanie Zamawiającemu opracowanych modeli ruchu w wersji elektronicznej wraz z plikami źródłowym - model z programu VISSIM).

W związku z powyższym proszę o potwierdzenie, że Zamawiający przez „symulacyjną metodę optymalizacji modelu sieci transportowej w czasie rzeczywistym” wymaga prędkość symulacji modelu mikroskopowego równej prędkości rzeczywistej wszystkich grup kołowych modelowanych pojazdów oraz potwierdzenie, że Zamawiający przez cyfrowy model systemu transportowego miasta wymaga wyłącznie modelu mikroskopowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że jeśli chodzi o prędkość poruszania się pojazdów w symulacji to winna być ona regulowana, jak również sama symulacja winna mieć możliwość regulacji jej prędkości tzn. w przyśpieszeniu bądź spowolnieniu względem prędkości rzeczywistej. Zamawiający wymaga wyłącznie modelu mikrosymulacyjnego.

258. Dotyczy PFU, paragraf 3.4.3.4 „Monitorowanie wizyjne” – napisano „Należy zapewnić sprawne działanie (w odniesieniu do sprawności technicznej) niezależnie od warunków atmosferycznych”. Co Zamawiający miał na myśli pisząc „sprawne działanie” – w przypadku np. bardzo gęstej mgły, bądź intensywnych opadów (śniegu/deszczu) żaden system monitoringu wizyjnego nie jest w stanie pracować „sprawnie”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że „sprawne działanie” dotyczy sprawności technicznej urządzeń i elementów monitorowania wizyjnego niezależnie od warunków atmosferycznych, (np. zakresy temperatur podane w PFU) a nie sprawności funkcjonalnej opisywanej w zapytaniu.

259. Dotyczy PFU, paragraf 3.5.2.2 „Detekcja pojazdów indywidualnych” – napisano „Dopuszcza się detekcję poprzez pętle indukcyjne wyłącznie dla potrzeb pomiarów ruchu (wymagane badanie rozkładu relacji, nie wymagane różnicowanie rodzaju pojazdu) oraz potrzeb sterowania systemowego”. Co Zamawiający ma na myśli pisząc „wyłącznie dla potrzeb pomiarów ruchu” i „potrzeb sterowania systemowego”? Prosimy o uszczegółowienie, w jakich przypadkach Zamawiający nie zaakceptuje zastosowania pętli indukcyjnych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że określił to w pkt 3.5.2.2 PFU - patrz słowo „wyłącznie”.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

260. Proszę o potwierdzenie, że w paragrafie 3.5.2.2 PFU, Zamawiający nie wymaga od Wykonawcy, a jedynie zaleca realizację 3-strefowego systemu detekcji dla każdego pasa ruchu na wlocie skrzyżowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga realizacji 3 -strefowego systemu detekcji dla każdego pasa ruchu.

261. Dotyczy PFU, paragraf 3.5.2.3 „Detekcja transportu zbiorowego” – napisano „Pojazdy prawdopodobnie wyposażone zostaną w komputery pokładowe wraz z układem GPS i radiotelefonem”. Proszę o wyjaśnienie, czy i w jakiej ilości sztuk Zamawiający wymaga od Wykonawcy dostarczenie komputerów pokładowych wraz z układem GPS i radiotelefonem. Następnie w tym samym paragrafie napisano: „Wykonawca SZR winien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów transportu zbiorowego, które może zaproponować wykonawca”. Co Zamawiający ma na myśli pisząc „uwzględnić”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca ma zapewnić funkcjonalność i użyteczność wskazaną w PFU. Zamawiający wskazał obecny stan wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego i oczekiwany sposób realizacji. Jeżeli dla realizacji wyznaczonych celów wykonawca zechce zastosować inne elementy i rozwiązania to ma taką możliwość. Ilość wyposażenia została określona w odpowiedzi na pytanie 7.9.

262. Co Zamawiający ma na myśli pisząc „priorytety dla transportu publicznego” - paragraf 3.11.2. PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że określił to w pkt 3.11.2 PFU poniżej tekstu „priorytety dla transportu publicznego”.

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

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

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

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że łączność radiowa powinna odbywać się między pojazdem komunikacji miejskiej a sterownikiem sygnalizacji.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

264. Zamawiający określił w Programie funkcjonalnym na stronie 102 wymagania dotyczące oprogramowania do modelu symulacji mikroskopowej:

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

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

„Zamawiający nie dopuszcza, aby mikrosymulacyjny model miasta został wykonany w częściach, które nie będą przekraczały 10 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (dla sygnalizacji objętych SZR)”.

Oznacza to, że model może opierać się na częściach nie mniejszych niż 10 skrzyżowań. Wobec powyższego wnioskujemy o zmianę wymagań dotyczących oprogramowania do symulacji mikroskopowej (VISSIM lub równoważny) na:

- Minimalna liczba skrzyżowań 25

- Minimalny obszar sieci 5 x 5 km.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje modyfikacji w zakresie wielkości części modelu (10 skrzyżowań). Zapis ten oznacza, że minimalna liczba skrzyżowań winna wynosić 10 przy dzieleniu na części modelu mikrosymulacyjnego.

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

265. W punkcie 3.5.2.5 Programu Funkcjonalno - Użytkowego akapit „Wymagania dodatkowe dla znaków” zamawiający zamieszcza sprzeczne wymagania co do panelu tekstowego i wyświetlania linii. W jednym z podpunktów opisany jest panel tekstowy o szerokości znaków graficznych, ale nie węższy niż szerokość konieczna do wyświetlania 21 znaków w jednej linii i wysokości nie mniejszej niż 240 mm a w innym podpunkcie jest wymóg wyświetlanie tekstu w minimum 3 liniach po 16 znaków o wysokości min 300 mm. a) Czy Zamawiający może wyjaśnić, które wymagania są prawidłowe?

b) Prosimy o zdefiniowanie, jakie klasy opisane w normie PN-EN 12966 i związane z kolorem, luminancją i propagacją światła mają spełniać tablice zmiennej treści.

Odpowiedź: W PFU nie ma informacji o „3 liniach po 16 znaków o wysokości min 300 mm”. Patrz również odpowiedzi na pytania od 110 do 119 włącznie.

266. Czy Zamawiający potwierdza, że wszystkie istniejące odcinki łącz światłowodowych w mieście spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego (m. in.: wymagania opisane w PFU, w paragrafie 3.3.4.2)?

Odpowiedź: Zamawiający nie potwierdza, że wszystkie istniejące odcinki łącz



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

światłowodowych w mieście spełniają wszystkie wymagania stawiane przez specyfikację przedmiotowego postępowania przetargowego (m. in.: wymagania opisane w PFU, w paragrafie 3.3.4.2).

267. W punkcie 3.3.5.3 Instalacji elektrycznych akapit „Zasilanie sprzętu komputerowego” Zamawiający stawia: wymagania minimalne: podtrzymanie awaryjne na czas min 2 godzin stanowisk komputerowych i 2 godziny dla serwerów odpowiedzialnych za komunikację i ewentualne sterowanie. Czy wobec tak długiego wymaganego czasu podtrzymania zasilania Zamawiający udostępni inne pomieszczenia w piwnicy lub na parterze (bez piwnicy) na zainstalowanie akumulatorów wraz z zasilaczem awaryjnym?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że „podtrzymanie awaryjne” będzie realizowane przez agregat prądotwórczy zainstalowany na posesji Lipowa 27 w Lublinie. Przedmiotem zamówienia będzie podtrzymanie zasilania do czasu uruchomienia agregatu. W przypadku potrzeby dodatkowe pomieszczenia zostaną udostępnione.

268. W punkcie 2.5.5 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający wymaga: „Baza danych będzie zawierać (w swojej minimalnej konfiguracji) – bieżące i historyczne dane o przepływach źródło – cel oraz (..) Zebrane informacje w bazie danych będą pozwalały na uzyskanie odpowiedzi między innymi na pytania: - jakie są czasy podróży pomiędzy wybranymi punktami sieci”.

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

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wytyczył wymagane trasy w pkt. 2.5.4 PFU.

269. W punkcie 3.4.2.4 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Informacja podawana przez środki masowego przekazu” między innymi Zamawiający wymaga: Należy zaprogramować serwer strony WWW, podający przynajmniej informacje o stanie ruchu:

(..) - warunkach atmosferycznych (po zintegrowaniu ze stacjami pogodowymi).

Wobec powyższego zapisu czy zamawiający wymaga w ramach zadania integracji stacji pogodowych ze stroną WWW? Jeśli tak prosimy o podanie producenta zainstalowanych stacji pogodowych, podanie protokołu wymiany danych, a także



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

formatu pliku, w jakim stacje dostarczają dane do innych systemów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga integracji stacji pogodowych ze stroną WWW. Przedmiotem zamówienia jest dostarczenie zakładki, aplikacji, oprogramowania umożliwiającej na obecnym etapie „ręczne” wprowadzanie danych pogodowych, a w przyszłości (w ramach innego zadania) podłączenie stacji pogodowych.

270. W punkcie 3.5.2.1 Programu funkcjonalno-użytkowego akapit „Sterownik” Zamawiający wymaga: Sterownik winien umożliwiać realizację koordynacji ze sterownikami istniejącymi zlokalizowanym na sąsiednich skrzyżowaniach. Realizacja pomiarów ruchu w kwantach 1, 5, 15, 30-minutowych oraz 1, 2, 6 i 24 h w okresie min. 60 dni dla 32 punktów pomiarowych niezależnie od pomiarów systemowych. Do sterownika należy dołączyć oprogramowanie do programowania pomiarów w sterowniku oraz odczytu danych. Czy wobec sterownika podłączonego do centrum sterowania ruchem, z którego dane o detektorach wysyłane są na bieżąco, archiwizowane, zabezpieczone i dostępne w centrum sterownia ruchem Zamawiający nie będzie wymagał realizacji pomiarów przez min. 60 dni? Zamawiający będzie posiadał tę samą funkcję dostępną w centrum sterowania dla dowolnego interwału czasowego poprzez terminal operatorski. Zamawiający uniknie w ten sposób dublowania funkcjonalności.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje wymagania.

271. W punkcie 3.11.3.1 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający opisuje, w jaki sposób powinien zachować się system sterowania sygnalizacją świetlną. Czy Zamawiający potwierdza, że w przypadku awarii systemu sterowniki sygnalizacji świetlnej powinny realizować lokalny program akomodowany z priorytetem dla transportu zbiorowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie potwierdza że w przypadku awarii systemu sterowniki sygnalizacji świetlnej powinny realizować lokalny program akomodowany z priorytetem dla transportu zbiorowego .

272. W punkcie 3.4.2.9 Programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający opisuje konieczność wykonania modelu mikrosymulacji w standardzie pakietu VISSIM firmy PTV.

a) W związku z tym, czy Zamawiający dostarczy wszystkie niezbędne pliki wsadowe oraz kompilatory istniejących sterowników do skrzyżowań akomodowanych, w celu wykonania modelu dla stanu istniejącego.

b) Jeżeli nie, to czy Zamawiający dopuszcza wykonanie symulacji istniejącego sterowania przy pomocy innych programów do symulacji działania sterownika w



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

programie typu VISSIM.

c) Czy Zamawiający posiada i dostarczy wszystkie dokumentacje algorytmów sterownia sterowników na skrzyżowaniach objętych symulacją?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pozyskanie lub przygotowanie wszystkich niezbędnych plików wsadowych oraz kompilatorów istniejących sterowników do skrzyżowań akomodowanych, w celu wykonania modelu dla stanu istniejącego jest przedmiotem zamówienia i winno być pozyskane na własny koszt i staraniem Wykonawcy.

Zamawiający nie wie jakie programy ma na myśli pytający wobec powyższego na obecnym etapie nie dopuszcza wykonania symulacji istniejącego sterownia przy pomocy innych programów do symulacji działania sterownika w programie typu VISSIM.

Zamawiający nie posiada i nie dostarczy wszystkie dokumentacje algorytmów sterownia sterowników na skrzyżowaniach objętych symulacją. Zamawiający posiada diagramy paskowe dla wszystkich skrzyżowań i jej dostarczy.

273. Czy Zamawiający może określić w ilu i jakich jednostkach miejskich należy zatwierdzać projekty organizacji ruchu i projekty elektryczne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie uzgadniania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu regulują stosowne przepisy: są to przede wszystkim: policja, zarząd drogi i zarządzający ruchem. W przypadku projektów elektrycznych będzie to ZDiM w Lublinie, lub jego przedstawiciel (np. menadżer kontraktu), ale również Urząd Miasta Lublin lub służby konserwatorskie. Zamawiający informuje, że nie może określić pełnej listy jednostek, w której może wystąpić potrzeba zatwierdzania zwłaszcza projektów innych niż organizacji ruchu.

274. Z informacji dostępnych na stronach internetowych UM Lublin oraz historii przetargów wynika, że przedstawiona w SIWZ sieć kanalizacji teletechnicznej oraz sieć kabli światłowodowych nie odzwierciedla w pełni infrastruktury istniejącej, będącej w dyspozycji Urzędu Miasta. Zwracamy się z pytaniem, czy Urząd Miasta udostępni pełną wiedzę dotyczącą istniejącej sieci kanalizacji i światłowodów w takiej formie, aby poprzez wykorzystanie już istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej zmniejszyć koszty budowy niezbędne do realizacji inwestycji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przekazał informacje w PFU dotyczące kanalizacji, która może być wykorzystana dla potrzeb budowy SZR.

275. Prosimy o informację, jakie prace należy wykonać dla drogowych sygnalizacji świetlnych oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ. Czy w ramach



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wymienić całe okablowanie elektryczne drogowej sygnalizacji świetlnej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przekazał informacje w pkt 2.5.2 PFU dotyczące zakresu prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako RS. Należy wymienić całe okablowanie elektryczne drogowej sygnalizacji świetlnej z zastrzeżeniem uwag zawartych w załączniku nr 1 do PFU.

276. Czy w ramach prac na skrzyżowaniach oznaczonych, jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wykonać nową kanalizację kablową na skrzyżowaniach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przekazał informacje w pkt.2.5.2 PFU dotyczące zakresu prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako RS. Należy dostosować kanalizację do wymogów pkt 3.3.2.2 PFU.

277. Czy w ramach prac na skrzyżowaniach oznaczonych, jako do remontu RS w załączniku nr 1 do SIWZ należy wymienić na nowe wszystkie maszty i wysięgniki oraz sygnalizatory świetlne czy tylko te, które nie spełniają wymogów SIWZ/PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przekazał informacje w pkt.2.5.2 PFU dotyczące zakresu prac na skrzyżowaniach oznaczonych jako RS. Należy wymienić na nowe wszystkie maszty i wysięgniki oraz sygnalizatory świetlne z zastrzeżeniem uwag zawartych w załączniku nr 1 do PFU.

278. Czy Zamawiający może rozwinąć zawarte w opisie ogólnych właściwości funkcjonalno-użytkowych zapisy dotyczące warstw zarządzania? W jaki sposób system bezpośrednio wpływać ma na modalny rozkład ruchu?

„... Zarządzanie ruchem systemie powinno być realizowane hierarchicznie:

- warstwa I zarządzania – odpowiada za maksymalizowanie sprawności ruchu w rozpoznanej sytuacji ruchowej – znajdowanie kompromisu pomiędzy płynnością ruchu a przepustowością,
- warstwa II zarządzania – odpowiada na oddziaływania na ruch w celu zapobiegania zmniejszenia zatłoczenia sieci ulic,
- warstwa III zarządzania polega na wpływaniu na modalny rozkład ruchu...”

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przytoczony zapis zawarty jest w ogólnych wymaganiach PFU. Kwestie te są opisane i rozwinięte w kolejnych, szczegółowych częściach PFU.

279. Czy Zamawiający dopuszcza całkowitą wymianę urządzeń sterujących obecnie funkcjonujących na skrzyżowaniach objętych SZR, gdy nie spełniają one wymogów



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Programu funkcjonalno – użytkowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza możliwość całkowitej wymiany urządzeń sterujących.

280. W punkcie 2.5.4. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi określono funkcjonalność wykrywania zdarzeń w sposób automatyczny z rozróżnieniem ich typów. Zamawiający równocześnie zakłada rozmieszczenie systemu detekcji opartej o kamery CCTV oraz wideodetekcję. Czy określone wykrywanie zdarzeń incydentalnych ma być realizowane przez ten system detekcji? Czy kolizja pojazdów (utrudnienia w ruchu pojazdów), wypadek drogowy, nieruchomienie pojazdu transportu publicznego tamujące ruch (usterka techniczna, brak paliwa, uszkodzone ogumienie, pożar, inne) mają być wykrywane na skrzyżowaniach i na wlotach skrzyżowań w odległości co najmniej 100 m?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że system kamer wykorzystywanych do wykrywania zdarzeń wskaże Wykonawca SZR. Zdarzenia mają być wykrywane na skrzyżowaniach i na wlotach skrzyżowań w odległości co najmniej 100 m.

281. Wykonawca SZR winien uwzględnić ewentualne inne formy detekcji pojazdów transportu zbiorowego, które na obecnym etapie trudno określić z uwagi na stopień zaawansowania prac przy budowie SZTP.

Ten zapis specyfikacji nie określa w sposób spójny zamówienia. Nie można wymagać złożenia oferty bez doprecyzowania tego punktu. Proszę o doprecyzowanie tego zadania, należy stosować inne formy detekcji transportu zbiorowego, które nie zostały opisane w Programie funkcjonalno – użytkowym?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania PFU są wymaganiami minimalnymi. Wykonawca może zastosować inne formy detekcji transportu zbiorowego, aby osiągnąć wymaganą funkcjonalność i użyteczność.

282. W punkcie 3.4.2.9. Ocena jakości sterowania punkt 1) Zamawiający określa wymogi dotyczące opracowania modelu ruchu mikrosymulacyjnego. Zamawiający wymaga wprowadzenia istniejącego sterowania do modelu mikrosymulacyjnego i docelowego. Czy Zamawiający posiada i udostępni projekty wszystkich realizowanych programów sterowania? Czy Zamawiający wymaga podłączenia do programu symulacyjnego algorytmów (tzw. wirtualnych sterowników) producentów obecnie zainstalowanych sterowników?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie posiada projektów wszystkich realizowanych programów. Zamawiający posiada i udostępni diagramy programów. Sposób realizacji symulacji i pozyskanie lub stworzenie niezbędnych danych jest zadaniem Wykonawcy.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

283. Czy pomiary ruchu i pozostałe dane o których mowa w punkcie 1.3.5. dotyczą również danych ankietowych?

„... Punkt 1.3.5. Pomiary ruchu drogowego znajdują się w siedzibie Wydziału Dróg i Mostów UM Lublin. Ponadto Zamawiający posiada rozbudowaną bazę archiwalnych pomiarów ruchu. W załączeniu do Programu funkcjonalno – użytkowego przedstawione zostały przykładowe rozkłady ruchu samochodowego dla roku 2009 z godz. 15 - 16 dla wybranych 10 skrzyżowań. Pozostałe dane z lat 2012-2014, z godz. 15-16 i 16-17 zostaną przekazane Wykonawcy SZR”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pomiary ruchu i pozostałe dane o których mowa w punkcie 1.3.5. nie dotyczą danych ankietowych.

284. W punkcie 2.4 PFU - Prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób Zamawiający rozumie „czas rzeczywisty” w zdaniu „sterowanie obszarowe realizowane automatycznie przez system adaptacyjny pracujący w czasie rzeczywistym”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sterowanie obszarowe realizowane automatycznie przez system adaptacyjny pracujący w czasie rzeczywistym, w którym w trybie podstawowym systemu wszystkie zmienne sterujące - sekwencja sygnałów, długość cyklu, split i offset - dotyczące sterownych węzłów sieci są obliczane automatycznie. Wymaga się aby wdrożony system został opracowany tak, by spełnić wymagania narzucone na czas wykonywania zadanych operacji tj. wypracował odpowiedzi (np. zmiany sygnałów świetlnych) na skutek wystąpienia pewnych zdarzeń (zmianie sygnałów z czujników sterownika). Zamawiający wymaga, aby podstawowym kryterium dla systemu czasu rzeczywistego było określenie najgorszego (najdłuższego) czasu, po jakim urządzenie komputerowe wypracuje odpowiedź po wystąpieniu zdarzenia.

Optymalizacja sterowania – obliczenie nowych parametrów referencyjnych planów sterowania dla poszczególnych sygnalizacji obszaru na bazie aktualnych pomiarów i predykowanego przez model ruchu stanu ruchu – powinno być realizowane z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 10 minut. Przy zachowaniu płynnej zmiany wszystkich zmiennych sterujących.

Urządzenia sterujące na skrzyżowaniach na poziomie lokalnym muszą być zdolne do dokonywania w czasie rzeczywistym modyfikacji parametrów sterowania przekazanych im przez poziom nadrzędny (sterownik obszarowy lub sterownik nadrzędny) w zależności od aktualnych warunków ruchu na poziomie lokalnym. Należy jednak zapewnić możliwość przejęcia przez operatora sterowania ruchem w konkretnych sytuacjach np: awaryjnych lub kryzysowych.

285. Dotyczy PFU pkt 3.3.4.2 - co Zamawiający ma na myśli pisząc obecność innych operatorów ograniczyć do niezbędnego minimum? Wykorzystanie jakich operatorów jest zatem dozwolone przez Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie będzie tworzył listy operatorów dozwolonych. W powyższym stwierdzenie jest zalecenie dotyczące maksymalnego



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wykorzystania infrastruktury Zamawiającego i jego zasobów.

286. Dotyczy PFU pkt 2.5.6 Zamawiający pisze, że wszystkie sterowniki z załącznika 1 oznaczone jako OZ należy połączyć łączyami światłowodowymi. Z drugiej strony w tym samym punkcie jako „podstawowe łączya w systemie” Zamawiający wskazuje system łączyłości szerokopasmowej kablowej do połączenia z CZR sterowników, kamer i znaków zmiennej treści” co nie wskazuje jednoznacznie na światłowód. Zatem zapytujemy czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał podłączenia każdego ze sterowników w systemie, znaku zmiennej treści i kamery światłowodem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że będzie wymagał podłączenia każdego ze sterowników w systemie i znaku zmiennej treści światłowodem. Kamery zgodnie z opisem PFU.

287. Zamawiający w punkcie 3.5.2.2 PFU pisze: „System detekcji zostanie oparty na systemie wideodetekcji, w który zostanie wyposażone każde skrzyżowanie”. Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie zamiast wideodetekcji istniejącej detekcji (np. detekcji indukcyjnej) na skrzyżowaniach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że będzie wymagał zastosowania wideodetekcji na skrzyżowaniach.

288. Czy Zamawiający będzie bezwzględnie wymagał wyposażenia każdego skrzyżowania objętego systemem w wideodetekcję niezależnie od istniejących systemów detekcji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że będzie wymagał zastosowania wideodetekcji na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ.

289. Czy na skrzyżowaniach, na których w chwili obecnej jest zainstalowana wideodetekcja sterowniki są wyposażone w wideoserwery? Prosimy o podanie numerów skrzyżowań, na których sterowniki są wyposażone w wideoserwery umożliwiające przesył obrazu według punktu 3.4.2.4 PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach, na których są kamery wideo detekcji są wideoserwery ze skrzyżowań : 26, 30, 31, 32, 49, 81, 109, 116.

290. Czy sterowniki ruchu drogowego mają spełniać normę PN-HD638 S1:2006 obowiązującą w Polsce dla sterowników ruchu drogowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sterowniki winny spełniać normy opublikowane przez Prezesa PKN w Monitorze Polskim w wykazie norm zharmonizowanych wynikających z obligatoryjnego wdrażania dyrektyw Unii Europejskiej.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

291. Na których skrzyżowaniach jest obecnie zainstalowany system wideodetekcji bazujący na kamerach IP, jaki to system, czy będzie włączony do zamawianego i czy spełnia oczekiwania (jeśli jest)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach nie ma zainstalowanego systemu wideodetekcji bazującego na kamerach IP. Wszystkie kamery pracują w trybie analogowym.

292. Jeżeli obraz z kamer wideo-detekcji będzie przesyłany do poziomu centrum i kamera tego systemu nie jest IP to system musi posiadać wideoserwer, a nie tylko posiadać możliwość rozbudowy. Czy w rozwiązaniu należy dostarczyć wideoserwer?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w takim rozwiązaniu należy dostarczyć wideoserwer.

293. PFU – Str. 40: „Ze względu na możliwość automatycznej i jednoznacznej identyfikacji pojazdu, systemy ANPR winien wspomagać jednostki Policji, Straży Miejskiej lub Inspekcji Transportu Drogowego w rejestracji i klasyfikacji wykroczeń drogowych”.

W jaki sposób Wykonawca ma wspomagać służby? Czy poprzez umożliwienie dostępu do bazy danych, stworzonej z danych z kamer ANPR? Jak taki dostęp ma być zapewniony? Czy należy stworzyć odrębne oprogramowanie, które ma być zainstalowane na komputerach odpowiednich służb? Czy klasyfikacja wykroczeń ma być prowadzona przez oprogramowanie dostarczone służbom?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 4.1

294. PFU – Str. 39 „opracowanie statystyk rodzajowych ruchu drogowego (rodzajowa struktura ruchu, kierunkowy rozkład ruchu)”.

Gromadzenie takich danych będzie możliwe tylko na skrzyżowaniach, na których będą zainstalowane kamery ANPR, gromadzenie danych wewnątrz odcinków pomiarowych nie będzie możliwe. Prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie wymagania.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 4.2.

295. PFU – Str. 131 „(...) kamera montowana winna być centralnie nad pasem ruchu (lub pasami w wypadku kamer HD) (...)”.

Z doświadczeń Wykonawcy i rozwiązań jakie są dostępne na rynku nie ma



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

konieczności montowania kamer ANPR centralnie nad pasem/pasami ruchu. Istnieje możliwość montażu kamer na masztach sygnalizacyjnych zlokalizowanych obok jezdni (odczytują one tablice pojazdów poruszających się na pasach przylegających do krawężników). To Wykonawca jest odpowiedzialny za wdrażany system. Prosi się Zamawiającego o zmianę zapisu, które nie będzie w sposób sztuczny generowało dodatkowych i bezpodstawnych kosztów.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 4.3.

296. PFU – Str. 125: „W przypadku stosowania przejazdów rowerowych należy zastosować przyciski zintegrowane z detekcją automatyczną”. Czy Zamawiający wymaga uzupełnienia istniejącej detekcji (przyciski dla pieszych) o detekcję automatyczną dla rowerzystów? Jeśli tak to prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie skrzyżowań, na których taka detekcja ma być uzupełniona.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 5.1. i 9.

297. Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących, sprawnych, prostokątnych pętli indukcyjnych na linii zatrzymań. Zwłaszcza na skrzyżowaniach oznaczonych w załączniku nr 1 jako OZ. Zamawiający wymaga montażu na linii zatrzymań pętli skośnych, czy w takiej sytuacji Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących pętli prostokątnych?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 5.2.

298. PFU – Str. 27: „(...) Szczegółowa lokalizacja kamer na skrzyżowaniu zostanie uzgodniona na podstawie opracowanego przez Wykonawcę projektu. W załączniku nr 1 podano propozycję skrzyżowań na których zostaną zamontowane kamery (symbol MK) (...)”.

Czy „propozycja skrzyżowań” podana w załączniku nr 1 jest ostateczna? Czy liczba skrzyżowań, na których mają zostać zamontowane przez Wykonawcę kamery CCTV może ulec zwiększeniu?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 6.1.

299. PFU – Str. 29 „(...) poprawa warunków podróżowania, (...) zapewnienie pasażerom pełnej informacji zarówno o charakterze okresowym jak i bieżącej (...)”.

Na jakich urządzeniach ma się odbywać przekazywanie pasażerom tych informacji? Czy informacje na temat rozkładu jazdy mają być wyświetlane na zamontowanych już



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

tablicach informacji pasażerskiej? Czy Zamawiający, w ramach przedmiotowego zamówienia, wymaga montażu dodatkowych tablic?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.1.

300. PFU – Str. 32 „(...) „warunkowe” uprzywilejowanie sygnału, (...) tylko wówczas, gdy pojazd komunikacji zbiorowej spełnia określone warunki (...), ilość pasażerów w pojeździe (...)”.

Czy pojazdy komunikacji zbiorowej, w których mają być zamontowane urządzenia dla nadawania priorytetu są już wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające liczenie pasażerów? Jeśli nie, to w jaki sposób Wykonawca ma określić liczbę pasażerów na podstawie której ma być nadawany odpowiedni priorytet?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.3.

301. PFU – Str. 32/33 Dwa podejścia do implementacji priorytetu: centralny i lokalny.

Prosi się o doprecyzowanie wymagań Zamawiającego do podejścia realizacji priorytetu. Wymienione przez Zamawiającego podejście centralne i lokalne wymaga dwóch całkowicie różnych rozwiązań.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.4.

302. PFU – Str. 33 Scenariusze związane z przejazdami VIP

Należy uściślić na jakim poziomie ma się odbywać aktywowanie scenariusza (lokalnym, centralnym)?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.5.

