

ZAMAWIAJĄCY:

Miasto Zielona Góra
Miejski Zakład Komunikacji
ul. Chemiczna 8
65-713 Zielona Góra
NIP: 973-100-74-58

tel.: 68 452 04 50-53
fax.:68 452 04 55
email.: jrp@mzk.zgora.pl
adres strony internetowej:
www.mzk.zgora.pl

Zielona Góra, 20 marca 2017 r.

INFORMACJA NR II

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na Dostawę pn.: „**Dostawa wyposażenia autobusów komunikacji miejskiej**” - znak sprawy: 3/UE/JRP/2017

Zamówienie planowane do współfinansowania z budżetu Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 jako część Projektu pn.: „Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze”

I. WYJAŚNIENIE TREŚCI SIWZ

W odpowiedzi na zapytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dla postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jw. (dalej: „SIWZ”) stosownie do dyspozycji art. 38. ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm. - dalej: „Ustawa PZP”), **Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:**

Pytanie nr 1

Działając w trybie art 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015r., poz 2164 ze zm.) wnoszę o udzielenie przez Zamawiającego wyjaśnienia:

Pytania:

1) W Imieniu Wykonawcy zwracam się z pilną prośbą o wykazanie potwierdzenia zamieszczenia specyfikacji dot. Postępowania nr 3/UE/JRP/2017, w którym będzie widniała data umieszczenia wszystkich plików stanowiących specyfikację. Proszę o wskazanie daty w jakiej pojawiła się specyfikacja na Państwa stronie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zwraca uwagę, iż pytanie Wykonawcy nie stanowi wniosku do zamawiającego o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia określonego w art. 38 PZP.

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż SIWZ została udostępniona na stronie internetowej Zamawiającego pod adresem: <http://www.bip.mzk.zgora.pl/> od dnia zamieszczenia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, tj. **04 lutego 2017 r.**, zgodnie z dyspozycją art. 42. ust. 1 PZP.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 2

Dotyczy załącznika Część III SIWZ — OPZ, pkt, 10.10 Moduł Systemu Monitoringu Wizyjnego Autobusu, ppkt.b)

b) autobus przegubowy - 12 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i siedem obserwujących wewnątrz pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu

(ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przedzie pojazdu: po obu stronach pojazdu (jedna kamera po lewej i druga kamera po prawej stronie), z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu, Trzecia kamera zewnętrzna umieszczona za przegubem po stronie drzwi i obejmuje widok wzdłuż pojazdu w kierunku jego tyłu, Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Cztery kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi.

Pyt. Zamawiający podaje, że autobus przegubowy ma obejmować 5 kamer z widokiem na zewnątrz i 7 obserwujących wewnątrz pojazdu. Z dalszego opisu wynika, że zostały wymienione jedynie 10 kamer. Zatem, czy autobus przegubowy powinien rejestrować obraz z 10 kamer czy 12 kamer?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści pkt 10.10 ppkt b) III części SIWZ w następujący sposób:

Jest:

„autobus przegubowy - 12 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i siedem obserwujących wewnątrz pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widokokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widokokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przedzie pojazdu: po obu stronach pojazdu (jedna kamera po lewej i druga kamera po prawej stronie), z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Trzecia kamera zewnętrzna umieszczona za przegubem po stronie drzwi i obejmuje widok wzdłuż pojazdu w kierunku jego tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Cztery kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi”

Powinno być:

„autobus przegubowy - 12 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i siedem obserwujących wewnątrz pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widokokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widokokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przedzie pojazdu: po obu stronach pojazdu (jedna kamera po lewej i druga kamera po prawej stronie), z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Trzecia kamera zewnętrzna umieszczona za przegubem po stronie drzwi i obejmuje widok wzdłuż pojazdu w kierunku jego tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Cztery kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi oraz dwie kamery skierowane na automaty biletowe”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 3

Rozdział XII Warunki Udziału w Postępowaniu pkt 12,2 ppkt. 4 lit a, czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który wykaże, że dysponuje środkami finansowymi lub zdolnością kredytową nie mniejszą niż 2 000 000,00 PLN?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **podtrzymuje zapisy SIWZ**. Z uwagi na stopień zaawansowania technicznego przedmiotu dostawy w zakresie niniejszego postępowania oraz fakt, iż szacunkowa wartość

zamówienia została ustalona na poziomie 15 600 000,00 PLN należy uznać, że warunek określony w pkt. 12.2. pkt. 4 IDW został określony adekwatnie do przedmiotu zamówienia a opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu nie ogranicza w żaden sposób dostępu do zamówienia wykonawcom zdolnym do wykonania zamówienia.

Należy wskazać, że warunki udziału w postępowaniu służą wyborowi wykonawcy, który zapewni **prawidłową realizację przedmiotu zamówienia. Wykonawca zdolny do wykonania zamówienia to** wykonawca spełniający warunki udziału w postępowaniu, a te nie mogą być sformułowane w taki sposób, aby do udziału w postępowaniu zostali dopuszczeni wykonawcy, którzy nie są w stanie sprostać zamówieniu (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z 24 listopada 2015 r., sygn. akt. KIO 2358/14).

Warunek w zakresie sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie zamówienia wymagający, by Wykonawca wykazał, że dysponuje środkami finansowymi lub zdolnością kredytową nie mniejszą niż 5 000 000,00 PLN należy uznać za sformułowany stosownie do przedmiotu zamówienia i pozwalający na wyselekcjonowanie tylko takich wykonawców, którzy są w stanie zrealizować przedmiot zamówienia na poziomie żądanym przez Zamawiającego.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 4

Rozdział XII Warunki Udziału w Postępowaniu pkt 12.2 ppkt, 4 lit b, czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który wykaże, że posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności, związanej z przedmiotem zamówienia, na sumę ubezpieczenia, co najmniej 1 000 000,00 PLN? A tym samym czy Zamawiający dokona zmian wysokości proponowanej kwoty ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej w treści 5 6 usta 6.1 Umowy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **podtrzymuje zapisy SIWZ**. Z uwagi na stopień zaawansowania technicznego przedmiotu dostawy w zakresie niniejszego postępowania oraz fakt, iż szacunkowa wartość zamówienia została ustalona na poziomie 15 600 000,00 PLN należy uznać, że warunek określony w pkt. 12.2. pkt. 4 IDW został określony adekwatnie do przedmiotu zamówienia a opis sposobu dokonywania oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu nie ogranicza w żaden sposób dostępu do zamówienia wykonawcom zdolnym do wykonania zamówienia.

