**Związek Powiatowo-Gminny**

**„WIELKOPOLSKI TRANSPORT REGIONALNY”**

Poznań, dnia 05.04.2023 r.

Oznaczenie sprawy: AB.261.3.2023

Otrzymują:

– strona internetowa zamawiającego

Dotyczy: postępowania prowadzonego na platformie zakupowej w trybie przetargu nieograniczonego Dostawa niskoemisyjnych autobusów międzymiastowych klasy II z napędem hybrydowym pn: „Poprawa ekologiczności regionalnego transportu drogowego poprzez zakup taboru autobusowego zasilanego gazem ziemnym lub z napędem hybrydowym”

W związku z otrzymanymi zapytaniami dotyczącymi treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający na podst. art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019r - Prawo zamówień publicznych ( tj. Dz.U z 2022 poz. 1710 ze zm.), udziela następujących wyjaśnień:

| **Nr pytania** | **Treść pytania** | **Treść odpowiedzi zamawiającego** |
| --- | --- | --- |
| 1. | Dotyczy OPZ, pkt 5.5. Kamera cofania:  „Autobus winien być wyposażony w kamerę cofania, włączającą się automatycznie po załączeniu biegu wstecznego, współpracującą z wyświetlaczem monitoringu wnętrza zamontowanym w kabinie kierowcy.”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie zewnętrznej analogowej kamery cofania? Kamera analogowa zapewnia obraz wyświetlany bez opóźnień, co ma znaczenie w przypadku manewru cofania. | **Zamawiający nie narzuca rodzaju kamery cofania, nie mniej wymaga, aby obraz z kamery był rejestrowany w wideo-rejestratorze**, a min. rozdzielczość kamery nie była mniejsza niż HD;  W ocenie Zamawiającego, ponieważ kupowane autobusy będą eksploatowane na liniach regularnych, gdzie manewr zawracania odbywa się na wydzielonych dworcach autobusowych oraz pętlach autobusowych, kamera cofania pełni funkcję pomocniczą i nie zwalnia kierowcy z zachowania odpowiedniej uwagi podczas manewru cofania; |
| 2. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3. System informacji pasażerskiej – zewnętrznej, 7):  „Obsługa komputera powinna odbywać się za pośrednictwem kolorowego ekranu dotykowego o przekątnej minimum 10”.”  Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie ekranu dotykowego z wyświetlaczem o przekątnej 8” stanowiącego interfejs dla auto-komputera?  Urządzenie z ekranem 8” zapewnia odpowiednią czytelność wyświetlanych informacji jak również nie zasłania widoczności kierowcy, co może powodować zastosowanie większego urządzenia z ekranem 10”. | Ideą Zamawiającego w określeniu min. przekątnej ekranu dotykowego na poziomie 10” było zachowanie odpowiedniej wielkości informacji tak, aby jej odczyt nie powodował konieczności zakładania okularów (jest to bardzo ważne w sytuacji, kiedy średni wiek kierowców waha się w granicach 50 lat. Wyższy o niecałe 3 cm ekran w opinii Zamawiającego nie wpływa istotnie na ograniczenie widoczności z miejsca kierowcy, jak np. stosowanie dzielonej w pionie szyb czołowej. **Zamawiający nie zmienia powyższego wymogu.** |
| 3. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3. System informacji pasażerskiej – zewnętrznej, 7),  „Transfer danych do komputera winien odbywać się za pomocą modemu GSM”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego routera LTE/4G do komunikacji dla systemów informacji pasażerskiej oraz do monitoringu? | **Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego rutera LTE/4G** do komunikacji dla systemów informacji pasażerskiej oraz do monitoringu, lecz ruter taki musi umożliwić odpowiednią konfigurację kilku sieci LAN, VLAN, wydzielając odpowiednio część dla poszczególnych systemów pokładowych. |
| 4. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3.1 System informacji pasażerskiej – wewnętrznej, 1) Monitor wewnętrzny:  „e) Temperaturę zewnętrzną powietrza i temperaturę panująca w przestrzeni pasażerskiej;”  Czy Zamawiający dopuszcza zamiennie wykorzystanie dodatkowego zewnętrznego układu zegara z funkcją wyświetlania temperatury? | Ideą Zamawiającego było skupienie wszystkich elementów informacji pasażerskiej w jednym miejscu. **Zamawiający nie dopuszcza** zamiennie wykorzystanie dodatkowego zewnętrznego zegara (poza monitorem informacji wewnętrznej) z funkcją wyświetlania temperatury zewnętrznej i wewnętrznej. |
