



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.271.36.31.2022
RISS 5676461

Zielona Góra, 8 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 3 czerwca 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 3.1.

„SWZ pkt 5.1.1 pkt b

Prosimy o wyjaśnienie pkt 5.1.1 SWZ dotyczącego warunku w zakresie zdolności technicznej. Zamawiający wymaga w tym punkcie wykazania się doświadczeniem w zaprojektowaniu, dostawie i wdrożeniu systemu zarządzania ruchem drogowym w mieście o liczbie co najmniej 100.000 mieszkańców, którego elementem był m.in.

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

Mając na uwadze użyte w treści ww. warunku sformułowanie „na wszystkich” prosimy o potwierdzenie, że celem tego sformułowania, a w konsekwencji treścią warunku jest wymóg, aby każda z sygnalizacji świetlnych tj. skrzyżowań objętych systemem sterowania ruchem, miała funkcję nadawania priorytetu dla transportu zbiorowego. W konsekwencji prosimy o potwierdzenie, że w warunku chodzi o to, żeby dla każdej z sygnalizacji świetlnych objętych Systemem istniała możliwość w dowolnym momencie, bez doposażania tej sygnalizacji świetlnej w dodatkowe elementy sprzętowe, programowego skonfigurowania realizacji priorytetu centralnego przez użytkownika. W konsekwencji chodzi o to, żeby użytkownik dysponował programową możliwością włączenia priorytetu centralnego i jego realizacji lub też jego wyłączenia o ile sytuacja ruchowa na skrzyżowaniu tego wymaga, np. przy dużym obciążeniu ruchem.”.

Wyjaśnienie 3.1.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 5.1.1. SWZ.

Pytanie 3.2.

„SWZ pkt 5.1.1 pkt e

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o weryfikację i zmianę wymagania:

System nadzoru wideo wraz z dostawą i instalacją co najmniej 30 kamer PTZ (pan-tilt-zoom, tj. kamera obrotowa) przeznaczonych do monitoringu ruchu drogowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;

Na wymaganie:

System nadzoru wideo wraz z dostawą i instalacją co najmniej 30 kamer PTZ (pan-tilt-zoom, tj. kamera obrotowa) oraz dookólnych (wieloprzetwornikowych) przeznaczonych do monitoringu ruchu drogowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;

Kamery dookólne pozwalają na monitorowanie obrazu w zakresie 360°, w związku z czym dają możliwość obserwacji pełnego pola wokół kamery, w związku z czym jej funkcjonalność jest szersza niż funkcjonalność kamery PTZ.”.

Wyjaśnienie 3.2.

Zamawiający podtrzymuje zapis SWZ.

Pytanie 3.3.

„SWZ pkt 30.4 ppkt c.3

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o weryfikację i usunięcie wymagania:

3) znajomość programów narzędziowych przeznaczonych do analiz efektywności ruchu drogowego przy wykorzystaniu komputerowych mikrosymulacji ruchu drogowego (praktyczna znajomość oprogramowania VISSIM lub równoważnego), potwierdzoną udziałem w certyfikowanym szkoleniu z narzędzia.

Projektant ds. drogowych, posiadający uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej, zazwyczaj zajmuje się projektami budowlanymi, w związku z czym posiadanie znajomości programów do analiz efektywności ruchu potwierdzonej certyfikatem jest bardzo rzadko spotykane wśród projektantów budowlanych branży drogowej. Modelowanie i symulacje ruchu drogowego wykonywane są zazwyczaj przez inżynierów ruchu drogowego, projektantów związanych z tworzeniem programów sterowania ruchem oraz programistów sterowników sygnalizacji świetlnej. W związku z tym bardzo trudno jest znaleźć na rynku specjalistów, którzy w czasie pracy zawodowej jednocześnie tworzyli projekty budowy/ przebudowy/ remontu/ rozbudowy infrastruktury drogowej na cele związane z systemami ITS, a jednocześnie posiadają znajomość programów narzędziowych przeznaczonych do analiz efektywności ruchu drogowego.”.

Wyjaśnienie 3.3.

Zamawiający dokonał modyfikacji pkt 30.4.c) SWZ.

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

PREZYDENT MIASTA

mgr inż. Janusz Kubicki