



Gorzów Wlkp., 03.03.2017 r.

WAD-VI.271.28.2016.KP

**Wykonawcy biorący udział  
w postępowaniu**

Dotyczy: przetargu na „Modernizację wschodniego wylotu DK NR 22 na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta”

Na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 24 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 2164), dalej PZP, Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia:

**Pytanie 1:**

Czy zakres przebudowy torowiska „1,04 km” oraz długość odcinka mijankowego „25 m” zgodnie z PFU str. 17 są prawidłowe? Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie czy długość podana w PFU to długość toru liczonego po jednym czy dwóch torach?

**Odpowiedź:**

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym określono zakres prac torowych. Podane w PFU długości zakresu przebudowy torowiska to (1,04km) oraz odcinka postojowego, a nie mijankowego (25,0 m). Jednocześnie zaznacza się, że ostateczne długości torowiska i zakres przebudowy wynikać będą z projektu budowlanego.

**Pytanie 2:**

W jaki sposób została wyliczona długość przebudowy torowiska „1,04 km” zgodnie z PFU str. 17 – prosimy o podanie wyliczenia? Z wyliczeń Oferenta na podstawie załączonych planów sytuacyjnych wychodzi o wiele większa długość niż podana w PFU

**Odpowiedź:**

W wyliczonej długości przebudowy torowiska tj, 1,04 km, chodzi o torowisko podwójne (tj. 2,08 km toru pojedynczego)

**Pytanie 3:**

Czy Zamawiający przewiduje zielone torowiska na rondach projektowanych? Założenie zielonego torowiska w miejscach nie przewidzianych jako przebudowa torowiska (niebieska linia) automatycznie zwiększy zakres prac.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje zielonych torowisk ani na projektowanych rondach, ani poza nimi.

**Pytanie 4:**

Czy na rondach projektowanych objętych Przedmiotem Zamówienia istniejące torowisko ma być przebudowane?

**Odpowiedź:**

Na objętych Przedmiotem Zamówienia projektowanych rondach, istniejące torowisko ma być przebudowane.

**Pytanie 5:**

Prosimy o podanie zestawienia prac w zakresie torowisk, tj. długości a) torowiska monolitycznego (szyna pływająca), b) klasycznego, c) zielonego? Dokumentacja rysunkowa nie jest jednoznaczna i nie pozwala na wycenę przedmiotowych Robót.

**Odpowiedź:**

Długości torowisk klasycznych, monolitycznych (przejazdy) i innych Wykonawca powinien określić w projekcie torowiska.

**Pytanie 6:**

Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejącej kanalizacji deszczowej: pod istniejącą jezdnią?

- prawą ul. Bierzarina od km 0+172 ÷ 0+708,
- lewą ul. Łukasińskiego od km 0+060 ÷ 1+217.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejącej kanalizacji deszczowej pod istniejącą jezdnią:

- prawą ul. Bierzarina od km 0+172 ÷ 0+708,
- lewą ul. Łukasińskiego od km 0+060 ÷ 1+217

**Pytanie 7:**

Czy kanalizacja na ww. odcinkach była liczona na natężenie deszczu jak dla drogi klasy GP?

**Odpowiedź:**

Kanalizacja na odcinkach na ww. odcinkach była liczona na natężenie deszczu jak dla drogi klasy GP. Ponadto Wykonawca na etapie projektu budowlanego jest zobowiązany dokonać przeliczeń istniejącej zlewni i zapewnić odprowadzenie wód zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**Pytanie 8:**

Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejącej kanalizacji sanitarnej: pod istniejącą jezdnią?

- prawą ul. Bierzarina od km 0+172 ÷ 2+220

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza pozostawienie istniejącej kanalizacji sanitarnej pod istniejącą jezdnią:

- prawą ul. Bierzarina od km 0+172 ÷ 2+220

**Pytanie 9:**

Czy odwodnienie istniejącej jezdni prawej ul. Bierzarina ma mieć pozostawiony istniejący system odprowadzenia wód poprzez urządzenia oczyszczające zlokalizowane pod projektowanym rondem Górczyńska/Walczaka do kanału kd1200 w ul. Górczyńskiej? Czy urządzenia te mają zostać przebudowane w związku z kolizją z projektowanym układem drogowym – jeśli tak to proszę o podanie typu, rodzaju i charakterystycznych parametrów istniejących urządzeń?

**Odpowiedź:**

Odwodnienie istniejącej jezdni prawej ul. Bierzarina nie ma mieć pozostawionego istniejącego systemu odprowadzenia wód poprzez urządzenia oczyszczające zlokalizowane pod projektowanym rondem Górczyńska/Walczaka do kanału kd1200 w ul. Górczyńskiej. Urządzenia te mają zostać zlikwidowane.

**Pytanie 10:**

Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie w jezdni odcinków kanalizacji deszczowej i sanitarnej w ul. Bierzarina na odc. od km 0+000 + 0+172 oraz 0+708 + 0+820?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza pozostawienie w jezdni odcinków kanalizacji deszczowej i sanitarnej w ul. Bierzarina na odc. od km 0+000 + 0+172 oraz 0+708 + 0+820.

**Pytanie 11:**

Odnosnie odwodnienia ul.Łukasińskiego – czy kanał deszczowy w istniejącej jezdni ma zostać usunięty i w zamian za to wybudowana ma zostać nowa kanalizacja odwadniająca obie jezdni ul.Łukasińskiego?

**Odpowiedź:**

Wykonawca na etapie projektu budowlanego zobowiązany jest przeanalizować istniejący układ i dobrać urządzenie niezbędne do odprowadzenia wód z całej zlewni. Decyzja o przebudowie urządzeń wynikać będzie ostatecznie z projektu budowlanego.

**Pytanie 12:**

Proszę o podanie parametrów dot. przebudowywanej pompowni zlokalizowanej w km 0+500 ul.Łukasiewicza w postaci: rzędnej zrzutu do odbiornika, odległości miejsca zrzutu od pompowni, maksymalnej ilości wody jaką można zrzucić do odbiornika?

**Odpowiedź:**

Wykonawca na etapie projektu budowlanego jest zobowiązany przeanalizować istniejący układ, zaprojektować i dobrać urządzenia zgodnie z ich wymaganiami.

**Pytanie 13:**

Proszę o podanie maksymalnych ilości wód opadowych które można odprowadzać ze zbiorników retencyjnych do istniejących kolektorów deszczowych w ul.Walczaka oraz w ul.Górczyńskiej?