Należy wskazać, że warunki udziału w postępowaniu służą wyborowi wykonawcy, który zapewni **prawidłową realizację przedmiotu zamówienia. Wykonawca zdolny do wykonania zamówienia to** wykonawca spełniający warunki udziału w postępowaniu, a te nie mogą być sformułowane w taki sposób, aby do udziału w postępowaniu zostali dopuszczeni wykonawcy, którzy nie są w stanie sprostać zamówieniu (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z 24 listopada 2015 r., sygn. akt. KIO 2358/14).

Warunek w zakresie sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej wykonanie zamówienia wymagający, by Wykonawca wykazał, że posiadał ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności, związanej z przedmiotem zamówienia, na sumę ubezpieczenia, co najmniej 10 000 000,00 PLN należy uznać za sformułowany stosownie do przedmiotu zamówienia i pozwalający na wyselekcjonowanie tylko takich wykonawców, którzy są w stanie zrealizować przedmiot zamówienia na poziomie żądanym przez Zamawiającego.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 5

Rozdział VII SIWZ pkt 7.1, proszę o określenie, jaka część zamówienia (ilość) oraz w jakim terminie od dnia podpisania Umowy miałyby zostać zrealizowana pierwsza część dostawy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wyjaśnia**, że pierwsza część dostawy obejmuje wyposażenia przeznaczone do zainstalowania w posiadanych przez Zamawiającego autobusach, zgodnie z par 1. pkt 1.1 ppkt (3) tj. Dostawa i montaż Wyposażenia III nastąpi w terminie do dnia **30.09.2017 r.** Szczegółowy harmonogram montażu i dostaw Wyposażenia III zostanie ustalony z Zamawiającym i przekazany w terminie 30 dni od dnia zawarcia Umowy

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 6

Dot. zapisów części IV SIWZ Zakres rzeczowy zamówienia, pkt 1 Tablice zewnętrzne:

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca nie sprecyzował prośby o udzielenie wyjaśnienia treści SIWZ, wobec czego Zamawiający nie ma podstawy do udzielenia wyjaśnień.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 7

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie diod koloru białego dla tablic wymienionych w pkt. 1.1, 1.2, 1.3 i 1.4?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zmawiający informuje, że dokona **modyfikacji treści** III części SIWZ pkt 1 w następujący sposób:

Jest:

„Tablice najnowszej generacji o zminimalizowanym poborze energii (maksymalnie 10A na 1 m²)
Tablice zewnętrzne muszą posiadać: możliwość prezentowania wybranych elementów w negatywie, np. oznaczenia linii lub przebiegu trasy, zastosowane czytelne znaki zbliżone do prostych wydruków (bez szeryfów). Możliwość prezentowania różnych elementów różną czcionką.

Tablice zewnętrzne powinny być zamontowane w taki sposób, aby zapewniona była widoczność całego aktywnego pola wyświetlacza, patrząc na tablice z boku pod kątem 45°, wyznaczona względem bocznej ww. pola, na wysokości ok. 1600 mm od poziomu podłoża. Widoczności wyświetlanych treści nie mogą ograniczać elementy maskujące umieszczone na szybach okien pojazdu.

Tablice zewnętrzne powinny wyświetlać informacje także podczas postoju pojazdu (do 45 minut z możliwością zmiany) o zredukowanym natężeniu świecenia. W przypadku wyłączono silnika i ustawionej stacyjce na pierwszą pozycję (poza przypadkami mocnego nasłonecznienia) automatyczna regulacja jasności świecenia, redukująca natężenie świecenia o maksymalnie 40% (zapewnić możliwość zmiany tego parametru).

Zmiana parametrów o których mowa powyżej ma być dokonywana za pomocą dedykowanej aplikacji, dla całej floty jednocześnie. Edycja treści wyświetlanych na tablicach musi być realizowana przy pomocy dedykowanej aplikacji z możliwością tworzenia dowolnych piktogramów”.

Powinno być:

„Tablice najnowszej generacji o zminimalizowanym poborze energii (maksymalnie 10A na 1 m²)
Tablice wykonane w oparciu o diody wysokiej jaskrawości, w kolorze ultra białym.

Tablice zewnętrzne muszą posiadać: możliwość prezentowania wybranych elementów w negatywie, np. oznaczenia linii lub przebiegu trasy, zastosowane czytelne znaki zbliżone do prostych wydruków (bez szeryfów). Możliwość prezentowania różnych elementów różną czcionką.

Tablice zewnętrzne powinny być zamontowane w taki sposób, aby zapewniona była

widoczność całego aktywnego pola wyświetlacza, patrząc na tablice z boku pod kątem 45°, wyznaczona względem bocznej ww. pola, na wysokości ok. 1600 mm od poziomu podłoża. Widoczności wyświetlanych treści nie mogą ograniczać elementy maskujące umieszczone na szybach okien pojazdu.

Tablice zewnętrzne powinny wyświetlać informacje także podczas postoju pojazdu (do 45 minut z możliwością zmiany) o zredukowanym natężeniu świecenia. W przypadku wyłączonego silnika i ustawionej stacyjce na pierwszą pozycję (poza przypadkami mocnego nasłonecznienia) automatyczna regulacja jasności świecenia, redukująca natężenie świecenia o maksymalnie 40% (zapewnić możliwość zmiany tego parametru).

