



PREZYDENT MIASTA ZIELONA GÓRA

ul. Podgórna 22
65- 424 Zielona Góra



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



DO-ZP.271.36.22.2022
RISS 5674186

Zielona Góra, 3 czerwca 2022 r.

Wykonawcy
zainteresowani udziałem
w nw. postępowaniu

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia klasycznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **Budowa systemu ITS wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury w Zielonej Górze.**

W dniu 31 maja 2022 r. wpłynęły pytania dotyczące treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w niniejszym postępowaniu. Na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 z późn. zm.) przekazuję treść pytań wraz z wyjaśnieniem.

Pytanie 1.1.

„**Dotyczy:** SWZ pkt 5.1.1

Na potwierdzenie zdolności technicznych Wykonawcy Zamawiający wymaga aby:

„*zdolności technicznej (w zakresie doświadczenia) umożliwiającej realizację zamówienia na odpowiednim poziomie jakości tj. w okresie ostatnich 5 lat (liczonych wstecz od dnia upływu terminu składania ofert), a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonali roboty budowlane porównywalne z robotami budowlanymi stanowiącymi przedmiot zamówienia tj. co najmniej dwa zadania, z których każde polegało na zaprojektowaniu, dostawie i wdrożeniu systemu zarządzania ruchem w mieście o liczbie co najmniej 100.000 mieszkańców oraz obejmowało wszystkie niżej wymienione elementy:*”

Czy Zamawiający zgodzi się na przedłużenie okresu zdobycia doświadczenie do 8 lat i zmniejszy ilość wymaganych zadań do jednego?

Uzasadnienie:

Wdrożenia systemów ITS w Polsce wykonywane są przy udziale środków unijnych. Tylko nieliczne miasta są w stanie zrealizować takie projekty przy udziale środków własnych. Dodatkowo Projekt opisany w referencji („zaprojektowaniu, dostawie i wdrożeniu systemu zarządzania ruchem”) każde z miast może zrealizować tylko raz. Miasta, w których został wdrożony wcześniej system ITS na części obszaru rozszerzają potem działanie takiego systemu (nawet wielokrotnie w stosunku do podstawowego zadania np. Warszawa z 37 skrzyżowań do ok 400 obecnie), ale takie doświadczenie w świetle zapisów SWZ nie jest brane pod uwagę przez Zamawiającego. Zwiększenie okresu do 8 lat powoli uwzględnić doświadczenie zdobyte przy projektach zrealizowane w przy udziale funduszy unijnych na lata 2007-2013.

Żądanie referencji dotyczący dwóch projektów jest nadmiarowe i wskazuje na konkretnego wykonawcę. Od 2017 roku w Polsce zostały zakończone tylko dwa projekty spełniające wielkością wymagania SWZ są to: ITS Chorzów (31 sygnalizacji) i ITS Tarnów (27 sygnalizacji). Oba te zadania zostały zrealizowane przez tego samego wykonawcę. Kolejne 4 zadania ITS są obecnie w trakcie realizacji. Standardem w podobnych projektach ITS jest referencja tylko z jednego zakończonego projektu.”.

Wyjaśnienie 1.1.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 5.1.1. SWZ zgodnie z propozycją Wykonawcy. Zgodnie z art. 137. ust. 2 i ust. 5 ustawy pzp zmieniona SWZ zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania <https://bip.zielonagora.pl/> (zakładka „zamówienia publiczne“) w dniu 8 czerwca 2022 r.

Pytanie 1.2.

„**Dotyczy:** SWZ pkt 5.1.1 pkt b)

Zamawiający wymaga aby

„System sterowania ruchem drogowym obejmujący minimum 20 sygnalizacji świetlnych, z nadawaniem priorytetu dla transportu zbiorowego na wszystkich objętych systemem skrzyżowaniach.”

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę wymagania na:

System sterowania ruchem drogowym obejmujący minimum 20 sygnalizacji świetlnych, z nadawaniem priorytetu dla transportu zbiorowego na **minimum 20** objętych systemem skrzyżowaniach.

Uzasadnienie:

Obecny zapis wskazuje, że niezależnie od wielkości referencyjnego zadania wszystkie skrzyżowania objęte systemem ITS muszą być objęte priorytetem. Jest to przypadek szczególny zależny od zakresu terytorialnego konkretnego wdrożenia. W przypadku projektów obejmujących całe miasta priorytet pojawia się tylko na tych skrzyżowaniach przez które poruszają się autobusy lub tramwaje, a nie dla wszystkich skrzyżowań w mieście.”.