**Odpowiedź:**

W związku z ograniczeniem przepustowości kolektora i separatora w ul.Górczyńskiej należy przetrzymać 100 % wód ze zlewni i odprowadzić wody opadowe do kolektora po ustaniu opadów.

**Pytanie 14:**

Proszę o podanie miejsca zrzutu oraz maksymalnej ilości wód opadowych które można odprowadzić do kolektora sanitarnego ZPJ SILWANA średnicy 600mm?

**Odpowiedź:**

Wykonawca na etapie projektu budowlanego jest zobowiązany przeanalizować istniejący układ, zaprojektować i dobrać urządzenia zgodnie z ich wymaganiami.

**Pytanie 15:**

W związku z odpowiedzią Zamawiającego ( nr 33 z dnia 20.02.2017r) z której wynika, że istniejąca pętla tramwajowa jest jednoznacznie do likwidacji oraz nie przewiduje się jej odtworzenia oraz jednoczesnym udostępnieniem wykonawcom uzgodnienia z MZK z dnia 14.02.2017, w którym to w dalszym ciągu istnieją zapisy zarówno do pętli tramwajowej jak również do „krańcówki ” ( chociażby część A pkt. 1, 6,7) proszę o modyfikację zapisów uzgodnienia w wyniku którego w jego treści pozostaną informacje dotyczące jedynie „krańcówki ” nie zaś zarówno pętli jak i krańcówki ( jak to jest w chwili obecnej), które wzajemnie się wykluczają.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikuje warunki techniczne z MZK, zastępując dotychczasową ich treść nowym dokumentem, stanowiącym Załącznik nr 1 do pisma.

**Pytanie 16:**

Do pisma nr WAD-VI.271.28.2016.KP przekazanego w dn. 15.02.2017 został dołączony Załącznik nr 2 – Warunki techniczne w zakresie sieci wodno – kanalizacyjnych tj. pismo PWiK Sp. z o.o. z dn. 08.02.2017. W powyższym piśmie PWiK przedstawił swoje uwagi do planów sytuacyjnych, które nie zostały udostępnione. W związku z powyższym prosimy o przekazanie powyższych planów, na które powołuje się PWiK.

**Odpowiedź:**

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym w katalogu PDF – część informacyjna zostały any sytuacyjne zostały udostępnione w przekazanym skorygowanym PFU

**Pytanie 17:**

W zmodyfikowanym PFU (przekazanym w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) w części *III.3 Załącznik 3 – Warunki techniczne, opinia konserwatorska oraz pozostałe opinie, stanowiska, uzgodnienia i warunki* w poz. 14 pozostały stare warunki PWiK z dn. 22.02.2016r. wraz z nieaktualnymi załącznikami mapowymi. Prosimy o modyfikację załączników do PFU.

**Odpowiedź:**

Zamawiający w piśmie z dnia 14.02.2017r. udostępnił nowe, aktualne warunki z PWiK. Jednocześnie Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest uzyskać wszelkie opinie, uzgodnienia warunki, akceptacje i decyzje, niezbędne do uzyskania decyzji administracyjnych zezwalających na realizację i do zrealizowania przedmiotu zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest uzyskać w szczególności uzgodnienie Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Transportu, Wydziałem Inwestycji i Remontów Dróg, Z PWiK, MZK i MIR. Ostateczny zakres jednostek opiniujących zostanie przeanalizowany przez Wykonawcę i uzgodniony z Zamawiającym na etapie projektu budowlanego.

**Pytanie 18:**

W zmodyfikowanym PFU (przekazanym w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP)

w części *III.3 Załącznik 3 – Warunki techniczne, opinia konserwatorska oraz pozostałe opinie, stanowiska, uzgodnienia i warunki* znajduje się pusty folder PSG w *Załącznikach mapowych do pism zał. 3*. Prosimy o uzupełnienie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia załączniki mapowe do Warunków technicznych wydanych przez PSG z dnia 15.03.2016r., stanowiące Załącznik nr 2 do pisma.

**Pytanie 19:**

Na str. 28 zmodyfikowanego PFU (przekazanego w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) znajdują się zapisy dotyczące zapewnienia warunków pieszemu do systematycznego odpoczynku (ławki, zieleni). W związku z sytuacją, iż zmiana PFU polega głównie na rezygnacji z zagospodarowania terenu wokół drogi pod kątem społecznym, prosimy o wyjaśnienie, czy należy uwzględnić miejsca spoczynku (ławki ) wzdłuż drogi. Jeśli tak to prosimy o przekazanie wytycznych / zasad lokalizacji miejsc spoczynku.

**Odpowiedź:**

Nie należy uwzględnić miejsca wypoczynku (ławki, zieleni) wzdłuż drogi.

**Pytanie 20:**

Na str. 44 zmodyfikowanego PFU (przekazanego w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) pokazano wstępną konstrukcję nawierzchni parkingu, natomiast na str. 57 jest zapis dotyczący zapewnienia na parkingu buforowym odpowiedniej lokalizacji miejsc dla inwalidów. W związku z sytuacją, iż w zmianie PFU zrezygnowano z budowy parkingu buforowego, prosimy o potwierdzenie iż powyższe zapisy dotyczące parkingu nie dotyczą niniejszego zadania.

**Odpowiedź:**

Zapisy dotyczące parkingu nie dotyczą niniejszego zadania.

**Pytanie 21:**

Na str. 47 zmodyfikowanego PFU (przekazanego w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) znajduje się dział 1.1.d.2.3 dotyczący oznakowania ramp dla niepełnosprawnych na obszarze inwestycji. W związku z sytuacją, iż zmiana PFU polega głównie na rezygnacji z zagospodarowania terenu wokół drogi pod kątem społecznym, prosimy o potwierdzenie, iż powyższy dział nie dotyczy niniejszego zadania.

**Odpowiedź:**

Dział 1.1.d.2.3 nie dotyczy niniejszego zadania.

**Pytanie 22:**

W zmodyfikowanym PFU (przekazanym w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) w części informacyjnej w folderze 5. *Plan rozbiórek 1.100* na rysunku 5.3 uwzględniono rozbiórkę całej istniejącej ul. Bierzarina, natomiast zadanie na tym odcinku dotyczy tylko budowy drugiej jezdni. Prosimy o wyjaśnienie, jaki zakres robót należy wykonać na ul. Bierzarina.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi w piśmie z dnia 20.02.2017 r. (pytanie nr 8 i pytanie nr 56).