Zmiana parametrów o których mowa powyżej ma być dokonywana za pomocą dedykowanej aplikacji, dla całej floty jednocześnie. Edycja treści wyświetlanych na tablicach musi być realizowana przy pomocy dedykowanej aplikacji z możliwością tworzenia dowolnych piktogramów”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 8

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie tablicy bocznej wymienionej w pkt 1.2 0 wymiarach 24 x 160 oraz rozstawie punktów świetlnych 7,5 x 7 i wymiarach matrycy 178 x 1121 mm (wysokość i szerokość)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zmawiający **nie dopuszcza takiej zmiany.**

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 9

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie tablicy bocznej numerowej i tylnej wymienionej w. pkt 1.3 i 1,4 0 rozstawie punktów świetlnych 7,5 x 7 i wymiarach matrycy LED 178 x 280 mm (wysokość i szerokość)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zmawiający **nie dopuszcza takiej zmiany.**

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 10

Tablice przeznaczone do zamontowania pod sufitem autobusu, powinny gwarantować bezpieczne przejście pasażerów" - jaka powinna zostać zachowana min odległość (wysokość) od dolnej krawędzi tablicy do podłogi pojazdu w przypadku tablic wewnętrznych podsufitowych wymienionych w pkt. 2 ppkt 2.1?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający w odpowiedzi na pytanie Wykonawcy informuje, że minimalna odległość (wysokość) jaka powinna zostać zachowana od dolnej krawędzi tablicy do podłogi pojazdu powinna wynosić 1950 mm. Wobec czego Zamawiający **dokona modyfikacji treści** pkt 2 ppkt 2.1 III części SIWZ w następujący sposób:

Jest:

„Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne

Funkcję tablicy pełni monitor LCD o przekątnej minimum 22” zabezpieczony szybą wandaloodporną z automatyczną regulacją jasności w zależności od natężenia oświetlenia przeznaczony do emisji przekazu informacyjnego (materiałów promocyjnych MZK);

tablice umieszczone w osi podłużnej autobusu, w miejscu i w sposób zapewniający dobrą

widzialność dla pasażerów, w szczególności z każdego miejsca siedzącego, zwrócone ekranem w kierunku tyłu pojazdu, w autobusach 12 metrowych 1 sztuka za kabiną kierowcy, w autobusach przegubowych 2 sztuki - jedna za kabiną kierowcy, druga tablica dwustronna w 2 członie pojazdu. Tablice przeznaczone do zamontowania pod sufitem autobusu, powinny gwarantować bezpieczne przejście pasażerów. Usytuowanie tablic nie może zakłócać działania wentylacji poprzez wywietrzniki dachowe. Oprogramowanie i sterowanie umożliwiające wyświetlanie następujących informacji, w sekwencji określonej przez Zamawiającego: oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, miejsce do którego zmierza pojazd, przebieg trasy w sekwencji płynącej lub naprzemiennej, aktualny czas i data, temperatura zewnętrzna, informacja o przesiadkach, informacja o włączonej klimatyzacji (po otrzymaniu sygnału ze sterownika klimatyzacji), imieniny, krótkie informacje dla pasażerów (do 255 znaków), czas pozostały do odjazdu z przystanku początkowego (funkcje: temperatura zewnętrzna, informacje o przesiadkach, czas do odjazdu, imieniny powinny mieć możliwość (dla każdej z osobna) włączania i wyłączania w trybie serwisowym), informacja o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku), informacja o nr linii, kierunku i trasie włączająca się maksymalnie po 3 sekundach od otwarcia drzwi, informacja o następnym przystanku (po ruszeniu z przystanku), napis „STOP” w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie” wyświetlany nie dłużej niż 3 sekundy (nie wpływający na przebieg cyklu), dodatkowe informacje np. napisy zjazd do zajezdni, trasa zmieniona, oznaczenie „nż” dla przystanków na żądanie oraz inne informacje i komunikaty.

Aktualizacja plików w podsufitowych tablicach wewnętrznych musi odbywać się zdalnie poprzez GSM lub WLAN (np. informacja o zagrożeniach)”.

Powinno być:

„Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne

Funkcję tablicy pełni monitor LCD o przekątnej minimum 22” zabezpieczony szybą wandaloodporną z automatyczną regulacją jasności w zależności od natężenia oświetlenia przeznaczony do emisji przekazu informacyjnego (materiałów promocyjnych MZK);

tablice umieszczone w osi podłużnej autobusu, w miejscu i w sposób zapewniający dobrą widzialność dla pasażerów, w szczególności z każdego miejsca siedzącego, zwrócone ekranem w kierunku tyłu pojazdu, w autobusach 12 metrowych 1 sztuka za kabiną kierowcy, w autobusach przegubowych 2 sztuki - jedna za kabiną kierowcy, druga tablica dwustronna w 2 członie pojazdu. Tablice przeznaczone do zamontowania pod sufitem autobusu, powinny gwarantować bezpieczne przejście pasażerów. **Minimalna odległość (wysokość) jaka powinna zostać zachowana od dolnej krawędzi tablicy do podłogi pojazdu powinna wynosić 1950 mm.**

Usytuowanie tablic nie może zakłócać działania wentylacji poprzez wywietrzniki dachowe. Oprogramowanie i sterowanie umożliwiające wyświetlanie następujących informacji, w sekwencji określonej przez Zamawiającego: oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, miejsce do którego zmierza pojazd, przebieg trasy w sekwencji płynącej lub naprzemiennej, aktualny czas i data, temperatura zewnętrzna, informacja o przesiadkach, informacja o włączonej klimatyzacji (po otrzymaniu sygnału ze sterownika klimatyzacji), imieniny, krótkie informacje dla pasażerów (do 255 znaków), czas pozostały do odjazdu z przystanku początkowego (funkcje: temperatura zewnętrzna, informacje o przesiadkach, czas do odjazdu, imieniny powinny mieć możliwość (dla każdej z osobna) włączania i wyłączania w trybie serwisowym), informacja o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku), informacja o nr linii, kierunku i trasie włączająca się maksymalnie po 3 sekundach od otwarcia drzwi, informacja o następnym przystanku (po ruszeniu z przystanku), napis „STOP” w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie” wyświetlany nie dłużej niż 3 sekundy (nie wpływający na przebieg cyklu), dodatkowe informacje np. napisy zjazd do zajezdni, trasa zmieniona, oznaczenie „nż” dla przystanków na żądanie oraz inne informacje i komunikaty.

Aktualizacja plików w podsufitowych tablicach wewnętrznych musi odbywać się zdalnie poprzez GSM lub WLAN (np. informacja o zagrożeniach)".

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 11

Czy Zamawiający udostępni min wymagania i parametry techniczne dla kasowników biletowych opisanych w pkt 5. SIWZ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 48.