303. PFU – Str. 35 (...) lokalizowanie pojazdów on-line i prezentacja pozycji na mapie cyfrowej na wybranych przez użytkownika liniach komunikacyjnych (...)”. Dane te mają być możliwe do wyświetlenia przez operatorów w CSR, czy też u innych użytkowników korzystających z innych aplikacji (np. w siedzibie ZTM)?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.6.

304. Pfu – Str. 35 (...) dynamiczna informacja pasażerska na przystankach oparta na systemie lokalizacji pojazdów (...)”.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Czy w ramach zadania, Wykonawca ma dostarczyć nowe tablice informacji pasażerskiej, czy należy wykorzystać te istniejące? Jeśli Wykonawca ma doposażyć o dodatkowe TIPy, to w jakiej liczbie i lokalizacjach?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.7.

305. Str. 35 „(...) dynamiczna informacja w telefonach komórkowych (wirtualna tablica). Czy Wykonawca ma stworzyć odrębną aplikację, którą będzie można pobrać ze strony ZTM, czy informacje mają być dostępne na stronie WWW?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.8.

306. Str. 36 „Wykonawca zamontuje i/lub uruchomi niezbędne urządzenia/oprogramowanie w 400 pojazdach oraz dostarczy 10 zapasowych kompletów tych urządzeń”.

Czy w ramach budowy SZR Zamawiający przekaze Wykonawcy 400 kompletów urządzeń gotowych do zamontowania w pojazdach komunikacji zbiorowej? Jeśli to Zamawiający dostarczy 400 urządzeń do montażu w pojazdach KZ to jakiego typu mają być urządzenia w liczbie 10 sztuk jakie dodatkowo ma zakupić i przekazać Zamawiającemu Wykonawca.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 7.9.

307. Str. 37 „Obszar terytorialny działania podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi obejmuje n/w skrzyżowania i drogi dojazdowe na odległość co najmniej 100 m”.

Prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie czy detekcją zdarzeń należy objąć skrzyżowanie wraz z drogami dojazdowymi, czy tylko drogi dojazdowe. Wymaganie Zamawiającego w kwestii objęcia detekcją 100 metra może wymagać montażu dodatkowych konstrukcji wsporczych. W związku z tym, czy w przypadku dojazdu do skrzyżowania po łuku, Zamawiający może odstąpić od wymaganie objęcia detekcją setnego metra?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 8.

308. Skrzyżowania wykazane w załączniku nr 1, oznaczone numerami: 5, 8, 9, 101 z uwagą: „Należy uwzględnić konieczność zaprojektowania i osygnalizowania przejazdu dla rowerzystów”.

Czy i kiedy Zamawiający przekaze Wykonawcy projekty ścieżek rowerowych



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

obejmujące swym zakresem w/w skrzyżowania tak by Wykonawca mógł dowiązać się do przebiegu ścieżki. Prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie sposobu i techniki wykonania takiego przejazdu (np. malowanie poziome cienko, grubo warstwowe). Czy Zamawiający dopuszcza korektę lokalizacji przejść dla pieszych, o ile będzie to konieczne z uwagi na istniejącą lokalizację przejścia i nowo projektowanego przejazdu?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 9.

309. Str. 153 pkt. 3.11.2 sprawdzenie efektywności działania systemu „(...) Pomiary są przeprowadzana dwukrotnie: przed uruchomieniem systemu - pomiary będą pomiarami odniesienia, po uruchomieniu systemu (...)”. Wg standardów obowiązujących w mieście Lublin, dokonywanie pomiarów jest możliwe w ściśle określonych miesiącach. Z uwagi na krótki czas realizacji przedmiotu zamówienia, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie pomiarów w innych miesiącach niż jest to dopuszczone przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie, zarówno tych przed jak i po wdrożeniu systemu?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 10.

310. Str. 54 pkt 3.3.2.1 Projekty inżynierii ruchu. W punkcie tym Zamawiający podaje wytyczne m.in. do lokalizacji linii zatrzymań 3 m od przejść dla pieszych, bram i wysięgników 15-20 m od linii zatrzymań. Czy powyższe wymagania odnoszą się do wszystkich skrzyżowań objętych zamówieniem wykazanych w załączniku nr 1, czy tylko do skrzyżowań oznaczonych skrótem RS?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 11.

311. Przekazane załączniki 4a, 4b, 4c dla niektórych skrzyżowań są już nieaktualne. Kiedy Zamawiający przekaze Wykonawcy zaktualizowane schematy?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 12.

312. Na skrzyżowaniu 55, 56 (obsługuje jeden sterownik) oznaczonych RS, zamontowanych jest kilka masztów wysięgnikowych typu pastorał, które spełniają wymaganie Zamawiającego (należy zastosować maszty typu pastorał wg załącznika nr 1). Czy w takiej sytuacji Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejących masztów wysięgnikowych typu pastorał na tych skrzyżowaniach?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 13.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

313. Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystania w ramach budowy SZR kanalizacji kablowej jaka jest projektowana w ramach odrębnych opracowań? Np. ciągi pomiędzy skrzyżowaniami 104-50, 51-6. Jeśli tak to na kiedy jest przewidziane sfinalizowanie robót realizowanych w ramach odrębnych opracowań?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 14.

314. PFU – Str. 66 „Ciągi kanalizacji które zostały wybudowane pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami przy zastosowaniu rur o różnej średnicy oraz mniejszej niż 100mm należy rozbudować o profil 2x110mm”. Powyższe wymaganie Zamawiającego wraz z załącznikiem nr 2 stwierdza, że istniejącą kanalizację kablową należy rozbudować o dodatkowe rury. Czy Zamawiający potwierdza że wzdłuż Al. Solidarności - Al. Tysiąclecia- Mełgiewska (ciąg skrzyżowań 26-32), wzdłuż DMM (ciąg skrzyżowań 6-8), wzdłuż ul. Turystycznej (ciąg skrzyżowań 81-82) należy wybudować dodatkową kanalizację dwuotworową fi 110 pomimo, że nie jest ona wykazana jako przewidziana do budowy?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 15.

315. Czy pomiędzy skrzyżowaniem 116 (Al. Andersa – Zawilcowa) a 31 (Mełgiewska – Andersa – Al. Tysiąclecia) jest wybudowana kanalizacja kablowa? Jeśli nie, to czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy jej wybudowania. W załączniku nr 2, nie ma oznaczonego tego odcinka kanalizacji ani jako istniejący ani jako do zaprojektowania. W wykazie kanalizacji nowo projektowanej, jaką Zamawiający wykazał na str. 66 PFU również nie ma tego odcinka wykazanego jako nowo projektowany.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 233.

316. Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy rozbudowania istniejącej kanalizacji dwuotworowej fi 40 pomiędzy skrzyżowaniem 19 (Al. Warszawska – Al. Sikorskiego – Al. Raławickie – Al. Kraśnicka) i 83 (Al. Raławickie – Spadochroniarzy) o dodatkowe dwie rury fi 110?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 234.

317. Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przebudowy istniejącej kanalizacji w obrębie skrzyżowania nr 50 (przejście Al. Kraśnicka – przy Raszyńskiej). Skrzyżowanie to jest przewidziane do przebudowy w ramach odrębnej inwestycji. Czy Wykonawca



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

może wykorzystać istniejącą kanalizację w obrębie skrzyżowania nr 50 ? Prosi się Zamawiającego o dołożenie zapisu, że w przypadku wcześniejszego zrealizowania inwestycji w ramach SZR (wcześniej niż zamierzona rozbudowa do 4 wlotów) kwestia przebudowy kanalizacji w obrębie tego skrzyżowania zostanie przeprowadzona przez wykonawcę odpowiedzialnego za przebudowę tego skrzyżowania do nowej geometrii.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 235.

318. Str. 44 „Wszystkie skrzyżowania (sterowniki sygnalizacji) wyszczególnione w Załączniku nr 1 i oznaczone jako OZ Wykonawca SZR połączy łączami światłowodowymi. W odniesieniu do skrzyżowań opisanych jako projektowane (nie zrealizowane w terenie) należy zrealizować infrastrukturę łączy do których w przyszłości zostaną podłączone sygnalizacje”.

Formułując to wymaganie, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy wybudowania nowej kanalizacji kablowej na skrzyżowaniach na których nie ma w obecnej chwili sygnalizacji kablowej na ciągach ulic, które nie są objęte przedmiotem niniejszego zamówienia, np. pomiędzy skrzyżowaniem 25 (Al. Solidarności – Al. Sikorskiego – Ducha) a skrzyżowaniem Mineralna – Północna – Willowa (oznaczone jest to skrzyżowanie jako projektowane w załączniku nr 2, ale w załączniku nr 1 nie ma go wymienionego)? Jeśli Zamawiający oczekuje od Wykonawcy rozbudowy lub budowy kanalizacji tylko na ciągach objętych SZR prosi się Zamawiającego o doprecyzowanie powyższego wymagania.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 236.

319. Proszę o niezwłoczne udostępnienie dokumentu „Strategia Rozwoju Lublina na lata 2013 – 2020, na który to dokument Zamawiający powołuje się w dokumentacji przetargowej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dokument jest dostępny na stronach internetowych Gminy Lublin -
http://www.lublin.eu/Strategia_Rozwoju_Lublina_2020-1-1759.html

320. Na stronie 16 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Pomiędzy skrzyżowaniami 8 – 106 – 37 położony jest kabel światłowodowy. Jest on wykorzystywany dla potrzeb koordynacji pomiędzy skrzyżowaniami nr 37 i 106. Światłowód jest oprowadzony do skrzyżowania nr 8 i nie podłączony dalej”.

W związku z tym prosimy o potwierdzenie, że ze względu na istniejący już światłowód:

a) pomiędzy skrzyżowaniami 8–106–37 Zamawiający nie wymaga budowy kanalizacji światłowodowej;



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

- b) dopuszcza wykorzystanie istniejącego światłowodu położonego pomiędzy skrzyżowaniami 8-106-37 na potrzeby budowy SZR w Lublinie;
- c) przekaze dokumentację powykonawczą z budowy kanalizacji oraz kabla światłowodowego pomiędzy skrzyżowaniami 8-106-37.

Odpowiedź: Zamawiający informuje:

Odp. a) Pomiedzy skrzyżowaniami 8 – 106 – 37 istniejąca kanalizacja 2 otw. nie ma konieczności rozbudowy kanalizacji na danym odcinku. Wszystkie uszkodzenia kanalizacji na etapie budowy systemu powinny zostać usunięte. W przypadku zastosowania rur o średnicy mniejszej niż 110mm Wykonawca ma obowiązek rozbudowy kanalizacji o wymagany profil 2x110mm.

Odp. b) Istniejący kabel światłowodowy 48J nie spełnia wymagań PFU odnośnie ilości włókien 96J. Istnieje możliwość wykorzystania istniejącego kabla do podłączenia planowanych urządzeń.

Odp. c) Zamawiający przekaze dokumentację na etapie realizacji projektowania.

321. Na stronie 60 PFU Zamawiający napisal, cyt: „Poza infrastrukturą telekomunikacyjną należy także zaprojektować połączenia rurowe dla celów doprowadzenia zasilania elektrycznego projektowanych szafek PDS”. W związku z powyższym prosimy o szczegółowe wyjaśnienie:

- a) wyjaśnienia co to są szafki PDS oraz podanie parametrów technicznych takich szaf?
- b) jakiego typu oraz w z jakiej ilość rur ma być projektowane połączenie rurowe dla celów prowadzenie zasilania elektrycznego?
- c) czy do budowy połączenia rurowego dla celów doprowadzenia zasilania elektrycznego projektowanych szafek PDS Zamawiający wymaga projektu budowlanego?
- d) czy do budowy połączenia rurowego dla celów doprowadzenia zasilania elektrycznego projektowanych szafek PDS Zamawiający wymaga pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że szafki PDS to to samo co szafki STS. Liczba rur zostanie określona w projektach, które opracuje Wykonawca. Konieczność pozyskania pozwolenia na budowę zgodnie z ustawą Prawo budowlane.

322. Na stronie 60 PFU Zamawiający napisal, cyt: „Sieć powinna zostać wybudowana jako hierarchiczna sieć światłowodowa zbudowana w oparciu o dwie warstwy:

- warstwę szkieletową,
- warstwę rozdzielczą.

Warstwa sieć szkieletowej zostanie wybudowana w topologii pierścieni pomiędzy szafami STS znajdującymi się na skrzyżowaniach objętych zakresem. Sieć szkieletowa zo-



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

stanie wybudowana w oparciu o kabel o pojemności 96 włókien. Nie dopuszcza się budowy pierścieni płaskich zamykających obwód włóknami światłowodowymi tego samego kabla lub włókien kabla wybudowanego w tej samej rurze w której umieszczono kabel do połączenia szaf STS. Warstwa sieci rozdzielczej zostanie wybudowana w topologii gwiazdy pomiędzy szafą STS a urządzeniami współpracujących ze sobą np. kamery, znaki zmiennej treści (VMS) połączonych ze sobą kablem 12 włóknowym”.

W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

a) czy Zamawiający opisując, cyt.: „warstwa sieci szkieletowej zostanie wybudowana w topologii pierścieni” ma na myśli pojedynczy pierścień czy podwójny pierścień tzw. pierścień zdublowany lub może większą liczbę pierścieni? Użycie liczby mnogiej w wyrażeniu „pierścieni” sugeruje, że Zamawiający wymaga większej niż jeden liczby pierścieni. Prosimy zatem o szczegółowe wyjaśnienie opisanego wymogu dotyczącego topologii pierścieni.

b) jakiego rodzaju topologię pierścieni Zamawiający ma na myśli? Czy ma to być topologia fizyczna czy logiczna sieci? Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie tej kwestii.

c) co oznacza użyte przez Zamawiającego pojęcie „pierścienie płaskie”? Prosimy o uszczegółowienie tej kwestii oraz dokładne opisanie parametrów technicznych „pierścieni płaskich”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje:

Odp. a) Poszczególne elementy systemu (przełącznice ODF w szafach STS) połączone są pomiędzy sobą odcinkami kabla tworząc zamknięty pierścień w obrębie kwartału ulic, dzielnicy lub miasta.

Odp. b) Topologia fizyczna sieci jest ściśle powiązana z topologią logiczną Systemu, która powinna zostać określona na etapie projektowania uwzględniając niezawodność, bezpieczeństwo oraz skalowalność planowanego systemu.

Odp. c) Zamawiający nie wyraża zgody na budowę sieci w topologii pierścienia/pierścieni tzw. płaskich przy wykorzystaniu włókien tego samego kabla wykorzystanego do połączenia ze sobą sąsiednich elementów elementów Systemu (przełącznic ODF w szafach STS).

Minimalna odległość rozniesienia kabli światłowodowych pracujących w jednym ringu światłowodowym jest umieszczenie ich w sąsiednich rurach pierwotnej kanalizacji telekomunikacyjnej – dla skrajnych skrzyżowań.

323. Na stronie 48 Zamawiający napisał, cyt: „e) Redundantny (nadmiarowy, realizujący funkcję redundancji na wypadek awarii) system łączności między skrzyżowaniami oraz CSR oparty na protokole komunikacyjnym”.

W związku z tym prosimy o:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

- a) podanie i opisanie na jakim protokole komunikacyjnym ma zostać oparty system łączności między skrzyżowaniami oraz CSR?
- b) podanie i opisanie na jakim protokole komunikacyjnym ma zostać oparty system łączności między skrzyżowaniami oraz MCPD?
- c) doprecyzowanie poprzez szczegółowe wyjaśnienie i opisanie rodzaju wymaganej redundancji i jej poziomów, łącznie z podaniem tych elementów SZR, które mają być nią objęte.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że protokoły ma dobrać Wykonawca, aby spełniały zadania określone w PFU.

324. Na stronie 64 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Zaprojektować i wybudować kanalizację kablową 2 otworową z wykorzystaniem rur typu HDPE lub RHDPE Ø110. Długość kanalizacji pomiędzy studniami kablowymi nie powinna przekraczać 120m...”.

W dalszej części opisu Zamawiający odwołuje się jednak do rur o średnicach 32 i 40mm, lecz pisząc jedynie, cyt: „Rury o średnicy 32 i 40 mm muszą posiadać warstwę poślizgową, a każda z rur danej wiązki winna mieć pasek identyfikacyjny innego koloru”.

a) prosimy zatem o jasne określenie w zakresie wymaganej ilości rur oraz ich średnicy z wyrysowaniem profilu kanalizacji składającej się rur Ø110, Ø32, Ø40 przewidzianych do wybudowania pomiędzy skrzyżowaniami wymienionymi na stronie 66 PFU, cyt.: „W ramach projektu przewidziano budowę kanalizacji pomiędzy n/w skrzyżowaniami:

1. nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6,
2. nr 9 – nr 101,
3. nr 50 – nr 104,
4. nr 19 – nr 25 – nr 26,
5. nr 1 – nr 83,
6. nr 10 – nr 55 – nr 56,
7. nr 32 – nr 44, nr 109 – nr 122,
8. do budynku przy ul. Lipowej 27 w Lublinie”.

b) w związku z innymi inwestycjami prowadzonymi na terenie miasta mogących kolidować zarówno na etapie prac projektowych w zakresie możliwości uzyskania uzgodnień od ZUDP w Lublinie, administracja budowlana oraz innych jednostek administracyjnych jak i również na etapie prac budowlanych, prosimy zatem o przedstawienie harmonogramów prac oraz statusów uzgodnień ZUDP dla niżej wymienionych odcinków pomiędzy skrzyżowaniami dla których przewiduje się budowę kanalizacji w ramach SZR:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

3. nr 50 – nr 104, (projekt przebudowy układu drogowego wraz z kanalizacją teletechniczną Jana Pawła II do przejścia przy Raszyńskiej)
4. nr 19 – nr 25 – nr 26, (projekt drogi dojazdowej do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 wraz ze skrzyżowaniami z ul. gen. B. Ducha, al. Solidarności, al. Sikorskiego i ul. Północną)
5. nr 1 – nr 83, (przebudowa Al. Raławickich),
6. nr 10 – nr 55 – nr 56, (przebudowa Placu Litewskiego).

Odpowiedź: W ramach projektu Wykonawca powinien zaprojektować oraz wybudować kanalizację teletechniczną 2 otworową z rur o przekroju $\varnothing 110$. Wszystkie odcinki kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami wybudowane z rur o średnicy mniejszej niż $\varnothing 110$ powinny zostać rozbudowane o profil $2 \times \varnothing 110$. Kanalizacja nie spełniająca wymogów PFU winna zostać rozbudowana o profil $2 \times \varnothing 110$.

Kanalizacja powinna spełniać normy zakładowe TPSA ZN-96/TP S.A.-011, ZN-96/TP S.A.-012, ZN-96/TP S.A.-013, ZN-96/TP S.A.-014, ZN-96/TP S.A.-015, ZN-96/TP S.A.-016, ZN-96/TP S.A.-017, ZN-96/TP S.A.-018, ZN-96/TP S.A.-019, ZN-96/TP S.A.-020, ZN-96/TP S.A.-021, ZN-96/TP S.A.-022, ZN-96/TP S.A.-023, ZN-96/TP S.A.-024, ZN-96/TP S.A.-025, ZN-96/TP S.A.-026, ZN-96/TP S.A.-041.

Kanalizacja wtórna przeznaczona do budowy kabli światłowodowych powinna zostać wybudowana w oparciu o rury o średnicy $\varnothing 32$ lub $\varnothing 40$.

325. Na stronie 66 PFU Zamawiający napisał, cyt: „W ramach projektu przewidziano budowę kanalizacji pomiędzy n/w skrzyżowaniami:

1. nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6,
2. nr 9 – nr 101,
3. nr 50 – 104,
4. nr 19 – nr 25 – nr 26,
5. nr 1 – nr 83,
6. nr 10 – nr 55 – nr 56,
7. nr 32 – nr 44 – nr 109 – nr 122,
8. do budynku przy ul. Lipowej 27 w Lublinie.

Dodatkowo w załączniku numer 2 do PFU Zamawiający w legendzie odpowiednimi kolorami oznaczył parametry kanalizacji pomiędzy w/w odcinkami. W związku z tym prosimy o podanie:

- a) jaki profil kanalizacji (ilość oraz średnica rur) jest projektowany według odrębnych opracowań na ciągu nr 50 – nr 104?
- b) czy projektowany według odrębnych opracowań na ciągu nr 50 – nr 104 odcinek kanalizacji posiada już odpowiednie opinie i uzgodnienia od ZDiM, ZUD, operatorzy



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

sieci, administracja budowlana?

c) czy kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań na odcinku nr 50 – nr 104 ma zostać wybudowana w ramach projektu SZR czy w ramach innego zadania?

d) czy kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań na odcinku nr 50 – nr 104 jest projektowana w pasie drogowym Zamawiającego?

e) czy na budowę kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań na odcinku nr 50 – nr 104 wymagane jest pozwolenie na budowę?

f) czy za budowę kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań na odcinku nr 50 – nr 104 Zamawiający będzie pobierać opłatę za zajęcie pasa drogowego?

g) czy Zamawiający przekaze kompletny egzemplarz dokumentacji projektowej dla kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań na odcinku nr 50 – nr 104?

h) czy w związku z tym, że na odcinku nr 50 – nr 104 jest kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań to Zamawiający wymaga opracowania dodatkowej odrębnej dokumentacji projektowej w ramach SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może potwierdzić możliwości wykorzystania dokumentacji przy budowie SZR pomiędzy skrzyżowaniami nr 50 – 104. Po stronie wykonawcy jest zaprojektowanie oraz budowa kanalizacji teletechnicznej wybudowanej w oparciu o profil 2xØ110.

326. Ze względu na brak jakiegokolwiek oznaczenia przez Zamawiającego w załączniku numer 2 (Lokalizacja sygnalizacji i kanalizacji) do PFU odcinka od nr 55 do nr 17 prosimy o przekazanie szczegółowej informacji:

a) czy pomiędzy skrzyżowaniem nr 31 a nr 116 istnieje kanalizacja kablowa?

b) jeżeli pomiędzy skrzyżowaniem nr 31 a nr 116 jest istniejąca kanalizacja, to jaki jest jej profil (średnica i ilość rur).

c) jeżeli pomiędzy skrzyżowaniem nr 31 a nr 116 jest istniejąca kanalizacja to czy jest drożna?

d) jeżeli pomiędzy skrzyżowaniem nr 31 a nr 116 jest istniejąca kanalizacja to czy jest Zamawiający zgadza się na jej wykorzystanie w ramach SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 233.

327. Czy dla elementów i urządzeń BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) instalowanych w pasie drogowym, Zamawiający wymaga pozwolenia na budowę

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie pozyskania pozwolenia na budowę



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

reguluje ustawa Prawo budowlane.

328. Czy Zamawiający dopuszcza całkowitą wymianę istniejących sterowników w obszarze objętym SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza całkowitą wymianę istniejących sterowników, pod warunkiem przeprowadzenia dowodu równoważności, dostarczenia wymaganych dokumentów potwierdzających spełnienie warunków PFU, opracowania stosownych projektów posadowienia i podłączenia kabli zasilających i sterujących. Patrz odpowiedź na pytanie 17.

329. Prosimy o podanie daty rozpoczęcia oraz zakończenia przebudowy skrzyżowania nr 50 oraz dokładnego wyszczególnienia prac z zakresu inżynierii ruchu, branży elektrycznej, teletechnicznej, budowlanej oraz drogowej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie może podać dokładnej daty ponieważ inwestycja będzie realizowana przez inwestora zewnętrznego – prywatnego. Zakres prac obejmuje przebudowę skrzyżowania i ulicy i szczegółowy zakres inżynierii ruchu, branży elektrycznej, teletechnicznej, budowlanej oraz drogowej jest znany temu inwestorowi. W załączniku nr 4 był zawarty skan mapy z zakresem przebudowy - przy skrzyżowaniu nr 50.

330. W załączniku numer 2 do PFU Zamawiający ciąg nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 opisał jako kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań.

W związku z tym prosimy o podanie:

- a) jaki profil kanalizacji (ilość oraz średnica rur) jest projektowany według odrębnych opracowań na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6?
- b) czy kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 ma zostać wybudowana w ramach projektu SZR czy w ramach innego zadania?
- c) czy kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 jest projektowana w pasie drogowym Zamawiającego?
- d) czy projektowany według odrębnych opracowań na ciągu nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 odcinek kanalizacji posiada już odpowiednie opinie i uzgodnienia od ZDiM, ZUD, operatorzy sieci, administracja budowlana?
- e) czy na budowę kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 wymagane jest pozwolenie na budowę?
- f) czy za budowę kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 Zamawiający będzie pobierać opłatę za zajęcie pasa drogowego?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

g) czy Zamawiający prześle kompletny egzemplarz dokumentacji projektowej dla kanalizacji kablowej projektowanej według odrębnych opracowań odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6?

h) czy w związku z tym, że na odcinku nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6 jest kanalizacja kablowa projektowana według odrębnych opracowań to Zamawiający wymaga opracowania dodatkowej odrębnej dokumentacji projektowej w ramach SZR?

Odpowiedź: Zamawiający nie potwierdza możliwości wykorzystania dokumentacji projektowej obejmującej swoim zakresem budowę kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6. W ramach projektu należy zaprojektować oraz wybudować kanalizację 2 otw. z rur Ø110 pomiędzy skrzyżowaniami nr 3 – nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 123 – nr 6.

331. W związku z przekazaną informacją na stronie www.bip.lublin.eu o planowanej przebudowie układu drogowego na ciągu nr 19 – nr 25 – nr 26, cyt: „projekt drogi dojazdowej do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19 wraz ze skrzyżowaniami z ul. gen. B. Ducha, al. Solidarności, al. Sikorskiego i ul. Północną, prosimy o:

a) podanie informacji na jakim obecnie etapie jest status uzgodnień dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy tego układu drogowego (ZDiM, ZUDP, inne jednostki administracyjne),

b) prosimy o podanie daty rozpoczęcia oraz zakończenia przebudowy oraz dokładnego wyszczególnienia prac z zakresu inżynierii ruchu, branży elektrycznej, teletechnicznej, budowlanej oraz drogowej.

c) czy Zamawiający prześle kompletny egzemplarz dokumentacji projektowej przebudowy układu drogowego na tym ciągu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że inwestycja jest na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Dokumentacja nie została uzgodniona i odebrana przez Zamawiającego, więc na obecnym etapie nie może być udostępniona. Po jej odbiorze zostanie przekazana do wglądu wybranemu Wykonawcy. W załączniku nr 4 był zawarty skan mapy z zakresem przebudowy - przy skrzyżowaniu nr 25.

332. Na stronie 68 PFU Zamawiający napisał, cyt: Szafy STS zlokalizowane w węzłach (przy skrzyżowaniach), które łączą przyszłe ciągi ważne dla układu komunikacyjnego miasta (zobrazowane na załączniku nr 3) – nie objęte zakresem przedmiotu zamówienia – winny być przystosowane (w zakresie pojemności) do przyszłego podłączenia w/w ciągów.

W celu oszacowania pojemności, a tym samym wielkości rozbudowy szaf STS na przyszłych ciągach ważnych dla układu komunikacyjnego miasta, prosimy o przekazanie bardziej szczegółowej informacji w tym zakresie, a przede wszystkim:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

- a) ilości i pojemności planowanych kabli światłowodowych jakie Zamawiający zamierza użyć do przyszłego podłączenia w/w ciągów
- b) projektowanej przepustowości ciągów komunikacyjnych, typy i ilości urządzeń aktywnych i pasywnych jakie Zamawiający zamierza użyć do przyszłego podłączenia w/w ciągów
- c) informacji, kiedy Zamawiający planuje rozpoczęcie przyszłych połączeń w/w ciągów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że powyższe działania w zakresie oszacowania ilości i pojemności kabli są przedmiotem zamówienia. Rozpoczęcie przyszłych połączeń ciągów jest planowane na kolejne lata. Patrz odpowiedź na pytanie 392.