**Pytanie 23:**

W zmodyfikowanym PFU (przekazanym w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) zrezygnowano z zagospodarowania terenu wokół drogi pod kątem społecznym (park sensoryczny, park rekreacyjny, wkomponowane zbiorników retencyjnych w teren otaczający, przekształcenie terenów zielonych w łakę kwietną), natomiast Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach swoim zakresem obejmuje nasadzenie zastępcze wzdłuż zmodernizowanej drogi oraz w obrębie projektowanych pasów zieleni i skwerów w ilości nie mniejszej niż ilość wyciętych drzew. W związku z powyższym prosimy o jednoznaczne określenie zakresu nasadzeń wraz z podaniem wytycznych co do ich ilości i lokalizacji.

**Odpowiedź:**

Ilość nasadzeń zastępczych wynikających z zapisów Decyzji Środowiskowej Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w ramach opracowanej dokumentacji projektowej po uzgodnieniu z WGT. Jednocześnie informujemy iż Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i uzyskać decyzje administracyjne na wykonanie zakresu robót objętych kontraktem wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych opinii i decyzji wymaganych przepisami. Wykonawca zobowiązany jest ocenić przydatność załączonej Decyzji Środowiskowej wraz z jej wykorzystaniem dla zaprojektowanego układu drogowego.

**Pytanie 24:**

Modyfikacją PFU (przekazaną w dn. 15.02.2017 pismem nr WAD-VI.271.28.2016.KP) Zamawiający zrezygnował z zagospodarowania terenu wokół drogi pod kątem społecznym. Zakres ten jest ujęty w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj.

- stworzenie parku sensorycznego w obszarze Ronda Gdańskiego,
- siłownia miejska w parku przy starym cmentarzu,
- plac zabaw lub skate park w obszarze likwidowanej pętli tramwajowej,
- modułowe postoje składające się z ławki z wbudowanymi stojakami rowerowymi i koszem na śmieci wzdłuż ul. Walczaka;
- ławki postojowe wzdłuż ul. Bierzarina i Łukasińskiego;
- rekompensata nasadzeń w rejonie pasów zieleni i skwerów.

Wykonawca przyjmuje, że wiążącym dla niego zakresem robót do wykonania w ramach niniejszego zadania są roboty wskazane w PFU, a elementy które dodatkowo wymienia Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie stanowi przedmiotu niniejszego zamówienia.

**Odpowiedź:**

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ dołączając nowe warunki PWiK w zakresie sieci wodno-kanalizacyjnych.

Za dokumenty wiążące uznaje się SIWZ z załącznikami przesłaną do Wykonawców wraz z zaproszeniem do składania ofert z dnia 05.01.2017 r. oraz późniejsze modyfikacje treści SIWZ (w tym PFU) i odpowiedzi na pytania przesyłane do Wykonawców i publikowane na stronie BIP Miasta Gorzowa Wlkp.

Jednocześnie Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić zapisy decyzji środowiskowej w przypadku jej wykorzystania na etapie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wykonać zakres przedmiotu zamówienia zgodnie z Programu Funkcjonalno – Użytkowego.

**Pytanie 25:**

Czy Zamawiający posiada szczegółowe wytyczne dot. funkcjonowania miejskiego systemu ITS, w szczególności koncepcję miejskiego systemu zarządzania ruchem? Czy takie opracowanie powinno powstać w ramach inwestycji?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada szczegółowych wytycznych dotyczących funkcjonowania systemu ITS. Natomiast sam system ITS w obrębie inwestycji winien być tak zaprojektowany i wykonany, aby była możliwość rozbudowy oraz podłączania kolejnych urządzeń w oparciu o bezpłatne, otwarte protokoły komunikacyjne.

**Pytanie 26:**

Czy system ITS dla projektowanego odcinka DK22 ma podjąć funkcjonowanie po oddaniu inwestycji, czy w zakres wchodzi jedynie wyprzedzające wykonanie elementów, które zostaną wykorzystane po stworzeniu całościowego, miejskiego systemu ITS?

**Odpowiedź:**

System ITS po oddaniu inwestycji ma podjąć działanie w zakresie urządzeń terenowych oraz zarządzania nimi w obrębie inwestycji.

**Pytanie 27:**

Realizacja zadań systemu ITS wymaga zbierania danych ze znacznego obszaru miasta. Czy Zamawiający wymaga wykonania infrastruktury umożliwiającej przesyłanie danych z istniejących detektorów (pętle indukcyjne, wideodetekcja, monitoring) poza zakresem inwestycji drogowej? Jeśli tak, prosimy o wskazanie zakresu zasięgu zbierania danych. Czy Zamawiający wymaga uzupełnienia brakujących detektorów potrzebnych do pracy systemu ITS (może być konieczna przebudowa skrzyżowań poza zakresem -instalacja detektorów, poszerzenia poboczy, montaż barier ochronnych)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wymaga wykonania infrastruktury zbierającej dane z istniejących detektorów, a nie będących w obrębie inwestycji.

**Pytanie 28:**

Czy Zamawiający udostępni dokumentację dotyczącą istniejącego oprzyrządowania zbierania danych i zarządzania ruchem (detektory drogowe, monitoring, sygnalizatory, szafy sterownicze) w obszarze wymaganym do zbierania danych na potrzeby ITS?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wymaga wykonania infrastruktury zbierającej dane z istniejących detektorów, a nie będących w obrębie inwestycji, wobec czego nie ma konieczności przekazywania tego rodzaju dokumentacji.

**Pytanie 28:**

Czy Zamawiający wymaga zabezpieczenia elementów systemu ITS stanowiących przeszkody barierami ochronnymi? Czy wymaga zabezpieczenia barierami ochronnymi elementów systemu ITS poza zakresem inwestycji drogowej (jeżeli będą wymagane)?

**Odpowiedź:**

Wszystkie elementy systemu ITS winny być zabudowane w sposób bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami.

**Pytanie 29:**

Czy Zamawiający planuje budowę Centrum Zarządzania Ruchem? Jaka lokalizację CZR przewiduje Zamawiający? Czy budowa CZR jest częścią kontraktu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający planuje budowę Centrum Zarządzania Ruchem. Budowa Centrum Zarządzania Ruchem nie jest przedmiotem kontraktu.

**Pytanie 30:**

Czy w związku z przynależnością przebudowywanej drogi do sieci dróg krajowych system ITS ma zostać włączony do Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada w dniu dzisiejszym takiej informacji. System należy zaprojektować i wykonać tak, aby tego rodzaju włączenie infrastruktury do Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem było możliwe.

**Pytanie 31:**

Jaki kanał komunikacji między elementami systemu ITS a Centrum Zarządzania Ruchem wskazuje Zamawiający (łącza kablowe wysokiej przepustowości np. światłowodowe, komunikacja bezprzewodowa GSM/LTE, radiowa, WiFi, satelitarna lub inne systemy)?