Pytanie nr 12

Czy nie nastąpiła oczywista pomyłka w treści SIWZ i czy urządzenie defibrylatora AEP wymienione w pkt 7 SIWZ ma zapewnić i dostarczyć Wykonawca Systemu Informacji Pasażerskiej i Systemu Poboru Opłat, czy w/w urządzenia nie powinien zapewnić i dostarczyć Wykonawca pojazdów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że dostarczenie defibrylatorów AED leży po stronie Wykonawcy wybranego w niniejszym postępowaniu.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 13

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie i wyposażenie pojazdów w automaty biletowe obsługujące wyłącznie płatności bezgotówkowe, o mniejszych gabarytach oraz zmniejszające koszty eksploatacyjne i administracyjne Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza takiej zmiany

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 14

Czy Zamawiający może opisać szerzej wymagania, funkcjonalność oraz wskazać parametry techniczne urządzenia opisanego w pkt 8.11 lit b SIWZ? Czy karty SIM do tego typu urządzeń zapewnia Zamawiający?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający w odpowiedzi na pytanie Wykonawcy informuje, że Kartę SIM zapewnia Zamawiający. Jednocześnie Zamawiający **dokona** modyfikacji treści pkt 8.11 lit. b III części SIWZ w następujący sposób:

Jest:

Urządzenie mobilne do nadzoru pracy automatów biletowych

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu urządzenie mobilne o przekątnej ekranu minimum 10 cali wyposażone w modem GSM oraz kartę WiFi

Powinno być:

Urządzenie mobilne do nadzoru pracy automatów biletowych

Laptop klasy biznesowej z zainstalowanym najnowszym systemem operacyjnym w wersji profesjonalnej z możliwością obniżenia wersji systemu operacyjnego. Podstawowe

wymagania techniczne: matryca o przekątnej 11-13 cali, procesor min. 4 rdzeniowy, dysk twardy SSD o pojemności 64 lub 128 GB, pamięć RAM o wielkości 4GB, stacja dokująca, wyposażone w modem GSM oraz kartę WiFi, torba podróżna. Laptop głównie wykorzystywany w podróży. **Kartę SIM zapewnia Zamawiający.**

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 15

Pkt 10 ppkt 10.1 SIWZ W związku z tym, iż Zamawiający wykorzystuje obecnie system biletu elektronicznego, a w gestii Wykonawcy leży aby „Współpraca z systemem telemetrycznym, zakres i sposób wymiany danych należy ustalić z dostawcą systemu telemetrycznego” - kto jest dostawcą systemu telemetrycznego dla Zamawiającego? Czy Zamawiający udzieli wsparcia Wykonawcy w uzyskaniu zakresu i sposobu wymiany danych od dostawcy systemu telemetrycznego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że obecnie trwa postępowanie przetargowe mające na celu wyłonienie dostawcy systemu telemetrycznego. Wykonawca niniejszego zamówienia ma obowiązek ustalenia z dostawcą systemu telemetrycznego zakresu i sposobu wymiany danych. Jeśli zajdzie taka potrzeba Zamawiający udzieli wsparcia w niezbędnym zakresie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 16

Jaką max ilość kart SIM ma obsługiwać centralny autokomputer pokładowy wymieniony w pkt 10 SIWZ ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga aby moduł centralny obsługiwał równocześnie 4 karty SIM. Jednocześnie Zamawiający **informuje**, że dokona modyfikacji treści pkt 10 III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„**Moduł centralny:** urządzenie to zarządza pracą systemów/modułów i jest wykonane w standardzie przemysłowym (brak elementów ruchomych np. wiatraki chłodzące, standard ten dotyczy wszystkich zastosowanych modułów/urządzeń). Urządzenie musi kontrolować pracę poszczególnych modułów/urządzeń, zapewnić dostęp on-line, zdalną diagnostykę - przekazywanie do centrali za pomocą sieci GSM/WLAN danych technicznych: **(wybrane sygnały np.: poziom naładowania akumulatorów w pojeździe, pozycja pojazdu (GPS) – sygnał z pojazdu przekazywany co 5 sekund lub po przejechaniu 100 metrów w zależności co wcześniej nastąpi, prędkość, stan drzwi, itp.)**, logów działania i błędów poszczególnych urządzeń zapisywanych na dysku wewnętrznym typu SSD o pojemności nie mniejszej niż 60GB, rejestrację czasu pracy oraz przebytych kilometrów dla każdego kierowcy załogowanego do systemu. Poza tym moduł musi spełniać poniższe wymogi:

- zasilanie 24V+/-30%,
- temperatura pracy - -30 do 80 st. Celsjusza,
- zabezpieczenie przed przetężeniami i przepięciami,
- obudowa wandaloodporna, odporna także na wilgoć i pył.”

Powinno być:

Moduł centralny: urządzenie to zarządza pracą systemów/modułów i jest wykonane w standardzie przemysłowym (brak elementów ruchomych np. wiatraki chłodzące, standard ten dotyczy wszystkich zastosowanych modułów/urządzeń). Urządzenie musi kontrolować pracę poszczególnych modułów/urządzeń, zapewnić dostęp on-line, zdalną diagnostykę - przekazywanie do centrali za pomocą sieci GSM/WLAN danych technicznych: **(wybrane sygnały np.: poziom naładowania akumulatorów w pojeździe, pozycja pojazdu (GPS) –**

sygnał z pojazdu przekazywany co 5 sekund lub po przejechaniu 100 metrów w zależności co wcześniej nastąpi, prędkość, stan drzwi, itp.), logów działania i błędów poszczególnych urządzeń zapisywanych na dysku wewnętrznym typu SSD o pojemności nie mniejszej niż 60GB, rejestrację czasu pracy oraz przebytych kilometrów dla każdego kierowcy załogowanego do systemu. **Zamawiający wymaga aby moduł centralny obsługiwał równocześnie 4 karty SIM.** Poza tym moduł musi spełniać poniższe wymagania:

- zasilanie 24V+/-30%,
- temperatura pracy - -30 do 80 st. Celsjusza,
- zabezpieczenie przed przetężeniami i przepięciami,
- obudowa wandaloodporna, odporna także na wilgoć i pył.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 17

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, b

Czy Zamawiający dopuści wysokiej klasy defibrylator z zalecaną energią defibrylującą 150J dla dorosłych i 50J dla dzieci?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza** defibrylatora o energii nie mniejszej niż 150 J dla osoby dorosłej, ze względu na jej skuteczność u osób z wysoko oporną klatką piersiową oraz nie określa energii defibrylacyjnej dla trybu pediatrycznego. Zamawiający jedynie wymaga aby defibrylator posiadał algorytm możliwy do wykorzystania u dzieci.