333. Na stronie 69 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Rurociągi wtórne kanalizacji pierwotnej dopuszcza się zaprojektować i wybudować w istniejącej kanalizacji pierwotnej Ø110 mm z wykorzystaniem rur typu RHDPE 32/2,9 mm., z zastrzeżeniem spełnienia warunku o standardzie 2 x fi 110. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

- a) jaka liczba rur typu RHDPE 32/2,9 mm, ma zostać zaprojektowana i wybudowana w istniejącej kanalizacji pierwotnej Ø110 mm?
- b) jeżeli na danym odcinku znajduje się więcej niż jedna rura kanalizacji pierwotnej Ø110 mm to czy w każdej z nich mają zostać zaprojektowane i wybudowane rury typu RHDPE 32/2,9 mm?
- c) jeżeli na danym odcinku znajduje się wyłącznie jedna rura kanalizacji pierwotnej Ø110 mm to czy ma zostać zaprojektowana i wybudowana druga rura Ø110 mm?
- d) co w przypadku jeżeli istniejąca kanalizacja pierwotna Ø110 mm wypełniona jest kablami i ze względu na jej zajętość nie jest możliwie zaprojektowanie i wybudowanie w niej wymaganych rur typu RHDPE 32/2,9 mm?
- e) czy Zamawiający na etapie projektowania wskaże projektantowi i opisie szczegółowo wszystkie kable nadające się do usunięcia z kanalizacji pierwotnej Ø110 mm tym samym umożliwiając zaprojektowanie w nich rur typu RHDPE 32/2,9 mm?
- f) czy Zamawiający przed rozpoczęciem etapu budowy kanalizacji usunie wskazane przez siebie kable z kanalizacji pierwotnej Ø110 mm tym samym umożliwiając budowę w nich rur typu RHDPE 32/2,9 mm?
- g) czy w przypadku rozbudowy kanalizacji istniejącej Ø110 mm pomiędzy skrzyżowaniami o dodatkową rurę Ø110 mają zostać wymienione również studnie kablowe na danym ciągu?
- h) czy dla rozbudowy istniejących studni kablowych na istniejących ciągach kanalizacji wymagane będzie uzyskanie opinii ZUD w Lublinie?
- i) jaki profil kanalizacji (średnica i ilość rur) ma zostać zaprojektowany na ciągach



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

między skrzyżowaniami na których średnica istniejącej kanalizacji pierwotnej jest mniejsza od Ø110 mm?

j) jaki profil kanalizacji (średnica i ilość rur) ma zostać zaprojektowany na skrzyżowaniach na których średnica istniejącej kanalizacji pierwotnej jest mniejsza od Ø110 mm?

k) w jakim celu i czemu mają służyć w projekcie SZR rury typu RHDPE 32/2,9 mm, które mają zostać zaprojektowane i wybudowane w istniejącej kanalizacji pierwotnej Ø110 mm?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami PFU przyjętym rozwiązaniem jest kanalizacja 2 otworowa składająca się z rur o średnicy 110mm. Kanalizacja kablowa pomiędzy skrzyżowaniami wybudowana przy zastosowaniu rur o średnicy mniejszej niż 100mm powinna zostać rozbudowana o 2 otwory przy zastosowaniu rur o średnicy 110mm. Ponadto istniejącą kanalizacją kablową 1 otworową należy również rozbudować o 1 otwór przy zastosowaniu rury o średnicy 110mm. W przypadku zajętości kanalizacji 1 otworowej zbudowanej z rur o profilu równym 110mm lub większym powyżej 40% liczonej jako stosunek sumy średnic wprowadzonych do kanalizacji do średnicy rury należy taki odcinek kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami rozbudować o profil 2x110mm.

Wszystkie prace związane z budową/rozbudową/modernizacją powinny zostać przeprowadzone w oparciu o obowiązujące przepisy Prawa budowlanego.

Rury o średnicy Ø32 będą służyły jako kanalizacja wtórną niezbędną do prowadzenia kabli światłowodowych.

334. Na stronie 65 PFU Zamawiający napisał, cyt: „W przypadku niedrożności kanalizacji, uszkodzeń kanalizację należy odtworzyć do stanu pierwotnego”. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

a) jeżeli średnica istniejących rur kanalizacji pierwotnej jest mniejsza od Ø110 mm i dodatkowo cała kanalizacja jest niedrożna i uszkodzona, to czy dla Zamawiającego warunek odtworzenia do stanu pierwotnego zostanie spełniony z chwilą jej udrożnienia oraz naprawy uszkodzeń bez zmiany średnicy tych rur?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w przypadku uszkodzeń kanalizacji zbudowanej z rur o średnicy mniejszej niż Ø110 należy taką kanalizację na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami rozbudować do profilu 2x Ø110. Natomiast kanalizację kablową wybudowaną z wykorzystaniem rur o średnicy Ø110 należy odtworzyć do stanu pierwotnego.

335. Na stronie 16 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Stan techniczny kanalizacji nie odpowiada standardom niniejszego opracowania, również w zakresie drożności – szczególnie w załączniku nr 2 do PFU. Wymaga ona rozbudowy, przebudowy i



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

modernizacji”. W związku z tym prosimy o informację, czy dla rozbudowy, przebudowy i modernizacji kanalizacji Zamawiający wymaga uzyskania pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania w tym zakresie określa ustawa Prawo budowlane.

336. Ze względu na brak jakiegokolwiek oznaczenia przez Zamawiającego w załączniku numer 2 (Lokalizacja sygnalizacji i kanalizacji) do PFU odcinka od nr 55 do nr 17 prosimy o przekazanie szczegółowej informacji:

- a) czy pomiędzy skrzyżowaniem nr 55 a nr 17 istnieje kanalizacja kablowa?
- b) jeżeli pomiędzy skrzyżowaniem nr 55 a nr 17 jest istniejąca kanalizacja to jaki jest jej profil (średnica i ilość rur).
- c) jeżeli pomiędzy skrzyżowaniem nr 55 a nr 17 jest istniejąca kanalizacja to czy jest drożna?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pomiędzy skrzyżowaniem nr 55 a nr 17 nie ma kanalizacji kablowej.

337. Na stronie 89 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Należy zapewnić komunikację pomiędzy centrami: Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe”. W związku z tym prosimy o:

- a) wyjaśnienie i uszczegółowienie jaki rodzaj komunikacji i wymiany danych jest wymagany?
- b) określenia rodzaju medium (mediów) transmisyjnych do realizacji komunikacji i wymiany danych.
- c) wskazanie konkretnej lokalizacji z której będzie odbywać się komunikacja z pozostałymi jednostkami – Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe.
- d) czy obecnie pomiędzy centrami wybudowana jest kanalizacja kablowa i czy Zamawiający ją udostępni na potrzeby SZR?
- e) czy Zamawiający w obecnym momencie posiada już odpowiednio podpisane zgody/porozumienia uwzględniające sposób i realizację komunikacji od Dyrektorów poszczególnych jednostek – Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe?
- f) jeżeli w obecnym momencie Zamawiający nie posiada odpowiednio podpisanych zgód/porozumień uwzględniających sposób i realizację komunikacji od Dyrektorów poszczególnych jednostek – Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe, to kiedy planuje takie zgody/porozumienia pozyskać?
- g) czy Dyrektorzy poszczególnych jednostek – Policja, Straż Miejska, Straż Pożarna,



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe określili poziomy szczegółowości realizowanej komunikacji, wymiany danych pomiędzy sobą, stopnia integracji, poufności informacji, itd?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 4.1.

Pozyskanie zgód, uzgodnienia i dopełnienie wymogów formalnych z Policją, Strażą Miejską, Strażą Pożarną, Pogotowie Ratunkowe, Zarządzanie Kryzysowe są przedmiotem zamówienia i winny być zrealizowane przez Wykonawcę.

338. Na stronie 118 PFU Zamawiający napisał, cyt: Sterownik sygnalizacji powinien spełniać wymagania następujących przepisów i norm:
Załącznik 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. - „Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach”,

PN-EN 50556 Systemy sygnalizacji ruchu drogowego,

PN-EN 12675 Kontrolery sygnalizatorów Funkcjonalne wymagania bezpieczeństwa,

PN-EN 50293 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC) Systemy sygnalizacji ruchu drogowego Norma wyrobu.

Powołując się na normę PN-EN 50556 oraz PN-EN 12675 Zamawiający w dalszej części PFU wskazał konkretne wartości klas jakie powinien spełnić sterownik sygnalizacji dla poszczególnych warunków, pomimo, że w wielu przypadkach normy te dopuszczają stosowanie innych wartości w danych klasach. Jednym z takich przykładów może być wymagany przez Zamawiającego w pkt. i) na stronie 118 PFU: i) czas reakcji sterownika na błędy – klasa AG4 (<3s). W tym wypadku norma PN-EN 50556 oprócz klasy AG4 wskazanej przez Zamawiającego dopuszcza również stosowanie innych niż wymienionych klas z innymi czasami reakcji:

- klasa AG1 z czasem reakcji sterownika na błędy 0,10s
- klasa AG2 z czasem reakcji sterownika na błędy 0,15s
- klasa AG3 z czasem reakcji sterownika na błędy 0,20s
- klasa AG5 z czasem reakcji sterownika na błędy 0,50s
- klasa AG7 z czasem reakcji sterownika na błędy 0,85s

Prosimy zatem o:



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

a) wyjaśnienie na podstawie jakich krajowych rozporządzeń i/lub przepisów Zamawiający dokonał wyboru takich, a nie innych wartości w danych klasach, nie tylko dla powyższego przykładu ale wszystkich, które Zamawiający przedstawił na stronach 118 oraz 119 PFU?

b) potwierdzenia poprzez przedstawienie stosownych certyfikatów i deklaracji, że sterowniki dwuprocessorowe funkcjonujące na skrzyżowaniach, które Zamawiające zaleca wykorzystać (PFU pkt. 2.4 str. 20, cyt: „zaleca się wykorzystanie sterowników dwuprocessorowych już funkcjonujących na skrzyżowaniach”) spełniają warunki klas, które to warunki Zamawiający przedstawił na stronach 118 oraz 119 PFU wymagając ich spełnienia?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że określił warunki udziału w postępowaniu i przedmiot zamówienia według zasad ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Wymagania określone w PFU dotyczą sterowników przewidzianych do wymiany i oznaczonych na skrzyżowaniach jako WS. Wyłącznie dla sterowników istniejących i oznaczonych jako WS wymaga się wymiany i dostawy.

339. Na stronie 19 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Kluczowe elementy systemu: Integracja techniczna i kompatybilność – należy zaprojektować system z zachowaniem daleko idącej ciągłości i współpracy wszystkich elementów w celu osiągnięcia tych samych celów”. Czy w związku z tym Zamawiający wymaga:

a) zapewnienia integracji technicznej i kompatybilności z pozostałymi sterownikami przyległymi do obszaru objętego SZR?

b) podłączenia sterowników przyległych do obszaru objętego SZR ze sterownikami wchodzącymi w skład SZR?

Prosimy również o wyjaśnienie:

a) co dla Zamawiającego oznacza pojęcie integracja techniczna?

b) jakiego typu elementy sterowników mają być integrowane technicznie?

c) jaki poziom integracji technicznej pomiędzy sterownikami zostanie uzgodniony przez Zamawiającego?

d) co dla Zamawiającego oznacza pojęcie kompatybilność?

e) jakie elementy sterowników mają być kompatybilne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga podłączenia do systemu sterowników nie objętych przedmiotem zamówienia (oznaczonych jako NZ).

Zamawiający wymaga integracji technicznej (jednolitych rozwiązań materiałowych i sprzętowych) w zakresie danego asortymentu materiałowego i sprzętowego. W zakresie kompatybilności wymaga się aby cechą sprzętu oraz jego



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

oprogramowania, była bezproblemową współpracą, w szczególności wymianę wszystkich danych.

340. Na stronie 79 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Przez otwartość systemu rozumie się zgodność z definicją Komisji Europejskiej opublikowaną w dokumencie European Interoperability Framework for paneuropean eGovernment Services" z 2004 r.

Oferowany system musi być otwarty na dołączanie kolejnych podsystemów i instalowanie kolejnych urządzeń. Dlatego powinien korzystać z powszechnie stosowanych rozwiązań w dziedzinie komunikacji. Wymaga się zastosowania otwartych protokołów komunikacyjnych pomiędzy urządzeniami lokalnymi/zamontowanymi na skrzyżowaniu (sterownik z detektorami, kamery wideodetekcji, itp.) lub przy drodze (np. VMS) a serwerami systemu ITS”.

W związku z tym prosimy o informację, czy Zamawiający w celu spełnienia wymogu otwartości systemu przekaze protokoły komunikacyjne zainstalowanych już na skrzyżowaniach urządzeń, w tym przede wszystkim:

- a) sterowników sygnalizacji świetlnej
- b) kamer wideodetekcji
- c) kamer wykrywania zdarzeń.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przekaze w/w protokołów. Pozyskanie tych protokołów jest przedmiotem zamówienia i winno być przedmiotem działań Wykonawcy.

341. Czy dla rozbudowy kanalizacji na ciągach istniejących Zamawiający wymagać będzie pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że rozbudowa kanalizacji powinna zostać przeprowadzona z uwzględnieniem obowiązującego Prawa Budowlanego.

342. Na stronie 26 PFU napisał, cyt.: „Przebudowa obejmuje dostosowanie do wymogów PFU: kanalizacji kablowej, studni teletechnicznych, wymianę kabli, wymianę masztów, zastosowanie latarni typu LED, przycisków, itd”. Czy w sytuacji kiedy kanalizacja kablowa, studnie teletechniczne, kable, maszty, latarnie typu LED, przyciski, itd. będą spełniać wymagania opisane w PFU, to Zamawiający pomimo tego będzie wymagać ich przebudowy?

Odpowiedź: Cytowany tekst dotyczy skrzyżowań oznaczonych jako RS. Zamawiający określił zakres prac w PFU i wymaga przebudowy/wymiany zgodnie warunkami kontraktu.

343. Czy Zamawiający w ramach podsystemu ARTR/ANPR (Automatic Number Plate



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Recognition – ANPR) wymaga rozpoznawania „czarnych” tablic rejestracyjnych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg rozpoznawania „czarnych” tablic rejestracyjnych.

344. Czy Zamawiający w ramach podsystemu ARTR/ANPR (Automatic Number Plate Recognition – ANPR) wymaga rozpoznawania tablic rejestracyjnych motocykli?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg rozpoznawania tablic rejestracyjnych motocykli.

345. Czy Zamawiający w ramach podsystemu ARTR/ANPR (Automatic Number Plate Recognition – ANPR) wymaga rozpoznawania tablic rejestracyjnych pojazdów specjalnych? Jeżeli tak prosimy wymienić jakie pojazdy Zamawiający kwalifikuje jako pojazdy specjalne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga rozpoznawania tablic rejestracyjnych pojazdów specjalnych. Pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepę przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.

346. Czy dla skrzyżowań oznaczonych jako „RS” znajdujących się w pasie dróg krajowych Zamawiający wymagać będzie pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace powinny zostać przeprowadzone z uwzględnieniem wymogów obowiązującego Prawa Budowlanego.

347. Na stronie 48 PFU Zamawiający napisał, cyt: d) Informacje dla kierowców (tablice i znaki o zmiennej treści na bramownicach zainstalowanych nad drogami).

W związku z tym, prosimy o przekazanie informacji czy Zamawiający pozyskał lub dysponuje zgodą Miejskiego Konserwatora Zabytków na instalowanie konstrukcji bramowych w strefie objętej ochroną konserwatorską mogących zaburzyć historyczny układ przestrzenny?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie pozyskał lub nie dysponuje w/w zgodami. Pozyskanie tych zgód jest przedmiotem zamówienia i winno być przedmiotem działań Wykonawcy.

348. Prosimy o podanie przez Zamawiającego wymaganej szybkości przesłania, przez system, danych o wykrytym pojeździe na dowolny serwer (np: 2 pliki - tekstowy z danymi oraz informacją o numerze + fotografia tablicy)

- minimalny wymagany czas analizy danych przez punkt ARTR/ANPR,



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

- minimalny czas związany z przygotowaniem danych do wysłania,
- minimalny czas transmisji danych,
- minimalny czas odebrania danych przez serwer.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie te będą określone na etapie projektu. Zamawiający oczekuje opóźnienie w dostarczanych danych na serwer nie przekroczy 20 s.

349. Prosimy Zamawiającego o podanie jakie parametry planów mają być obliczane w trybie on-line oraz w jaki sposób wymaga się przejścia z planu na plan?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagane strategie i sposoby ich aktywowania są wymienione w PFU (np. pkt. 2.5. lub 3.4.3 lub 3.4.1.5 lub) . Sposób przejścia z planu na plan zostanie określony w projektach.

350. Prosimy Zamawiającego o podanie minimalnej ilości wymaganych strategii automatycznych i oraz akceptowalnego sposobu w jaki mają być aktywowane?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagane strategie i sposoby ich aktywowania są wymienione w PFU (np. pkt. 3.4.1.4 lub pkt 3.4.1.5 lub 3.4.2.2 lub 2.4. lub 2.5.)

351. Czy Zamawiający dysponuje badaniami geotechnicznymi (gruntowo-wodnymi) Centrum Sterowania Ruchem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dysponuje badaniami geotechnicznymi (gruntowo-wodnymi) Centrum Sterowania Ruchem. Pozyskanie/wykonanie tych badań jest przedmiotem zamówienia i winno być przedmiotem działań Wykonawcy.

352. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie pętli strategicznych jako pętle indukcyjne, których jedną z funkcji jest zliczanie pojazdów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza dodatkowo wprowadzenie detektorów strategicznych/systemowych, które winny zapewnić prawidłowe działanie systemu

353. W związku z tym, że przedmiot zamówienia obejmuje montaż kamer (wideodetekcja, ARTR/ANPR, CCTV) na istniejących masztach MS i MSW, czy w związku z tym Zamawiający przekaże kompletną dokumentacją powykonawczą tych istniejących konstrukcji zawierającą m.in. specyfikację elementu (producent oraz odpowiednie atesty), specyfikację geometryczną elementu stalowego – masztów i masztów wsięgnikowych, rysunki wykonawcze fundamentów potrzebnych konstruktorowi do analizy możliwości montażu tych urządzeń na istniejących masztach MS i MSW?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający nie przekaże kompletnej dokumentacji powykonawczej tych istniejących konstrukcji. Analizy możliwości montażu w/w urządzeń na istniejących masztach MS i MSW jest przedmiotem zamówienia i winna być zrealizowana przez Wykonawcę.

354. Czy dla wszystkich skrzyżowań należy uwzględnić w rejonie sygnalizacji drogowej – przy braku możliwości wykorzystania istniejącej kanalizacji pozwalającej na zapewnienie standardu dla danego odcinka - wykonanie rurociągu i kanalizację łącznie z przepustami pod jezdniami z rur osłonowych RHDPE 160 mm?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg.

355. Czy w obszarze skrzyżowań należy zaprojektować dodatkowe rury kanalizacji rozdzielających sieć łączności/transmisji od kanalizacji do prowadzenia kabli sygnalizacyjnych w obszarze skrzyżowania? Jeśli tak, to prosimy o podanie profilu takiej kanalizacji rozdzielającej średnica i ilość rur.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg rozdzielenia sieci łączności/transmisji od kanalizacji do prowadzenia kabli sygnalizacyjnych w obszarze skrzyżowania. Parametry kanalizacji dla potrzeb sieci łączności i kabli sygnalizacyjnych zostały podane w PFU.

356. Czy Zamawiający wymaga, aby na każdym pasie ruchu było zamontowane jedno urządzenie systemu ARTR/ANPR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg.

357. Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie dla SZR istniejących pętli indukcyjnych na skrzyżowaniach niezależnie od ich kształtu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza wykorzystania dla SZR istniejących pętli indukcyjnych na skrzyżowaniach niezależnie od ich kształtu.

358. Czy dla przebudowy kanalizacji na ciągach istniejących Zamawiający wymagać będzie pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace powinny zostać przeprowadzone z uwzględnieniem wymogów obowiązującego Prawa Budowlanego.

359. Czy dla skrzyżowań oznaczonych jako „RS” Zamawiający wymagać będzie pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace powinny zostać przeprowadzone z uwzględnieniem wymogów obowiązującego Prawa Budowlanego.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

360. Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „systemowej kanalizacji kablowej”? Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie i przedstawienie parametrów technicznych takiej kanalizacji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pojęcie „systemowej kanalizacji kablowej” odnosi się do kanalizacji pierwotnej oraz wtórnej.

361. Na stronie 49 PFU Zamawiający napisał, cyt: „projektu uzgodnionego z zamawiającym modułu wykrywania zdarzeń drogowych”. Prosimy Zamawiającego o przedstawieni wymaganych elementów, jakie powinny zostać zawarte w projekcie modułu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że słowo „moduł” jest w tym wypadku tożsame ze słowem podsystem. Wymagania wobec podsystemu wykrywania zdarzeń zostały określone w PFU pkt. 3.3.3.

362. Na stronie 49 PFU Zamawiający napisał, cyt: „projektu przebudowy pomieszczeń dla potrzeb CSR”. Prosimy Zamawiającego o informację:

- a) iloma łącznie pomieszczeniami dysponuje?
- b) czy posiada odpowiednie zgody administratora budynku na dysponowanie nimi?
- c) ile pomieszczeń ma zostać łącznie przebudowanych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dysponuje dwoma pomieszczeniami ale w razie potrzeby może pozyskać dodatkowe. Dodatkowo część pomieszczeń może być wykorzystywana z innymi użytkownikami. Zamawiający posiada odpowiednie zgody administratora budynku na dysponowanie nimi. Ilość pomieszczeń do przebudowy zostanie określona w projekcie, który opracuje Wykonawca.

363. Czy dla projektów opisanych przez Zamawiającego w PFU jako projekty budowlane, np.: „projekt budowlany systemowej kanalizacji kablowej, projektu budowlanego infrastruktury SZR, projektu budowlanego realizującego niezbędne modyfikacje i remonty infrastruktury drogowej, projektu budowlanego odtworzenia nawierzchni” wymagane będzie pozwolenie na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wszelkie prace związane z budową, modernizacją, rozbudową kanalizacji kablowej, posadowieniu szaf sterowniczych, masztów i innych elementów powinny zostać przeprowadzone zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo Budowlane.

364. Na stronie 64 PFU Zamawiający napisał, cyt: „Zaprojektować i wybudować kanalizację kablową 2 otworową z wykorzystaniem rur typu HDPE lub RHDPE Ø110” i



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

dalej napisał cyt. „Rury o średnicy 32 i 40 mm muszą posiadać warstwę poślizgową, a każda z rur danej wiązki winna mieć pasek identyfikacyjny innego koloru. Rury RHDPE 40/3,7 na odcinkach przebiegu w gruncie, powinny zostać ułożone na głębokości 0,8 m, a w miejscu skrzyżowania z drogą na minimalnej głębokości 1,0 m (dodatkowo w rurze przepustowej)”. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

- a) jakiego typu rury: 32mm czy 40mm mają zostać zaprojektowane?
- b) jaka ilość rur 32mm ma zostać zaprojektowana?
- c) jaka ilość rur 40mm ma zostać zaprojektowana?
- d) W której kanalizacji mają zostać zaprojektowane rury 32mm – istniejącej kanalizacji czy tej kanalizacji, która ma zostać dopiero wybudowana na ciągach opisanych przez Zamawiającego na stronie 66 PFU?
- e) w której kanalizacji mają zostać zaprojektowane rury 40mm – istniejącej kanalizacji czy tej kanalizacji, która ma zostać dopiero wybudowana na ciągach opisanych przez Zamawiającego na stronie 66 PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kanalizacja wtórna przeznaczona do budowy kabli światłowodowych powinna zostać wybudowana w oparciu o rury o średnicy Ø32 lub Ø40 wprowadzonej do kanalizacji pierwotnej pod potrzebę wprowadzenia kabla(i) światłowodowych w kanalizacji pierwotnej. Do budowy kanalizacji wtórnej i rurociągów kablowych powinny być stosowane rury wg ZN-96/TPSA-017 z polietylenu HDPE o dużej gęstości, nie mniejszej niż 0,943 g/cm³ i o współczynniku płynięcia (MFR) od 0,3 do 1,3 g/10 min. Zewnętrzna powierzchnia rur powinna być gładka i wolna od wtrąceń i nieregularności. Końce rur powinny być wygładzone i prostopadłe do osi rur. Wewnętrzna powierzchnia rur powinna być gładka i wolna od wtrąceń i nieregularności. Zaleca się stosowanie rur z wewnętrzną warstwą poślizgową.

365. Prosimy o uszczegółowienie w jaki sposób Zamawiający wymaga zabezpieczenia kanalizacji kablowej przed dostępem zanieczyszczeń stałych i płynnych w czasie budowy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sposób zabezpieczenia kanalizacji kablowej przed dostępem zanieczyszczeń stałych i płynnych w czasie budowy jest przedmiotem zamówienia i winno być przedmiotem działań Wykonawcy – opisane w dokumentacji projektowej.

366. Prosimy o uszczegółowienie w jaki sposób Zamawiający wymaga zabezpieczenia kanalizacji kablowej przed dostępem zanieczyszczeń stałych i płynnych w czasie eksploatacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że sposób zabezpieczenia kanalizacji kablowej przed dostępem zanieczyszczeń stałych i płynnych w czasie eksploatacji jest przedmiotem zamówienia i winno być przedmiotem działań Wykonawcy – opisane w dokumentacji projektowej.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

367. Prosimy o wyjaśnienie na czym miałyby polegać eksploatacja kanalizacji kablowej i na jakim etapie realizacji SZR miałyby być wykonywana?

Odpowiedź: Eksploatacja kanalizacji kablowej będzie polegała na wykorzystaniu jej ciągów kablowych w dla potrzeb realizacji projektu w celu budowy Systemu Zarządzania Ruchem oraz na późniejszym jej użytkowaniu.

368. Czy pomiędzy skrzyżowaniem numer 22 a budynkiem Miejskiego Centrum Przetwarzania Danych (MCPD) przy ul. Długosza, gdzie będzie zlokalizowana Serwerownia znajduje się kanalizacja kablowa? Jeżeli tak prosimy o podanie jej profilu (średnica i ilość rur) i czy Zamawiający dopuszcza jej wykorzystanie na potrzeby budowy SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie posiada kanalizacji kablowej doprowadzonej do budynku MCPD przy ul. Długosza i budowa kanalizacji 2 otw. jest przedmiotem zamówienia.

369. Prosimy Zamawiającego o uszczegółowienie wymogu:

- a) budowy teletechnicznej kanalizacji kablowej w sieci zewnętrznej
- b) czy zewnętrzna sieć znajduje się w obszarze objętym SZR i do jakiej instytucji należy?
- c) podania parametrów technicznych sieci zewnętrznej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dotyczy budowy/rozbudowy/modernizacji kanalizacji kablowej pierwotnej należącej do ZDiM w Lublinie w oparciu o podane normy zakładowe TPSA. Kanalizacja kablowa powinna zostać wybudowana pomiędzy skrzyżowaniami oznaczonymi jako OZ. Podstawowym rozwiązaniem jest kanalizacja kablowa 2 otworowa wybudowana z rur o średnicy 110mm.

Istniejąca kanalizacja kablowa pierwotna na większości odcinków pomiędzy skrzyżowaniami w nie spełnia wymagań stawianym w projekcie ze względu na zastosowane rury o średnicy poniżej 100mm. Zastosowane rury oraz studnie kablowe nie spełniają wymagań poprowadzenia w nich kabli światłowodowych.

370. Na stronie 65 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „Przy projektowaniu należy uwzględnić koordynację projektu i harmonogramu prac z ziemnymi pracami i inwestycjami prowadzonymi przez inne służby infrastrukturalne (inne inwestycje liniowe)”. Ze względu na termin jaki Zamawiający przewidział na realizację SZR, czy zostaną przekazane przez Zamawiającego harmonogramy inwestycji prowadzonych przez inne służby infrastrukturalne na obszarze objętym SZR w celu realizacji wymaganej koordynacji projektu SZR?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na wniosek Wykonawcy zostaną przekazane dane dotyczące inwestycji i prac znanych Zamawiającemu na obszarze SZR.

371. Prosimy o podanie szczegółowych parametrów technicznych istniejącego światłowodu na odcinku ul. Krańcowej.

Odpowiedź: Zamawiający nie potwierdza możliwości wykorzystania w ramach SZR istniejącego kabla światłowodowego 48-o włóknowego znajdującego się pomiędzy skrzyżowaniami nr 8–106–37.

372. Czy do wykonania przebudowy lub remontów drogowych sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach Zamawiający wymaga pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wszelkie prace związane z budową, modernizacją, rozbudową kanalizacji kablowej, posadowieniu szaf sterowniczych, masztów i innych elementów powinny zostać przeprowadzone zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo Budowlane.

373. Czy Zamawiający dopuszcza całkowitą wymianę istniejących sterowników poza obszarem objętym SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza się wymiany sterowników na skrzyżowaniach nie oznaczonych jako OZ.

374. Na stronie 87 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „transmisji obrazu z kamer (należy przewidzieć wyposażenie sterowników sygnalizacji w odpowiednie urządzenia - wideoserwery IP”.

W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

a) czy przedmiotem zamówienia jest dostawa zewnętrznych wideoserwerów tzn. takich, które nie znajdują się (nie są wbudowane) w karcie wideodetektora?

b) jeżeli Zamawiający wymaga dostawy zewnętrznych wideoserwerów, które mają być urządzeniami autonomicznymi to w jakim celu, jeżeli obecnie oferowane na rynku wideodetektory montowane w sterownikach sygnalizacji świetlnej posiadają już wbudowane moduły wideoserwerów i są urządzeniami IP i mogą zgodnie z wymogiem Zamawiającego mogącymi przesyłać obraz z kamer do centrum monitorowania. Wyposażone są w port Ethernet.

c) Jeżeli wideodetektor jest urządzeniem IP i posiada wbudowany wideoserwer umożliwiający przesyłanie obrazu z kamer do Centrum monitorowania, to czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiego rozwiązania w SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuści w/w rozwiązanie pod warunkiem, że



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

zostanie zastosowane dla wszystkich kamer wideodetekcji w obszarze SZR (kamery nie posiadające rozwiązania należy wymienić) Zamawiający wymaga zastosowania jednakowych rozwiązań technicznych w zakresie poszczególnych kategorii sprzętowych.