**Odpowiedź:**

Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu, zakres do wykonania w przedmiotowym zamówieniu obejmuje wykonanie i uruchomienie urządzeń terenowych w obrębie inwestycji. Urządzenia w obrębie inwestycji winny być zaprojektowane przez Wykonawcę i połączone ze sobą kanalizacją techniczną z zastosowaniem światłowodów. Do czasu uruchomienia docelowego Centrum Zarządzania Ruchem łączność ze stanowiskami operatorskimi z infrastrukturą terenową inwestycji należy zapewnić poprzez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie. Do czasu oddania całości przedmiotowej inwestycji, koszt utrzymania takiego połączenia leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie 32:**

W razie wybrania komunikacji przez linię światłowodową lub inną linię teleinformatyczną, dokąd należy doprowadzić przewody? Czy kontrakt obejmuje również podłączenie elementów systemu leżących poza zakresem?

**Odpowiedź:**

Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu, zakres do wykonania w przedmiotowym zamówieniu obejmuje wykonanie i uruchomienie urządzeń terenowych w obrębie inwestycji. Urządzenia w obrębie inwestycji winny być zaprojektowane przez Wykonawcę i połączone ze sobą kanalizacją techniczną z zastosowaniem światłowodów. Do czasu uruchomienia docelowego Centrum Zarządzania Ruchem łączność ze stanowiskami operatorskimi z infrastrukturą terenową inwestycji należy zapewnić poprzez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie. Do czasu oddania całości przedmiotowej inwestycji, koszt utrzymania takiego połączenia leży po stronie Wykonawcy. Kontrakt nie obejmuje podłączenia elementów systemu ITS poza zakresem inwestycji.

**Pytanie 33:**

Czy dla przewodów teleinformatycznych systemu ITS należy przewidzieć kanały technologiczne?

**Odpowiedź:**

Tak.

**Pytanie 34:**

Czy w razie wyboru technologii komunikacji bezprzewodowej w zakresie zadania leży budowa masztów radiowych/GSM/WiFi? Jaka jest przewidywana lokalizacja masztów? Czy Zamawiający przewiduje możliwość dzierżawy lub wykup terenu pod maszty (poza pasem drogowym) lub umieszczenie ich na budynkach istniejących (z czym mogą wiązać się opłaty na rzecz podmiotów trzecich)?

**Odpowiedź:**

W obrębie inwestycji Zamawiający nie przewiduje stosowania łączności bezprzewodowej. Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu, zakres do wykonania w przedmiotowym zamówieniu obejmuje wykonanie i uruchomienie urządzeń terenowych w obrębie inwestycji. Urządzenia w obrębie inwestycji winny być zaprojektowane przez Wykonawcę i połączone ze sobą kanalizacją techniczną z zastosowaniem światłowodów. Do czasu uruchomienia docelowego Centrum Zarządzania Ruchem łączność ze stanowiskami operatorskimi z infrastrukturą terenową inwestycji należy zapewnić poprzez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie. Do czasu oddania całości przedmiotowej inwestycji, koszt utrzymania takiego połączenia leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie 35:**

Czy Zamawiający dopuszcza komunikację dla systemu ITS przez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie (operatorów komercyjnych)?

**Odpowiedź:**

Łączność pomiędzy stanowiskami operatorskimi a infrastrukturą terenową należy zapewnić poprzez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie. Do czasu oddania całości przedmiotowej inwestycji, koszt utrzymania takiego połączenia leży po stronie Wykonawcy. Urządzenia w obrębie inwestycji winny być zaprojektowane przez Wykonawcę i połączone ze sobą kanalizacją techniczną z zastosowaniem światłowodów.

**Pytanie 36:**

Jakie wymagania odnośnie niezawodności systemu stawia Zamawiający (gorąca rezerwa, systemy podtrzymywania zasilania, dublowanie detektorów, zapewnienie niezależnych źródeł zasilania)?

**Odpowiedź:**

Projektowany system ma charakteryzować się wysoką niezawodnością i musi posiadać możliwość identyfikacji awarii bądź zakłóceń w pracy systemu. Zatem musi zostać wyposażony w elementy podtrzymujące zasilanie konieczne do prawidłowej identyfikacji rodzaju i lokalizacji awarii.

**Pytanie 37:**

Czy Zamawiający dopuszcza zasilanie solarne lub wiatrowe elementów systemu ITS o niewielkim poborze mocy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyklucza zastosowania zasilania elementów ITS o niewielkim poborze energii poprzez układy solarne lub wiatrowe, niemniej jednak wymaga się każdorazowo uzyskania w fazie projektowej zgody Zamawiającego na zastosowanie takiego rozwiązania.

**Pytanie 38:**

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie dla elementów ITS zasilania trójfazowego, a nie prądem zmiennym 230 V jak w PFU?

**Odpowiedź:**

Wykonawca jest odpowiedzialny za projekt, który podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego. W przypadkach uzasadnionych, tego rodzaju rozwiązanie może zostać dopuszczone po akceptacji Zamawiającego.

**Pytanie 39:**

Czy Zamawiający dysponuje infrastrukturą centralną systemu ITS, która pozwala na realizację zadań przedstawianych systemowi w PFU (w szczególności w zakresie powiadamiania ludności)?



**Odpowiedź:**

Nie. Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu, zakres do wykonania w przedmiotowym zamówieniu obejmuje wykonanie i uruchomienie urządzeń terenowych w obrębie inwestycji. Opisane usługi winny być możliwe do uruchomienia na zabudowanej infrastrukturze ITS w ramach przedmiotowej inwestycji.

**Pytanie 40:**

Czy Zamawiający w związku z wymaganiem umożliwienia informowania o wypadkach przewiduje wykonanie systemu monitoringu -dozoru wizyjnego odcinka objętego kontraktem? Czy wymagany jest monitoring wyłącznie na skrzyżowaniach, czy też na całej długości zadania? Czy monitoring ma dotyczyć jedynie jezdni, czy też przystanków, chodników, parków etc. (dla zapewnienia bezpieczeństwa)? Czy monitoring powinien objąć również wybrane skrzyżowania poza zakresem, kluczowe dla działania systemu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający przewiduje monitoring całego odcinka objętego kontraktem. Stosowna infrastruktura terenowa winna być zaprojektowana i wykonana w sposób umożliwiający monitoring całego obszaru objętego inwestycją.