Jednocześnie Zamawiający **informuje, że dokona modyfikacji** treści części III SIWZ – OPZ pkt 7.2 lit b w następujący sposób:

Jest:

„Energia defibrylująca max 200J dostarczana jest w postaci dwufazowej, ściętej wykładniczo fali kompensowanej impedancyjnie”.

Powinno być:

„Energia defibrylująca **nie mniejsza niż 150J** dostarczana jest w postaci dwufazowej, ściętej wykładniczo fali kompensowanej impedancyjnie”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 18

Dot. część III SIWZ OPZ dot, pkt 7.2 lit, b

Czy Zamawiający będzie wymagał, aby defibrylator mógł być stosowany do defibrylacji dzieci z możliwością zastosowanie np, klucza pediatrycznego automatycznie obniżającego energię defibrylacji do 50J? Czy zamawiający będzie wymagał elektrody ze zintegrowanym czujnikiem ucisku?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wymaga aby** defibrylator miał możliwość stosowania u dzieci bez jakichkolwiek dodatkowych akcesoriów, m. in. przejściówka/klucz pediatryczny. Zamawiający nie wymaga elektrody z czujnikiem nacisku.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 19

Dot. część III SIWZ OPZ dot, pkt 7.2 lit, r

Czy Zamawiający dopuści defibrylator spełniający normy równoważne: M1L-STP-810G (drgania losowe i o zmiennej częstotliwości), IPx5 (ochrona przed strumieniem wody); IP5x (zapewniającej ochronę przed dostępem do części niebezpiecznych), IEC60529 (wnikanie ciał stałych - ochrona przed pyłem)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga aby defibrylator posiadał minimum klasę odporności IP 55 wg normy IEC60529/EN60529 oraz dopuszcza spełnianie normy M1L-STP-810G.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 20

Dot. część III SIWZ OPZ dot, pkt 7.2 lit. v

Czy Zamawiający dopuści wysokiej klasy defibrylator AEP zestawem ratunkowym składający się z maski CPR, folii życia, 4 szt. rękawic jednorazowych, nożyc ratowniczych, medycznej, jednorazowej golarki oraz chustki higroskopijnej stosowanej do osuszenia miejsca przyklejenia elektrod? Wymóg gazy i środka dezynfekcyjnego Jest nieuzasadniony przy zastosowaniu defibrylatora.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** zaproponowane rozwiązanie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 21

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, a

Czy zamawiający dopuści urządzenie o wymiarach 13,3 x 24,1 x 29,2 cm?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści urządzenie o takich wymiarach pod warunkiem spełniania wymogu wagi max. 2 kg oraz możliwości umieszczenia jego w szafie do przechowywania AED opisanej w SIWZ

Wobec czego Zamawiający **informuje, że dokona zmiany treści** III części SIWZ – OPZ pkt 7.2 lit. a w następujący sposób:

Jest:

„Wymiary defibrylatora max. 20x25x6 cm”

Powinno być:

„Wymiary defibrylatora max. 26x30x13,3 cm”

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 22

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, c

RKO w trybie 30 uciśnień klatki piersiowej i 2 wdechy. Czy Zamawiający wymaga żeby urządzenie było zgodne z wytycznymi ERC 2015 z Informacją zwrotną dla prowadzącego reanimację, o jakości ucisków klatki piersiowej w czasie rzeczywistym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wymaga**.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 23

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit. l

Czy zamawiający dopuści wysokiej klasy defibrylator, w którym przy upadku może uwolnić się zewnętrzna pokrywa, co nie ma żadnego wpływu na gotowość urządzenia do pracy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 124**.

Pytanie nr 24

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, m

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie urządzenia AED o masie 3,1 kg?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 25

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, o

Czy Zamawiający dopuści urządzenie o następujących parametrach: 300 defibrylacji, 1,5 godzin monitorowania I defibrylacji, 13 godzin monitorowania, 5 lat w trybie gotowości do użycia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** takie urządzenie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 26

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit, p

Czy Zamawiający dopuści urządzenia o czasie ładowania: czas ładowania do energii 200 J: do 10 sekund?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 27

Dot. część III SIWZ OPZ pkt 7.2 lit. y

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania szafkę do przechowywania urządzenia AEP o n/w parametrach: Szafka składająca się z dwóch odrębnych elementów te elementy to poliwęglan obudowy i podstawy z tworzywa ABS. Oba w/w materiały wykorzystywane są w przemyśle motoryzacyjnym dzięki swojej odporności na uderzenia i inne uszkodzenia mechaniczne, obudowa szafki została wykonana z tworzywa sztucznego, posiada przezroczyste drzwiczki wykonane z poliwęglanu. Jest lekka i wytrzymała. Szafki oznaczone są piktogramami instrukcji postępowania w nagłych przypadkach oraz logo AEP. Wymiary szafki wys. 423 mm, szer. 388 mm, dług. 201 mm. Funkcje, jakie posiada to alarm dźwiękowy i świetlany, zabezpieczenie przed otwarciem: plomba, nocne podświetlenie, zasilanie 4xLR20?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza**.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 28

Zamawiający wymaga:

Cześć III - Opis przedmiotu zamówienia**„pkt. 8. Automaty biletowe****ppkt. 8.4. c) Ekran dotykowy z dodatkowym frezem na szybie ułatwiającym obsługę osobom niewidomym/niedowidzącym, wraz z wibracją ekranu przy naciśnięciu klawisza.”****Prosimy o udzielenie wyjaśnienia:**

Zastosowanie dodatkowego frezowania na szybie automatu powoduje znaczne osłabienie materiału oraz ograniczenia w tworzeniu oprogramowania sprzedażowego automatu.