Wyjaśnienie 1.2.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 5.1.1. SWZ zgodnie z propozycją Wykonawcy. Zgodnie z art. 137. ust. 2 i ust. 5 ustawy pzp zmieniona SWZ zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania <https://bip.zielonagora.pl/> (zakładka „zamówienia publiczne“) w dniu 8 czerwca 2022 r.

Pytanie 1.3.

„**Dotyczy:** SWZ pkt 5.1.1 pkt b)

Zamawiający wymaga aby

„System powinien wykorzystywać adaptacyjne, obszarowe algorytmy sterowania ruchem z automatyczną optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów w czasie rzeczywistym, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), z realizacją priorytetu centralnego (decyzja podejmowana jest na poziomie centralnego serwera) dla co najmniej 50 pojazdów transportu zbiorowego”

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę wymagania na:

„System powinien wykorzystywać adaptacyjne, obszarowe algorytmy sterowania ruchem z automatyczną optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów w czasie rzeczywistym, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), z realizacją priorytetu dla co najmniej 50 pojazdów transportu zbiorowego”

Uzasadnienie:

Zamawiający wskazał technologię którą preferuje dla realizacji priorytetu (V2x) PFU pkt 1.4 ppkt 1. „Dla wprowadzenia możliwości udzielania priorytetu dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną zakłada się wyposażenie w sprzęt, do komunikacji V2X, pojazdy oraz skrzyżowania.” Wskazana technologia nie jest priorytetem centralnym tylko lokalnym. Zapis w obecnej postaci dotyczy tylko specyficznych projektów i ogranicza możliwości złożenia oferty w postępowaniu.”.

Wyjaśnienie 1.3.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 5.1.1. SWZ zgodnie z propozycją Wykonawcy. Zgodnie z art. 137. ust. 2 i ust. 5 ustawy pzp zmieniona SWZ zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania <https://bip.zielonagora.pl/> (zakładka „zamówienia publiczne“) w dniu 8 czerwca 2022 r.

Pytanie 1.4.

„**Dotyczy:** SWZ pkt 5.1.2 1)

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę wymagania dotyczących Kierownika projektu na:

„Kierownik projektu (1 osoba)

a) pełnił funkcje kierownicze typu: Kierownika Projektu, z-cy Kierownika Projektu w co najmniej jednym zakończonym projekcie (zamówieniu publicznym), które obejmowało zakresem realizację prac w trybie zaprojektuj i wybuduj dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania Ruchem.

b) Posiada certyfikat z zarządzania projektami np. PRINCE2”

Uzasadnienie:

Wskazane wymagane doświadczenie nie jest związane z pełnioną funkcją przez kierownika projektu i realizowanymi przez niego zadaniami w ramach realizacji zadania np. opracowania harmonogramu realizacji będącego przedmiotem oceny oferty. Umiejętności wymagane od kierownika projektu są inne niż wymagane od projektanta czy kierownika robót w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych bez ograniczeń. Kwalifikację kierownika projektu potwierdzają wcześniejsze realizacje na ww. stanowisku lub odpowiednie szkolenia/ certyfikatami w ww. zakresie.”.

Wyjaśnienie 1.4.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 5.1.1. SWZ. Zgodnie z art. 137. ust. 2 i ust. 5 ustawy pzp zmieniona SWZ zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania <https://bip.zielonagora.pl/> (zakładka „zamówienia publiczne“) w dniu 8 czerwca 2022 r.

Pytanie 1.5.

„**Dotyczy:** SWZ pkt 30. ppkt 4. A)

Zamawiający wskazuje w podkryterium K1 - kwalifikacje i doświadczenie Kierownika projektu:

1) wykształcenie wyższe techniczne w specjalności elektronika, telekomunikacja lub elektrotechnika,

2) 2 lata doświadczenia w projektowaniu w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych lub elektrycznych i elektroenergetycznych, liczone od daty nadania uprawnień,

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę wymagań na:

1) wykształcenie wyższe techniczne

2) (usunięty)

Uzasadnienie:

Kierownicy projektów posiadają wykształcenia technicznego wywodzą się z różnych specjalności, rozwijają swoje umiejętności w ramach szkoleń podyplomowych. Zamawiający podał kilka

specjalności „elektronika, telekomunikacja lub elektrotechnika” jednocześnie pominięte zostały inne specjalności będące przedmiotem postępowania np. ”sterowanie ruchem w transporcie”.