375. Na stronie 133 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „Należy wykorzystać również inne kamery, jeżeli są instalowane w systemie (np. kamery wideo-detektorów, kamery, będące własnością innych użytkowników)”.

W związku z tym:

a) czy Zamawiający posiada odpowiednie zgody na wykorzystanie kamer będących własnością innych użytkowników, których wykorzystania wymaga?

b) Jeżeli Zamawiający obecnie nie posiada zgód na wykorzystywanie kamer będących własnością innych użytkowników, których wykorzystania wymaga, to kiedy takie zgody planuje uzyskać?

c) czy Zamawiający wskaże, które kamery będące własnością innych użytkowników mają zostać wykorzystane?

d) czy Zamawiający prześle protokoły komunikacyjne kamer będące własnością innych użytkowników, których wykorzystania wymaga?

e) czy pomiędzy kamerami będących własnością innych użytkowników a CSR jest istniejąca kanalizacja? Jeżeli tak, prosimy o podanie ilu otworowa i czy Zamawiający dopuszcza jej wykorzystanie w ramach SZR?

f) czy pomiędzy kamerami będących własnością innych użytkowników a MCPD gdzie ma znajdować się Serwerownia jest istniejąca kanalizacja? Jeżeli tak, prosimy o podanie ilu otworowa i czy Zamawiający dopuszcza jej wykorzystanie w ramach SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 184. Jeżeli Wykonawca zamontuje inne kamery winien pozyskać wszelkie wymagane uzgodnienia, informacje i pozwolenia.

376. Na stronie 161 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „Wykonawca będzie zobowiązany wykonać badania geologiczne dla realizowanych prac, a w szczególności: - budowy Centrum Sterowania Ruchem”.

W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

a) czy przedmiot zamówienia obejmuje wybudowanie od podstaw (nowy budynek) Centrum Sterowania Ruchem? Jeżeli nie obejmuje, to w jakim celu i jakich elementów miałyby dotyczyć wymagane badania geologiczne (gruntowo-wodne)?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje konieczności wykonania badań geologicznych dla potrzeb budowy CSR.

377. Czy inwestycja SZR będzie realizowana w pasach drogowych ulic miejskich?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza swoje wymagania realizowania prac w pasach drogowych ulic miejskich.

378. Czy inwestycja SZR będzie realizowana w pasach drogowych ulic krajowych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że inwestycja SZR będzie realizowana w pasach drogowych ulic krajowych.

379. Na stronie 126 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „Zalecana jest realizacja 3-strefowego systemu dla każdego pasa ruchu...” i dalej, cyt.: „Oprócz detekcji dla celów sterowania lokalnego, wymagane zastosowanie detektorów strategicznych dla realizacji sterowania obszarowego, optymalizacji i realizacji funkcji statystycznych w odniesieniu do obszaru objętego systemem”.

W związku z tym prosimy o wyjaśnienie:

a) czy dla Zamawiającego słowo „zalecana” jest tożsame ze słowem „wymagana”?

b) czy Zamawiający dopuszcza odstępstwa od wymogów detekcji opisanych na stronie 126 biorąc pod uwagę, że strefy detekcji, ilość detektorów oraz ich lokalizacja powinny zostać określone przez Wykonawcę, który dostarcza system sterowania obszarowego i odpowiada za jego poprawne funkcjonowanie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w przytoczonym temacie słowo „zalecane” jest tożsame ze słowem „wymagane”.

Zamawiający informuje, że dopuszcza dodatkowo wprowadzenie detektorów strategicznych/systemowych, które winny zapewnić prawidłowe działanie systemu.

380. Na stronie 145 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „Wykonawca nie wykorzystywać błędów lub opuszczeń w dokumentach kontraktowych. O ich wykryciu winien natychmiast powiadomić Zamawiającego, który podejmie decyzję o wprowadzeniu odpowiednich zmian i poprawek”.

Ze względu na bardzo krótki termin realizacji SZR w formie zaprojektuj i wybuduj, prosimy o podanie konkretnej dni kalendarzowych, które Zamawiający będzie potrzebował, aby podejmować decyzje o wprowadzeniu zmian i poprawek?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że będzie podejmować decyzje o wprowadzeniu poprawek bez zbędnej zwłoki.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

381. Czy Zamawiający dopuszcza przekazanie placu budowy i rozpoczęcie prac budowlanych na podstawie uzgodnionej przez ZDiM w Lublinie, posiadającej ZUDP oraz zgody innych jednostek administracyjnych dokumentacji projektowej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza przekazanie Wykonawcy terenu budowy w terminie 30 dni od dnia zgłoszenia przez Wykonawcę zamiaru podjęcia robót budowlanych z zastrzeżeniem, że roboty te będą mogły być wykonywane wyłącznie na podstawie projektu posiadającego wszelkie wymagane uzgodnienia.

382. W związku z informacją podaną na stronie www.bip.lublin.eu o przebudowie, cyt.: „ul. Narutowicza (droga powiatowa nr 2377L) na odcinku od ul. Okopowej do skrzyżowania z ulicami Narutowicza – Lipowa – Piłsudskiego wraz ze skrzyżowaniem, rozbudowy ul. Granicznej (droga gminna nr 106288L), przebudowy ulic gminnych: Wschodniej (nr 106790L), Środkowej (nr 106729L), Gminnej (nr 106281L), Konopnickiej (nr 106367L), Kruczej (nr 106391L), Or1ej (nr 106516L), łącznika ulic Środkowej z ul. Wschodnią, przebudowy sieci uzbrojenia technicznego ww ulic oraz: przebudowy trakcji trolejbusowej w ciągu ul. Narutowicza na odcinku od skrzyżowania ulic: Narutowicza – Piłsudskiego - Lipowa do ulicy Głębokiej, w tym:

- a) przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych,
- b) przebudowa ciągów pieszych i zatok autobusowych,
- c) wykonanie elementów bezpieczeństwa i organizacji ruchu,
- d) przebudowa oświetlenia drogowego,
- e) przebudowa sieci kanalizacji deszczowej,
- f) przebudowa linii kablowych NN i ŚN,
- g) przebudowa trakcji trolejbusowej i linii kablowych zasilających trakcję trolejbusową,
- h) przebudowa i zabezpieczenie sieci teletechnicznej,
- i) przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Narutowicza – Piłsudskiego – Lipowa,
- j) przebudowa sieci gazowej n/c;
- k) usunięcie i zabezpieczenie istniejącej zieleni z projektem zagospodarowania ulicy” oraz umownym terminie zakończenia wszystkich prac do dnia 24.11.2014 r. i udzielenia przez Wykonawcę obecnie realizującego przebudowę 3 letniej gwarancji, prosimy o wyjaśnienie:

- czy Zamawiający wyrazi zgodę na ponowne rozebranie nowo wykonanych ciągów pieszych i wykonanie przewiertów pod jezdniami celem wybudowania 1 rury o średnicy 110mm na potrzeby SZR? Wybudowanie drugiej rury 110mm wynika z załącznika nu-



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

mer 2 do PFU, w którym to Zamawiający na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem nr 3 a nr 56 (ul, Narutowicza) opisał kanalizację jedynie jako 1-otworową, cyt.: „kanalizacja kablowa jednotworowa istniejąca 110mm”.

- czy Zamawiający prześle dokumentację powykonawczą z wykonanej przebudowy ul. Narutowicza?

- kwestii dotyczących gwarancji przede wszystkim mającej związek z ponowną rozbiórką ciągów piesznych oraz wykonaniem przewiertów pod jezdniami.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w/w prace są w trakcie realizacji. Po ich zakończeniu Zamawiający prześle informacje o zrealizowanych pracach. Zamawiający prześle niezbędne zgody.

383. Prosimy o podanie szczegółowych parametrów technicznych istniejącego światłowodów na odcinku ul. Mełgiewskiej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie posiada pełnej informacji o wspomnianym kablu. Ze względu na profil kabla 48J położony w ciągu ulicy Mełgiewskiej nie może zostać wykorzystany do budowy sieci szkieletowej. Po przedłożeniu propozycji zagospodarowania kabla do budowy sieci rozdzielczej może zostać wykorzystany w ramach sieci rozdzielczej.

384. Czy dla prac związanych z wymianą masztów Zamawiający wymagać będzie pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wszelkie prace związane z budową, modernizacją, rozbudową kanalizacji kablowej, posadowieniu szaf sterowniczych, masztów i innych elementów powinny zostać przeprowadzone zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo Budowlane.

385. W związku z tym, że Zamawiający, cyt.: „Docelowo przewiduje się zwiększenie liczby punktów (bram) ze znakami – ich uruchomienie nastąpi w dalszym etapie wdrażania SZR – do 25 lokalizacji. Wykonawca winien dostosować projektowaną i budowaną infrastrukturę techniczną do tej liczby punktów”, prosimy zatem:

a) o wskazanie kolejnych 15 lokalizacji, w których przewiduje się instalację znaków zmiennej treści b) czy dla kolejnych 15 lokalizacji wymagane jest opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej?

c) czy wymóg dostosowania projektowanej i budowanej infrastruktury dotyczy budowy kanalizacji kablowej na potrzeby 15 kolejnych znaków? Jeżeli tak, to prosimy podanie parametrów takiej kanalizacji.

d) czy wymóg dostosowania projektowanej i budowanej infrastruktury dotyczy również



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

budowy światłowodu na potrzeby kolejnych 15 znaków? Jeżeli tak, to prosimy o podanie parametrów takiego światłowodu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że docelowa lokalizacja w/w 15 znaków VMS nie jest przedmiotem zamówienia i nie jest wymagane opracowanie projektów ich lokalizacji.

386. Na stronie 79 Zamawiający napisał, cyt.: „Zalecanym protokołem komunikacyjnym, w zakresie transmisji informacji pomiędzy punktami wskazanymi powyżej, jest protokół DATEX II”. W związku z tym prosimy o:

a) wyjaśnienie czy słowo „zalecanym” jest dla Zamawiającego tożsame z „wymaganym”?

b) czy przedmiot zamówienia obejmuje również integrację urządzeń dostarczanych w ramach SZR np.: znaki zmiennej treści z innymi znakami zainstalowanymi już w granicach miasta?

c) czy Zamawiający prześle protokoły komunikacyjne innych znaków zmiennej treści zainstalowanych w granicach miasta?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 93. Dodatkowo wyjaśniamy, że przedmiot zamówienia obejmuje integrację znaków zmiennej treści zamontowanych w Lublinie na al. Warszawskiej (1 szt.) i na al. Solidarności (2 szt.) - w załączeniu dane techniczne znaków. Znaki należy podłączyć po łączach GSM. Zamawiający nie prześle protokołów komunikacyjnych innych znaków zmiennej treści zainstalowanych w granicach miasta.

387. Czy kamery dostarczane w ramach systemu ARTR/ANPR mają rozpoznawać tablice rejestracyjne motocykli i motorowerów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kamery dostarczane w ramach systemu ARTR/ANPR mają rozpoznawać tablice rejestracyjne motocykli i motorowerów.

388. Na stronie 66 PFU Zamawiający napisał, cyt.: „W ramach projektu przewidziano budowę kanalizacji pomiędzy n/w skrzyżowaniami:

1. nr 51 – nr 4 – nr 5 – nr 6,
2. nr 9 – nr 101,
3. nr 50 – 104,
4. nr 19 – nr 25 – nr 26,
5. nr 1 – nr 83,
6. nr 10 – nr 55 – nr 56,
7. nr 32 – nr 44 – nr 109 – nr 122,



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

8. do budynku przy ul. Lipowej 27 w Lublinie.

W załączniku numer 2 do PFU odcinek pomiędzy skrzyżowaniem nr 109 a nr 122 Zamawiający oznaczył ten odcinek jako kanalizacja kablowa jednotworowa istniejąca fi 110/fi75/fi50 oraz kanalizacja istniejąca dwuotworowa fi 110mm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w tej kwestii i doprecyzowanie pomiędzy, którymi odcinkami ma zostać zaprojektowana ostatecznie kanalizacja i jaki mam być jej profil (średnica i ilość rur).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami PFU przyjętym rozwiązaniem jest kanalizacja 2 otworowa składająca się z rur o średnicy 110mm. Kanalizacja kablowa pomiędzy skrzyżowaniami wybudowana przy zastosowaniu rur o średnicy mniejszej niż 100mm powinna zostać rozbudowana o 2 otwory przy zastosowaniu rur o średnicy 110mm. Ponadto istniejącą kanalizacją kablową 1 otworową należy również rozbudować o 1 otwór przy zastosowaniu rury o średnicy 110mm. W przypadku zajętości kanalizacji 1 otworowej zbudowanej z rur o profilu równym 110mm lub większym powyżej 40% liczonej jako stosunek sumy średnic wprowadzonych do kanalizacji do średnicy rury należy taki odcinek kanalizacji pomiędzy skrzyżowaniami rozbudować o profil 2x110mm.

Wszystkie prace związane z budową/rozbudową/modernizacją powinny zostać przeprowadzone w oparciu o obowiązujące przepisy Prawa budowlanego.

Rury o średnicy Ø32 będą służyły jako kanalizację wtórną niezbędną do prowadzenia kabli światłowodowych.

389. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie sterowników sygnalizacji świetlnej spełniających przepisy i normy w tym:

Załącznik 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. - „Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach”, PN-EN 50556 Systemy sygnalizacji ruchu drogowego, PN-EN 12675 Kontrolery sygnalizatorów Funkcjonalne wymagania bezpieczeństwa, PN-EN 50293 Kompatybilność elektromagnetyczna (EMC) Systemy sygnalizacji ruchu drogowego Norma wyrobu;

lecz mających inne wartości warunków w danych klasach niż te, które Zamawiający opisał na stronie 118 i 119 PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w PFU określił minimalne wymagania dla nowych sterowników sygnalizacji. W przypadku zastosowania sterowników o wyższych klasach dopuszcza się ich zastosowanie.

390. Tabela nr 1: Czy Zamawiający jest w stanie podać aktualny stan zaawansowania prac przy przebudowie istniejących skrzyżowań: Al. Solidarności – Wodopojna i Tysiąclecia – Lubartowska oraz przejścia przez al. Tysiąclecia?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace nie są realizowane. Zamawiający nie ma informacji, aby miały być rozpoczęte w roku 2015.

391. Pkt 2.5.2. „Do poziomu centrum będzie przesyłany również obraz z kamer wideo-detekcji zamontowanych na wszystkich skrzyżowaniach.” Czy Zamawiający potwierdza, iż jeżeli obecnie stosowana wideodetekcja nie umożliwi przesyłu obrazu, to konieczność przesyłu obrazu będzie obowiązywać Wykonawcę tylko dla modernizowanych w tym zakresie skrzyżowań? Rolą kamer wideodetekcji jest zidentyfikowanie obecności pojazdu i obraz, który z nich pochodzi nie nadaje się do żadnych innych celów. Czy w tym kontekście Zamawiający potwierdza konieczność przesyłania obrazów z kamer wideodetekcji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie potwierdza aby konieczność przesyłu obrazu obowiązywała Wykonawcę tylko dla modernizowanych w tym zakresie skrzyżowań. Obraz z kamer wideodetekcji ma być przesyłany ze wszystkich kamer ze skrzyżowań oznaczonych jako OZ.

392. Pkt 2.5.2 „Licencja na system sterowania ma opiewać na 160 sterowników/skrzyżowań (wraz z całym osprzętem jaki byłby przewidziany do montażu – CCTV, ARTR, zdarzenia, itd.). Sieć światłowodowa, wyposażenie CSR oraz inne elementy SZR winny być dostosowane do obsługi takiej liczby sterowników (skrzyżowań)”. Zapis jest nieprecyzyjny z punktu widzenia możliwości oszacowania dodatkowych kosztów, ponieważ nie wskazuje wprost na liczbę dodatkowych elementów. Czy Zamawiający może doprecyzować zapis. Prosimy o precyzyjne podanie które urządzenia i w jakiej ilości należy przyjąć do wyceny.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oszacowanie potrzeb dla obsługi 160 skrzyżowań winno być przedmiotem działań wykonawcy. Zamawiający może zaproponować na obecnym etapie aby potroić (3x) potrzeby dla skrzyżowań objętych zakresem (OZ) i spełnić wymóg docelowej obsługi 160 skrzyżowań.

393. 2.5.3. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem priorytetów dla komunikacji zbiorowej: Zamawiający w PFU zawarł zapis „Przedmiot zamówienia obejmuje wyposażenie pojazdów transportu komunikacji publicznej w osprzęt do komunikacji z SZR.” po czym kolejno przytacza informacje o komputerach pokładowych i wyposażeniu pojazdów komunikacji zbiorowej. Czy Zamawiający może doprecyzować jaki dokładnie zakres wyposażenia pojazdów leży po stronie Wykonawcy systemu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia jest realizacja prac w systemie zaprojektuj i wybuduj. Zakres wyposażenia winien spełniać wymogi funkcjonalne określone w PFU i winien być określony przez Wykonawcę.

394. 2.5.3. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem priorytetów dla



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

komunikacji zbiorowej: „Przedmiotem zamówienia jest zastosowanie takich rozwiązań w ramach SZR, które będą zapewniać pełną komunikatywność z pojazdami transportu publicznego”. Czy Zamawiający może doprecyzować co rozumie pod pojęciem „pełna komunikatywność”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pełna komunikatywność oznacza zastosowanie takich rozwiązań, że będą one:

- gwarantować rozpoznawanie pojazdów na przestrzeni ulicy w stopniu zapewniającym prawidłowe działanie podsystemu,
- gwarantować prawidłowe rozpoznanie sytuacji ruchowej dla celów sterowania obszarowego lub centralnego.

395. 2.5.3. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem priorytetów dla komunikacji zbiorowej: „Głównym wymaganiem stawianym przed w/w podsystemem będzie zapewnienie uprzywilejowania pojazdów komunikacji zbiorowej we współpracy z odpowiednimi zewnętrznymi systemami zarządzania transportem publicznym”. Czy Zamawiający potwierdza, że integracja systemu ma się odbyć z wieloma podsystemami dotyczącymi transportu zbiorowego? Czy Zamawiający może wskazać te podsystemy i po krótko opisać ich funkcje?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w pkt 2.5.3. PFU opisał system zarządzania transportem publicznym, z którym należy zintegrować system SZR.

396. 2.5.3. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem priorytetów dla komunikacji zbiorowej: „Strategia sterowania ruchem z priorytetem dla pojazdów transportu publicznego dotyczy tymczasowej zmiany cyklu sygnalizacji wywołanej obecnością pojazdu zidentyfikowanego przez detektory łączności radiowej krótkiego zasięgu (rkz).” Czy Zamawiający wskazuje na już istniejące rozwiązanie? Jeśli tak, czy Zamawiający może udzielić informacji, które skrzyżowań są wyposażone w urządzenia do odbierania sygnałów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowania objęte przedmiotem zamówienia nie są wyposażone w urządzenia do odbierania sygnałów. Na skrzyżowaniach nie są udzielane priorytety. Zamawiający w pkt 2.5.3 wskazał zasady działania systemu zarządzania transportem zbiorowym.

397. 2.5.3. Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – podsystem priorytetów dla komunikacji zbiorowej „W przypadku konieczności rozszerzenia funkcjonalności oprogramowania obecnie użytkowanego przez Zamawiającego (w tym np. program BusMan, program Municom – moduł rozkłady jazdy i import rozkładów jazdy z programu BusMan), koszt i niezbędne uzgodnienia z producentem oprogramowania leżą po stronie Wykonawcy”. Czy Zamawiający może wskazać z jakiego ewentualnego powodu nieopisanego w PFU może nastąpić konieczność rozszerzenia funkcjonalności używanego oprogramowania? Czy Zamawiający już dziś przewiduje takie rozszerzenia?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ewentualne powody rozbudowy funkcjonującego już oprogramowania lub sprzętu to spełnienie wymagań PFU dla zapewnienia funkcjonalności podsystemu priorytetów. Zamawiający przewiduje takie rozszerzenia chociażby dla potrzeb pozyskania danych do realizacji priorytetów i integracji centr sterowania ruchem i transportem zbiorowym.

398. 2.5.4 Zarządzanie zdarzeniami drogowymi: „Należy rejestrować obraz przed wykrytym zdarzeniem (3 minuty), w trakcie zdarzenia i po wykryciu zdarzenia (5 - 10 minut)”. Czy Zamawiający potwierdza, że wykrywanie zdarzeń drogowych może być oparte o inny system niż analiza obrazu i w związku z tym przytoczony zapis nie jest obowiązujący w każdym przypadku?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podtrzymuje swoje wymagania i wnosi o rejestrację obrazu.

399. 2.5.4 Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych: „Ze względu na możliwość automatycznej i jednoznacznej identyfikacji pojazdu, systemy ANPR winien wspomagać jednostki Policji, Straży Miejskiej lub Inspekcji Transportu Drogowego w rejestracji i klasyfikacji wykroczeń drogowych”. Czy Zamawiający potwierdza, iż podstawową i jedyną funkcją kamer ARTR/ANPR w obecnie realizowanym zadaniu jest odczytywanie tablic rejestracyjnych bez konieczności dodatkowych aplikacji służących wymienionym jednostkom?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że odpowiedź zawarta jest w odpowiedzi na pytanie nr 4.1.

400. 2.5.4 Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych: „Wymagana jest rejestracja obrazu z kamer ARTR”. Czy Zamawiający może wskazać jak długo ma być przechowywany obraz z kamer ARTR? Rolą kamer ARTR jest odczytanie numeru tablicy rejestracyjnej pojazdu i obraz, który z nich pochodzi nie nadaje się do żadnych innych celów (ponieważ pokazuje tylko tablicę rejestracyjną i dodatkowo poddawany jest odpowiedniej konwersji). Czy w tym kontekście Zamawiający potwierdza konieczność rejestracji obrazów z kamer ARTR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza konieczność rejestracji obrazów z kamer ARTR. Czasy rejestracji obrazu i danych zostały wskazane w PFU.

401. 2.5.5: „Dodatkowo strony internetowe podsystemu powinny być uzupełnione o informacje wyjaśniające ideę funkcjonowania systemu zarządzania ruchem w Lublinie w tym: ·wyjaśnienie podstawowych zasad funkcjonowania SZR, ·wyjaśnienie korzyści wynikających z jego funkcjonowania, ·zakres obszarowy działania systemu i plany jego rozbudowy.” Czy Zamawiający przewiduje w zakresie zamówienia budowę nowego portalu, czy integrację z istniejącym? Jeśli integrację – czy Zamawiający mógłby



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wskazać w jakim zakresie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zakres zamówienia obejmuje budowę nowego portalu.

402. 3.5.1.5 Urządzenia wizualizacyjne.

„d) (...) Należy również dostarczyć monitory do wyświetlania obrazów z podsystemu CCTV, które winny być zamontowane w parach po obu stronach ściany wizyjnej. Ich ilość nie może być mniejsza niż 1/6 ilości zamontowanych w terenie kamer. Przekątne obrazu nie mniejsze niż 27”. Wymaga się monitorów pracujących w trybie kolorowym.” Czy Zamawiający potwierdza, iż ilość kamer rozumie się wyłącznie jako kamery dodane przez Wykonawcę w ramach systemu nadzoru poprzez CCTV?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy uwzględnić kamery zamontowane w ramach przedmiotu zamówienia.

403. 3.5.1.5 Sterowanie ścianą: „Należy dostarczyć i uruchomić aplikację służącą do obsługi i wyświetlania obrazów z wszystkich zainstalowanych na skrzyżowaniach kamer (licencja na min. 350 kamer)”. Z uwagi na nieprecyzyjny zapis, czy Zamawiający może potwierdzić, że chodzi o kamery CCTV i system nadzoru odpowiadający im dostarczany w ramach zadania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że chodzi o wszystkie (CCTV, wideodetekcji, ANPR, wykrywania zdarzeń, itd.) kamery funkcjonujące w SZR w momencie jego uruchomienia.

404. 3.5.2.2: „Zalecana jest realizacja 3-strefowego systemu detekcji dla każdego pasa ruchu na wlocie skrzyżowania. Strefa pierwsza – detekcja pojazdu stojącego na wlocie skrzyżowania, strefa druga – detekcja kolejki pojazdów stojących na wlocie lub wolno jadącej kolejki pojazdów, strefa trzecia – detekcja ruchu swobodnego na wlocie. Wymagany zasięg detekcji : 0- 70m od linii zatrzymania”. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie systemu detekcji zgodnego z przyjętym przez Wykonawcę rozwiązaniem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga wdrożenia w/w systemu (3-y strefowego) detekcji dla potrzeb sterownia na skrzyżowaniu. Dla potrzeb sterowania systemu można zamontować inne/dodatkowe detektory (strategiczne/systemowa) można też dla pracy systemowej wykorzystać detekcję dla potrzeb sterownia na skrzyżowaniu.

405. 3.6.1: „Powinna istnieć możliwość definiowania makropoleceń wraz z wpisaniem ich do harmonogramu działań.” Czy Zamawiający żąda od Wykonawcy dostarczenia aplikacji do planowania czasu pracy operatorów?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga od Wykonawcy dostarczenia aplikacji do planowania czasu pracy operatorów. Informujemy, że „możliwość definiowania makropoleceń” dotyczy również poleceń, które muszą być oferowane Operatorowi.

406. 3.6.3: „Zamawiający informuje, że jest w posiadaniu wektorowej mapy planu miasta, którą może dostarczyć wykonawcy w formie elektronicznej w celu realizacji tego zamówienia”. Czy Zamawiający potwierdza, iż posiadana przez niego i możliwa do przekazania mapa jest zgodna z opisanymi wymaganiami to jest w układzie współrzędnych geodezyjnych 2000 w formacie gis/cad? Czy Zamawiający potwierdza, że posiadana i możliwa do przekazania mapa zawiera zakresowo cały obszar objęty zamówieniem i nie będzie konieczności jej rozbudowania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że jest w posiadaniu mapy z siecią dróg na terenie miasta Lublin – stan na dzień 1 stycznia 2014 r. Aktualizacja ewidencji będzie wykonana w I kwartale 2015 r. Zamawiający potwierdza, że udostępni wykonawcy mapę z siecią dróg na terenie miasta Lublin w układzie współrzędnych geodezyjnych 2000 w formacie gis/cad. Mapa z siecią dróg zawiera naniesione osie dróg publicznych i wewnętrznych.

407. 3.10 Szkolenia: „W ramach wdrożenia SZR wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić szkolenia z zakresu wdrożonych aplikacji systemu dla: (...) c) użytkowników systemu zarządzania ruchem”.

Ilu docelowych użytkowników przewiduje Zamawiający? Jest to niezbędne do oszacowania kosztów związanych z czasem szkolenia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje docelowo 7 do 10 osób, które winny być objęte szkoleniem.

408. 3.10 Szkolenia: Czy Zamawiający jest w stanie wskazać ilości godzin, które jego zdaniem mają być ujęte w ramach poszczególnych szkoleń?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie będzie określał ilości godzin szkolenia.

409. 3.11.2: „Wymaga się poprawienia przez Wykonawcę następujących parametrów: przepustowość, czasy przejazdu, liczba zatrzymań, straty czasu, realizacja priorytetów.” Czy Zamawiający potwierdza, iż pomiarami odniesienia będą pomiary wykonane na modelu ruchu? Czy Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia własnych pomiarów, które umożliwią odniesienie się do ww. parametrów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca będzie zobowiązany do wykonania własnych pomiarów ruchu. Zamawiający informuje, że nie potwierdza że pomiarami odniesienia będą pomiary wykonane na modelu ruchu.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

410. Załącznik nr 1 do PFU: Wiersz 5, 8, 9, 101. O ile grup sygnalizacyjnych Zamawiający przewiduje rozbudowę sterownika sygnalizacji świetlnej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje rozbudowę sterownika: nr 5 o 2 grupy, nr 8 o 2 grupy, nr 9 o 2 grupy, nr 101 o 1 grupę.

411. Załącznik nr 1 do PFU: Wiersz 25. Czy Zamawiający może wskazać ile wideodetektorów musi zostać zdemontowane w ramach wskazanych prac?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje co najmniej 8 wideodetektorów.

412. Załącznik nr 1 do PFU: Wiersz 50, 51. Czy Zamawiający może wskazać docelową konfigurację sterownika sygnalizacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje na skrzyżowaniu:

- 50 - 21 grup, 6 kamer wideodetekcji, 6 przycisków + 2 detektory ruchu rowerowego,
- 51 – 10 grup , 3 kamery wideodetekcji, 2 przyciski.

