

Świnoujście, dnia 23.12.2022 r.

Nr postępowania BZP.271.1.43.2022

1. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu
2. Strona internetowa Zamawiającego, na której umieszczono ogłoszenie o zamówieniu i udostępniono SWZ

Dotyczy: postępowania nr BZP.271.1.43.2022 „Budowa systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu”

Odpowiedzi na pytania wykonawców- zestaw nr 3

Zamawiający na mocy przysługujących mu, w świetle przepisu art. 135 ust. 1, 2, 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 ze zm.), uprawnień, udziela wyjaśnień przekazując treść zapytań i odpowiedzi Zamawiającego wszystkim wykonawcom, biorącym udział w postępowaniu i publikując je również na stronie internetowej.

Pytanie 1

Jaka jest wymagana szerokość matrycy LED (tj. pola wyświetlającego zawartość)?

Odpowiedź:

Zamówienie realizowane jest w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zamawiający w treści PFU podał wymogi odnośnie wyświetlaczy LCD nie wskazując konkretnego wymiaru. Zadaniem Wykonawcy na etapie projektowania jest dostarczenie tablicy spełniającej wymagania opisane w PFU.

Pytanie 2

"Czy Zamawiający potwierdza chęć zamówienia tablic wykonanych z diód LED w kolorze bursztynowym?"

Wymaganie to nieco kłóci się ze zdefiniowanym nieco niżej wymaganiami możliwości wyświetlania plików AVI i PNG na takich matrycach - funkcjonalność tablicy będzie mocno ograniczona przez konieczność

przygotowywania animowanych grafik z wykorzystaniem tylko jednego koloru. Dużo większe możliwości daje wykorzystanie matryc zbudowanych z diód RGB, umożliwiających prezentowanie szerokiej skali

kolorów. Ponadto warto zauważyć, że matryce w kolorze amber powoli przestają być wykorzystywane w światowym przemyśle, co rodzi obawy, że w przypadku ewentualnej naprawy w przyszłości może być już

problem z ich nabyciem. Zdecydowana większość aktualnie produkowanych matryc LED odbywa się z wykorzystaniem diód RGB, które, dzięki efektowi masowej produkcji można nabyć w porównywalnej cenie do diód w kolorze amber. Sugerujemy zmianę wymagań na tablice zbudowane z diód RGB lub zgodę na wykorzystanie diód RGB do budowy tablic (za pomocą diód RGB można bowiem również uzyskać kolor bursztynowy)."

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na wykorzystanie diód RGB.

Pytanie 3

"Czy w przypadku dostarczenia tablic e-papierowych o wyższym niż Zamawiający wymaga stopniu ochrony, tj. IP68 zamiast IP65, monitorowanie wilgotności za pomocą higrometru będzie nadal wymagane? Prosimy o uwzględnienie tego, że stopień ochrony IP68 chroni wnętrze tablicy przed możliwością dostania się jakiegokolwiek wilgoci do wnętrza (zapewnia ochronę na wypadek ciągłego zanurzenia w wodzie), w związku z czym poziom wilgotności wewnątrz tablicy będzie niezmienny, a montaż czujnika oznaczać będzie jedynie dodatkowy koszt związany z jego montażem i obsługą."

Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się, by tablice o stopniu ochrony IP68 nie były wyposażone w higrometr.

Pytanie 4

"Zamawiający wymaga by dostarczone w ramach Projektu tablice e-papierowe mogły pracować w zakresie temperatur od -35 stopni do + 70 stopni. Jednocześnie w dokumencie PFU (rozdział 2.7.1, strona 64)

wymaganie jest inne: ""Tablica musi zachować pełną funkcjonalność i pracować poprawnie w zakresie temperatur zewnętrznych od -15°C do + 50°C."" Prosimy o ujednoczenie wymagań.

Z publicznie

dostępnych danych historycznych wynika, że najniższa temperatura zanotowana w Świnoujściu w ostatniej dekadzie wyniosła -17 stopni (w roku 2014). Mając to na uwadze jak również fakt wciąż o

ocieplającego się klimatu prosimy o ujednoczenie wymagań do tych zdefiniowanych w PFU."