| 5. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3.1 System informacji pasażerskiej – wewnętrznej, 3):  „Konstrukcja tablicy musi umożliwiać emisję danych tekstowych i graficznych na wydzielonym polu reklamowym, w sposób ciągły, niezależnie od pozostałych informacji,”  Czy Zamawiający dopuszcza wyświetlanie informacji reklamowych w postaci plików graficznych, które będą naprzemiennie wyświetlane z informacją o trasie tj. zamiennie do danych tekstowych wyświetlanych na pasku?  Pliki graficzne wyświetlane są w trybie pełnoekranowym, informacje graficzne mogą stanowić lepszy przekaz dla Odbiorcy i nie zakłócają informacji o trasie na jednym ekranie. | **Zamawiający dopuszcza wyświetlanie informacji reklamowych w postaci plików graficznych**, które będą naprzemiennie wyświetlane z informacją o trasie, nie mniej wtedy będzie należało dokładnie określić okna czasowe (względem czasu zatrzymania na przystanku), w których informacja pasażerska ma priorytet nad reklamą. |
| 6. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3.1 System informacji pasażerskiej – wewnętrznej, 8):  „Oprogramowanie do tworzenia zawartości tablic musi posiadać możliwość łatwego importowania plików CSV z danymi /Linii/kursów/przystanków”  Czy Zamawiający dopuszcza wykorzystanie plików w formacie GTFS zamiennie do CSV, które w łatwy sposób umożliwią importowanie rozkładów do systemu informacji pasażerskiej? | **Zamawiający dopuszcza wykorzystanie plików w formacie GTFS zamiennie do CSV albo w obu formatach jednocześnie** |
| 7. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  „Kolorowy, dotykowy monitor (wyświetlacz LCD typu TFT) o przekątnej co najmniej 8”, zamontowany w kabinie kierowcy powinien umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer, w różnych konfiguracjach (np. obraz z pojedynczej kamery, obraz z wielu kamer itp.);”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie monitora o przekątnej ekranu 8” bez interfejsu dotykowego, który będzie współpracował z zastosowanym video-rejestratorem? Obsługa kamer będzie zamiennie realizowana poprzez dowolny przełącznik zabudowany w odpowiednim miejscu w kabinie Kierowcy i zapewniać będzie ergonomiczną obsługę Kierowcy. | **Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie monitora o przekątnej ekranu 8” bez interfejsu dotykowego** |
| 8. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  „System powinien posiadać zabezpieczenie zapisanych danych przed utratą spowodowaną przerwami w zasilaniu, oraz podtrzymywanie zasilania przez 30 minut - zapis powinien zostać automatycznie wznowiony po przywróceniu zasilania.”  Czy Zamawiający ma na myśli zastosowanie odpowiedniego modułu sterującego UPS wraz z zewnętrzną baterią dedykowaną do tego typu zastosowań?  Jest to rozwiązanie bardziej uniwersalne i bezpieczne w przypadku potrzeby nagłego odcięcia lub demontażu wszystkich źródeł zasilania. | **Zmawiający nie wskazuje konkretnych rozwiązań, a jedynie określa funkcjonalność systemu tak, aby zapewnić ciągłość rejestracji obrazu,** nie mniej wydaje się, że zastosowanie rozwiązania bazującego na UPS-ie uniezależnia system monitoringu od całkowitego wyłączenia zasilania w przypadku kolizji (i co za tym idzie utraty zapisanego obrazu tuż przed kolizją) |
| 9. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  „Rejestrator musi mieć możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardych o pojemności minimum 1 TB każdy. Jeden dysk musi umożliwić rejestrację obrazu z min. 14 dni pracy pojazdu przy zastosowaniu kompresji obrazu;”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie video-rejestratora, który ma możliwość instalacji jednego dedykowanego dysku w specjalnie przygotowanej kieszeni, o pojemności zapewniającej rejestrację obrazu z min. 14 dni i odpornego na wstrząsy oraz warunki panujące podczas eksploatacji pojazdów? | **Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie wideo-rejestratora, z możliwością instalacji tylko jednego dedykowanego dysku.** Jak wspomniano w odpowiedzi powyżej, intencją Zamawiającego jest zachowanie jak najwyższego stopnia niezawodności funkcjonowania wideo-rejestratora tzn. aby w przypadku awarii jednego z dysków, funkcję zapisu przejął kolejny dysk. |
| 10. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  „Rejestrator musi być wyposażony w obudowę bezwentylatorową, wbudowany układ stabilizacji temperatury i w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 wejścia USB 3.0; 1 port Ethernet i 1 szt. HDMI”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie vide-rejestratora w obudowie bezwentylatorowej z wbudowanym układem zarządzania temperaturą, wyposażony w 1 port USB, 1 port Ethernet w standardzie M12 oraz wyjście video umożliwiające współpracę z proponowanym monitorem LCD? | **Zamawiający nie dopuszcza wideo-rejestratora wyposażonego tylko w jedno gniazdo USB.** |