413. 2.5.7 Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – Centrum Sterowania Ruchem (CSR):

„Centrum Sterowania Ruchem zostanie połączone z infrastrukturą drogową, pojazdami nadzoru technicznego, pojazdami służb miejskich(docelowo) w sposób dynamiczny, co umożliwi wykorzystywanie nowoczesnych metod zarządzania systemem transportu publicznego. CSR będzie połączone niezawodnymi łączami komunikacyjnymi z Centrum Zarządzania Transportem Publicznym, Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego oraz centrami Policji, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej, ratownictwa medycznego, itp. Wybór rodzaju łącza będzie dokonany przez Wykonawcę systemu w założeniu dostosowania się systemów obsługiwanych przez w/w jednostki. Wykonanie łącz z Centrum Zarządzania Transportem, Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego, centrami Policji, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej, ratownictwa medycznego (6 jednostek) jest przedmiotem zamówienia. Wybór rodzaju łącz będzie dokonany przez Wykonawcę systemu. Przedmiotem zamówienia jest wyposażenie centrów służb miejskich w sprzęt niezbędny do komunikowanie się z SZR (tylko poprzez CSR).”

Czy przedmiot zamówienia obejmuje również integrację centrów?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia obejmuje również integrację centrów.

414. 3.4.2.10. CCTV: „Do centrum należy dostarczyć obraz w czasie rzeczywistym. Należy zapewniać pulpit operatorski w stosunku 1 pulpit – 6 kamer.” Czy Zamawiający może potwierdzić, 1 pulpit nie może obsługiwać więcej niż 6 kamer?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź : W PFU (3.4.2.10. CCTV) jest mowa o ilości dostarczonego sprzętu. Pulpity winny posiadać możliwość obsługi wszystkich kamer. Oczywiście nie chodzi o obsługę jednoczesną wszystkich kamer.

415. 3.2. Przedmiot zamówienia

„II. Bieżącego utrzymania w należyтым stanie technicznym i funkcjonalnym wykonywanej przez Wykonawcę oraz przekazanej przez Zamawiającego na czas realizacji robót budowlanych sieci:

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

do momentu odbioru i przekazania Zamawiającemu przedmiotu zamówienia – SZR.

Czy Zamawiający może potwierdzić, że na Wykonawcy spoczywa obowiązek utrzymania wszystkich sygnalizacji aż do przekazania systemu Zamawiającemu?

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że na Wykonawcy spoczywa obowiązek utrzymania wszystkich sygnalizacji (oznaczonych jako OZ) aż do przekazania systemu Zamawiającemu.

416. Jakie są wymagania odnośnie liczby jednocześnie obsługiwanych przez portal użytkowników?

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje ograniczeń dla portalu internetowego.

417. Czy w ramach zamówienia wymagane jest wykonanie portalu na urządzenia mobilne?

Odpowiedź : Zamawiający informuje, że w ramach zamówienia nie wymaga się wykonania portalu na urządzenia mobilne.

418. Czy wszystkie dane mają być archiwizowane, czy też istnieje możliwość ich wstępnej agregacji (np. średnia prędkość przejazdu w ciągu godziny)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania w stosunku do danych, które mają być archiwizowane zostały określone w PFU. Zamawiający nie dopuszcza wcześniejszej wstępnej agregacji.

419. Jakie są wymagania co do liczby użytkowników jednocześnie mogących korzystać z podglądu do systemu kamer CCTV?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pierwszeństwo mają posiadać osoby w CSR.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Kolejni użytkownicy mogą korzystać z kamer po uzyskaniu stosownych uprawnień. Na obecnym etapie Zamawiający nie ogranicza liczby użytkowników. Kwestie te zostaną ustalone na etapie projektu.

420. Przez jaki czas meta dane z sytemu ARTR (zdjęcia, czas rozpoznania itp.), mają być archiwizowane przez SZR?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zasady archiwizacji podano w PFU – np. pkt. 2.5.5, pkt 3.5.1.1.

421. Czy Zamawiający dopuszcza przekazanie kosztorysów w formie elektronicznej w formacie innym niż NORMA?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje przekazania kosztorysów w formacie programu Norma, który znajduje się na wyposażeniu Zamawiającego.

422. W jaki sposób Zamawiający planuje przekazywać Wykonawcy skrzyżowania dla wykonywania na nich robót budowlanych – od razu wszystkie na początku kontraktu czy etapami w miarę postępu robót?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza obie formy przekazania terenu budowy zgodnie z wolą Wykonawcy. W przypadku przekazywania w „miarę postępu” części przekazywane winny być zgodne z elementami/etapami wskazanymi w harmonogramie – załączniku nr 2 do umowy.

423. Czy Wykonawca będzie odpowiedzialny na utrzymanie sygnalizacji świetlnych przez cały okres trwania kontraktu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca będzie odpowiedzialny za bieżące utrzymanie sygnalizacji od momentu ich przekazania (przekazania terenu budowy) do czasu odebrania całego przedmiotu zamówienia przez Zamawiającego (po odbiorze końcowym przez Zamawiającego).

424. Czy Zamawiający planuje etapowo odbierać poszczególne skrzyżowania po zakończeniu na nich robót budowlanych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że planuje dokonywanie odbiorów częściowych.

425. Jeżeli Zamawiający przewiduje etapowe przekazywanie (i odbieranie) robót, to prosimy o potwierdzenie, że koszty utrzymania danej instalacji (zgodnie z pkt. 12.2.10.1) obciążą Wykonawcę tylko w okresie od chwili jej przekazania do chwili odbioru przez Zamawiającego.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie potwierdza tezy przedstawionej w zapytaniu. Patrz odpowiedź na pytanie 423.

426. Czy koszty utrzymania instalacji wskazanych w pkt. 12.2.10 SIWZ należy przyjąć tylko dla okresu, w którym zostaną one Wykonawcy przekazane i następnie odebrane (w przypadku gdy Zamawiający będzie przekazywał je etapowo) czy całego okresu trwania kontraktu (w przypadku gdy Zamawiający przekaże całość na początku kontraktu)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 423.

427. Czy obraz z kamer wideodetekcji ma być rejestrowany tak jak obrazy z kamer CCTV. Rolą kamer wideodetekcji jest zidentyfikowanie obecności pojazdu i obraz, który z nich pochodzi nie nadaje się do żadnych innych celów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że obraz z kamer wideodetekcji nie ma być rejestrowany tak jak obrazy z kamer CCTV.

428. Prosimy o podanie lokalizacji i ilości kamer wideodetekcji już zainstalowanych na skrzyżowaniach objętych systemem sterowania ruchem.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacje są zawarte w załącznikach do SIWZ.

429. W punkcie 3.3.4.2 w części „kanalizacja kablowa” (str. 65 PFU) jest zapis „Zabrania się wprowadzania kabli elektrycznych do kanalizacji w której znajdują się kable optotelekomunikacyjne. W celu spełnienia warunku należy przewidzieć rozbudowę kanalizacji kablowej [...]”. Czy Zamawiający wymaga, żeby oddzielenie powyższych instalacji wykonane było w całkowicie oddzielnych ciągach kanalizacji (rury oraz studnie) czy wystarczy, że okablowanie będzie prowadzone w różnych otworach w ramach jednego ciągu (wskazane instalacje będą przechodziły przez wspólne studnie)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wystarczy, że okablowanie będzie prowadzone w różnych otworach w ramach jednego ciągu, który będzie składał się z ilości rur przewidzianej dla sieci łączności + rury dla kabli sygnalizacyjnych lub innych (wskazane instalacje mogą przechodzić przez wspólne studnie).

430. Punkt 3.3.5.1; str 75 PFU. Zamawiający wymienia elementy, które powinna uwzględniać Infrastruktura techniczna. Podany tam jest system kontroli hałasu. Co Zamawiający rozumie pod tym określeniem? Jakie zadanie ma ten system spełniać? Jakie parametry tego systemu będą brane pod uwagę przez Zamawiającego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w 3.3.5.1 PFU jest mowa o wyposażeniu CSR



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

i nie ma mowy o „systemie”. Urządzenia zamontowane w pomieszczeniu nie powinny emitować hałasu przekraczającego dopuszczalne normy. Należy również potrzebę ograniczenia hałasu zewnętrznego dochodzącego do pomieszczeń CSR dla zapewnienia właściwych warunków pracy.

431. Punkt 3.4.2.6; str 89 PFU. Zamawiający wymaga zapewnienia łączności pomiędzy Policją, Strażą Miejską, Strażą Pożarną, Pogotowiem Ratunkowym, Zarządzaniem Kryzysowym. W jaki sposób ta łączność ma zostać zapewniona?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że łączność będzie realizowana po istniejących łączach. Przedmiotem zamówienia jest zapewnienie wymiany danych.

432. Punkt 3.5.1.2 str 103 PFU. Prosimy podać pełną listę wymaganego do zainstalowania oprogramowania dodatkowego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pełna lista wymaganego do zainstalowania oprogramowania dodatkowego zostanie opracowana przez Wykonawcę w ramach realizacji prac w trybie zaprojektuj i wybuduj.

433. W pkt. 3.4.2.4 Obsługa komunikacyjna System łączności prosimy o zmianę zapisu „zapewnić możliwość zwiększenia przepustowości sieci do 10Gbps” na “zapewniać możliwość zwiększenia przepustowości w węźle centralnym sieci SZR do 10Gbps”.

Odpowiedź: Zapisy pozostają bez zmian.

434. Punkt 2.1 d)

„Przygotowanie infrastruktury technicznej (sieci światłowodowej, CSR) dla docelowej rozbudowy terytorialnej i sprzętowej oraz uzupełnienia o podsystemy (budowa n/w podsystemów nie jest objęta przedmiotem zamówienia).”

Co Zamawiający rozumie przez stwierdzenie „przygotowanie infrastruktury technicznej”? Czy zgodnie z tym zapisem Wykonawca również ma wykonać kanalizację teletechniczną z ułożonym kablem światłowodowym dla dodatkowych podsystemów wymienionych w punkcie 2.1.d.?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia należy dostosować do docelowej obsługi i rozbudowy systemu na całe miasto. Przedmiotem zamówienia nie jest budowa kanalizacji lub kabli dla dodatkowych podsystemów wymienionych w punkcie 2.1.d.

435. Punkt 2.5.2.

„Docelowo przewiduje się zwiększenie liczby punktów(bram) ze znakami – ich



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

uruchomienie nastąpi w dalszym etapie wdrażania SZR - do 25 lokalizacji. Wykonawca winien dostosować projektowaną i budowaną infrastrukturę techniczną do tej liczby punktów.”

Czy Wykonawca ma wybudować kanalizację teletechniczną i ułożyć kabel światłowodowy na potrzeby wszystkich 25 lokalizacji tablic/znaków zmiennej treści, o których mowa w punkcie 2.5.2.?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia jest budowa kanalizacji lub kabli dla wskazanych 10 lokalizacji znaków zmiennej treści.

436. Punkt 2.5.4.

„Wymaga się rejestracji obrazu z kamer do wykrywania zdarzeń oraz kamer ARTR/ANPR.”

Czy Zamawiający przez określenie rejestracji obrazu rozumie konieczność archiwizacji obrazu pochodzących również z kamer do wykrywania zdarzeń drogowych i kamer ARTR/ANPR? Jeżeli tak to jaki jest wymagany czas archiwizacji na serwerze obrazów z tych kamer? Obraz z tych kamer nie będzie nadawał się do żadnych innych celów niż rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg archiwizacji obrazu z kamer ARTR/ANPR i kamer do wykrywania zdarzeń drogowych. Zamawiający informuje, że zasady archiwizacji podano w PFU – np. pkt. 2.5.5.; pkt 3.5.1.1.

437. Punkt 3.3.4.2. „Jako medium transmisyjne dla całej sieci przyjmuje się światłowód jednomodowy.” Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie światłowodów wielomodowych tam gdzie nie są przekroczone maksymalne dopuszczalne odległości charakterystyczne dla tego standardu, np. połączenia lokalne w obrębie skrzyżowań?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza wymóg zastosowania światłowodu jednomodowego.

438. Punkt 3.5.2.2. „Należy przyjąć jako generalną zasadę stosowanie systemów detekcji nieinwazyjne w nawierzchnię jezdni. System detekcji zostanie oparty na systemie wideodetekcji, w który zostanie wyposażone każde skrzyżowanie.” oraz punkt 2.5 (str 23 PFU): „podsystem musi umożliwiać zastosowanie wielu form detekcji pojazdów - [...] z zastrzeżeniem, że podstawową formą wdrażaną i budowaną będzie wideodetekcja oraz pętle indukcyjne [...]”. Prosimy o potwierdzenie, że obie formy detekcji (wideodetekcja i pętle indukcyjne) Zamawiający traktuje jako równoważne. W jakim zakresie wymagane jest stosowanie kamer wideodetekcji? Czy detekcja każdego wlotu skrzyżowania z zakresu prac oznaczonych symbolem OZ powinna opierać się na wideodetekcji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na każdym skrzyżowaniu z symbolem OZ



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

należy zastosować wideodetekcję. Zamawiający informuje, że wymaga wdrożenia w/w systemu (3-y strefowego) detekcji dla potrzeb sterowania na skrzyżowaniu. Dla potrzeb sterowania systemu można zamontować inne/dodatkowe detektory (strategiczne/systemowe), można też dla pracy systemowej wykorzystać detekcję dla potrzeb sterowania na skrzyżowaniu.

439. Punkt 2.1 Opis ogólny: „Wykonawca Systemu Zarządzania Ruchem zobowiązany będzie do wdrożenia systemu pełnej akomodacji ruchu kołowego (pojazdy) na wszystkich skrzyżowaniach objętych przedmiotem zamówienia oraz detekcji ruchu pieszego i rowerowego na wybranych relacjach i skrzyżowaniach wg Tabeli Załącznik Nr 1.” Prosimy o sprecyzowanie, czy detekcja ruchu pieszego i rowerowego powinna być realizowana na wszystkich przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, czy tylko na przejściach i przejazdach wybranych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 5.1. i 9.

440. Jeżeli detekcja ruchu pieszego i rowerowego powinna być realizowana na wybranych przejściach i przejazdach, prosimy o sprecyzowanie na których.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 5.1. i 9.

441. Pkt 2.4 Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe. Prosimy o sprecyzowanie czy urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu (komunikujące się z urządzeniami nadawczymi które zostaną zainstalowane w pojazdach komunikacji zbiorowej) powinny zostać zainstalowane w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem na wszystkich skrzyżowaniach objętych systemem wymienionych w Załączniku Nr 1? Jeżeli nie na wszystkich skrzyżowaniach, prosimy o sprecyzowanie na których skrzyżowaniach te urządzenia odbiorcze powinny zostać zainstalowane?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu winny być zainstalowane na wszystkich skrzyżowaniach objętych przedmiotem zamówienia – oznaczonych jako OZ.

442. pkt. 2.5.4 zakres rozbudowy funkcjonalnej – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi. Prosimy o wyjaśnienie, czy zasięg podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować również tarcze skrzyżowań ?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować również tarcze skrzyżowań.

443. Pkt. 2.5.6 Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – łączność. Prosimy o



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wyjaśnienie, czy system łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy centrum a pojazdami jest przedmiotem dostawy w ramach budowy SZR ? Wydaje się, że jest to element systemu zarządzania komunikacją zbiorową i jako taki nie wchodzi w zakres budowy SZR.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że system łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy centrum a pojazdami nie jest przedmiotem dostawy w ramach budowy SZR.

444. Pkt. 3.5.2.1 Sygnalizacja – skrzyżowanie; Przyciski dla pieszych

„W przypadku stosowania przejazdów rowerowych należy zastosować przyciski zintegrowane z detekcją automatyczną.” Prosimy o sprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga zastosowania detekcji automatycznej rowerzystów na przejazdach rowerowych. W szczególności prosimy o wyjaśnienie :

a) Czy Zamawiający wymaga zaprojektowania i montażu detektorów automatycznej detekcji rowerzystów w ramach realizacji przedmiotowego zadania ?

b) Jeżeli montaż detektorów automatycznej detekcji rowerzystów jest wymagany, czy detektory automatycznej detekcji rowerzystów powinny zostać zamontowane na wszystkich przejazdach rowerowych na wszystkich skrzyżowaniach, czy tylko na przejazdach wybranych ?

c) Jeżeli montaż detektorów automatycznej detekcji rowerzystów jest wymagany na wybranych przejazdach, prosimy o sprecyzowanie na których.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 5.1. i 9.

445. Pkt. 3.5.2.2 Detekcja pojazdów indywidualnych; Wideodetekcja: Z związku z wymaganiem Zamawiającego odnośnie realizacji transmisji danych pomiędzy urządzeniami zainstalowanymi na skrzyżowaniach, a Centrum Zarządzania Ruchem z wykorzystaniem protokołu TCP/IP oraz wymaganiem PFU cytując: „System wideodetekcji powinien posiadać możliwość zdalnej zmiany parametrów.” Prosimy o wyjaśnienie, czy każdy wideodetektor dostarczany w ramach niniejszego zadania powinien być wyposażony w port Ethernet i zostać dołączony do urządzeń aktywnych transmisji danych umieszczonych w szafie STS?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że każdy wideodetektor dostarczany w ramach niniejszego zadania powinien być wyposażony w port Ethernet i zostać dołączony do urządzeń aktywnych transmisji danych umieszczonych w szafie STS.

446. Pkt. 3.3.4.2 Kable Transmisyjne OTK. Zapis: „Nie dopuszcza się budowy pierścieni płaskich zamykających obwód włóknami światłowodowymi tego samego kabla lub włókien kabla wybudowanego w tej samej rurze w której umieszczono kabel do połączenia szaf STS”.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zgodnie z powyższym zapisem Zamawiający wymaga budowy w pełni redundantnych połączeń światłowodowych prowadzonych w kanalizacji kablowej w różnych trasach tworzących pierścień. Załącznik nr. 2 definiuje trasy kanalizacji istniejące oraz do wykonania w niniejszym zadaniu. Bazując na tych trasach niemożliwe jest utworzenie pełnych pierścieni kanalizacji a tym samym spełnienie przywołanego wyżej wymogu.

Czy w tej sytuacji Zamawiający dopuści prowadzenie tras światłowodowych w układzie pierścieni płaskich - obie trasy kabla prowadzone w jednym ciągu kanalizacji ale w osobnych wtórnikach?

Czy w przypadku gdy na odcinku istniejącej kanalizacji nie będzie możliwości ułożenia 2 wtórników to czy Zamawiający dopuści budowę pierścienia światłowodowego na bazie jednego kabla światłowodowego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie potwierdza tezy przedstawionej w pytaniu. Minimalna odległość rozniesienia kabli światłowodowych pracujących w jednym ringu światłowodowym jest umieszczenie ich w sąsiednich rurach telekomunikacyjnej kanalizacji pierwotnej – dla skrajnych skrzyżowań.

447. Pkt. 3.5.2.4 Kamery ARTR (str 132 PFU). Prosimy o potwierdzenie wymogu przesyłania „zdjęcia od frontu (z widocznym kierowcą i tablicą rejestracyjną)”. W niniejszym zamówieniu System ARTR nie ma za zadanie karania kierowców, dlatego przesyłanie zdjęć kierowcy są bezzasadne i stwarzają tylko problemy z ochroną danych osobowych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza rozwiązanie, w którym zdjęcia z przodu będą wykonywane i przesyłane bez widocznej twarzy kierowcy.

448. Pkt. 2.5.4 Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych (str. 41 PFU). „Urządzenia ARTR powinny być dostarczone w takiej ilości, żeby rozpoznawanie tablic rejestracyjnych dotyczyło wszystkich pojazdów i relacji.” Taki zapis definiuje potrzebę zlokalizowania kamer ARTR na każdym skrzyżowaniu na każdym jego wlocie/wylocie. Czy Zamawiający potwierdza taki wymóg?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że potwierdza swój wymóg w zakresie, aby urządzenia ARTR powinny być dostarczone w takiej ilości, żeby rozpoznawanie tablic rejestracyjnych dotyczyło wszystkich pojazdów i relacji.

449. Paragraf 15 punkt 1 – Czy Zamawiający przewiduje zainstalowanie wyłącznie tablic informacyjnych wynikających z prawa budowlanego?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje zainstalowanie wyłącznie tablic informacyjnych wynikających z Prawa budowlanego.

450. Paragraf 19 punkt 2 – Usunięcie wad w dokumentacji której nie jesteśmy



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

autorem jest niemożliwe – wynika z prawa autorskiego. Pytanie – Zgodnie z prawem autorskim, Wykonawca nie ma możliwości wnoszenia poprawek do dokumentacji które nie jest wykonywana przez niego osobiście. Jaki tryb działania zamawiający przewiduje dla tak sformułowanego wymagania dla Wykonawcy systemu?

Odpowiedź: Paragraf 19 pkt. 2 wzoru umowy dotyczy dokumentacji opracowanej przez wykonawcę SZR. Wykonawca opracowujący dokumentację ma obowiązek usunięcia wad.

451. §2 ust. 4 pkt. 2 wzoru umowy – prosimy o wskazanie użytkowników i właścicieli infrastruktury technicznej co do której konieczne jest uzyskanie uzgodnień w zakresie realizacji przedmiotu Umowy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ustalenie użytkowników i właścicieli infrastruktury technicznej co do której konieczne jest uzyskanie uzgodnień w zakresie realizacji przedmiotu umowy jest przedmiotem umowy i winno być zrealizowane przez Wykonawcę SZR.

452. § 2 ust 4 pkt. 3 wzoru umowy – czy Zamawiający ma na myśli etapy realizowane przez Wykonawcę czy wykonane przez inne podmioty?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że chodzi o etapy realizowane przez Wykonawcę.

453. § 2 ust 4 pkt. 18) wzoru umowy – prosimy o wskazanie maksymalnej liczby pracowników którzy będą oddelegowani na szkolenie.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje docelowo 7 do 10 osób, które winny być objęte szkoleniem.

454. §3 ust 9 wzoru umowy – Prosimy o zmianę zapisu w taki sposób, aby w przypadku zastosowania materiałów niezgodnych z warunkami umowy ich zmiana na właściwe następowała w terminie ustalonym przez Strony bądź w terminie nie krótszym niż 10 dni?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie uwzględni proponowanej zmiany. Terminy będą ustalane w odniesieniu do właściwości technicznych materiałów i zakresu prac.

455. §4 ust 3 pkt. 8) wzoru umowy – oferent wnosi o zmianę zapisu w taki sposób, aby Wykonawca był odpowiedzialny jedynie za roszczenia przez niego zawinione. Zapis w obecnej formie powoduje niemal nieograniczoną odpowiedzialność Wykonawcy za wszystko co się wydarzy na obiekcie.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian. W/w punkt mówi o odpowiedzialności z tytułu powstałych w trakcie realizacji niniejszej umowy zakłóceń czy szkód.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

456. §5 pkt. 3) wzoru umowy – Oferent wnosi o skrócenie okresu w jakim zostanie udostępniony teren budowy. Okres 30 dniowy jest terminem zbyt długim a ponadto trudno jest przewidzieć odpowiednie wyprzedzenie zgłoszenia do udostępnienia zwłaszcza z uwagi na fakt, iż zgodnie z §5 pkt. 6 wystąpienie z wnioskiem o pozwolenie na budowę występuje Zamawiający. Z uwagi na powyższe Oferent wnosi o termin 7 dniowy.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian. Zakreślone terminy są terminami maksymalnymi.

457. § 8 ust 2. i § 9 ust 2 wzoru umowy – prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez faktyczną datę zakończenia robót objętych umową? Czy jest to data w której faktycznie zakończono fizycznie wykonywać prace?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że faktyczna data zakończenia robót objętych umową jest to data w której faktycznie zakończono fizycznie wykonywać prace. Prace te muszą być potwierdzone przez kierownika budowy w dzienniku budowy i potwierdzone przez inspektora nadzoru Zamawiającego, a następnie potwierdzone ustaleniami protokołu odbioru końcowego.

458. § 10 ust 2 wzoru umowy– Oferent wnosi o zmianę zapisu: „W przypadku zgłoszenia przez Zamawiającego uwag do harmonogramu, są one wiążące dla Wykonawcy” na następujący „W przypadku zgłoszenia przez Zamawiającego zasadnych uwag do harmonogramu, są one wiążące dla Wykonawcy”. Zapis w obecnej formie pozwala Zamawiającemu na dowolną zmianę terminów wskazanych w harmonogramie nawet jeśli technologia wykonania prac nie pozwala na dochowanie tych terminów jakie zaproponował Zamawiający.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

459. § 11 ust 4 pkt. 8) wzoru umowy– Oferent wskazuje, iż niemal niemożliwym jest doprowadzenie do stanu w którym podwykonawca podpisze z Wykonawcą umowę o dokładnie takiej samej treści jaką Wykonawca ma z Zamawiający. Z uwagi na powyższe prosimy o dokładne doprecyzowanie zapisów w których taka sprzeczność nie może nastąpić. Oferent zwraca ponadto uwagę, że bierze za Podwykonawcę pełną odpowiedzialność, zatem Zamawiający nie będzie miał problemu z ewentualnym pociągnięciem do odpowiedzialności Wykonawcy na skutek nieprawidłowych działań Podwykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca jest odpowiedzialny za należyte wykonanie umowy. W związku z tym jest zobowiązany do zapewnienia należytego wykonania umowy przez swoich podwykonawców. Umowa podwykonawcza musi być zgodna z wykonawczą w zakresie obejmującym prace objęte umową podwykonawczą.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

460. §11 ust 9 wzoru umowy – prosimy o wyjaśnienie, czy sensem zapisu jest możliwość wnoszenia sprzeciwu od Umowy w przypadku kiedy wcześniej nie został Zamawiającemu przedstawiony projekt umowy podwykonawczej. Oferent stoi na stanowisku, iż jeśli Zamawiający zaakceptował projekt umowy podwykonawczej zgodnie z zapisami §11 ust 6 i 7 to przedłożona Zamawiającemu umowa podwykonawcza o treści odpowiadającej projektowi, który zaakceptował Zamawiający nie może podlegać sprzeciwowi. Inne rozumienie zapisu doprowadzałoby do stanu w którym umowa, która wcześniej była zaakceptowana, może nagle zostać odrzucona.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

461. §11 ust 20 wzoru umowy– Oferent wskazuje, iż żadne bezwzględnie obowiązujące przepisy nie nakładają sankcji za konieczność zapłaty przez Zamawiającego wynagrodzenia bezpośrednio Podwykonawcy. Zamawiający nie ponosi żadnej szkody z tego tytułu. Nakładanie kary za konieczność zapłaty przez Zamawiającego jest zbyt daleko idące, zwłaszcza z uwagi na to, że kara wynosi aż 5% wartości wynagrodzenia łącznego należnego Wykonawcy. Oferent wnosi o usunięcie kary.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

462. §11 ust 24 wzoru umowy – Oferent wnosi o usunięcie kary. Zamawiający nie ponosi szkody za takie działania Wykonawcy. Zdaniem oferenta kara jest zbyt wygórowana.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

463. §16 wzoru umowy – prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuszcza ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy do szkody rzeczywistej?

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

464. § 21 wzoru umowy – Czy Zamawiający dopuszcza skrócenie łącznego terminu odbioru wynoszącego 20 do max. 10 dni (w odniesieniu do każdego z odbiorów). Oferent zwraca uwagę, że w przypadku wykrycia przez Zamawiającego błędów w toku tak długiej procedury odbiorowej, analogicznemu wydłużeniu ulegnie też faktyczny termin realizacji przedmiotu Umowy przez Wykonawcę. Apis ten jest więc bardzo niekorzystny dla Wykonawcy i znacząco zwiększa jego ryzyko. W przypadku zgody prosimy o odpowiednie dostosowanie treści zapisów Umowy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Zakreślone terminy są terminami maksymalnymi i Zamawiający przewiduje, że strony umowy dołożą wszelkich starań aby je skrócić.

465. §21 II ust 7 wzoru umowy – oferent wnosi o wskazanie iż termin jaki wyznaczy



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

na usunięcie wad będzie terminem realnym i odpowiednim z punktu widzenia rodzaju wady.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie. Strony zamówienia winny działać w dobrej wierze i zamawiający nie zamierza ustalać terminów nierealnych i nieodpowiednich z punktu widzenia rodzaju wady.

466. §21 II ust 8 wzoru umowy – Oferent wskazuje, że Zamawiający w sposób nadmiarowy wprowadza podwójne sankcjonowanie. Oferent wnosi o zmianę zapisu w następujący sposób: „Jeżeli wady uniemożliwiają użytkowanie przedmiotu zamówienia zgodnie z jego przeznaczeniem Zamawiający będzie żądał ponownego wykonania prac zachowując albo jest uprawniony do żądania naliczenia Wykonawcy zastrzeżonych kar umownych i odszkodowania na zasadach określonych w umowie”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

467. §21 III ust 8 wzoru umowy – Oferent wskazuje, że Zamawiający w sposób nadmiarowy wprowadza podwójne sankcjonowanie. Oferent wnosi o zmianę zapisu w następujący sposób: „Jeżeli wady uniemożliwiają użytkowanie przedmiotu zamówienia zgodnie z jego przeznaczeniem Zamawiający będzie żądał ponownego wykonania prac zachowując albo jest uprawniony do żądania naliczenia Wykonawcy zastrzeżonych kar umownych i odszkodowania na zasadach określonych w umowie”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

468. §23 ust. 2 wzoru umowy – Oferent wnosi o wyjaśnienie jak będzie wyglądała sytuacja płatności za nadzory autorskie w przypadku zaistnienia sytuacji, w której podmiotem realizującym prace budowlane będzie podmiot inny niż projektujący?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kwestie mogą być regulowane w drodze odrębnej umowy.