Z doświadczeń wielu Operatorów posiadających urządzenia zawierające tego typu rozwiązania wynika, że podczas dłuższego eksploataowania automatów, występują uszkodzenia ekranu spowodowane zmęczeniem materiału oraz wstrząsami na jakie narażony jest automat w autobusie komunikacji miejskiej. Dodatkową wadą takiego rozwiązania jest również ograniczenie w stosunku do oprogramowania sprzedażowego automatu, gdyż zmiana taryfy lub jej rozszerzenie, powoduje każdorazowo konieczność dostosowywania się do stałych elementów „touchscreen”.

Mając na uwadze powyższe ograniczenia oraz mankamenty wprowadzonego do OPZ zapisu, wnioskujemy o dopuszczenie alternatywnego rozwiązania, w postaci zastosowania oprogramowania sprzedażowego automatu, spełniającego najważniejsze elementy standard WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines), który dziś wymagany jest dla stron internetowych i gwarantuje dostępność wyświetlanych informacji dla osób niedowidzących. Zastosowanie takiego rozwiązania, zapewni dostępność automatu biletowego dla osób z dysfunkcjami wzroku, a jednocześnie wyeliminuje ewentualne problemy techniczne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści pkt 8 ppkt. 8.4 c) III części SIWZ w następujący sposób:

Jest:

„Obsługa

- a) Możliwość pracy autonomicznej.
- b) Ekran wysokokontrastowy kolorowy wyświetlacz TFT LCD przekątna minimum 12” (min. 1024 x 768 punktów) z podświetlaniem LED, o jasności min 800 cd/m², interakcja z użytkownikiem poprzez wyświetlacz z funkcją dotykową, musi poprawnie reagować na dotyk dowolnymi przedmiotami (technologia infrared), wyświetlacz musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania, ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć),
- c) Ekran dotykowy z dodatkowym frezem na szybie ułatwiającym obsługę osobom niewidomym/niedowidzącym, wraz z wibracją ekranu przy naciśnięciu klawisza
- d) na ekranie startowym umieszczona najczęściej używana taryfa biletowa, menu hierarchiczne, możliwość wyświetlania dodatkowych informacji i reklam, wygląd interfejsu do uzgodnienia z Zamawiającym.
- e) optyczne i akustyczne potwierdzenie opcji wyboru,
- f) obsługa w języku polskim, angielskim, niemieckim.
- g) po wybraniu języka obcego i braku operacji nastąpi automatyczny powrót do języka polskiego po max. 30 sekundach.
- h) możliwość rezygnacji z transakcji w dowolnym momencie,
- i) wyświetlanie kwoty pozostałej do zapłaty,
- j) możliwość sprzedaży biletów przy braku monet do wydawania reszty za odliczoną gotówkę, informacja o płatności za odliczoną kwotę powinna być wyświetlona na ekranie
- k) możliwość sprzedaży do 10 szt. biletów papierowych w jednej transakcji”.

Powinno być:

„Obsługa

- a) Możliwość pracy autonomicznej.
- b) Ekran wysokokontrastowy kolorowy wyświetlacz TFT LCD przekątna minimum 12" (min. 1024 x 768 punktów) z podświetlaniem LED, o jasności min 800 cd/m², interakcja z użytkownikiem poprzez wyświetlacz z funkcją dotykową, musi poprawnie reagować na dotyk dowolnymi przedmiotami (technologia infrared), wyświetlacz musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania, ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć),
- c) **Ekran dotykowy**
- d) na ekranie startowym umieszczona najczęściej używana taryfa biletowa, menu hierarchiczne, możliwość wyświetlania dodatkowych informacji i reklam, wygląd interfejsu do uzgodnienia z Zamawiającym.
- e) optyczne i akustyczne potwierdzenie opcji wyboru,
- f) obsługa w języku polskim, angielskim, niemieckim.
- g) po wybraniu języka obcego i braku operacji nastąpi automatyczny powrót do języka polskiego po max. 30 sekundach.
- h) możliwość rezygnacji z transakcji w dowolnym momencie,
- i) wyświetlanie kwoty pozostałej do zapłaty,
- j) możliwość sprzedaży biletów przy braku monet do wydawania reszty za odliczoną gotówkę, informacja o płatności za odliczoną kwotę powinna być wyświetlona na ekranie
- k) możliwość sprzedaży wielu biletów papierowych w jednej transakcji do łącznej kwoty 50 zł"

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 29

Zamawiający wymaga:

Cześć III - Opis przedmiotu zamówienia

„pkt. 8. Automaty biletowe

Automat biletowy zainstalowany w autobusie umożliwiający sprzedaż biletów jednorazowych (papierowych), doładowanie e-portmonetki oraz przenoszenie kontraktów zakupionych przez serwis WWW (...)

ppkt. 8.7. Obsługa kart bezstykowych

b) Umożliwić przenoszenie zakupionych kontraktów w ramach Systemu biletowego MZK Zielona Góra

c) Umożliwić sprzedaż doładowań elektronicznej portmonetki w ramach Systemu biletowego MZK Zielona Góra"

Prosimy o udzielenie wyjaśnienia:

Czy w zakresie realizacji zamówienia, Wykonawca ma dokonać integracji oprogramowania automatów z systemem biletowym Zamawiającego w zakresie przenoszenia zakupionych kontraktów oraz doładowań elektronicznej portmonetki?

W przypadku konieczności wykonania przedmiotowej integracji, wnioskujemy o udostępnienie opisu interfejsu do systemu biletowego Zamawiającego. Informacja ta jest niezbędna do prawidłowego przygotowania oferty cenowej oraz określenia czasu potrzebnego na przygotowanie oprogramowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje, że** Dostawcą systemu sprzedaży biletów jak i systemu finansowo księgowego jest R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Wykonawca ma dokonać integracji oprogramowania automatów z systemem biletowym Zamawiającego w zakresie

zakupionych kontraktów oraz doładowań elektronicznej portmonetki oraz systemem finansowo księgowym w zakresie danych sprzedażowych. Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z firmą R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec.

Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty koszty z tym związane.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 30

Zamawiający wymaga:

Cześć III - Opis przedmiotu zamówienia

„pkt. 8. Automaty biletowe

pkt. 8.12. Wymagania dodatkowe

(...) Wymagane wyposażenie dodatkowe:

- interfejs z oprogramowaniem do programowania i kalibracji czytników monet,
- interfejs z oprogramowaniem do diagnostyki i zmian parametrów pracy: drukarki, zasobników, kasety i innych.”