| 11. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  Rejestrator musi być zasilany z pokładowej instalacji elektrycznej i prawidłowo pracować w zakresie temperatur od 0°C do + 50°C; Start systemu do pełnej funkcjonalności nie może być dłuższy niż 2 minuty,  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie video-rejestratora, który jest zaprojektowany do rozwiązań mobilnych, zarówno w zakresie napięci zasilających w zakresie od 9 do 32V jak również temperatury pracy w zakresie od -25O do +70O? Proponowany rejestrator spełnia szereg norm i standardów odpowiadającym wymaganiom zarówno dla rynku rozwiązań automotive tj. normy ECE-R10 (E-mark) i kryterium niepalności ECE-R118 jak również dla rynku kolejowego normy EN50155.  Rejestratory posiadające mniejszy zakres temperatury pracy nie spełniające warunków i norm stawianym rozwiązaniom automotive np. ECE-R10 (E-mark). Sugerujemy zmianę wymagań pod kątem zakresu temperatury pracy aby mieć pewność niezwodnego działania w różnych warunkach w jakich mamy do czynienia podczas pracy autobusu. | **Zamawiający nie zmienia określonych w opisie przedmiotu zamówienia minimalnych wymagań odnośnie temperatury zewnętrznej.** Odporność urządzenia na warunki termiczne i tak zależy od lokalizacji danego komponentu w pojeździe. Ostateczne wymagania odnoście przyłączanych komponentów i tak określa Wykonawca, który także udziela gwarancji na całość pojazdu, włącznie z systemem monitoringu. Dość wysoka granica temperatury minimalnej wynika z faktu, iż autobus nie może być eksploatowany, o ile temperatura we wnętrzu pojazdu byłaby niższa niż 15 stopni C. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że wideo-rejestrator (względy obsługowe) lub kamery (poza kamerą cofania), byłyby umieszone poza przestrzenią pasażerską lub kabiną kierowcy. |
| 12. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  Format zapisu: MP4 z funkcją możliwości zabezpieczenie zapisanego obrazu przed modyfikacją;  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie video-rejestratora, który zapewnia zapis nagrań z kamer w specjalnie zaszyfrowanym formacie oraz dodatkowo eksport nagrań do formatu AVI?  Zastosowanie takiego rozwiązania dodatkowo zwiększy bezpieczeństwo nagranego materiału przed przypadkową manipulacją i przekazaniem materiału np. w niepowołane ręce osób trzecich. | **Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie wideo-rejestratora, który zapewnia zapis nagrań z kamer w specjalnie zaszyfrowanym formacie** chyba, że Dostawca systemu monitoringu wizyjnego wykaże, że odczyt zaszyfrowanego materiału przez osoby upoważnione, możliwy jest za pomocą odpowiedniego oprogramowania dostarczonego lub udostępnionego na czas eksploatacji dostarczonych pojazdów, w ramach kontraktu Zamawiającemu lub Operatorowi, wskazanemu przez Zamawiającego. |
| 13. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.7. System monitoringu wizyjnego,  „System musi posiadać możliwość przesyłu danych drogą bezprzewodową (WiFi 5Ghz). Dostawca dostarczy do tego niezbędną infrastrukturę serwerową i antenową, zainstalowaną w bazie Operatora, wskazanego przez Zamawiającego;”  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego routera LTE/4G/WLAN dla komunikacji dla systemów informacji pasażerskiej oraz do monitoringu? | **Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego routera LTE/4G/WLAN** dla komunikacji dla systemów informacji pasażerskiej oraz do monitoringu, lecz ruter taki musi umożliwić odpowiednią konfigurację kilku sieci LAN, VLAN, wydzielając odpowiednio część dla poszczególnych systemów pokładowych**.** |
| 14. | Dotyczy OPZ, pkt. 7.3.1, 7.7, 7.9,  Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego routera LTE/4G/WLAN dla obsługi systemów pokładowych jak również zapewnienie dostępu do Internetu dla Pasażerów? | **Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednego routera LTE/4G/WLAN** dla obsługi systemów pokładowych jak również zapewnienie dostępu do Internetu dla Pasażerów**, lecz ruter taki musi umożliwić odpowiednią konfigurację kilku sieci LAN, VLAN, wydzielając odpowiednio część dla urządzeń pokładowych i część dla HOTSPOTA.** |