469. § 23 ust 3 wzoru umowy – z zapisu wynika, iż łączne wynagrodzenie należne wykonawcy a wskazane w § 2 ust 2 nie może być wyższe niż suma wynagrodzenia należnego podwykonawcom i kwoty należnej wykonawcy co jest nielogiczne zdaniem Oferenta. Wynagrodzenie należne podwykonawcom jest opłacane przez wykonawcę zatem kwota wskazana w §2 ust 2 nie może być sumą obu wynagrodzeń. Z uwagi na powyższe Oferent wnosi o zmianę zapisu w następujący sposób: „Wartość kwot brutto należnych podwykonawcy nie może przekroczyć wysokości kwoty brutto określonej § 2 ust. 2.”

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie.

470. § 28 ust 6 lit c) wzoru umowy – Oferent wnosi o zmianę zapisu w celu



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

doprowadzenia do zgodności z innymi zapisami SIWZ. Zapis w obecnej formie wskazuje na możliwość zlecenia wykonawstwa zastępczego jeśli wady nie zostaną usunięte w terminie wskazanym przez Zamawiającego, natomiast lit. a) tego ustępu mówi, iż termin usunięcia wad ma wynosić 30 dni od powiadomienia. Oferent proponuje zmianę zapisu na następujący: „c)zlecić usunięcie ujawnionych w okresie gwarancji wad w przedmiocie umowy stronie trzeciej na koszt Wykonawcy, jeżeli Wykonawca nie usunie ich w terminie wskazanym w lit a) pomimo uprzedniego dodatkowego wezwania do ich usunięcia z wyznaczeniem terminu i jego bezskutecznym upływie”.

Odpowiedź:Zapisy umowy pozostają bez zmian.

471. § 31 ust. 2 lit. c) wzoru umowy – Oferent wnosi o doprecyzowanie zapisu w taki sposób aby prawo do odstąpienia przysługiwało tylko w przypadku gdy wad nie da się usunąć. Propozycja zapisu: „odstąpienia od umowy, jeżeli zauważono wady uniemożliwiające realizację inwestycji, których nie da się usunąć”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

472. § 31 ust. 6 wzoru umowy – Oferent wnosi o zmianę zapisu w celu doprowadzenia do zgodności z innymi zapisami SIWZ. Zapis w obecnej formie wskazuje na możliwość zlecenia wykonawstwa zastępczego jeśli wady nie zostaną usunięte w terminie wskazanym przez Zamawiającego, natomiast ust 4 tego paragrafu mówi, iż termin usunięcia wad ma wynosić 30 dni od powiadomienia. Oferent proponuje zmianę zapisu na następujący: „Jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie wskazanym w ust 4 i 5 pomimo uprzedniego dodatkowego wezwania do ich usunięcia z wyznaczeniem terminu i jego bezskutecznym upływie, wówczas Zamawiający może zlecić usunięcie wad osobie trzeciej na koszt Wykonawcy”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

473. § 33 i § 34 wzoru umowy czy Zamawiający dopuszcza zmianę odpowiedzialności z opóźnienia na zwłokę?

Odpowiedź: W załączeniu nowy obowiązujący wzór umowy.

474. § 33 ust. 2 lit. b) wzoru umowy – Oferent wnosi o usunięcie możliwości naliczania kar z uwagi na nieprawidłowości wskazane przedmiotowym zapisem.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

475. § 33 ust 2 lit c) i d) wzoru umowy – Oferent wskazuje na wewnętrznie sprzeczne zapisy w zakresie wysokości kar, z jednej strony w lit. c) wprowadza się karę 0.5% natomiast w d) karę 0,03%. Oferent wnosi o wprowadzenie jednolitej kary w wysokości 0,03%.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

476. § 33 ust 2 lit f) wzoru umowy – Oferent wnosi o zmianę zapisu w taki sposób aby



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

karę można było naliczać jedynie po uprzednim wezwaniu do zmiany sposobu wykonywania umowy i jego bezskutecznym upływie. Propozycja zapisu: „za realizację przedmiotu umowy w sposób niezgodny z dokumentacją projektową, specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych, zasadami aktualnej wiedzy technicznej i sztuki budowlanej, obowiązującymi przepisami, decyzjami administracyjnymi, aktualnymi normami, warunkami technicznymi i zaleceniami Zamawiającego - kara w wysokości 1% całkowitego wynagrodzenia brutto określonego w § 2 ust. 2 umowy. Kara może być naliczona jedynie po uprzednim wezwaniu do zmiany sposobu wykonywania przedmiotu Umowy i nie zastosowania się do zasadnych zaleceń Zamawiającego w terminie wskazanym w upomnieniu.”

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

477. § 33 ust 2 lit g) – l) wzoru umowy – Oferent wnosi o usunięcie zapisów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie.

478. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość ograniczenia maksymalnej łącznej wysokości kar umownych?

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

479. § 36 wzoru umowy – Oferent wnosi o zmianę zapisu o treści : „W przypadku rozbieżności zapisów pomiędzy w/w. dokumentami, dotyczącymi wykonania robót i zastosowania materiałów, decyzje podejmie Zamawiający” na „W przypadku rozbieżności zapisów pomiędzy w/w. dokumentami, dotyczącymi wykonania robót i zastosowania materiałów, Strony dążyć będą do wspólnego ustalenia ich brzmienia”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie

480. § 37 ust 2 lit. d) wzoru umowy – czy z uwagi na bardzo wysoką sankcję jaką jest odstąpienie oraz dość długi termin realizacji, Zamawiający dopuszcza mianem zapisu w taki sposób aby możliwość odstąpienia następowała po upływie 30 dni zwłoki w wykonaniu?

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

481. § 37 ust 2 lit g) wzoru umowy – oferent wnosi o wskazanie terminu opóźnienia uprawniającego do odstąpienia (proponując 30 dni zwłoki). Zapis w obecnej formie jest bardzo niekorzystny i uprawnia do odstąpienia od Umowy nawet przy jednodniowym opóźnieniu z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę.

Odpowiedź: W załączeniu nowy obowiązujący wzór umowy.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

482. § 37 ust 2 lit h) wzoru umowy– Oferent wnosi o zmianę zapisu tak aby możliwość następowała po przekroczeniu 15%.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

483. § 39 ust 4 wzoru umowy – Oferent wnosi o usunięcie zapisu.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

484. Dotyczy §33 ust. 8 Umowy:

Zamawiający m.in. w § 33 ust. 8 projektu umowy przewidział dla siebie prawo potrącenia kar umownych z dowolnej należności wykonawcy.

Zauważyć należy, iż działanie Zamawiającego oparte na ww. prawie doprowadzić może nie tylko do poważnych nieporozumień pomiędzy Stronami Umowy, a także może wyrzucić negatywny skutek na przebieg realizacji zamówienia. Niejednokrotnie bowiem zarówno sam fakt wystąpienia zdarzenia skutkującego powstaniem roszczenia o naliczenie kar umownych lub o odszkodowanie, jak i ustalenie wysokości kar lub odszkodowania może być sporne. W takiej sytuacji niezbędne wydaje się podjęcie przez Strony Umowy działań zmierzających nie tylko, do ustalenia przesłanek skutkujących naliczeniem kar umownych, ale także czynników wpływających na ich wysokość. Niczym nieograniczone jednostronne prawo naliczenia kar umownych i potrącenia ich przez Zamawiającego godzi nie tylko w interes Wykonawcy ale także uniemożliwia mu podjęcie próby zbadania, czy naliczona kara umowna potrącona została prawidłowo i w odpowiedniej wysokości.

W związku z powyższym zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuszcza dodanie do projektu umowy następującego postanowienia: „Każda Strona może potrącić wymagalną wierzytelność wynikającą z niniejszej umowy, po uzyskaniu uprzedniej zgody drugiej Strony”?

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

485. Dotyczy Projektu Umowy:

Prosimy o potwierdzenie, że stosowanie przewidzianych przez Zamawiającego m.in. w § 32, § 33, § 34 sankcji w postaci naliczenia kar umownych nie dotyczy sytuacji, w których ewentualne niedotrzymanie terminów lub kryteriów świadczenia usług wynika

z okoliczności niezawinionych przez Wykonawcę (jak przykładowo: siła wyższa, przypadek, czy bezprawne działania osób trzecich)?

Pytanie to ma w swojej podstawie ugruntowaną linię orzeczniczą Sądu Najwyższego, w szczególności wyrażoną w wyroku SN z dnia 20 marca 1968 r. (sygn. akt II CR 419/67) zgodnie, z którym, jeżeli niewykonanie lub nienależyte wykonanie danego zobowiązania



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

jest następstwem okoliczności, za które strona zobowiązana nie podnosi odpowiedzialności (art. 471 k. c.), kary umownej nie nalicza się.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

486. Dotyczy Projektu Umowy:
Czy Zamawiający dopuszcza dodanie do projektu umowy następującego postanowienia: „Każda ze Stron ponosi odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, z wyłączeniem utraconych korzyści. Jednakże w granicach dopuszczonych prawem powszechnie obowiązującym, całkowita odpowiedzialność odszkodowawcza którejkolwiek ze Stron, wynikająca z Umowy z zastrzeżeniem szkód spowodowanych umyślnym działaniem oraz przypadków, gdy nieograniczoną odpowiedzialność przewidują bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa, jest ograniczona do łącznej kwoty wynagrodzenia Wykonawcy określonego w §2 ust. 3 Umowy”? Takı zapis pozwoli Wykonawcy ustalić górną granicę ryzyka i w ten sposób umożliwi poprawne skalkulowanie kosztów bez podnoszenia ceny.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie uwzględni wniosku zawartego w pytaniu.

487. Dotyczy Projektu Umowy:
Czy Zamawiający dopuszcza doprecyzowanie postanowień projektu umowy, o proponowane brzmienie ww. ustępu: „Całkowita suma kar umownych naliczonych na podstawie Umowy nie przekroczy 20% łącznej kwoty wynagrodzenia Wykonawcy określonej w §2 ust. 3 Umowy”? Na wypadek, gdyby Zamawiający nie uwzględnił ograniczenia całkowitej wysokości kar umownych do 20% łącznej kwoty wynagrodzenia Wykonawcy określonego w §2 ust. 3 projektu umowy, zwracamy się o rozważenie innej wartości procentowej. Dopiero bowiem wskazanie maksymalnej wysokości kar umownych pozwala Wykonawcy na oszacowanie ryzyka kontraktowego związanego z karami i uwzględnienie go w wycenie (przy czym zachodzi prawidłowość, że im większe ryzyko kar i wyższy limit, tym konieczność nałożenia wyższego narzutu na cenę pod to ryzyko).

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

488. Dotyczy Projektu Umowy:
Prosimy o potwierdzenie, że stosowanie przewidzianych przez Zamawiającego m. in. w § 37 ust. 2 sankcji w postaci odstąpienia od umowy nie dotyczy sytuacji, w których ewentualne niedotrzymanie terminów lub kryteriów wykonania robót/usług wynika z okoliczności niezawinionych przez Wykonawcę (jak przykładowo: siła wyższa, przypadek, czy bezprawne działania osób trzecich)?

Pytanie to ma w swojej podstawie ugruntowaną linię orzecniczą Sądu Najwyższego, w szczególności wyrażoną w wyroku SN z dnia 20 marca 1968 r. (sygn. akt II CR 419/67) zgodnie, z którym, jeżeli niewykonanie lub nienależyte wykonanie danego zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które strona zobowiązana nie podnosi



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

odpowiedzialności (art. 471 k. c.), kary umownej nie nalicza się.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisem umowy Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od niniejszej umowy, jeżeli Wykonawca w sposób rażąco narusza postanowienia tej umowy.

489. Dotyczy Projektu Umowy:

Czy Zamawiający dopuszcza doprecyzowanie postanowień Umowy poprzez dodanie ustępu o następującej treści: „Odstąpienie od umowy, bądź naliczenie przez Zamawiającego kar umownych zostanie poprzedzone przeprowadzeniem postępowania reklamacyjnego mającego na celu umożliwienie Wykonawcy niezwłoczne usunięcie uchybień w wykonaniu Umowy oraz ustalenie istnienia przesłanek naliczenia kary umownej?”

Takie postanowienie jest w naszej ocenie konieczny biorąc pod uwagę przytoczone powyżej stanowisko Sądu Najwyższego, że kara umowna powinna przysługiwać tylko i wyłącznie w przypadku, jeśli niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania nastąpi z winy Wykonawcy, co w praktyce oznacza konieczność istnienia procedury w toku której Strony mają możliwość zaprezentowania swoich stanowisk.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

490. Dotyczy Projektu Umowy:

Zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuszcza by postanowienia projektu umowy, które ustanawiają podstawy do naliczenia kar umownych z tytułu opóźnienia w spełnieniu poszczególnych świadczeń przewidzianych Umową, zastąpić przesłanką zwłoki lub ewentualnie opóźnienia wynikającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy?

Takie uregulowanie podstaw uprawniających Zamawiającego do naliczenia kar umownych zagwarantuje równość stron umowy o udzielenie zamówienia publicznego - zapis ten zapewni z jednej strony ochronę interesów Zamawiającego na wypadek niedochowania terminów spełnienia świadczeń z winy Wykonawcy a z drugiej wyeliminuje ryzyko obciążenia karą umowną Wykonawcy w przypadku niedochowania terminów określonych umową z przyczyn niezależnych od Wykonawcy.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

491. Dotyczy Projektu Umowy:

Czy Zamawiający dopuszcza doprecyzowanie postanowień Umowy poprzez dodanie ustępu o następującej treści: „Wypowiedzenie umowy, odstąpienie od umowy z innych przyczyn niż określone w art. 145 Prawa zamówień publicznych bądź naliczenie przez Zamawiającego kar umownych zostanie poprzedzone przeprowadzeniem postępowania reklamacyjnego mającego na celu umożliwienie Wykonawcy niezwłoczne usunięcie uchybień w wykonaniu Umowy oraz ustalenie istnienia przesłanek naliczenia kary



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

umownej? Takie postanowienie jest w naszej ocenie konieczne – biorąc pod uwagę przytoczone powyżej stanowisko Sądu Najwyższego, zgodnie z którym kara umowna powinna przysługiwać wyłącznie w przypadku, jeśli niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania nastąpi z winy Wykonawcy, co w praktyce oznacza konieczność istnienia procedury w toku której Strony mają możliwość zaprezentowania swoich stanowisk.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zmiany zapisów umowy w proponowanym zakresie.

492. Dotyczy Projektu Umowy:
- Czy Zamawiający dopuszcza zmniejszenie wysokości kar umownych o co najmniej 1/2? Kary umowne o określone w projekcie umowy będą, zdaniem wykonawcy, uznane za kary rażąco wygórowane, co skutecznie uniemożliwi ich dochodzenia w przypadku sporu sądowego. Jak bowiem stanowi art. 484 §2 k.c.: *Jeżeli zobowiązanie zostało w znacznej części wykonane, dłużnik może żądać zmniejszenia kary umownej; to samo dotyczy wypadku, gdy kara umowna jest rażąco wygórowana.* Taka możliwość podważania wysokości kary umownej nie tylko narazi strony umowy na dodatkowe koszty w postaci kosztów postępowania sądowego, ale wiąże się z niepewnością, co do praw i obowiązków stron. Jednocześnie taka wartość kar umownych zmusi wykonawców do uwzględnienia tego elementu ryzyka przy wycenie usług dla zamawiającego, co znajdzie wyraz w podwyższeniu ceny. Z tych względów zwracamy się o rozważenie, czy kary umowne w wysokości zaproponowanej w ww. pytaniu wykonawcy, nie będą chronić zamawiającego w dostatecznym stopniu.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

493. PFU: Ad. 2.1 Opis ogólny

W nawiązaniu do zapisu cytuję: „Wykonawca Systemu Zarządzania Ruchem zobowiązany będzie do wdrożenia systemu pełnej akomodacji ruchu kołowego (pojazdy) na wszystkich skrzyżowaniach objętych przedmiotem zamówienia oraz detekcji ruchu pieszego i rowerowego na wybranych relacjach i skrzyżowaniach wg Tabeli Załącznik Nr 1”.

Prosimy o sprecyzowanie, czy detekcja ruchu pieszego i rowerowego powinna być realizowana na wszystkich przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, czy tylko na przejściach i przejazdach wybranych? Jeżeli detekcja ruchu pieszego i rowerowego powinna być realizowana na wybranych przejściach i przejazdach, prosimy o sprecyzowanie na których.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 5.1. i 9.

494. Pfu: Ad. 2.4 Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Prosimy o sprecyzowanie czy urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu (komunikujące się z urządzeniami nadawczymi które zostaną zainstalowane w pojazdach komunikacji zbiorowej) powinny zostać zainstalowane w ramach budowy Systemu Zarządzania Ruchem na wszystkich skrzyżowaniach objętych systemem wymienionych w Załączniku Nr 1? Jeżeli nie na wszystkich skrzyżowaniach, prosimy o sprecyzowanie na których skrzyżowaniach te urządzenia odbiorcze powinny zostać zainstalowane?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że urządzenia odbiorcze dla realizacji priorytetu winny być zainstalowane na wszystkich skrzyżowaniach objętych przedmiotem zamówienia – oznaczonych jako OZ.

495. Pfu: Ad. 2.5.4 zakres rozbudowy funkcjonalnej – podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi

Prosimy o wyjaśnienie, czy zasięg podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować również tarcze skrzyżowań?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi ma obejmować również tarcze skrzyżowań.

496. PFU: Ad. 2.5.6 Zakres rozbudowy funkcjonalnej SZR – łączność

Prosimy o wyjaśnienie, czy system łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy centrum a pojazdami jest przedmiotem dostawy w ramach budowy SZR? Wydaje się, że jest to element systemu zarządzania komunikacją zbiorową i jako taki nie wchodzi w zakres budowy SZR.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że system łączności radiowej z przeznaczeniem do obsługi transmisji głosu i danych pomiędzy centrum a pojazdami nie jest przedmiotem dostawy w ramach budowy SZR.

497. PFU: Ad. 3.5.2.1 Sygnalizacja – skrzyżowanie – Przyciski dla pieszych

W nawiązaniu do zapisu cytuję: „*W przypadku stosowania przejazdów rowerowych należy zastosować przyciski zintegrowane z detekcją automatyczną*”.

Prosimy o sprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga zastosowania detekcji automatycznej rowerzystów na przejazdach rowerowych. W szczególności prosimy o wyjaśnienie :

a) Czy Zamawiający wymaga zaprojektowania i montażu detektorów automatycznej detekcji rowerzystów w ramach realizacji przedmiotowego zadania?

b) Jeżeli montaż detektorów automatycznej detekcji rowerzystów jest wymagany, czy detektory automatycznej detekcji rowerzystów powinny zostać zamontowane na wszystkich przejazdach rowerowych na wszystkich skrzyżowaniach, czy tylko na przejazdach wybranych ?

c) Jeżeli montaż detektorów automatycznej detekcji rowerzystów jest wymagany na



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

wybranych przejazdach, prosimy o sprecyzowanie na których.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że informacja jest zawarta w odpowiedzi na pytanie 5.1. i 9.

498. PFU: Ad. 3.5.2.2 Detekcja pojazdów indywidualnych – Wideodetekcja

Z związku z wymaganiem Zamawiającego odnośnie realizacji transmisji danych pomiędzy urządzeniami zainstalowanymi na skrzyżowaniach, a Centrum Zarządzania Ruchem z wykorzystaniem protokołu TCP/IP oraz wymaganiem PFU cytując: „System wideodetekcji powinien posiadać możliwość zdalnej zmiany parametrów”. Prosimy o wyjaśnienie, czy każdy wideodetektor dostarczany w ramach niniejszego zadania powinien być wyposażony w port Ethernet i zostać dołączony do urządzeń aktywnych transmisji danych umieszczonych w szafie STS?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że każdy wideodetektor dostarczany w ramach niniejszego zadania powinien być wyposażony w port Ethernet i zostać dołączony do urządzeń aktywnych transmisji danych umieszczonych w szafie STS.

499. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w zakresie prac zdefiniowanych w:

a) Załączniku nr 1 do PFU

Oraz

b) zał. 2 do umowy - wzór harmonogramu, ods (umieszczony w pliku wybrane załączniki do SIWZ w wersji edytowalnej.zip) - zakładka nr 3.

Obydwa pliki definiują, dla kilku skrzyżowań, różny zakres prac, np. dla skrzyżowań: 3, 4, 5, 14, 20, 21, 22, 23, 25, 31, 35, 50, itd.

Odpowiedź: Harmonogram przedstawia podział na główne grupy prac przy dokumentacji projektowej i robotach budowlanych przy realizacji SZR w Lublinie.

Wykonawca w przedstawionym podziale powinien uwzględnić wszystkie prace przy dokumentacji, robotach budowlanych, montaż i dostawę, itp. niezbędne dla realizacji zamówienia (SZR w Lublinie) nawet, jeżeli nie zostały one wymienione w harmonogramie.

500. W załączniku nr 2 do PFU (mapa lokalizacji sygnalizacji i kanalizacji) oznaczone zostały skrzyżowania, które nie istnieją w rzeczywistości:

a) 6-120 (skrzyżowania na przeciwległych krańcach miasta)

b) 7-120 (skrzyżowania na przeciwległych krańcach miasta)

c) 39-106 (skrzyżowania bez bezpośredniego połączenia)

Prosimy o wyjaśnienie do których skrzyżowań odnosi się informacja o niedrożnościach.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że niedrożność pomiędzy wymienionymi pkt a i b dotyczy odcinków kanalizacji od skrzyżowania nr 6 do skrzyżowania DMM z ul. Wrońską oraz od skrzyżowania DMM z ul. Wrońską do skrzyżowania nr 7. Pkt. C



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

omyłkowo wpisano skrzyżowanie nr 39.

501. Prosimy o potwierdzenie, że jedynie 69 skrzyżowań podanych w załączniku nr 2 do PFU objętych jest zakresem prac niniejszego postępowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowania/przejścia osygnalizowane oznaczone jako OZ i podane w załączniku nr 1 do PFU są objęte przedmiotem zamówienia.

502. W załączonych do dokumentacji przetargowej projektach koncepcyjnych poprzedni Wykonawca zaproponował konkretne technologie i producentów. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający wymaga dostarczenia rozwiązania zgodnego z wymaganiami opisanymi w PFU, ale opartych na innych technologiach i producentach niż proponował poprzedni Wykonawca, czy należy dostarczyć to co zostało opisane w projektach koncepcyjnych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga dostarczenia tego co zostało opisane w projektach koncepcyjnych. Patrz również na odpowiedź 100, 112, 119, 168.

503. W PFU Zamawiający zawarł propozycje konkretnych rozwiązań i producentów (np. kamery, serwery, komputery pokładowe). Czy Wykonawca winien dostarczyć to co wskazał Zamawiający, czy też rozwiązania zgodnego z wymaganiami funkcjonalnymi, lecz opartymi na innych technologiach/producentach niż opisane w PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z treścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dopuszcza możliwość zaoferowania rozwiązań równoważnych (technologia + urządzenia) pod warunkiem, że oferowane rozwiązanie posiada parametry techniczne oraz atesty i certyfikaty przynajmniej równorzędne parametrom technicznym i atestom wskazanym w SIWZ dla rozwiązania referencyjnego. Patrz odpowiedź na pytanie 17.

504. Prosimy o przekazanie informacji, czy Zamawiający posiada prawa własności do wszystkich działek, na których ma być realizowany system, w szczególności do tych, na których będzie budowana kanalizacja?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w jego ocenie kanalizację należy projektować oraz budować w pasach drogowych których właścicielem bądź zarządcą jest Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie. W razie przyjęcia przez Wykonawcę innych rozwiązań projektowych, do jego obowiązków należeć będzie uzyskanie zgody podmiotów posiadających prawo do dysponowania .

505. Czy Zamawiający przewiduje, w ramach realizacji projektu, jakiegokolwiek uzgodnienia z konserwatorem zabytków (poza zaleceniem zastosowania masztu typu pastorał)?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że część obszaru objętego zakresem znajduje się na terenie objętego nadzorem konserwatorskim i Wykonawca w ramach realizowanego projektu jest zobowiązany do poczynienia uzgodnień dokumentacji w zakresie opracowanej dokumentacji projektowej oraz prowadzenia prac budowlanych.

506. Czy Zamawiający przewiduje, w ramach realizacji projektu, potrzebę pozyskania decyzji środowiskowej nt. oceny oddziaływania systemu na środowisko?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że po stronie Wykonawcy systemu jest uzyskanie wszystkich wymaganych uzgodnień oraz pozwoleń zgodnie z obowiązującym Prawem Budowlanym.

507. Zwracamy się z prośbą o przekazanie opisu stanu skrzyżowań objętych projektem. Przypuszczamy, że poprzedni Wykonawca wykonał inwentaryzację stanu każdego ze skrzyżowań i przekazał stosowny raport Zamawiającemu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie uzgodnił, nie nabył praw i nie odebrał dokumentów w w/w zakresie od poprzedniego wykonawcy i nie ma prawa ich udostępnić.

508. Zwracamy się z prośbą o przekazanie szczegółowego opisu stanu sieci telekomunikacyjnej objętych projektem. Przypuszczamy, że poprzedni Wykonawca wykonał szczegółową inwentaryzację stanu i przekazał stosowny raport Zamawiającemu. Prosimy o raport z dokładnością do odcinków od studni do studni (dokładniejsze niż w zał. 2 do PFU).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie uzgodnił, nie nabył praw i nie odebrał dokumentów w w/w zakresie od poprzedniego wykonawcy i nie może ich udostępnić.

509. Prosimy o przekazanie liczby słupów podlegających wymienieniu na maszty typu pastorał na każdym ze skrzyżowań. Ile jest wymaganych wysięgników na każdym ze skrzyżowań?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że powyższe jest przedmiotem zamówienia i będzie określone przez Wykonawcę w projekcie.

510. Czy w ramach zadań oznaczonych jako RS należy:

- a) wymienić przewody dla wszystkich zainstalowanych światłach?
- b) wymienić infrastrukturę komunikacyjną?
- c) wymienić słupy sygnalizatorów?
- d) wymienić inne maszty? Ile?
- e) wymienić fundamenty masztów?
- f) wymienić pętle indukcyjne?
- g) wymienić zasilanie i kable komunikacyjne dla urządzeń zainstalowanych na każdym



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

skrzyżowaniu (kamery, przyciski dla pieszych, itp.)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że należy wymienić w/w elementy z wyjątkiem możliwości wykorzystania fundamentów dla masztów wysięgnikowych i bramowych i układu zasilania sygnalizacji pod warunkiem, że w toku działań Wykonawcy i realizowanych przez nie go prac nie okaże się to niezbędne.

511. Prosimy o informację, jaką metodę postępowania z nieodróżną kanalizacją preferuje Zamawiający?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że po stronie Wykonawcy jest weryfikacja przyczyn występującej nieodróżności kanalizacji oraz usunięcie awarii poprzez wymianę odcinka uszkodzonej rury lub rozbudowę kanalizacji pomiędzy studniami.

512. Czy w ramach zadań, które nie są opisane jako LL (a np. RS) należy wymienić latarnie sygnalizacyjne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrót LL oznacza wymianę latarni polegającą na wymianie wszystkich latarni sygnalizacyjnych znajdujących się na skrzyżowaniu na latarnie z zastosowanym źródłem światła typu LED. Na skrzyżowaniach oznaczonych jako RS również należy wymienić latarnie jw.

513. Czy w ramach zadań opisanych jako LL należy również wymienić okablowanie sygnalizacyjne na skrzyżowaniu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dla skrzyżowań opisanych jako LL Zamawiający wymaga wymiany latarni. Ewentualna wymiana kabli, do których nie można podłączyć (przykładowo: wskutek uszkodzenia lub zastosowanej technologii przez Wykonawcę) wymienianych latarni będzie obowiązkiem Wykonawcy.

514. Czy Zamawiający posiada plany rozmieszczenia kamer i sterowników na każdym ze skrzyżowań? Ich lokalizacja nie wynika z przekazanych planów skrzyżowań.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie posiada planów rozmieszczenia kamer i sterowników na każdym ze skrzyżowań.

515. Jaki zakres prac w ramach zadania WS przewiduje Zamawiający? Czy oprócz wymiany sterownika wymagana jest również wymiana szafy teletechnicznej, zasilania, fundamentów, kamer etc.?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dla skrzyżowań opisanych jako WS Zamawiający wymaga wymiany sterownika. Ewentualne dodatkowe roboty (wymiana szafy teletechnicznej, zasilania, fundamentów, kamer etc.), będą obowiązkiem Wykonawcy jeżeli montowany nie będzie pozwał na wykorzystanie istniejącego zasilania, fundamentu, itd.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

516. Dotyczy skrzyżowania nr 3 - czy przebudowa całej ulicy Narutowicza (przewidywana w odrębnym przetargu) zawiera również przebudowę samego skrzyżowania 3, czy też Wykonawca winien je przebudować w oparciu o projekt przebudowy całej ulicy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrzyżowanie nr 3 zostało przebudowane – zgodnie z załączonym schematem do materiałów przetargowych.