Prosimy o udzielenie wyjaśnienia:

Wnioskujemy o doprecyzowanie wymagań dotyczących: interfejsu wraz z oprogramowaniem do programowania i kalibracji monet, oraz interfejsu wraz z oprogramowaniem do diagnostyki i zmian parametrów pracy: drukarki, zasobników, kasety i innych. Informacja ta jest niezbędna do prawidłowego przygotowania oferty cenowej oraz określenia czasu potrzebnego na przygotowanie oprogramowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że poprzez:

- interfejs z oprogramowaniem do programowania i kalibracji czytników monet, rozumie urządzenie wraz z wymaganym oprogramowaniem do programowania i kalibracji czytnika monet.
- interfejs z oprogramowaniem do diagnostyki i zmian parametrów pracy: drukarki, zasobników, kasety i innych rozumie urządzenie przeznaczone o diagnostyki i konfiguracji systemów drukujących/drukarki, urządzenie diagnostyczne do ekranów paneli dotykowych, dysków twardej, magazynów monet, kaset na monety, zasilaczy, oprogramowanie przeznaczone do wykonywania kopii zapasowych i obrazów dysków.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 31

Zamawiający wymaga:

Cześć II - Wzór umowy

„§ 2. TERMINY I MIEJSCE WYKONANIA PRZEDMIOTU UMOWY

ust. 2.2. Dostawa Wyposażenia I nastąpi partiami w niżej podanych terminach:

(1) dostawa Kompletów Wyposażenia I przewidzianych dla 5 sztuk Autobusów Elektrycznych, nastąpi w terminie 2 tygodni od pisemnego powiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego. Szczegółowy harmonogram dostaw zostanie sporządzony w oparciu o planowane terminy dostaw Autobusów w których wyposażenie to będzie montowane. Przy czym zakłada się, że zostanie on ustalony nie później niż 60 dni od dnia podpisania umowy.

(2) Kompletu Wyposażenia I przewidziane dla pozostałych Autobusów Elektrycznych

będą dostarczane Zamawiającemu w 6 partiach obejmujących wyposażenie dla 7 sztuk tych autobusów, w terminie ustalonym w harmonogramie dostaw lub 2 tygodni od pisemnego powiadomienia Zamawiającego dla każdej z partii”

Prosimy o udzielenie wyjaśnienia:

Jaki jest najwcześniejszy możliwy termin realizacji dostawy urządzeń określonych w § 2. ust. 2.2 pkt. 1 wzoru umowy?

Odpowiedź Zamawiającego:

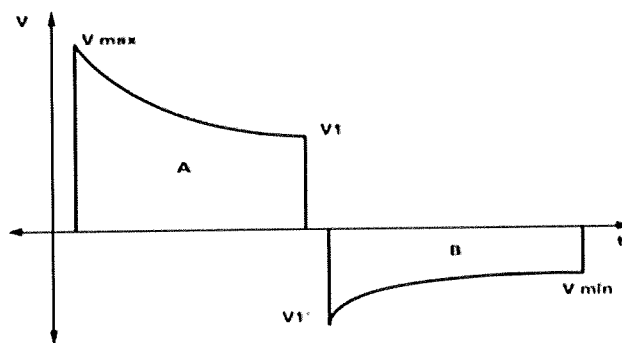
Zgodnie z zapisami § 2. ust. 2.2 pkt. 1 zostanie to ustalone w harmonogramie dostaw, sporządzonym nie później niż 60 dni od dnia podpisania umowy. Zamawiający informuje, że obecnie jest w trakcie przeprowadzenia procedury przetargowej, na dostawę autobusów elektrycznych.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 32

Dotyczy rozdział IV SIWZ „ZAKRES RZECZOWY ZAMÓWIENIA” pkt. 7 – DEFIBRYLATOR AED

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator AED cenionego amerykańskiego producenta, który dostarcza pacjentom o impedancji w zakresie od 25 do 180 omów 150 J (dorośli) lub 50 J (dzieci) w postaci dwufazowej, ściętej wykładniczo fali kompensowanej impedancyjnie?



Kształt fali jest dostosowywany tak, aby skompensować impedancję zmierzoną u pacjenta. Wyżej opisane dawki energii są wystarczające do przerwania mechanizmu migotania komór, najczęstszego zaburzenia rytmu serca powodującego Nagłe Zatrzymanie Krążenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 17

Pytanie nr 33

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator AED, którego temperatura pracy i czuwania wynosi od 0 st. C - do 50 st. C? Uzasadniamy to tym, iż elektrody, które każdy z defibrylatorów AED posiada, są jednorazowe i pokryte specjalnym żelom, który w przypadku minusowych temperatur może zmienić właściwości - a przez to zaburzyć procesy związane z leczeniem prądem - w tym przypadku procesu defibrylacji. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o dopuszczenie ww. rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza jednocześnie Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści III części SIWZ pkt 7 ppkt q) w następujący sposób:

Jest:

„Wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia: temperatura pracy i czuwania: od -10 do +50°C, - odporność na wibracje”.

Powinno być:

„Wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia: temperatura pracy i czuwania: od 0 do +50°C, - odporność na wibracje”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 34

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o doprecyzowanie punktu 7.2. ppkt. v) SIWZ dot. Defibrylatora AED. Zamawiający umieścił zapis „obsługa defibrylatora możliwa bez konieczności wyciągnięcia go z torby transportowej”. W związku z powyższym czy ten zapis stawia wymóg dostawy defibrylatora wraz torbą transportową?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że obsługa defibrylatora musi być możliwa bez konieczności wyciągnięcia go z torby transportowej. Jednakże Zamawiający nie wymaga posiadania torby transportowej dla defibrylatora pod warunkiem możliwości podłączenia elektrod i umieszczenia ich w defibrylatorze celem przechowywania.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 35

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności szafkę do przechowywania AED, łatwą w otwarciu, wyposażoną w solidny regulowany uchwyt do zawieszenia defibrylatora AED, w całości wykonaną z metalu, z przezroczystym okienkiem z plexy na frontowych drzwiczkach, dzięki któremu możemy obserwować status urządzenia bez konieczności wyjmowania go z szafki?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza**.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 36

Czy Zamawiający wymaga aby defibrylator AED był wyposażony w ekran LCD, na którym będzie wyświetlany krok po kroku algorytm „Łańcuch przeżycia” zgodny z wytycznymi ERC 2015 w postaci filmu? Takie rozwiązanie zapewni poczucie większego komfortu osobom, którym przyjdzie stanąć w sytuacji udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** takie rozwiązanie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 37

Dot. III część SIWZ - OPZ

IV. ZAKRES RZECZOWY ZAMÓWIENIA

„1. Tablice zewnętrzne

Tablice najnowszej generacji o zminimalizowanym poborze energii (maksymalnie 10A na 1 m²).”