| 15. | W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 5, OPZ do SWZ), w Wymaganiach szczegółowych dla autobusów, punkcie 7.7, Zamawiający określił w opisie odnośnie rejestratora:  „Rejestrator musi mieć możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardych o pojemności minimum 1 TB każdy. Jeden dysk musi umożliwić rejestrację obrazu z min. 14 dni pracy pojazdu przy zastosowaniu kompresji obrazu; ”,  Prosimy o dopuszczenie rejestratora z obsługą maks. 2 dysków, gdzie zastosowanie jednego dysku o pojemności 2TB będzie wystarczające do rejestracji obrazu ze wszystkich kamer przez wymagany przez Zamawiającego okres 14 dni, a druga kieszeń może pozostać wolna w celu ew., przyszłej rozbudowy. | **Zamawiający nie dopuszcza zabudowy wideo-rejestratora z obsługą 2 dysków. Zaoferowany rejestrator musi posiadać możliwość zamontowania jednocześnie do 6 dysków twardych.** |
| 16. | W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 5, OPZ do SWZ), w Wymaganiach szczegółowych dla autobusów, punkcie 7.7, Zamawiający określił w opisie odnośnie rejestratora:  „Rejestrator musi być wyposażony w obudowę bezwentylatorową, wbudowany układ stabilizacji temperatury i w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 wejścia USB 3.0; ”,  Prosimy o dopuszczenie rejestratora z łącznie 3 wejściami USB, wszystkimi w standardzie 3.0. | **Zamawiający dopuszcza wideo-rejestrator z co najmniej 3 wejściami USB, w tym z co najmniej dwoma w standardzie 3.0.** |
| 17. | W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 5, OPZ do SWZ), w Wymaganiach szczegółowych dla autobusów, punkcie 7.7, Zamawiający określił w opisie odnośnie oprogramowania:  „Zamawiający wymaga, aby oprogramowanie służące do przeglądania i analizy zapisanego materiału było zbudowane i użytkowane w technologii webowej (system raportujący, przygotowanie danych, zamawianie nagrań dla potrzeb Zamawiającego, policji lub innych służb porządkowych). Nie dopuszcza się osobnych aplikacji desktopowych  Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania oprogramowania służącego do raportowania statusów systemów, przygotowania danych, zamawiania, przeglądania i analizy zapisanego materiału w technologii webowej, ale dopuszcza zastosowanie oddzielnej aplikacji desktopowej do bezpośredniego przeglądania i analizy zapisanego materiału na dysku rejestratora, podłączonego poprzez stację dokującą, do stacji operatorskiej. Z przyczyn technologicznych przeglądanie i odtwarzanie plików bezpośrednio z dysku rejestratora, po podłączeniu go do stacji operatora, nie jest możliwe (lub przynajmniej niewydajne) przez przeglądarkę internetową. | **Zamawiający wymaga zastosowania oprogramowania** służącego do raportowania statusów systemów, przygotowania danych, zamawiania, przeglądania i analizy zapisanego materiału **w technologii webowej i dopuszcza ponadto zastosowanie oddzielnej aplikacji desktopowej** do bezpośredniego przeglądania i analizy zapisanego materiału na dysku rejestratora, podłączonego poprzez stację dokującą, do stacji operatorskiej zlokalizowanej u Operatora, wskazanego przez Zamawiającego. |
| 18. | W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 5, OPZ do SWZ), w Wymaganiach szczegółowych dla autobusów, punkcie 7.7, Zamawiający określił w opisie odnośnie monitora:  „Kolorowy, dotykowy monitor (wyświetlacz LCD typu TFT) o przekątnej co najmniej 8”, zamontowany w kabinie kierowcy powinien umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer, w różnych konfiguracjach (np. obraz z pojedynczej kamery, obraz z wielu kamer itp.)”,  Prosimy alternatywnie o dopuszczenie (zamiast dedykowanego monitora) zastosowania ekranu autokomputera systemu informacji pasażerskiej do wyświetlania obrazów z kamer, co będzie miało pozytywny wpływ m.in. na bilans energii autobusu oraz ergonomię pracy kierowcy. | **Zamawiający nie dopuszcza zastosowania ekranu autokomputera systemu informacji pasażerskiej do wyświetlania obrazów z kamer z uwagi na kolejne zapisy punktu 7.7.**, które mówią, że monitor musi umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer, w różnych konfiguracjach (np. obraz z pojedynczej kamery, obraz z wielu kamer itp.) oraz pełnić funkcję panelu informacyjnego przekazującego kierowcy o błędach i awariach systemu monitoringu jak np. brak nagrywania itp. |