Pkt 2 dotyczy doświadczenia projektanta a nie kierownika projektu. W kluczowym personelu Zamawiający wskazał również 2) Projektant ds. Telekomunikacji (1 osoba) a w podkryterium K2 - kwalifikacje i doświadczenie Projektanta ds. Telekomunikacji dodatkowo premiuje ww. kwalifikacje:

„Ocena oferty w tym podkryterium dokonana zostanie na podstawie informacji zawartej w tabeli w pkt 2.2.2. formularza oferty (załącznik nr I.1 do SWZ) – oferta otrzyma 3 pkt jeżeli osoba wskazana przez Wykonawcę do pełnienia funkcji Projektanta ds. Telekomunikacji posiada co najmniej 2 lata doświadczenia w projektowaniu w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych liczone od nadania uprawnień.”.

Wyjaśnienie 1.5.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 30.4.a) SWZ.

Pytanie 1.6.

„Dotyczy: SWZ pkt 30. ppkt 4. A)

Zamawiający wskazuje w preferowane *kwalifikacje i doświadczenie Projektanta Technologii ITS.:*

b) *Minimum 170 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną sterowanych przy pomocy adaptacyjnych, obszarowych algorytmów sterowania z automatyczną i na bieżąco, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla co najmniej 600 pojazdów transportu zbiorowego, w tym dla tramwajów;*

Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę wymagań na 100 skrzyżowań i 200 pojazdów transportu publicznego i usunięcie frazy „w tym dla tramwajów”?

Uzasadnienie:

Podane wymagane ilości 170 skrzyżowań i 600 pojazdów transportu publicznego w tym tramwajów wskazują na doświadczenie możliwe do uzyskania tylko przy jednym takim projekcie zrealizowanym w Polsce (ITS Łódź). Zupełnie pomijając doświadczenie zdobyte przy innych dużych wdrożeniach ITS w Polsce, o wielkości wdrożenia powyżej 100 skrzyżowań i przeznaczonych dla więcej niż 200 pojazdów publicznych, które są wielokrotnie większe niż wynikające z potrzeb zadania

Wymaganie jest nieproporcjonalne. Zakres projektu w Zielonej Górze obejmuje 15-28 skrzyżowań (zależności od wybranych przez Zamawiającego opcji) i 86 pojazdów. (2.3.8 PFU) - z możliwością rozszerzenia do 50 skrzyżowań.

Największe do tej pory wdrożenie ITS w Polsce w formule zaprojektuj i wybuduj obejmowały wdrożenia priorytetu dla transportu publicznego:

ITS Łódź - 236 skrzyżowań/ 700 pojazdów

Tristar - 150 skrzyżowań

Poznań - 125 skrzyżowań

Białystok - 119 skrzyżowań”.

Wyjaśnienie 1.6.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 30.4.d) SWZ.

Pytanie 1.7.

„Dotyczy: SWZ pkt 30. ppkt 4. D)

Zamawiający zgodzi się na usunięcie części preferowanych *kwalifikacji i doświadczenia Projektanta Technologii ITS.*:

e) *System dynamicznej informacji dla kierowców, opartej o co najmniej 8 elektronicznych tablic zmiennej treści umożliwiających wyświetlenie informacji graficznej i tekstowej;*

3) *doświadczenie w projektowaniu technologii ITS na styku obszarów miejskich i dróg krajowych,*

4) *doświadczenie i praktyczną znajomość standardów architektury technologii ITS, w tym opartą o standardy FRAME, potwierdzoną odbytym szkoleniem specjalistycznym w zakresie wykorzystania i budowy standardów FRAME (zorganizowanym oraz przeprowadzonym przez podmiot działający w branży rozwoju technologii ITS i dysponujący szkoleniową kadrą ekspercką w zakresie narzędzi FRAME i ich praktycznego stosowania),*

Według PFU Zamawiający nie wymaga stosowania technologii FRAME w projekcie. Projekt nie obejmuje dostawy dynamicznej informacji dla kierowców. Projekt nie wymaga uzgodnień z GDDKIA w zakresie dróg krajowych.”.

Wyjaśnienie 1.7.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 30.4.d) SWZ.

Powyższe informacje stanowią integralną część SWZ i należy je uwzględnić w składanej ofercie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Krzysztof Kaliszuk
Zastępca Prezydenta