**Pytanie 41:**

Jak Zamawiający rozumie usługę zapewnienia pomocy przez system ITS (punkt I.1.a.10. PFU)? Czy dane z monitoringu mają być dodatkowo przekazywane do policji? Jak długo mają być przechowywane?

**Odpowiedź:**

Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowana w odrębnym postępowaniu w którym tego rodzaju parametry zostaną zdefiniowane. W ramach inwestycji należy zapewnić właściwą zabudowę urządzeń terenowych zgodnie z wytycznymi Zamawiającego na etapie projektowym.

**Pytanie 42:**

Czy w związku z potrzebą zapewnienia pomocy przez system ITS (punkt I.1.a.10. PFU), należy przewidzieć wykonanie telefonów awaryjnych do łączności ze służbami ratunkowymi (jak na autostradach)?

**Odpowiedź:**

Nie.

**Pytanie 43:**

Prosimy o sprecyzowanie, jak należy rozumieć funkcjonalność systemu ITS w zakresie zarządzania ruchem (punkt I.1.a.10. PFU). Czy sygnalizacje świetlne mają być objęte sterowaniem przez system ITS?

**Odpowiedź:**

Opisane w punkcie I.1.a.10 PFU usługi winny być możliwe do uruchomienia na zabudowanej infrastrukturze ITS w ramach przedmiotowej inwestycji. Wszelkie uzgodnienia w tym zakresie należy przeprowadzić z Zamawiającym na etapie projektowym. Sterowniki sygnalizacji świetlnej drogowej będące w zakresie inwestycji mają być objęte systemem ITS.

**Pytanie 44:**

Jak dużego poziomu automatyzacji systemu oczekuje Zamawiający? Czy poza możliwością ręcznego zarządzania systemem wymaga się opracowania systemu mikroregulacji (dla sterowania ruchem) lub automatycznej detekcji zdarzeń? Czy też każda reakcja systemu ma zostać wdrożona ręcznie przez operatora w CZR (wymagane do oszacowania kosztu wykonania projektu i oprogramowania)?

**Odpowiedź:**

Centrum sterowania ruchem zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu, zakres do wykonania w przedmiotowym zamówieniu obejmuje wykonanie i uruchomienie urządzeń terenowych w obrębie inwestycji i w tym zakresie należy uruchomić wszystkie usługi opisane w dokumentacji przetargowej.

**Pytanie 45:**

Czy zarządzanie ruchem przez system ITS ma uwzględniać priorytet komunikacji miejskiej? Czy realizacja priorytetu ma dotyczyć zarówno komunikacji autobusowej, czy tylko tramwajowej?

**Odpowiedź:**

Centrum sterowania ruchem oraz Centrum Zarządzania Transportem Publicznym zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu. Należy przewidzieć i stosownie zaprojektować oraz wykonać urządzenia terenowe takie, jak sterowniki sygnalizacji świetlnej drogowej z możliwością wyposażenia ich w stosowne odbiorniki umożliwiające nadanie priorytetu na skrzyżowaniu pojazdom transportu zbiorowego zarówno tramwajom, jak i autobusom.

**Pytanie 46:**

Jakie kryteria oceny efektywności systemu ITS przewiduje Zamawiający?

**Odpowiedź:**

Inwestycja obejmuje niewielki zakres miasta w odniesieniu do systemu ITS i polega głównie na zabudowie infrastruktury terenowej. Poza zapewnieniem usług wymaganych w PFU nie przewiduje się innych kryteriów efektywności systemu.

**Pytanie 47:**

Ponieważ niemożliwe jest zapewnienie wymaganej funkcjonalności systemu w zakresie zarządzania ruchem i informacji podróżnych (zatory drogowe, czasy dojazdu, powiadamiania o opóźnieniach komunikacji miejskiej) bez zbierania danych ruchowych ze znacznego obszaru miasta, a tym samym znacznego rozszerzenia zakresu kontraktu, prosimy o jednoznaczne sprecyzowanie, że zamówienie dotyczy tylko tych elementów, które znajdują się w obszarze inwestycji, a wynikające z tego założenia ograniczenie lub pogorszenie funkcjonalności nie będzie traktowane jako błąd wykonawczy lub projektowy.

**Odpowiedź:**

Zabudowane urządzenia w ramach systemu ITS mają zapewnić wszystkie usługi opisane w dokumentacji projektowej. Przedmiotem inwestycji nie jest zbieranie i zarządzanie informacją z całego obszaru miasta. Obowiązkiem Wykonawcy jest takie wykonanie infrastruktury ITS w precyzyjnie określonym obszarze inwestycji, aby była możliwość prezentacji wszystkich zdefiniowanych usług. System ITS w obrębie inwestycji ma być zaprojektowany i wykonany tak, aby była możliwość rozbudowy oraz podłączania kolejnych urządzeń w oparciu o bezpłatne otwarte protokoły komunikacyjne, zapewniając tym samym brak ograniczeń funkcjonalnych.

**Pytanie 48:**

Czy wdrożenie etapu II Podsystemu Zarządzania Transportem Publicznym (w rozumieniu punktu I.1.d.10.3. PFU) wchodzi w zakres kontraktu?

**Odpowiedź:**

Centrum Zarządzania Transportem Publicznym zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu. W obszarze inwestycji należy zaprojektować i wykonać tablice informacji pasażerskiej w sposób umożliwiający obsługę zdefiniowanych we wskazanym punkcie usług. System ITS w obrębie inwestycji ma być zaprojektowany i wykonany tak, aby była możliwość rozbudowy oraz podłączania kolejnych urządzeń w oparciu o bezpłatne otwarte protokoły komunikacyjne, zapewniając tym samym brak ograniczeń funkcjonalnych. Ponadto Zamawiający informuje, iż w ramach projektu „System Zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” budowany będzie w Gorzowie kompleksowy system SDIP oraz system monitoringu włącznie z centrum zarządzania oraz wyposażeniem pojazdów komunikacji publicznej w odpowiednie moduły. Wobec powyższego Zamawiający oczekuje, iż Wykonawca zaprojektuje analogiczne tablice do planowanych w ramach tego projektu i dostosuje do wymogów całego systemu miejskiego. Aktualnie na stronie znajduje się zamówienie publiczne na opracowanie dokumentacji projektowej SDIP, w ramach którego zostały podane wszelkie wymagania wraz z lokalizacją tablic i kamer (między innymi jedna z kamer znajduje się na krańcówce tramwajowej). Wykonawca projektując zobowiązany będzie do ścisłej współpracy w zakresie projektowanych tablic i złączy światłowodowych w celu zintegrowania obu tych systemów.