517. Dotyczy skrzyżowania nr 5 - czy przebudowa układu drogowego tego rejonu (przewidywana w odrębnym przetargu) zawiera również przebudowę samego skrzyżowania 5, czy też Wykonawca winien je przebudować w oparciu o projekt przebudowy tego rejonu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewidywana przebudowa układu drogowego, zawierająca przebudowę samego skrzyżowania, nie będzie zakończona w 2015 r. Zakres przedmiotu zamówienia na SZR nie obejmuje przebudowy całego skrzyżowania.

518. Czy Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do dostawy również znaków drogowych dla skrzyżowań oznaczonych jako OZ w zał. 1 do PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do dostawy również znaków drogowych dla skrzyżowań oznaczonych jako OZ w zał. 1 do PFU.

519. Czy Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do wykonania oznakowania poziomego na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ w zał. 1 do PFU?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do wykonania oznakowania poziomego na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ w zał. 1 do PFU.

520. Dotyczy zakresu prac oznaczonych jako MS w zał. 1 do PFU:

- a) Prosimy o wyjaśnienie, co jest właściwym zakresem prac na tych skrzyżowaniach?
- b) Czy wymagane jest zainstalowanie dodatkowych urządzeń na tych skrzyżowaniach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że monitoring w tym przypadku należy rozumieć jako podłączenie sterownika do systemu monitorowania pracy sygnalizacji/sterownika zainstalowanego w CSR. Nie wymaga się montażu dodatkowych urządzeń na w/w skrzyżowaniach za wyjątkiem tych niezbędnych dla realizacji w/w funkcji monitoringu.

521. Czy Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do zabezpieczenia i dostawy tymczasowej organizacji ruchu na czas prac na skrzyżowaniach?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobowiązany, w ramach tego projektu, do zabezpieczenia i dostawy tymczasowej organizacji ruchu na czas prac na skrzyżowaniach i obszarze wdrażania SZR.

522. Czy brak jakiegokolwiek opisu zakresu prac dla pozycji OZ w załączniku nr 1 do PFU oznacza, że Wykonawca zobowiązany jest wyłącznie do integracji istniejącej infrastruktury i wyposażenia z całym systemem zarządzania ruchem?

Odpowiedź: Zamawiający nie potwierdza, że dla skrzyżowań oznaczonych jako OZ Wykonawca zobowiązany jest wyłącznie do integracji istniejącej infrastruktury wyposażenia z całym systemem zarządzania ruchem.

523. Czy Zamawiający przewiduje zdefiniowanie i wdrożenie procedur i kryteriów akceptacji i odbiorów produktów projektowych (w tym produktów dokumentacyjnych)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje dodatkowego zdefiniowania i wdrożenie procedur i kryteriów akceptacji i odbiorów produktów projektowych (w tym produktów dokumentacyjnych), poza tymi, które są określone w dokumentach kontraktowych.

524. Dotyczy rozdziału 2.5.2 PFU (strona 29), tablice VMS, docelowa liczba tablica 25 – wymaganie: „Wykonawca winien dostosować projektowaną i budowaną infrastrukturę techniczną do tej liczby punktów”. Czy Zamawiający oczekuje projektu dla przyszłych lokalizacji tablic i przygotowania infrastruktury teletechnicznej w terenie? PFU nie precyzuje przyszłych lokalizacji, jak więc Zamawiający wyobraża sobie stosowne projekty dla nieoznaczonych lokalizacji? Prosimy o ew. przesłanie szczegółów lokalizacji pozostałych 15 tablic VMS.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia jest budowa kanalizacji lub kabli dla wskazanych 10 lokalizacji znaków zmiennej treści.

525. Dotyczy rozdziału 2.1.d) PFU (strona 11), wymaganie: „Przygotowanie infrastruktury technicznej (sieci światłowodowej, CSR) dla docelowej rozbudowy terytorialnej i sprzętowej oraz uzupełnienia o podsystemy (budowa n/w podsystemów nie jest objęta przedmiotem zamówienia)[...]”. PFU nie precyzuje przyszłych wymagań dla wymienionych w tym punkcie podsystemów, jak więc Zamawiający wyobraża sobie stosowne projekty i przystosowanie infrastruktury technicznej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia należy dostosować do docelowej obsługi i rozbudowy systemu na całe miasto. Przedmiotem zamówienia nie jest budowa kanalizacji lub kabli dla dodatkowych podsystemów wymienionych w punkcie 2.1.d. Patrz również odpowiedź na pytanie nr 392.

526. Wzór umowy, par. 2 ust. 4 pkt 9. Prosimy o wyjaśnienie jakich testów wymaga



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający i jak często będą wykonywane.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga wszelkich niezbędnych pomiarów i badań laboratoryjnych oraz testów niezbędnych przy realizacji SZR, dla potwierdzenia prawidłowości i jakości prowadzonych robót. Częstotliwość będzie uzależniona od tempa realizacji prac przez Wykonawcę.

527. Wzór umowy, par. 2 ust. 4 pkt 11. Prosimy o wyjaśnienie jakich badań wymaga Zamawiający i jak często będą wykonywane.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymaga badań jakości robót niezbędnych przy realizacji SZR, dla potwierdzenia prawidłowości i jakości prowadzonych robót. Częstotliwość będzie uzależniona od tempa realizacji prac przez Wykonawcę.

528. Wzór umowy, par. 3 ust. 5. Jakie badania, w szczególności materiały, Zamawiający ma tu na myśli?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ma tu na myśli wszelkie badania niezbędne przy realizacji SZR, dla potwierdzenia prawidłowości i jakości prowadzonych robót. Chodzi o wszystkie materiały, które Wykonawca wykorzysta przy realizacji przedmiotu zamówienia.

529. Wzór umowy, par. 2 ust. 6 pkt I 5). Prosimy o wyjaśnienie jakie będą kryteria akceptacji proponowanych rozwiązań w zakresie „nowoczesnych rozwiązań technologicznych oszczędzających zużycie energii”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kryterium „nowoczesne rozwiązania technologiczne oszczędzające zużycie energii” będzie weryfikowane na podstawie posiadania wymaganych certyfikatów i zaświadczeń potwierdzających spełnienie wymagań efektywności energetycznej i zużycia energii na podstawie przepisów, norm i dyrektyw dotyczących danej gamy produktów i rozwiązań.

530. Wzór umowy, par. 4 ust. 7, Czy Zamawiający dopuszcza przekazywanie dokumentacji w języku angielskim, pochodzących od producentów, takich jak np. dokumenty gwarancyjne, deklaracje zgodności, opisy techniczne?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z postanowieniami wzoru umowy wszelkie dokumenty dostarczane pomiędzy stronami w trakcie realizacji Umowy, a także narady, spotkania i protokoły oraz szkolenia i materiały szkoleniowe będą sporządzane i prowadzone w języku polskim. Ewentualna dokumentacja w języku obcym powinna zostać przetłumaczona przez przysięgłego tłumacza danego języka obcego. Tłumaczenia wraz oryginałem dokumentacji w języku obcym powinny zostać dostarczone Zamawiającemu. Koszt tłumaczeń pokrywa Wykonawca.

531. Wzór umowy, par. 4 ust. 3, pkt. 11, Prosimy o wydłużenia czasu na dostarczenie



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

oryginału polisy ubezpieczeniowej do 14 dni.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

532. Wzór umowy, par. 10 ust. 2, Prosimy o wykreślenie ostatniego zdania.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

533. Wzór umowy, par. 11 ust. 1. Prosimy o wyjaśnienie, czy wymaganie to wyklucza również deklarowanych w ofercie Podwykonawców? W ust. 11 Zamawiający wymienia zarówno Podwykonawcę, jak i dalszego Podwykonawcę.

Odpowiedź: Zakres robót podany w ofercie przez Wykonawcę zostanie wpisany do umowy. Dalszy Podwykonawca jest to Podwykonawca Podwykonawcy.

534. Wzór umowy, par. 32 ust. 4, w przypadku opóźnienia w wykonaniu przedmiotu umowy określonego w § 2 ust. 6 pkt I. Wnosimy o liczenie kar wyłącznie od niedostarczonego na czas zadania.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

535. Wzór umowy, par. 33 ust. 2. Pkt a) w przypadku opóźnienia w wykonaniu przedmiotu umowy określonego w § 2 ust. 6 pkt II, III i IV. Wnosimy o liczenie kar wyłącznie od niedostarczonego na czas zadania.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

536. Wzór umowy – generalne pytanie dotyczące sposobu naliczania kar – w szczególności do par. 33 ust. 2 pkt a) – k). Wnosimy o odniesienia wyłącznie do konkretnych zadań, a nie całkowitej wartości umowy.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

537. Wzór umowy par. 33 ust. 6. Wnosimy o ustalenie poziomu łącznej wartości naliczanych kar na poziomie nie więcej niż 20% wartości umowy brutto.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

538. Wzór umowy par. 36. Wnosimy o usunięcie ostatniego zdania, lub zmianę na: „W przypadku rozbieżności zapisów pomiędzy w/w dokumentami, dotyczącymi wykonania robót i zastosowania materiałów, decyzja zostanie podjęta wspólnie przez Zamawiającego i Wykonawcę”.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

539. Wzór umowy par. 39 ust. 2 pkt. 4c). Prosimy o potwierdzenie, że to



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający jest odpowiedzialny za pozyskanie zgód właścicieli gruntów, na dysponowanie tym gruntem dla potrzeb inwestycji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pozyskanie zgód właścicieli gruntów, na dysponowanie tym gruntem dla potrzeb inwestycji wchodzi w zakres zamówienia. Wykonawca winien pozyskać stosowne zgody.

540. Rozdział 2.5.5. PFU (str. 43). Zamawiający przewiduje wykorzystanie do przesyłania informacji o ruchu m.in. przez RDS. Czy Wykonawca ma również dostarczyć koder RDS? Z iloma stacjami radiowymi wymagana będzie współpraca (ile koderów RDS należy ew. dostarczyć)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Oferowany system winien być wyposażony w moduł (opcję) realizacji informowania kierowców przez radio RDS/TMS. Jego uruchomienie nie jest przedmiotem zamówienia.

541. Prosimy o informację, czy Zamawiający dysponuje projektami wykonawczymi poprzedniego Wykonawcy i Zamawiający może je udostępnić?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dysponuje projektami wykonawczymi poprzedniego Wykonawcy i nie może ich udostępnić.

542. Prosimy o wskazanie jakie są warunki weryfikacji usprawnienia ruchu, będącego efektem wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że warunki usprawnienia ruchu określono w PFU - w szczególności Pkt 3.9 i 3.11.

543. Prosimy o potwierdzenie, że prace wykonawcze w projekcie, w szczególności przebudowy skrzyżowań, będą mogły być prowadzone sukcesywnie, zgodnie z akceptacją części projektów wykonawczych, zgodnie z propozycją harmonogramu opublikowanego przez Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza prowadzenie prac wykonawczych w zadaniu w szczególności przebudowy skrzyżowań, będą mogły być prowadzone sukcesywnie, zgodnie z akceptacją części projektów wykonawczych, zgodnie z propozycją harmonogramu opublikowanego przez Zamawiającego.

544. Prosimy o informację, jakie jest spodziewane minimalne rozniesienie kabli optycznych pracujących w jednej pętli transmisyjnej.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że minimalna odległość rozniesienia kabli światłowodowych pracujących w jednym ringu światłowodowym jest umieszczenie ich w sąsiednich rurach pierwotnej kanalizacji telekomunikacyjnej – dla skrajnych skrzyżowań.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

545. Dotyczy kanalizacji kablowej: Na stronie 56 Zamawiający zawarł wymaganie: „Kable sygnalizacji układane będą w kanalizacji. Kanalizację kablową projektowaną wykonać z rur osłonowych DVR 110 Arot, odcinki pod jezdniami z rur SRS 110”, a na stronie 64: „Zaprojektować i wybudować kanalizację kablową 2 otworową z wykorzystaniem rur typu HDPE lub RHDPE 0110”. Jakich rur finalnie wymaga Zamawiający?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że rury do budowy kanalizacji powinny być wykonane:

- z polietylenu o dużej gęstości (HDPE) nie mniejszej niż 0,942 g/cm³
- Współczynnik płynięcia (MFR), który powinien zawierać się w granicach od 0,3 do 1,3 g/10 min.; w wyniku przetworzenia materiału zmiana MFR nie powinna być większa niż 20%.
- Owalność rury nie powinna przekraczać 2%.
- Długość odcinków fabrykacyjnych rur powinna wynosić 6 m + 1%, 10m + 1%, 12 m + 1%. Odcinki fabrykacyjne powinny być ucięte prostopadle do osi rury. Końce rur powinny być zamknięte kapturkami.
- Zewnętrzna i wewnętrzna powierzchnia rur powinna być gładka i wolna od wtrąceń i nieregularności.
- Rury PHDPE powinny być koloru czarnego bez widocznych plam i smug.
- Wytrzymałość rury na ciśnienie wewnętrzne powinna wynosić co najmniej 1 MPa w ciągu 30 min.
- Odcinki rur lub wycięte z rur próbki poddane próbie udarności ciężarem 30 N z wysokości 1 m. w temperaturze -20°C nie powinny wykazywać pęknięć ani zarysowań.
- Wytrzymałość na wydłużenie względne przy zerwaniu powinno wynosić co najmniej 350%.
- Niejednorodność materiału nie powinna być większa niż 0,02 mm.
- Średnia względna zmiana długości rury po wygrzaniu w temperaturze 110°C nie może być większa niż 3%.

546. Prosimy o informację, czy Zamawiający oczekuje osobnej kanalizacji kablowej dla kabli sygnałowych oraz kabli zasilających, zarówno na skrzyżowaniach jak i pomiędzy nimi?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kanalizacja kablowa dla kabli sygnałowych powinna być niezależna dla sieci światłowodowej oraz sieci zasilającej.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

547. Jeśli Zamawiający zaakceptuje wykorzystanie jednej kanalizacji pierwotnej dla sygnalizacji i zasilania, to czy Zamawiający zaakceptuje jedną studnię dla obydwu sieci, czy też studnie te należy budować oddzielnie dla każdej z nich?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza takiej możliwości prowadzenia kabli elektrycznych w kanalizacji dedykowanej kablom światłowodowym. Ze względu na możliwość wystąpienia uzbrojenia terenu w inne media uniemożliwiającego poprowadzenie kabli elektrycznych i światłowodowych w oddzielnych ciągach kanalizacji w obszarze skrzyżowań w uzasadnionych przypadkach będzie możliwość poprowadzenia kabli elektrycznych i światłowodowych w różnych otworach w ramach jednego ciągu kanalizacji.

548. Zgodnie z zapisami SIWZ Wykonawca musi uzyskać niezbędne zgody, uzgodnienia i/lub opinie np. ZUD, branżowe itp. W jaki sposób Zamawiający chce zabezpieczyć termin realizacji Projektu/Umowy w sytuacji, gdy wydanie takiej opinii/uzgodnienia branżowego lub innej niezależnej od Wykonawcy będzie się przeciągało nie z winy Wykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że uzyskanie niezbędnych zgód, uzgodnień, itd. jest przedmiotem zamówienia i Wykonawca winien uwzględnić i dołożyć wszelkich starań w opracowaniu dokumentacji, aby zminimalizować ryzyko przedłużania się tych uzgodnień. W sytuacji przedłużania się uzgodnień nie z winy Wykonawcy przysługują mu prawa przewidziane w umowie np.: przedłużenie terminu.

549. W ramach Projektu (Wzór Umowy §2 pkt 10) Wykonawca ma w trakcie Projektu ponosić koszty związane z monitorowaniem i bieżącym utrzymywaniem w należytym stanie technicznym aktualnie istniejącej, a przekazanej do Wykonawcy sieci telekomunikacyjnej, informatycznej, komputerowej, kanalizacji sygnalizacji, podłączonych urządzeń i sprzętu, drogowych sygnalizacji świetlnych. Na jakiej zasadzie Wykonawca miałby monitorować i utrzymywać ww. sieci oraz jakie są aktualne koszty roczne utrzymania i monitorowania tych sieci.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wybrany Wykonawca, na zasadach określonych w umowie winien ponosić koszty związane z monitorowaniem i bieżącym utrzymywaniem w należytym stanie technicznym. Aktualne koszty rocznego utrzymania i monitorowania tych sieci wykonawca winien określić we własnym zakresie.

550. We wzorze Umowy Zamawiający napisał, że „Opracowanie powinno uwzględniać nowoczesne rozwiązania technologiczne oszczędzające zużycie energii”. Prosimy o przedstawienie wytycznych lub podanie źródła, które będzie wyznacznikiem i kryterium do energooszczędności.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kryterium „nowoczesne rozwiązania technologiczne oszczędzające zużycie energii” będzie weryfikowane na podstawie posiadaniawymaganych certyfikatów i zaświadczeń potwierdzających



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

spełnienie wymagań efektywności energetycznej i zużycia energii na podstawie przepisów, norm i dyrektyw dotyczących danej gamy produktów i rozwiązań.

551. W ramach projektu Wykonawca ma przeprowadzić szkolenia. Prosimy o podanie liczby szkoleń długość jego trwania oraz ilość osób na dane szkolenie. Jest to informacja niezbędna do wyliczenia kosztów i pracochłonności.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przewiduje docelowo 7 do 10 osób, które winny być objęte szkoleniem.

552. W ramach projektu przewidziano wykorzystanie istniejącego kabla światłowodowego 144J (relacji budynek UM Lublin ul. Wieniawska 14 a studnią przy skrzyżowaniu ulic Mełgiewska – Gospodarcza) na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem nr 49 – nr 26 – nr 109 – nr 27 – nr 28 – nr 29 – nr 30. Prosimy o podanie typu użytego włókna i udostępnienie aktualnego projektu rozszywania włókien.

Odpowiedź: Zamawiający nie posiada informacji o rodzaju zastosowanego włókna w w/w kablu światłowodowym. Schemat rozprowadzenia włókien zostanie przedstawiony wykonawcy na etapie realizacji projektu.

553. Prosimy o potwierdzenie, że ewentualna rozbudowa (wraz z jej zakupem) infrastruktury IT, która musi być zgodnie z PFU konsultowana i uzgadniana z Wydziałem Informatyki i Telekomunikacji Urzędu Miasta Lublin, leży po stronie Zamawiającego. Jednocześnie prosimy o przekazanie informacji jakimi wolnymi mocami dysponuje Zamawiający (ilość CPU, RAM, ilość miejsca na macierzy). Jest to niezbędne do oszacowania konieczności rozbudowy istniejącej infrastruktury, a ewentualna rozbudowa ma wpływ na czas i pracochłonność.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że ewentualna rozbudowa (wraz z jej zakupem) infrastruktury IT, która musi być zgodnie z PFU, będzie konsultowana i uzgadniana z Wydziałem Informatyki i Telekomunikacji Urzędu Miasta Lublin; leży to po stronie Wykonawcy. Wykonawca winien zamontować całą nową infrastrukturę informatyczną w pustych szafach rackowych udostępnionych przez zamawiającego (3 szafy rackowe 42U).

554. Czy w ramach dostarczanego przez Wykonawcę sprzętu Zamawiający dopuszcza dostawę kompletnego rozwiązania w szafie/szafach rack jako całości, aby wyeliminować konieczność integracji innych systemów na poziomie sprzętu i infrastruktury.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na poziomie CSR tak – może być system razem z szafą (Lipowa 27) Na poziomie MCPD (Raławickie/Długosza) nie – puste szafy rackowe są już wstawione – cała infrastruktura powinna być w nie montowana.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

555. Jaką wolną przestrzenią w serwerowni Zamawiający dysponuje (dla ilu szaf)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na poziomie MCPD (Raclawickie/Długosza) Wykonawca winien zamontować całą nową infrastrukturę informatyczną w pustych szafach rackowych udostępnionych przez zamawiającego (3 szafy rackowe 42U).

556. Prosimy o informację, kto będzie odpowiedzialny za rozbudowę systemu klimatyzacji i zasilania w serwerowniach, jeśli okaże się, że systemy te będą niewystarczające dla infrastruktury dostarczanej przez Wykonawcę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca będzie odpowiedzialny za rozbudowę systemu klimatyzacji i zasilania w serwerowniach, jeśli okaże się, że systemy te będą niewystarczające dla infrastruktury dostarczanej przez Wykonawcę.

557. Prosimy o wyjaśnienie, czy możliwe jest użycie istniejących konstrukcji wsporczych dla VMS (jak na np. na skrzyżowaniu nr 2)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie jest możliwe użycie istniejących konstrukcji wsporczych dla VMS.

558. Prosimy o informację kto będzie odpowiedzialny za opóźnienie w projekcie, jeśli opóźnienie to będzie wynikało z opóźnień podmiotów trzecich, na których Wykonawca nie będzie miał wpływu, np. dostawca energii w zakresie warunków przyłączenia nowych tablic zmiennej treści?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, nie ocenia powodów opóźnień w wykonaniu zadania na etapie składania ofert. Odpowiedzialność w projekcie będzie uzależniona od konkretnych sytuacji i działań (również zaniechań) stron.

559. Dotyczy rozwiązania ANPR. Zamawiający wymaga dostawy kamery oraz modułu do przetwarzania obrazu. Czy Zamawiający dopuści rozwiązania typu all-in-one (kamera z wbudowanym/zintegrowanym modułem przetwarzania obrazu)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuści rozwiązania typu all-in-one (kamera z wbudowanym/zintegrowanym modułem przetwarzania obrazu) pod warunkiem, że to rozwiązanie zostanie zastosowane dla wszystkich kamer wideodetekcji w obszarze SZR (kamery nie posiadające rozwiązania należy wymienić) Zamawiający wymaga zastosowania jednakowych rozwiązań technicznych w zakresie poszczególnych kategorii sprzętowych.

560. Dotyczy rozwiązania wideodetekcji. Zamawiający wymaga dostawy kamery oraz modułu do przetwarzania obrazu. Czy Zamawiający dopuści rozwiązania typu all-in-one (kamera z wbudowanym/zintegrowanym modułem przetwarzania obrazu)?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuści rozwiązania typu all-in-one (kamera z wbudowanym/zintegrowanym modułem przetwarzania obrazu) pod warunkiem, że to rozwiązanie zostanie zastosowane dla wszystkich kamer wideodetekcji w obszarze SZR (kamery nie posiadające rozwiązań należy wymienić) Zamawiający wymaga zastosowania jednakowych rozwiązań technicznych w zakresie poszczególnych kategorii sprzętowych.

561. Pytania do SIWZ – wymagania referencyjne: Czy wymaganie w punkcie b) 5.4.1.2. na minimum jednej sieci teleinformatycznej łączącej nie mniej niż 30 odrębnych obiektów w terenie o minimum 10 urządzeniach aktywnych każdy obiekt (sterowniki sygnalizacji świetlnej lub kamery lub routery lub switchy itp.) – pod pojęciem urządzenie aktywne" zamawiający rozumie dowolne urządzenie końcowe zdolne komunikować się protokołem TCP/IP jak np. urządzenia do komunikacji głosowej over IP, urządzenia typu koncentrator/wideo recorder dla kamer IP i każde inne urządzenie posiadające interfejs Ethernet i system operacyjny?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że pod pojęciem aktywne dopuszcza wskazanie w/w urządzeń.

562. Pytania do SIWZ – termin wykonania zadania:

W poprzednim postępowaniu Zamawiający przewidywał na wykonanie zadania 2,5 roku. W chwili obecnej wymagany jest termin do 15.12.2015 niezależnie od daty podpisania umowy, gdzie realny termin zawarcia umowy to pierwszy kwartał 2015 (czas realizacji 8-9 miesięcy). Oznacza to, iż termin jest nierealny zwłaszcza w kontekście terminów przystępowania do odbiorów prac budowlanych. Rozumiemy, że data niniejsza jest związana z otrzymanym dofinansowaniem z UE. Pytanie: Czy Zamawiający złożył lub do kiedy zamierza złożyć wniosek do instytucji finansującej o przesunięcie terminu rozliczenia projektu a co za tym idzie zamierza/dopuszcza zmienić termin wykonania zadania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie złożył wniosku do instytucji finansującej o przesunięcie terminu rozliczenia projektu. Zamawiający uważa, że Wykonawca który zapewni stosowny potencjał ludzki i będzie realizował w sposób profesjonalny powierzone mu zadanie winien wykonać zakres zamówienia w przewidywanym czasie.

563. Pytania do umowy: Czy Zamawiający zgodzi się na ograniczenie łącznie naliczonych kar umownych z tytułu umowy do 20% wartości umowy? (par. 32)

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

564. Czy Zamawiający zgodzi się na ograniczenie całkowitej odpowiedzialności wykonawcy z tytułu realizacji umowy do 100% wartości umowy? (par. 33)



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian.

565. Czy Zamawiający zgodzi się wyłączyć odpowiedzialność wykonawcy za utracone korzyści? (par. 33) Zamawiający nie wyłączył takiej możliwości w warunkach umowy, czego należałoby oczekiwać, co daje powód do zadania pytania, jakiego rodzaju utracone korzyści ma na myśli Zamawiający i w jakim obszarze działalności Zamawiającego mogą one wystąpić.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że utracone korzyści dotyczą m.in. utraty dofinansowania z funduszy europejskich.

566. Czy w związku z ustalonymi terminami wykonania umowy, Zamawiający skróci terminy do przystąpienia do odbiorów zawartych w par 21 Umowy do 5 dni roboczych? lub zamiennie uzna, za dzień wykonania etapu dzień zawiadomienia o gotowości do odbioru pod warunkiem, że odbioru dokonano bez istotnych uwag?

Uzasadnienie; Takie długie terminy mogą niezasadnie wpłynąć na uznanie, że nie wykonano etapu umowy w terminie, chociaż w istocie, przedmiot umowy wykonano a jedynie procedura odbiorów przekraczająca 1 miesiąc może zakończyć się po terminie wynikającym z harmonogramu.

Odpowiedź: Zapisy umowy pozostają bez zmian. Zakreślone terminy są terminami maksymalnymi.

567. Pytanie dotyczy punktu 2.5.4 PFU Zamawiający wymaga dostaw systemów automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych w ramach projektu ITS Lublin. Zgodnie z opisem mają one na celu funkcjonowanie jako system multiwizyjny pozwalających na informowanie o czasach przejazdów na wybranych odcinkach dróg. Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie, w którym pojazdy będą identyfikowane odpowiednio przed skrzyżowaniami tak by pola pomiarowe obejmowały cały przekrój drogi? Uzasadnienie: zaplanowane przez Zamawiającego lokalizacje są dużymi skrzyżowaniami. Celem identyfikacji wszystkich strumieni ruchu (prawo – lewoskrętów) należałoby multiplikować ilości kamer. W przypadku proponowanego rozwiązania liczba narzędzi akwizycji danych zostanie zredukowana do niezbędnego minimum.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza rozwiązanie, w którym pojazdy będą identyfikowane odpowiednio przed skrzyżowaniami tak by pola pomiarowe obejmowały cały przekrój drogi.

568. Pytanie dotyczy punktu 2.5.4 PFU

W związku z wymogiem Zamawiającego instalacji kamer ARTR oraz pomiaru czasu przejazdów Zamawiający wymaga skuteczności określonej procentowo jako 5 i 10 %



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

pojazdów mogących nie być pozytywnie zidentyfikowanymi. Zamawiający nie podał: 1) metody statystycznej ani 2) procedury testowej, które będą poddane urządzeniom pomiarowym.

Wykonawca pragnie wskazać pozytywne doświadczenia w tym zakresie w kontekście zamówień publicznych do projektów realizowanych przez: Miasto Olsztyn, GDDKiA oraz GITD.

Przykładowy dokument testowy został załączony do dokumentacji przetargowej:

- GDDKiA/o Warszawa: Wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej oraz budowę preselekcyjnego systemu ważenia pojazdów w ruchu, w ciągu drogi krajowej nr S8. Numer ogłoszenia: 65844-2014; data zamieszczenia: 25.02.2014
- ITS Olsztyn; Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na: dostawę i montaż systemu ITS. Numer nadany przez Zamawiającego: ZP.271.108.3.2012.111
- ITS Koszalin; przetarg na Budowę Inteligentnego Systemu Transportowego w Koszalinie w ramach inwestycji „Budowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Koszalinie”, Wykonawca prosi o przedstawienie metody statystycznej i procedury testowej, w oparciu o które Zamawiający zweryfikuje urządzenia pomiarowe.

Odpowiedź: Zamawiający proponuje następującą procedurę, która zostanie uszczegółowiona na etapie wykonawstwa :

W celu określenia skuteczności odczytu numeru tablicy rejestracyjnej wykonane zostanie porównanie nagranych za pomocą systemu referencyjnego filmu z danymi przesłanymi na serwer. Materiał nagrany za pomocą systemu referencyjnego poddany zostanie obróbce polegającej na manualnym odczytaniu przez operatora numeru tablicy rejestracyjnej i porównaniu go z numerem odczytanym przez testowany system oraz zapisaniu daty i godziny (z dokładnością do 1s) pojawienia się pojazdu na materiale wizyjnym. Odczyt numeru rejestracyjnego wykonany przez oceniany system będzie uznawany za nieprawidłowy, w przypadku kiedy:

- nie zostały odczytane wszystkie znaki na tablicy rejestracyjnej znajdującej się w strefie detekcji,
- co najmniej jeden znak numeru tablicy rejestracyjnej został odczytany błędnie,
- system nie wykrył tablicy rejestracyjnej.