Odpowiedź:

Zamawiający ujednocza zakres poprawnej pracy w zakresie temperatur zewnętrznych od -15°C do + 50°C

Pytanie 5

"Zamawiający wymaga, by w danych konfiguracji przekazywanych poprzez API do tablic e-papierowych znajdowały się m.in. częstotliwość odświeżania prognoz, częstotliwość odświeżania komunikatów i częstotliwość odświeżania konfiguracji. W proponowanym przez nas rozwiązaniu tablica nie sprawdza cyklicznie dostępności nowych danych, to serwer zarządzający danymi automatycznie w przypadku jakiegokolwiek zmiany (prognoz, komunikatów czy konfiguracji) niezwłocznie wyśle dane do tablicy i pokażą się one na tablicy z opóźnieniem wynikającym jedynie z czasu transmisji. Jest to rozwiązanie dużo lepsze i szybsze, ale w jego przypadku opisana przez Zamawiającego konfiguracja nie ma zastosowania. Czy Zamawiający zgodzi się, by w przypadku aktualizacji danych przez stronę serwerową a nie cykliczne sprawdzanie przez tablice dostępności nowych danych, brak było możliwości zarządzania częstotliwością odświeżania prognoz, komunikatów i konfiguracji?"

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie 6

"W podrozdziale ""Aplikacja sterująca tablicami informacji pasażerskiej"", ust. 4 i ust. 5 Zamawiający pisze o tym, że ""system"" (w domyśle: ""aplikacja sterująca tablicami"" ?) powinien być zdolny do uzyskiwania danych o lokalizacji i prędkości wszystkich autobusów przezeń obsługiwanych, że powinien być w stanie kalkulować czasy przyjazdów, itd. Naszym zdaniem Zamawiający w tym rozdziale zawarł dwa różne rodzaje wymagań: jeden dotyczy systemu zarządzania flotą i wyznaczania prognoz czasów odjazdów w czasie rzeczywistym, a drugi rodzaj wynikający bezpośrednio z zarządzania tablicami. Z tego co sam Zamawiający pisze w innym miejscu dokumentacji, w mieście Świnoujście system spełniający pierwszą kategorię wymagań już jest i działa (KiedyPrzyjedzie.pl dostarczony przez firmę Operibus). Czy Zamawiający zatem zgodzi się, by tablice dynamicznej informacji pasażerskiej (tak LED jak i wykonane w technologii e-papier) pobierały dane dotyczące prognoz oraz rozkładów jazdy z istniejącego systemu? Takie podejście ma tę zaletę, że pasażerowie korzystający z komunikacji zbiorowej zobaczą jednoliste, spójne dane niezależnie od tego, czy będą je sprawdzać w funkcjonującej w Świnoujściu aplikacji KiedyPrzyjedzie, czy na tablicy LED, czy na tablicy e-papierowej."

Odpowiedź:

W Świnoujściu działa system dynamicznej informacji pasażerskiej, który jest dzierżawiony i obsługiwany przez właściciela firmę Operibus Sp. z o.o., który użytkuje Komunikacja Autobusowa. System ten działa w oparciu o: strony www, stronę mobilną, aplikację mobilną, serwis SMS, tablice przystankowe. Za pośrednictwem serwisu/systemu Komunikacja Autobusowa ma dostęp do informacji, gdzie w danym momencie znajduje się autobus (można uznać, że jest to zarządzanie flotą), dzięki lokalizatorom umieszczonym w autobusach pasażer jest informowany kiedy autobus przyjedzie na przystanek, pasażer ma także dostęp do rozkładów jazdy. W ocenie Komunikacji Autobusowej nie ma konieczności tworzenia "Aplikacji sterującej tablicami informacji pasażerskiej", ponieważ informacje, które wyświetlane są na tablicach przystankowych, e-papier pobierane są z systemu centralnego - dynamicznej informacji pasażerskiej, należy stworzyć „Aplikację sterującą sygnalizacją świetlną w mieście”, która będzie zintegrowana z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej dzięki, której autobusy komunikacji miejskiej będą posiadały priorytet pierwszeństwa.