**Pytanie 49:**

Czy przy obliczaniu opóźnień wymagane jest zastosowanie metod prognostycznych, czy też system ma ograniczyć się do podawania aktualnej wartości opóźnienia (wymagane do oszacowania kosztu wykonania projektu i oprogramowania)?

**Odpowiedź:**

Centrum Zarządzania Transportem Publicznym zostanie zrealizowane w odrębnym postępowaniu. W obszarze inwestycji należy zaprojektować i wykonać tablice informacji pasażerskiej w sposób umożliwiający obsługę zdefiniowanych we wskazanym punkcie usług. System ITS w obrębie inwestycji ma być zaprojektowany i wykonany tak, aby była możliwość rozbudowy oraz podłączania kolejnych urządzeń w oparciu o bezpłatne otwarte protokoły komunikacyjne, zapewniając tym samym brak ograniczeń funkcjonalnych.

**Pytanie 50:**

W związku z przywołaniem w PFU funkcjonalności przekazywania informacji podróżnym przez wiadomości SMS (punkt I.1.d.10.1 PFU) należy traktować ją jako wymóg do spełnienia przez Wykonawcę (tj. konieczność stworzenia platformy informacji przez SMS), czy też wskazanie kierunków rozwoju systemu ITS, które należy brać pod uwagę w pracach projektowych?

**Odpowiedź:**

Jest to wskazanie kierunków rozwoju systemu ITS, które należy brać pod uwagę w pracach projektowych, o ile będzie to miało wpływ na zabudowywane urządzenia terenowe.

**Pytanie 51:**

Czy w związku z wymogiem zapewnienia otwartości systemu na nowe kanały komunikacji (punkt I.1.d.10.1 PFU) Zamawiający przewiduje opracowanie aplikacji sieciowej lub na urządzenia mobilne albo zapewnienie współpracy systemu ITS z istniejącymi platformami dla podróżnych w celu przekazywania informacji o warunkach ruchowych lub opóźnieniach komunikacji miejskiej? Czy takie rozwiązanie Zamawiający uzna za równoważne informacjom przekazywanym przez wiadomości SMS?

**Odpowiedź:**

Jest to wskazanie kierunków rozwoju systemu ITS, które należy brać pod uwagę w pracach projektowych, o ile będzie to miało wpływ na zabudowywane urządzenia terenowe.

**Pytanie 52:**

Czy zarządzanie prędkością przez system ITS ma ograniczać się do wyświetlenia prędkości pojazdów na tablicach systemu, czy też należy przewidzieć możliwość kontroli prędkości środkami administracyjnymi (fotoradar, odcinkowy pomiar prędkości)?

**Odpowiedź:**

Jest to wskazanie kierunków rozwoju systemu ITS, które należy brać pod uwagę w pracach projektowych, o ile będzie to miało wpływ na zabudowywane urządzenia terenowe. Zabudowane urządzenia muszą mieć możliwość uruchomienia takiej funkcji prezentacji.

**Pytanie 53:**

Prosimy o informację o trasach linii komunikacji miejskiej, które przebiegać będą przez zakres kontraktu (jeśli planowane są zmiany względem stanu istniejącego).

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępni informacje dotyczące linii komunikacji miejskiej na przebudowywanym odcinku (wg koncepcji Blue Ocean), które stanowią Załącznik nr 3 do pisma.

**Pytanie 54:**

Prosimy o sprecyzowanie, do wyświetlania jakich innych informacji np. dotyczących celów turystycznych mają być dostosowane znaki zmiennej treści VMS (PFU punkt I.1.a.10.). W razie potrzeby wyświetlania na znakach VMS dowolnego tekstu, prosimy o podanie wymaganej liczby wersów (lub potwierdzenie zapisu w pkt. I.1.d.10.1 o 3 wersach tekstu) i liczby znaków alfanumerycznych w każdym wersie (niesprecyzowane w PFU). Prosimy o podanie osobnych wartości dla wyświetlania samego tekstu, jak również tekstu z piktogramem znaku pionowego (lub dwoma piktogramami, jeśli zachodzi taka potrzeba).

**Odpowiedź:**

Znaki zmiennej treści winny umożliwiać wyświetlanie dowolnych treści graficznych i alfanumerycznych. Lica zmiennej treści powinny spełniać wymagania normy PN-EN 12966. Wymaga się wykonania tablicy w technologii LED, diody o barwie co najmniej w kolorze białym i czerwonym. Dopuszcza się RGB. Odległość pomiędzy diodami w pionie i poziomie powinna wynosić maksimum 20mm. Powierzchnia aktywnego obszaru powinna wynosić co najmniej 1920x2880 mm. Tablica musi mieć funkcję ściemniania w warunkach zmniejszonego oświetlenia.

**Pytanie 55:**

Czy Zamawiający oczekuje, że informacje o warunkach ruchowych, utrudnieniach oraz o bieżącej prędkości pojazdu będą przekazywane użytkownikom przez te same znaki zmiennej treści, czy też należy wykonać osobne znaki (na osobnych konstrukcjach wsporczych) do przekazywania poszczególnych informacji?

**Odpowiedź:**

Wszystkie informacje mają być przekazywane za pomocą tych samych znaków. O treści informacji na znakach będzie decydował operator.

**Pytanie 56:**

Jakiej rozdzielczości znaków zmiennej treści oraz tablic systemu informacji dla podróżnych wymaga Zamawiający?

**Odpowiedź:**

Tablice systemu informacji dla podróżnych (przystankowa)

Wymiary:

- wysokość 5 wierszy,
- szerokość umożliwiającą wyświetlenie numeru linii, nazwy kierunku i lub jego skrótu i godziny odjazdu,
- tablica dwustronna.