W celu wykonania analizy wpływu oświetlenia wyniki pomiarów, na potrzeby badania wyróżnione zostaną następujące cztery pory dnia:

Pora dnia Czas
Świt 5.00-7.00
Dzień 7.00-18.30
Zmierzch 18.30-20.30
Noc 20.30-5.00



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Pory dnia zostaną wybrane na podstawie danych dotyczących czasu wschodu i zachodu słońca. Skuteczność rozpoznawania tablic zostanie obliczona jako iloraz liczby pojazdów z poprawnie rozpoznanymi numerami tablic rejestracyjnych do całkowitej liczby

pojazdów, które przejechały przez strefę detekcji pomnożony przez 100%. Za pojazd znajdujący się w strefie detekcji uznawany będzie pojazd, którego cała tablica rejestracyjna znalazła się w obszarze detekcji.

W badaniach wyróżnione zostaną następujące warunki meteorologiczne:

- deszcz,
- mgła,
- słońce,
- zachmurzenie.

W przypadku nie wystąpienia określonego warunku zostanie w okresie wyznaczonym przez pomiar zostanie on pominięty.

569. Pytanie dotyczy punktu 2.54 PFU: W przypadku systemów ARTR kluczowymi wskaźnikami działania są: poziom detekcji pojazdów oraz poziom identyfikacji pojazdów ze względu na klasy oraz kraj pochodzenia tablicy rejestracyjnej. Informacje te są kluczowe ze względu na wysoką jakość pomiarów i możliwości ich wykorzystania do analizy ruchu. Wykonawca prosi o wprowadzenie do SWZ wymogu identyfikacji klas pojazdów zgodnie z typologią 4+1 (osobowy, dostawczy, ciężarowy, autobus + inny) oraz wymóg identyfikacji kraju pochodzenia tablicy rejestracyjnej. Wykonawca prosi o wprowadzenie wymogów w ramach procedury testowej dla urządzeń pomiarowych tak by oferty wykonawców mogły doprecyzowywać wybór właściwych silników informatycznych.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że odpowiedź ujęta jest w odpowiedzi na zapytanie nr 568.

570. Pytanie dotyczy punktu 2.5.4 PFU: Systemy ARTR dostępne na rynku oferują taką możliwość komplementarnego wykorzystania urządzeń. Systemy ARTR wyposażone w taką funkcjonalność mogą wówczas służyć jako narzędzia weryfikacji pojazdów nie dostosowujących trasy przejazdu do wytycznych. Czy Zamawiający zamierza wykorzystywać urządzenia ARTR do odczytywania tablic ADR informujących o przewozie towarów niebezpiecznych?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie zamierza wykorzystać ARTR do odczytu tablic ADR.

571. Pytania do części sieciowej w PFU: Na stronie 87 PFU są opisane wymagania dla urządzeń sieciowych „- zapewnić ciągłość pracy dzięki bardzo krótkiemu czasowi re-



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

generacji łącza (1ms dla 500 urządzeń) - stosowana architektura open-ring, umożliwiająca samoczynne przełączenie się węzłów". Zamawiający specyfikuje wymagania dla urządzeń, które zapewnią zbieżność sieci w ciągu 1ms przy 500 urządzeniach pracujących w sieci. Jedyny produkt, który spełniał to wymaganie to przełączniki z serii IUS firmy ORing pracujące w trybie uRing. Przełączniki te wycofane są z produkcji i obecnie nikt nie stosuje technologii, która zapewnia zbieżność w ciągu 1ms dla 500 urządzeń. Nie ma więc produktów, które spełniają wymagania PFU. Zamawiający specyfikuje także, że urządzenia mają pracować w architekturze Open-Ring. Architektura open-ring to wewnętrzny standard firmy ORing, który jest stosowany tylko przez firmę ORing. Międzynarodowa organizacja ITU opracowała podobny standard ITU-T G.8032, który jest stosowany przez producentów urządzeń sieciowych pracujących w trybie Ethernet Ring Protection. Prosimy o taką modyfikację wymagań, aby było możliwe złożenie oferty spełniającej wymagania, a także nie było ograniczenia do jednego producenta.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza zwiększenie czasu regeneracji łącza do 50 ms przy 500 urządzeniach. Jednocześnie zezwala na zastosowanie urządzeń pracujących w standardzie ITU-T G.8032.

572. Na stronie 87 PFU są opisane wymagania dla urządzeń sieciowych „- zapewnić możliwość zwiększenia przepustowości sieci do 10Gbps oraz możliwość stosowania portów światłowodowych i miedzianych RJ45 jednocześnie bez wymiany całych urządzeń (modułowa konstrukcja przełączników)". Prosimy o wyjaśnienie czy wystarczającym będzie do spełnienia wymagania, że dwa porty uplink urządzenia będą w standardzie SFP/SFP+. Pozostałe porty do których będą podłączone urządzenia sieciowe będą w standardzie 10/100/1000 RJ-45 lub SFP, jeżeli będą tego wymagały lokalne warunki instalacyjne.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że Wykonawca powinien dostarczyć od 2 do 4 portów w standardzie SFP/SFP+. Pozostałe porty do których będą podłączone urządzenia będą w standardzie 10/100/1000 RJ-45 lub SFP.

573. Czy razem z urządzeniami sieciowymi należy dostarczyć rozwiązanie do monitorowania działania sieci WAN działające w trybie klient-serwer?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w ramach projektu Wykonawca powinien dostarczyć rozwiązanie do monitorowania sieci WAN działające w trybie Klient-serwer.

574. W pierwotnym SIWZ wymagania na referencje dotyczyły 3 wymagań opisanych w punktach: 5.4.1.1 o wartości 15 mln PLN (jako jedno wymaganie) oraz wymagań



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

5.4.1.2 pkt a i b spełnianych łącznie bez zaznaczonej wartości, którą domyślnie można było interpretować, iż również powinny mieć razem wartość 15 mln PLN.

W dniu 14.11.2014 Zamawiający dokonał znaczącej zmiany zwężającej kryteria wymagając spełnienia wymagań 5.4.1.1 i jednocześnie 5.4.1.2 a i b rozpisując je jako kolejne punkty 5.4.1.2 i 5.4.1.3. również bez podania ich wartości.

Naszym zdaniem zmiana ta drastycznie ogranicza możliwość uczestnictwa w postępowaniu profesjonalnych firm realizujących projekty infrastrukturalne ponieważ większość referencji z punktu 5.4.1.1 została przedawniona a nowe projekty nie zostały zakończone.

Dlatego wnioskujemy o przywrócenie poprzednich wymagań referencji tzn. zapisu wymagań 5.4.1.1 o wartości 15 mln PLN (jako jedno wymaganie) oraz wymagań 5.4.1.2 pkt a i b jedynie z uzupełnieniem ich wartości łącznej na 15 mln PLN jak w punkcie 5.4.1.1 (czyli zachowaniu zapisu LUB).

Nieuwzględnienie powyższych zmian może skutkować brakiem jakichkolwiek ofert w niniejszym postępowaniu lub w najlepszym wypadku bardzo ograniczonej konkurencyjności ofert, co może powodować dodatkowe opóźnienie i tak wyśrubowanych terminów lub niepotrzebnie zawyżonej oferty spowodowanej brakiem konkurencji.

Odpowiedź: Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

575. Proszę o potwierdzenie, że inwestycja o nazwie „Przebudowa istniejących skrzyżowań Al. Solidarności – Wodopojna i Tysiąclecie – Lubartowska oraz przejście przez Al. Tysiąclecia” nie uległa przedawnieniu oraz proszę o informację jaki będzie miała wpływ na projekty inżynierii ruchu, projekty budowlane i projekty wykonawcze?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że prace nie są realizowane. Inwestycja ma być realizowana przez inwestora prywatnego. Zamawiający nie ma informacji aby miały być one rozpoczęte w roku 2015.

576. Proszę o informację jaki wpływ inwestycja o nazwie Przebudowa skrzyżowania Solidarności - Sikorskiego – Ducha" będzie miała na budowę systemu SZR. W szczególności proszę o informację jakim zakresem mają być objęte projekty inżynierii ruchu, projekty budowlane i wykonawcze. Ponadto proszę o informację w jaki sposób ma być zrealizowany podsystem ARTR na wymienionym skrzyżowaniu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że poinformował o przewidywanej realizacji inwestycji i skutków z tym związanych w PFU. Zamawiający nie przewiduje aby inwestycja mogła być zakończona w 2015 r. W przypadku jej nie zrealizowania Wykonawca zrealizuje prace zgodnie z zakresem niniejszego zamówienia. W przypadku rozpoczęcia przebudowy skrzyżowania zakres prac do zrealizowania w



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

ramach niniejszego zamówienia będzie koordynowany na bieżąco. Sposób realizacji podsystemu ARTR jest przedmiotem zamówienia.

577. Czy Zamawiający wymaga, aby szafy PDS dla wszystkich skrzyżowań były wyposażone w rezerwę miejsca i urządzenia umożliwiające w przyszłości podłączenie kamer CCTV.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że szafy PDS (należy rozumieć jako STS) winny posiadać rezerwę miejsca i urządzenia umożliwiające w przyszłości podłączenie kamer dodatkowych kamer CCTV. Kamery instalowane w ramach zamówienia mają być podłączone do szaf STS.

578. Czy na skrzyżowaniach oznaczonych, jako OZ i nie oznaczonych jako RS Zamawiający będzie wymagał wykonania dodatkowych prac w postaci wymiany istniejącego okablowania oraz modernizacji istniejących ciągów kanalizacji kablowej jeżeli tak to na, których skrzyżowaniach i w jakim zakresie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na skrzyżowaniach oznaczonych, jako OZ i nie oznaczonych jako RS Zamawiający będzie wymagał wykonania dodatkowych prac w postaci wymiany istniejącego okablowania oraz modernizacji istniejących ciągów kanalizacji kablowej. Na skrzyżowaniach oznaczonych jako OZ będą wykonywane również inne prace chociażby wymiana sterownika, wymiana latarni, montaż kamer, będą realizowane inne prace przez Wykonawcę związane np. z siecią światłowodową.

579. Jeżeli skrzyżowania oznaczone jako OZ zakładają montaż jedynie urządzeń BRD, które nie podlegają zgłoszeniu robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę" i pozwoleniu na budowę" to czy Zamawiający dla takich skrzyżowań będzie wymagał projektów budowlanych podlegających jednostkach Administracji Budowlanej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania w tym zakresie określa ustawa Prawo budowlane.

580. Proszę o wyjaśnienie zastosowanego skrótu „SZTP”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że skrót SZTP oznacza System Zarządzania Transportem Publicznym .

581. Czy Zamawiający dopuszcza stosowania pasma bezpłatnego dla rkz do priorytetów?



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza do stosowania ogólnodostępnego bezpłatnego pasma dla rkz do priorytetów.

582. Czy będzie wymagane wydzielenie oddzielnego pomieszczenia dla pracowników CallCentre ?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie będzie wymagane wydzielenie oddzielnego pomieszczenia dla pracowników CallCentre.

583. W celu określenia konfliktów uzbrojenia istniejącego i projektowanego oraz rzędnych sieci projektowanych i istniejących konieczne jest wykonanie przekopów próbnych na większości ulic. Wymieniony punkt wychodzi po za ramy określonego celu dla zadania oraz znacząco i niepotrzebnie wymusza zwiększenie kosztów wykonania zadania. Czy zatem Zamawiającemu chodziło jedynie o wykonanie przekrojów poprzecznych dla przejścia kanalizacji pod jezdniami asfaltowymi i załączenia do dokumentacji?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie potwierdza aby chodziło jedynie o wykonanie przekrojów poprzecznych dla przejścia kanalizacji pod jezdniami asfaltowymi i załączenia do dokumentacji. Zamawiającemu chodziło aby uwzględnić wykonanie przekopów kontrolnych w przypadku lokalizowania elementów infrastruktury SZR w terenie. Winno to zapewnić ochronę własności oraz urządzeń lokowanych w pasie drogowym i ułatwienie procesu projektowego i budowlanego.

584. Czy Zamawiający wymaga dla wszystkich skrzyżowań uzyskanie co najmniej zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę" lub uzyskania prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wymagania w tym zakresie określa ustawa Prawo budowlane.

585. Proszę o określenie nieprzekraczalnego terminu na sprawdzenie przekazanej przez Wykonawcę dokumentacji Zamawiającemu.

Odpowiedź: W interesie Zamawiającego jest uzgadnianie dokumentacji bez zbędnej zwłoki.

586. Jaki termin na odpowiedź będzie miał Zamawiający dla przekazanej dokumentacji w procesie zatwierdzania bądź uzgadniania wersji innej niż ostateczna?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że terminy zostały określone w PFU. Zamawiający uczyni to bez zbędnej zwłoki.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

587. Czy Zamawiający zobowiązuje się do kompleksowego sprawdzenia ostatecznej wersji dokumentacji złożonej w siedzibie Zamawiającego oraz nie wnoszenia nowych uwag po procesie uzgadniania lub zatwierdzania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że żądanie powyższego zobowiązania wykracza poza ustalenia PFU i zasady realizacji procesu budowlanego. Nawet po procesie uzgodnienia dokumentacji pewne wady i uwagi mogą być zgłaszane.

588. Czy Zamawiający wymaga dla każdego skrzyżowania oznaczonego jako OZ wykonania odrębnego projektu branży geotechnicznej i konstrukcyjnej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga dla każdego skrzyżowania oznaczonego jako OZ wykonania odrębnego projektu branży geotechnicznej i konstrukcyjnej. Wymóg ten dotyczy wybranych skrzyżowań - zgodnie z zakresem prac.

589. Czy Zamawiający celowo wymaga stosowania rur jednego wybranego przez siebie producenta tj. AROT POLSKA Sp. z o. o. (zapis z PFU: „Kanalizację kablową projektowaną wykonać z rur osłonowych DVR 110 Arot”)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że rury do budowy kanalizacji powinny być wykonane:

- z polietylenu o dużej gęstości (HDPE) nie mniejszej niż 0,942 g/cm³
- Współczynnik płynięcia (MFR), który powinien zawierać się w granicach od 0,3 do 1,3 g/10 min.; w wyniku przetworzenia materiału zmiana MFR nie powinna być większa niż 20%.
- Owalność rury nie powinna przekraczać 2%.
- Długość odcinków fabrykacyjnych rur powinna wynosić 6 m + 1%, 10m + 1%, 12 m + 1%. Odcinki fabrykacyjne powinny być ucięte prostopadłe do osi rury. Końce rur powinny być zamknięte kapturkami.
- Zewnętrzna i wewnętrzna powierzchnia rur powinna być gładka i wolna od wtrąceń i nieregularności.
- Rury PHDPE powinny być koloru czarnego bez widocznych plam i smug.
- Wytrzymałość rury na ciśnienie wewnętrzne powinna wynosić co najmniej 1 MPa w ciągu 30 min.
- Odcinki rur lub wycięte z rur próbki poddane próbie udarności ciężarem 30 N z wysokości 1 m. w temperaturze -20°C nie powinny wykazywać pęknięć ani zarysowań.
- Wytrzymałość na wydłużenie względne przy zerwaniu powinno wynosić co najmniej 350%.
- Niejednorodność materiału nie powinna być większa niż 0,02 mm.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Średnia względna zmiana długości rury po wygrzaniu w temperaturze 110°C nie może być większa niż 3%.

590. Czy w miejscach o dużym zagęszczeniu infrastruktury podziemnej będzie kategorycznie wymagane instalowanie studni na załamaniach kanalizacji kablowej pomimo braku wystarczającego miejsca na jej posadowienie?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że rury kanalizacji z rur prostych mogą odchyłać się od przebiegu prostoliniowego, jednak wygięcie rur powinno być utrzymane w takich granicach, aby możliwe było przeciągnięcie przez nie kalibru wykonanego z materiału nie ulegającego odkształceniu o długości 1 m i średnicy równej połowie średnicy wewnętrznej rury, o krawędziach zaokrąglonych (promień zaokrąglenia 5 mm).

Kanalizacja kablowa magistralna powinna na odcinkach między sąsiednimi studniami przebiegać prostoliniowo. W wypadku napraw kanalizacji z bloków betonowych przez dokładanie nowych bloków na miejsce uszkodzonych należy dostosować się do przebiegu kanalizacji istniejącej. Również do istniejącego przebiegu należy się dostosować przy dokładaniu rur do istniejącej kanalizacji kablowej z bloków w wypadku jej rozbudowy.

W uzasadnionych technicznie wypadkach, w tym dla zastąpienia studni zakrętowej, rury kanalizacji rozdzielczej z rur prostych mogą odchyłać się od przebiegu prostoliniowego, jednak wygięcie rur powinno być utrzymane w takich granicach, aby możliwe było przeciągnięcie przez nie kalibru wykonanego z materiału nie ulegającego odkształceniu o długości 1 m i średnicy równej połowie średnicy wewnętrznej rury, o krawędziach zaokrąglonych (promień zaokrąglenia 5 mm).

W wypadku kanalizacji rozdzielczej z rur giętkich jej przebieg powinien być na tyle prostoliniowy, aby możliwe było przeciągnięcie przez nią kalibru wg zasad podanych dla łuków kanalizacji z rur prostych. Przy zachowaniu powyższych zasad dopuszcza się odchylenie trasy kanalizacji od przebiegu prostoliniowego (zmianę przebiegu trasy) na odcinkach między sąsiednimi studniami. Zaleca się stosowanie dla tych celów prefabrykowanych rur łukowych.

591. Czy zamawiający dopuszcza w razie zniszczenia sterownika przez czynniki zewnętrzne utratę zasilania w szafie PDS?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza w razie zniszczenia sterownika przez czynniki zewnętrzne utraty zasilania w szafie PDS (rozumianej jako szafa STS).

592. Czy dopuszcza się wykonywanie pierścieni po tej samej trasie kanalizacji kablowej w oddzielnych rurach?

Odpowiedź: Zamawiający stwierdza że minimalną odległością rozniesienia kabli światłowodowych pracujących w jednym ringu światłowodowym jest umieszczenie ich w sąsiednich rurach pierwotnej kanalizacji telekomunikacyjnej – dla skrzyżowań



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

skrajnych.

593. Długość przyłączenia urządzeń zainstalowanych na masztach do szafek PDS na wielu skrzyżowaniach będzie przekraczać długość 80 m, jakie rozwiązanie dopuszcza Zamawiający w takich przypadkach?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że będzie to przedmiotem prac projektowych.

594. Czy w obrębie skrzyżowania należy zapewnić dodatkowo profil 2 x fi 110 dla kabli światłowodowych i transmisyjnych, który nie może zostać wykorzystany do prowadzenia kabli sterujących?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w celu uniknięcia przypadkowego uszkodzenia kabli światłowodowych kanalizacja powinna być oddzielna dla kabli światłowodowych/transmisyjnych, jak i kabli sterujących.

595. Czy rozwiązaniem zamiennym dla stosowania wideo serwerów może być wykorzystanie istniejących wyjść IP w detektorach w celu przesyłania obrazu z kamer do centrum monitorowania?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza rozwiązań zamiennych.

596. Czy rozwiązaniem zamiennym dla rury fi 75 mm stosowanych do podłączenia pętli indukcyjnych od krawężnika do ostatniej studni może być stosowanie rur RHDPE 40/3,7 z warstwą poślizgową?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza rozwiązań zamiennych.

597. Proszę o określenie procedury postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji braku uregulowania własności nieruchomości w istniejących pasach drogowych ulic?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w przypadku braku uregulowań Wykonawca winien własnym staraniem i na własny koszt pozyskać stosowne zgody i pozwolenia niezbędne dla realizacji prac.

598. Czy zamawiający przewidują konieczność wykonania badań geotechnicznych w przypadku wykorzystania pomieszczeń w istniejących budynkach dla celów Centrum Sterowania Ruchem?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że na etapie realizacji projektu nie można wykluczyć takiej potrzeby.

599. Zgodnie z zapisami PFU kabel światłowodowy należy prowadzić w rurze wtórnej. Czy na ciągach nowoprojektowanej kanalizacji należy przewidzieć uwtórnianie rur



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

kanalizacji pierwotnej dodatkowymi (pustymi) rurami kanalizacji wtórnej (fi 32)? Jeśli tak, ile rur należy umieścić w każdym z otworów.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje w ramach przedmiotowego zamówienia stosowania uwtórniania dodatkowymi (poza rurami wtórnymi w których będą prowadzone kable dla potrzeb SZR) rurami wtórnymi.

600. Czy Zamawiający dopuszcza na odcinkach kanalizacji istniejącej stosowanie kabla światłowodowego zbrojonego, bez konieczności stosowania rury wtórnej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza się stosowania kabla światłowodowego zbrojonego.

601. W sytuacji prowadzenia kabla światłowodowego w istniejącej kanalizacji może zaistnieć konieczność usunięcia/przełożenia istniejących kabli. Po czyjej stronie będzie wskazanie tych kabli i ich usunięcie/przełożenie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wszystkie wymagane prace na istniejącej sieci światłowodowej związane z przebudową kabli, przełożeniem łączny leży po stronie wykonawcy systemu.

602. Czy Zamawiający przewiduje uwtórnianie istniejącej kanalizacji dodatkowymi (poza rurą wtórną w której będzie prowadzony kabel) rurami wtórnymi? Jeśli tak, iloma i w których otworach.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje w ramach przedmiotowego zamówienia stosowania uwtórniania dodatkowymi (poza rurami wtórnymi w których będą prowadzone kable dla potrzeb SZR) rurami wtórnymi.

603. Czy dla ciągów istniejącej kanalizacji, dla których będzie konieczność rozbudowy o profil 2x110 mm, Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy pozyskania map do celów projektowych oraz uzyskanie „zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę” lub uzyskania prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem PFU po stronie wykonawcy jest pozyskanie wszystkich wymaganych przepisami prawa dokumentów, opracowań, uzgodnień.

604. Czy dla ciągów istniejącej kanalizacji Zamawiający będzie wymagał rozbudowy/wymiany istniejących studni? Jeśli tak, kto i na podstawie jakich kryteriów będzie decydował o rozbudowie/wymianie studni?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem PFU nowe, jak i istniejące studnie winny spełniać wymagania odnośnie prowadzenia kabli światłowodowych oraz umożliwiać instalację muf kablowych, zapasów kabla, uwzględniać promień gięcia światłowodu, możliwość prowadzenia dodatkowych rur dla modernizowanej/rozbudowywanej kanalizacji teletechnicznej itp. Wykonawca winien w cenie ofertowej uwzględnić konieczność modernizacji, rozbudowy, przebudowy, oczyszczenia, usunięcia zbędnych kabli z istniejących studni kablowych.

605. Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie przy budowie kanalizacji kablowej rur



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

karbowanych (gładkie w środku, pozwalających na omijanie przeszkód lub pokonywanie niewielkich zakrętów bez konieczności montażu studni kablowych? W miejscach o dużych zagęszczeniu uzbrojenia podziemnego posadowienie studni na załamaniach kanalizacji może być niemożliwe.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem PFU dopuszczono do budowy kanalizacji teletechnicznej rury RHDPE 110 które umożliwiają budowę w trudnych warunkach terenowych.

606. Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie na przejściach pod jezdnią zamiast rury grubościennnej fi 160, rury grubościennnej fi 125 lub fi 140? Rura fi 160 jest znacząco nadmiarowa w stosunku do rury fi 110, z której budowany jest ciąg kanalizacji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem w PFU Zamawiający nie wyraża zgody na stosowanie rur mniejszych niż Ø160.

607. Czy Zamawiający wskaże odcinki, na których kanalizacja istniejąca jest zbudowana z rur o średnicy innej niż 110 mm?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w załączniku nr 2 do PFU wskazano odcinki pomiędzy skrzyżowaniami na których kanalizacja została wybudowana z rur o średnicy poniżej Ø110.

608. Czy Zamawiający przewiduje pobieranie od Wykonawcy opłat za zajęcie pasa drogowego w trakcie prac związanych z realizacją przedmiotu niniejszego zamówienia?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie przewiduje pobieranie od Wykonawcy opłat za zajęcie pasa drogowego w trakcie prac związanych z realizacją przedmiotu niniejszego zamówienia.

Zapytania po terminie:

609. Prosimy o przekazanie wzoru lamp typu pastorał.

Odpowiedź: W opisie przedmiotu zamówienia nie ma mowy o „lampach typu pastorał”.

610. Dotyczy detekcji zdarzeń oraz systemu wideodetekcji:

a. Prosimy o potwierdzenie, że są one jednym i tym samym systemem.

b. W opisie technicznym w PFU są szczegółowe wymagania techniczne, które odnoszą się do kombinacji dwóch systemów (detektor wideo - wirtualne pętle i automatyczne wykrywanie incydentów).



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Biorąc pod uwagę fakt, iż w systemach zarządzania ruchem miejskim najczęściej używanym i użytecznym jest detekcja wideo (wirtualne pętle wykrywania kolejek, wykrywanie obecności pojazdu na skrzyżowaniu, a automatyczne wykrywanie incydentów nadaje się w szczególności do tuneli i autostrad (w miastach są generowane wiele fałszywych alarmów w dużej liczbie, prosimy o potwierdzenie, że w ramach niniejszego projektu wymagany jest system detektorów wideo.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że:

- a) nie potwierdza, że (pod-)system detekcji zdarzeń jest tym samym systemem co system wideodetekcji,
- b) potwierdza, że w ramach niniejszego projektu wymagany jest system detektorów wideo.

611. Dotyczy:

a. Opis zadania OZ w PFU: „drogowe sygnalizacje świetlne objęte przedmiotem zamówienia - na których zostanie wdrożony SZR. Dla tych skrzyżowań zostanie opracowana dokumentacja projektowa, co najmniej w zakresie inżynierii ruchu. Jednocześnie na skrzyżowaniach tych zostanie wdrożony system akomodacji (wideodetekcja pętle do pomiarów ruchu) zgodnie z wymogami Zamawiającego i zostaną one włączone w system sterowania objęty przedmiotem zamówienia.

Sygnalizacje te zostaną sprawdzone i dostosowane pod względem zgodności z przepisami"
i

b. Wymagania określone w rozdziale 2.5.4 - [...] podsystem zarządzania zdarzeniami drogowymi [...], str. 37. Obszar terytorialny działania podsystemu zarządzania zdarzeniami drogowymi obejmuje n/w skrzyżowania i drogi dojazdowe na odległość co najmniej 100 m . Skrzyżowania objęte podsystemem (oznaczone zgodnie z załącznikiem nr 1): 1, 3, 5, 8, 15, 16, 19, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 81, 109”.

Prosimy o wskazanie, czy system detektorów wideo należy dostarczyć wyłącznie dla skrzyżowań 1, 3, 5, 8, 15, 16, 19, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 81, 109, czy też dla wszystkich skrzyżowań opisanych jako „OZ”?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że system detektorów wideo należy dostarczyć/zamontować/uruchomić dla wszystkich skrzyżowań opisanych jako „OZ”

612. Dotyczy opisu zadania „OZ” w PFU: „drogowe sygnalizacje świetlne objęte przedmiotem zamówienia - na których zostanie wdrożony SZR. Dla tych skrzyżowań zostanie opracowana dokumentacja projektowa, co najmniej w zakresie inżynierii ruchu.



Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Jednocześnie na skrzyżowaniach tych zostanie wdrożony system akomodacji (wideodetekcja pętle do pomiarów ruchu) zgodnie z wymogami Zamawiającego i zostaną one włączone w system sterowania objęty przedmiotem zamówienia. Sygnalizacje te zostaną sprawdzone i dostosowane pod względem zgodności z przepisami"

Biorąc pod uwagę fakt, że funkcje pomiarów ruchu prowadzone przez wideodetekcję oraz pętle indukcyjne dostarczają takie same wyniki, prosimy o potwierdzenie, że nie trzeba instalować na tym samym skrzyżowaniu zarówno wideodetekcji, jak i pętli indukcyjnych, a wybór odpowiedniej technologii wykrywania zostanie ustalony na etapie projektowym, w zależności od konstrukcji każdego skrzyżowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że trzeba instalować na tym samym skrzyżowaniu zarówno wideodetekcję, jak i pętle indukcyjne.

Zamawiający działając zgodnie z art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) dokonuje zmiany zapisów SIWZ poprzez zmianę treści załączników do SIWZ:

załączniki:

- nowy, obowiązujący wzór umowy,
- nowy, obowiązujący Program Funkcjonalno – Użytkowy,
- nowy, obowiązujący załącznik nr 1 do PFU,
- nowy, obowiązujący załącznik nr 2 do PFU,
- nowy załącznik 4d do PFU,
- dane techniczne istniejących znaków VMS.

Pozostałe zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia pozostają bez zmian.