Pytanie 7

"Ust. 6: w jakim celu system zarządzający tablicami miałby mieć możliwość eksportu i importu rozkładów jazdy w formacie GTFS? Czy Jak rozumiemy, funkcję szeroko pojętego zarządzania rozkładami jazdy pełni

system zarządzania flotą i wyznaczania dynamicznej informacji pasażerskiej. Czy jakiś dodatkowy system powinien mieć również możliwość importu i eksportu danych rozkładowych? Czy Zamawiający lub

Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o. zarządza rozkładami jazdy w formacie GTFS, które chciałby wgrać bezpośrednio do systemu zarządzania tablicami? Prosimy o dokładne wyjaśnienie požądanej

architektury. Alternatywnie, czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym tablice przystankowe (tak LED jak i wykonane w technologii e-papier) będą pobierały zarówno dane dotyczące prognoz jak i

dotyczące statycznych rozkładów jazdy z funkcjonującego w Świnoujściu systemu KiedyPrzyjedzie.pl dostarczonego przez firmę Operibus?"

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę, by w przypadku wykorzystywania funkcjonującego w Świnoujściu systemu KiedyPrzyjedzie.pl wszystkie dane dotyczące przyjazdów (zarówno prognoz jak i rozkładów jazdy) były pobierane przez tablice z tego systemu.

Pytanie 8

"Ust. 8 : prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób miałyby działać definiowanie tekstów specjalnych dla wybranego pojazdu? Tablice informacji pasażerskiej, jak sama nazwa mówi, odpowiadają za informacją

wynikającą z usług świadczonych dla pasażerów, tj. usług transportu zbiorowego. Powszechnie funkcjonującym na terenie Polski, w tym w Świnoujściu, sposobem świadczenia takich usług jest podział

przewozów na linie - i to linie wraz z kierunkiem stanowią wyznacznik dla pasażerów co do oferowanej trasy przejazdu. Jaki sens ma zatem definiowanie komunikatów dla konkretnych pojazdów, które z

perspektywy pasażera nie mają żadnego znaczenia i w żaden sposób nie są pokazywane na tablicach?"

Odpowiedź:

Zamawiający rezygnuje z wymagania definiowania tekstów specjalnych dla wybranego pojazdu.

Pytanie 9

"Ust. 8: ""Definiowanie tekstów specjalnych dla wybranej linii lub pojazdu w zadanym kierunku"": Prosimy o zrewidowanie wymagania dot. możliwości definicji komunikatów dla zadanych linii i

kierunków. Powszechną praktyką stosowaną przez zdecydowaną większość przewoźników jest definiowanie komunikatów przeznaczonych dla konkretnych tablic (przystanków, na których są

zlokalizowane). Dyspozytorzy zarządzający flotą oraz tablicami wiedzą doskonale jakie linie i w jakich kierunkach kursują z jakich przystanków - stąd są w stanie precyzyjnie ustalić jakie komunikaty mają

największe znaczenia na jakich przystankach."

Odpowiedź:

Zamawiający rezygnuje w całości z zapisu "Definiowanie tekstów specjalnych dla wybranej linii lub pojazdu w zadanym kierunku"

Pytanie 10

"Podrozdziały ""Główne założenia systemu dynamicznej informacji przystankowej – tablice LED"" oraz ""Główne założenia systemu dynamicznej informacji przystankowej – tablice e-paper"", zapis:

""numer linii, punkt docelowy linii wraz z informacją o trzech najbliższych rejonach komunikacyjnych,"" W jakim celu miałyby być na tablicach pokazywane wraz z informacją o numerze linii oraz kierunku

dotąd informacje o trzech najbliższych rejonach komunikacyjnych, przez które dana linia kursuje? Skąd takie dane miałyby być pobierane? Wymaganie to jest sprzeczne z wymaganiami dotyczącymi

wyświetlania ogólnych rozkładów jazdy a nie rzeczywistych po przejściu tablic w tryb awaryjny (po utracie łączności z systemem zarządzającym tablicami): skąd bowiem w ogólnych (statycznych) rozkładach informacja o najbliższych rozkładach komunikacyjnych? Czy

Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o. jest w posiadaniu takich rozkładów wraz z definicjami "rejonów komunikacyjnych"? Nawet jeśli tak jest, byłoby to również sprzeczne z wymaganiami dotyczącymi konieczności eksportu i importu rozkładów w formacie GTFS, format ten nie zawiera bowiem definicji "rejonów komunikacyjnych". Prosimy o udostępnienie rozkładów jazdy zawierających definicje "rejonów komunikacyjnych" lub rezygnację z prezentowania tychże."