Konstrukcja tablic powinna spełniać normy bezpieczeństwa CE obowiązujące w Polsce. Tablica musi posiadać normy zgodności EMC (EN 50121-4, EN 61000-6-4, EN 61000-6-2). Tablice zostaną wykonane w technologii LED. Wyświetlacz powinien mieć możliwość zaprezentować minimum 32 znaki na linii, (biorąc pod uwagę najszerszy znak w języku polskim). Kolor wyświetlanych napisów powinien być bursztynowy na czarnym tle. Obraz musi być wolny od efektu migotania

Prezentowane na tablicy informacje powinny być widoczne pod kątem minimum 120 stopni pionowo i poziomo. Obudowa wandaloodporna, wraz z wykonaniem odpornym na zamalowywanie (wymaga się użycia farb i materiałów tzw. „ANTYGRAFFITI”). Zasilanie 230 V AC. Na słupie, na którym zamontowana jest tablica, ma zostać zainstalowany przycisk do włączenia komunikatów głosowych dla osób niedowidzących oznaczony napisem w alfabecie Braille'a. Głośnik umożliwiający poprawne odsłuchanie wiadomości z potencjometrem regulowanym w trybie serwisowym oraz zdalnie z centrum. Automatyczne przyciszenie głośności w godzinach nocnych. Tablica powinna spełniać normę co najmniej IP65 gwarantującą poziom zabezpieczenia tablicy przed kurzem, deszczem i zanieczyszczeniami zewnętrznymi. Tablica powinna mieć możliwość montażu na słupie wolnostojącym usytuowanym na przystanku, montażu na ścianie budynku oraz pod sufitem. Rozmiar wyświetlacza powinien być w wymiarze nie mniejszym niż 192x70 pikseli. Tablica musi poprawnie wyświetlać wszystkie polskie litery, cyfry oraz znaki specjalne. Wykonawca przygotowuje projekt do zatwierdzenia przez Zamawiającego szaty graficznej tablic na etapie projektowania. Tablica musi posiadać system automatycznego dostosowywania jasności prezentowanego obrazu do warunków zewnętrznego oświetlenia. System ten ma służyć poprawie widoczności prezentowanych treści w dzień słoneczny, pochmurny oraz w nocy.

**Tablice Znaków Zmiennej Treści**

Znaki zmiennej treści winny umożliwiać wyświetlanie dowolnych treści graficznych i alfanumerycznych. Lica zmiennej treści powinny spełniać wymagania normy PN-EN 12966. Wymaga się wykonania tablicy w technologii LED, diody o barwie co najmniej w kolorze białym

i czerwonym. Dopuszcza się RGB. Odległość pomiędzy diodami w pionie i poziomie powinna wynosić maksimum 20mm. Powierzchnia aktywnego obszaru powinna wynosić co najmniej 1920x2880 mm. Tablica musi mieć funkcję ściemniania w warunkach zmniejszonego oświetlenia. Ponadto Zamawiający informuje, iż w ramach projektu „System Zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” budowany będzie w Gorzowie kompleksowy system SDIP oraz system monitoringu włącznie z centrum zarządzania oraz wyposażeniem pojazdów komunikacji publicznej w odpowiednie moduły. Wobec powyższego Zamawiający oczekuje, iż Wykonawca zaprojektuje analogiczne tablice do planowanych w ramach tego projektu i dostosuje do wymogów całego systemu miejskiego. Aktualnie na stronie znajduje się zamówienie publiczne na opracowanie dokumentacji projektowej SDIP, w ramach którego zostały podane wszelkie wymagania wraz z lokalizacją tablic i kamer (między innymi jedna z kamer znajduje się na krańcówce tramwajowej). Wykonawca projektując zobowiązany będzie do ścisłej współpracy w zakresie projektowanych tablic i złączy światłowodowych w celu zintegrowania obu tych systemów.

**Pytanie 57:**

Czy Zamawiający wymaga znaków zmiennej treści oraz tablic systemu informacji kolorowych czy monochromatycznych? Jaka pula kolorów jest wymagana?

**Odpowiedź:**

Znaki zmiennej treści dla systemu informacji o warunkach ruchowych, należy wykonać jako tablice w technologii LED, diody o barwie co najmniej w kolorze białym i czerwonym. Dopuszcza się RGB.

Tablice systemu informacji dla podróżnych (przystankowe) należy wykonać jako tablice w technologii LED. Kolor wyświetlanych napisów powinien być bursztynowy na czarnym tle.

**Pytanie 58:**

Jaka jest wymagana jasność diod LED dla znaków zmiennej treści oraz tablic systemu informacji?

**Odpowiedź:**

Znaki zmiennej treści muszą spełniać normę PN-EN 12966. Luminancja wyświetlaczy LED winna odpowiadać klasie L3, zgodnie z normą PN-EN 12966. Wymagany jest minimalny parametr kontrastu na poziomie R2 według PN-EN12966, dopuszczalne jest zastosowanie parametru kontrastu w klasie R3 oraz luminacji w klasie L3. Kontrast wyświetlanych treści, określony jako stosunek gęstości emitowanego światła znaku do gęstości światła otoczenia, winien odpowiadać co najmniej klasie R2, zgodnie z normą PN-EN 12966. Kąt rozsyłu światła wyświetlaczy LED winien odpowiadać klasie B3, zgodnie z normą PN-EN 12966.

Tablice informacji dla podróżnych, jasność świecenia diod przy maksymalnym oświetleniu zewnętrznym > 6000 cd/m<sup>2</sup>.

**Pytanie 59:**

Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących obiektów inżynierskich nad jezdnią (wiadukt kolejowy, przejścia rurociągów górą) do ewentualnego montażu urządzeń systemu ITS (w szczególności elementów lekkich -detektorów wizyjnych, kamer monitoringu)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza wykorzystywania istniejących obiektów inżynierskich nad jezdnią do ewentualnego montażu urządzeń systemu ITS.

**Pytanie 60:**

Czy Zamawiający dopuszcza zastąpienie znaków zmiennej treści nad jezdnią bramownicach w projekcie bazowym znakami na wysięgnikowych konstrukcjach wsporczych obok jezdni (przy zachowaniu należytej widoczności podawanych informacji)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza stosowanie wysięgnikowych konstrukcji wsporczych z zastrzeżeniem, iż w trakcie projektowania konstrukcji wsporczej należy wziąć każdorazowo pod uwagę wymiary (szerokość i wysokość) oraz wagę urządzenia z uwzględnieniem strefy wiatrowej, specyficznej dla miejsca, w którym ma być zabudowana. W celu zabezpieczenia konstrukcji wsporczej przed

korozją, należy zastosować trwałą powłokę antykorozyjną metodą cynkowania galwanicznego. Ze względu na konieczność konserwacji i serwisowania urządzenia jakim są znaki o zmiennej treści należy przewidzieć w projekcie konstrukcji wsporczej pomost serwisowy z drabinką wjazdową od strony pobocza drogi. W celu bezpiecznej obsługi serwisowej. Drabinkę wjazdową na pomost serwisowy konstrukcji wsporczej należy tak zaprojektować, aby utrudnić dostęp osobom trzecim. Serwisant chcąc dostać się na pomost serwisowy będzie musiał dysponować drabinką przenośną, którą będzie dostawiał do wjazdu drabinki. W celu ograniczenia czynności serwisowych, bezpośrednio na pomoście należy przewidzieć dodatkowo na stopie fundamentu znajdującego się bezpośrednio pod wjazdem drabinki pomost z barierką umożliwiającą swobodną pracę i dostęp do szafy sterującej. Prowadzenie przewodów zasilających i sterujących wewnątrz konstrukcji wsporczej należy tak zaprojektować, aby na całej długości mogły znajdować się w osłonie uniemożliwiającej ich bezpośrednie zetknięcie z wewnętrznymi ścianami oraz zapewniała ich przebieg bez ostrych załamania.