Odpowiedź:

"Zamawiający rezygnuje z wymagania prezentowania informacji o trzech najbliższych rejonach komunikacyjnych - przytoczone wymaganie przyjmuje postać:

"Na przystankowych tablicach informacyjnych powinny być wyświetlane następujące informacje: numer linii, punkt docelowy linii oraz prognozowany czas przyjazdu lub w przypadku braku możliwości wyświetlenia prognozowanego czasu przyjazdu – czas według rozkładu jazdy."

Pytanie 11

"Podrozdział: "Opis tablicy przystankowej e-paper" -> "Funkcjonalność tablicy", ust. 10: czy zmiana kontrastu czarno-biały i biało-czarny powinna dotyczyć każdego z ekranów, czy tylko pierwszego ekranu prezentującego najbliższe odjazdy? Jak użytkownik powinien móc zainicjować taką zmianę?"

Odpowiedź:

Zmiana kontrastu powinna dotyczyć wszystkich ekranów. Użytkownik powinien móc zainicjować taką zmianę przyciskiem.

Pytanie 12

"W którym dokładnie momencie procedury przetargowej należy dostarczyć "próbkę" tablicy LED? Jakie wymagania powinna taka próbka spełniać? W jaki sposób i kiedy będzie ona prezentowana

Zamawiającemu? Prosimy o rezygnację z tego wymagania, gdyż trudno jest dostarczyć próbkę czegoś, co zostanie dopiero wyprodukowane w ramach realizacji zamówienia."

Odpowiedź:

Zamawiający będzie wymagał dostarczenia próbki na etapie projektowym przy akceptacji kart materiałowych. Należy przedstawić jedną tablicę (jednostronną).

Pytanie 13

"Prosimy o doprecyzowanie, czy planer podróży będący częścią dostarczanego podsystemu informacji internetowej, powinien pozwalać na wybór tylko nazwy przystanku jako miejsca początku i celu podróży,

czy miejsca te mogą być dowolne, niekoniecznie związane z przystankami? Czy miejsca te mają być wybierane z listy, wskazywane na mapie, określane przez podanie adresu?"

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje na możliwość określenia dowolnego miejsca rozpoczęcia /zakończenia podróży niekoniecznie związanego z nazwą przystanku.

Pytanie 14

"Prosimy rozważyć rezygnację z wymagania jednoczesnego pokazywania pasażerom na mapie pozycji wszystkich pojazdów. Na podstawie naszego doświadczenia możemy stwierdzić, że widok taki nie jest

użyteczny z perspektywy pasażera – co więcej, utrudnia dotarcie do najczęściej pozyskiwanej informacji, czyli tej odnośnie pozycji konkretnego pojazdu, na który aktualnie czeka pasażer (widok ten jest

uzupełnieniem do wyliczonej w systemie informacji o szacunkowym czasie oczekiwania na przyjazd autobusu). Czy Zamawiający zaakceptuje taką interpretację ""interaktywnej mapy z lokalizacją autobusów"" (tj. pokazywanie pozycji wyłączeni wybranego przez pasażera pojazdu) za spełniającą wymagania?"

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje takiej funkcjonalności, decyzja o tym, czy lokalizacja pojazdów będzie udostępniona publicznie zostanie podjęta na etapie projektu.

Pytanie 15

"Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie w dziedzinie przystankowych tablic e-papierowych, w których grubość tablicy nie przekracza 85mm? Przy takim rozwiązaniu, akumulator gromadzący energię z

zasilania zmiernicowego, mógłby być umieszczony wewnątrz obudowy tablicy, dzięki czemu nie będzie konieczności ich montażu w przestrzeni technicznej wiaty przystankowej: całość instalacji będzie dużo schludniejsza."

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę, by w przypadku baterii zawartej wewnątrz obudowy tablicy e-papierowej obudowa miała grubość nieprzekraczającą 85mm.

SEKRETARZ MIASTA


mgr Krzysztof Bagiński