**Pytanie 61:**

Czy wymagane jest zapewnienie dostępu serwisowego do znaków VMS bezpośrednio z konstrukcji wsporczych (bez użycia podnośników)? Czy należy przewidzieć wykonanie drabin i pomostów lub chodników roboczych?

**Odpowiedź:**

Tak. Wymagane jest zapewnienie dostępu serwisowego do znaków bezpośrednio z konstrukcji wsporczej.

**Pytanie 62:**

Koszt wykonania całego systemu ITS, który posiadałby funkcjonalność opisaną w PFU może przekroczyć koszt pozostałych elementów inwestycji, przykładowo: system TRISTAR (Trójmiasto) o zbliżonej funkcjonalności kosztował 160 mln zł. Nawet w przypadku braku objęcia skrzyżowań poza zakresem zadania zarządzaniem ITS oraz nie wyposażania przystanków w tablice informacji dla podróżnych, i tak konieczne będzie wykonanie systemu w zakresie zbierania informacji ruchowych i przesyłania ich do centrali. Dane zbierane wyłącznie na obszarze inwestycji nie wystarczą dla zapewnienia systemowi ITS wymaganej funkcjonalności. Prosimy o sprecyzowanie, że funkcjonalności systemu podane w PFU dotyczą jego pełnej implementacji w przyszłości, natomiast w ramach zadania konieczne jest jedynie wykonanie tych elementów systemu ITS, które znajdować się będą w obszarze inwestycji drogowej i będą wystarczające dla późniejszego zapewnienia pełnej funkcjonalności systemu.

**Odpowiedź:**

Zadaniem wykonawcy jest zaprojektowanie i uruchomienie systemu ITS w obrębie inwestycji. Urządzenia w obrębie inwestycji winny być zaprojektowane przez Wykonawcę i połączone ze sobą kanalizacją techniczną z zastosowaniem światłowodów. Funkcjonalności systemu podane w PFU dotyczą pełnej implementacji w przyszłość, i niemniej jednak zainstalowana infrastruktura w ramach niniejszej inwestycji musi zapewnić w pełni dostęp do usług opisanych w dokumentacji przetargowej. Do czasu uruchomienia docelowego Centrum Zarządzania Ruchem łączność ze stanowiskami operatorskimi z infrastrukturą terenową inwestycji należy zapewnić poprzez sieć GSM realizowaną przez podmioty trzecie. Do czasu oddania całości przedmiotowej inwestycji, koszt utrzymania takiego połączenia leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie 63:**

Czy Zamawiający rozważy udostępnienie przedmiaru elementów składowych ITS dla ujednoczenia wyceny przez Wykonawców? Ze względu na brak projektu czy choćby precyzyjnych wytycznych dla miejskiego systemu ITS, brak możliwości wykonania miarodajnej wyceny. Po wykonaniu systemu zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, w razie rozbieżności względem przedmiaru rozliczenie mogłoby nastąpić w oparciu o ceny jednostkowe.

**Odpowiedź:**

Zamówienie realizowane jest na zasadach zaprojektuj i wybuduj. Kluczowym wymaganiem jest takie zaprojektowanie systemu i jego wykonanie, aby realizowane były wszystkie funkcje opisane w Programie Funkcjonalno-Użytkowym. Zamawiający nie dysponuje przedmiarem elementów składowych, gdyż nie posiada finalnego projektu, który jest częścią składową przedmiotu zamówienia.

**Zamawiający modyfikuje udzieloną w dniu 20.02.2017r. odpowiedź na pytanie nr 24, które brzmiało:**

Czy podtrzymują Państwo rozwiązanie zastosowane w koncepcji Docelowej Organizacji Ruchu, polegające na zaprojektowaniu wyniesionego ronda turbinowego na skrzyżowaniu ul. Walczaka- ul. Fieldorfa-Nila i jednocześnie wykonanie sygnalizacji świetlnej wzbudzonej wyłącznie przez pieszych i rowerzystów na tym skrzyżowaniu? (w tym przypadku linia tramwajowa nie jest potokiem kolizyjnym).

**Zmodyfikowana odpowiedź:**

Zamawiający stwierdza, że stosowanie sygnalizacji dla ruchu kołowego, tramwajów oraz pieszych/rowerzystów uzależnione jest od:

- ostatecznie przyjętej geometrii skrzyżowań w wyniku audytu BRD do projektu budowlanego,
- uzyskania opinii (policji, zarządcy drogi) na etapie uzgadniania projektu budowlanego i projektu Stałej Organizacji Ruchu.

**Zamawiający modyfikuje udzieloną w dniu 20.02.2017r. odpowiedź na pytanie nr 25, które brzmiało:**

Zastosowanie sygnalizatorów kołowych umieszczonych na wylocie z każdego projektowanego ronda, który wzbudzony będzie przez pieszego/rowerzystę spowoduje wstrzymanie ruchu na całym skrzyżowaniu. Czy podtrzymują Państwo takie rozwiązanie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający stwierdza, że stosowanie sygnalizacji dla ruchu kołowego, tramwajów oraz pieszych/rowerzystów uzależnione jest od:

- ostatecznie przyjętej geometrii skrzyżowań w wyniku audytu BRD do projektu budowlanego,
- uzyskania opinii (policji, zarządcy drogi) na etapie uzgadniania projektu budowlanego i projektu Stałej Organizacji Ruchu.

Jednocześnie na podstawie art.38 ust.4 PZP Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SIWZ w zakresie terminu składania ofert:

Zamawiający przedłuża termin składania ofert do dnia 20.03.2017 r. godz. 11.00. Publiczne otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego w Urzędzie Miasta Gorzowa Wlkp. ul. Sikorskiego 3-4, Sala 201 w dniu 20.03.2017 r. o godz. 11.30.

Treść pisma jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Z poważaniem

PREZYDENT MIASTA

Jacek Wójcicki

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Warunki techniczne dla torowiska i tramwajowej sieci trakcyjnej

Załącznik nr 2 – Załączniki mapowe do Warunków technicznych wydanych przez PSG

Załącznik nr 3 – Informacje dotyczące linii komunikacji miejskiej na przebudowywanym odcinku