W jaki sposób Zamawiający dokona weryfikacji zapisu dotyczącego maksymalnego poboru prądu, który nie powinien przekraczać 10A, w przeliczeniu na 1 m² powierzchni aktywnej części tablicy?

Prosimy o doprecyzowanie warunków określających maksymalny pobór, podczas eksploatacji tablica nigdy nie wykorzystuje mocy wszystkich punktów LED, rzeczywisty pobór prądu odbiega zdecydowanie od wartości czysto matematycznej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż pomiar wartości zostanie wykonany w sposób czysto matematyczny, na podstawie przedłożonych przez Wykonawcę dokumentów odbiorowych (m.in.: instrukcję obsługi, wykaz dostarczonych urządzeń wraz z numerami seryjnymi itp., opis techniczny elementów wyposażenia, dane katalogowe, DTR i inne dokumenty ustalone przez Strony, a wynikających ze specyfiki dostarczanego wyposażenia), wraz z informacją o gotowości do rozpoczęcia odbioru wstępnego danego Kompletu Wyposażenia, przed planowanym terminem tego odbioru, o których mowa w § 3. II części SIWZ – Umowy.

Z uwagi na powyższe Zamawiający **dokona modyfikacji** treści § 3. II części SIWZ – Umowy, poprzez wprowadzenie na końcu ust. 3.3. i 3.4. następujących zapisów:

„Wykonawca wraz z informacją o gotowości do rozpoczęcia odbioru wstępnego danego Kompletu Wyposażenia jest zobowiązany dostarczyć dokumenty odbiorowe (m.in.: instrukcję obsługi, wykaz dostarczonych urządzeń wraz z numerami seryjnymi itp., opis techniczny elementów wyposażenia, dane katalogowe, DTR i inne dokumenty ustalone przez Strony, a wynikających ze specyfiki dostarczanego wyposażenia). Lista dokumentów, o których mowa w zdaniu poprzednim zostanie ustalona przez Strony w terminie umożliwiających ich przekazanie zgodnie z Umową”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 38

Dot. III część SIWZ - OPZ

IV. ZAKRES RZECZOWY ZAMÓWIENIA

„2. Tablice wewnętrzne

2.1. Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne

Funkcję tablicy pełni monitor LCD o przekątnej minimum 22” zabezpieczony szybą wandaloodporną z automatyczną regulacją jasności w zależności od natężenia oświetlenia przeznaczony do emisji przekazu informacyjnego (materiałów promocyjnych MZK); tablice umieszczone w osi podłużnej autobusu, w miejscu i w sposób zapewniający dobrą widzialność dla pasażerów, w szczególności z każdego miejsca siedzącego, zwrócone ekranem w kierunku tyłu pojazdu, w autobusach 12 metrowych 1 sztuka za kabiną kierowcy, w autobusach przegubowych 2 sztuki - jedna za kabiną kierowcy, druga tablica dwustronna w 2 członie pojazdu.”

Czy Zamawiający dopuszcza tablicę wewnętrzną podsufitową w postaci monitora o minimalnej przekątnej 21,5”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** tablicę wewnętrzną podsufitową w postaci monitora o minimalnej przekątnej 21,5”.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 39

Dot. III część SIWZ - OPZ

IV. ZAKRES RZECZOWY ZAMÓWIENIA

„1. Tablice zewnętrzne

Tablice najnowszej generacji o zminimalizowanym poborze energii (maksymalnie 10A na 1 m²).

...

1.1. Tablica przednia

Umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej szyby, wymiary min. 24x200 punktów świetlnych, w rozstawieniu ok. 9+10 mm. Wymiary części roboczej wyświetlacza minimum 220 x 1900 mm, przystosowana do oznaczenia linii i nazwy kierunku lub oprócz oznaczenia linii napisów, np. „zjazd do zajezdni”, „trasa zmieniona”, „przejazd techniczny”; oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek prezentowany w jednym, dwóch wierszach lub w sekwencji płynącej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych, możliwość wyświetlania czasu pozostałego do odjazdu z pętli.

...

1.2. Tablica boczna

W autobusach 12 metrowych jedna sztuka umieszczona przed II drzwiami, w autobusie przegubowym dwie sztuki - jedna tablica przed II drzwiami pojazdu, druga tablica przed lub za III drzwiami pojazdu; umieszczona po prawej stronie pojazdu, w środkowej części bocznej szyby, wymiary min. 24x120 punktów świetlnych w rozstawieniu 7 + 10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza około 220 x 1150 mm (minimum), przystosowana do wyświetlania oznaczenia linii, kierunku kursu i trasy przejazdu. Oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek kursu prezentowany w górnym wierszu obok oznaczenia linii, trasa przejazdu prezentowana w dolnym wierszu w sekwencji płynącej lub naprzemiennej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych.

...

1.3. Tablica tylna

umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad tylną szybą lub w górnej części tylnej szyby, wymiary minimum 24 x 40 punktów świetlnych w rozstawieniu 7+10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza minimum 220 x 440 mm przystosowana do oznaczenia linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej.

...

1.4. Tablica boczna numerowa

Umieszczona w dolnej części pierwszego okna po prawej stronie pojazdu (prawy dolny róg). Tablica nie powinna ograniczać miejsca dla pasażerów siedzących ani ograniczać widoczności dla pasażerów siedzących na miejscach usytuowanych na poziomie podłogi. Tablica nie może posiadać ostrych krawędzi, musi być zabezpieczona przed dostępem osób niepowołanych oraz zabudowana w sposób uniemożliwiający wsunięcie jakiegokolwiek przedmiotu między tablicę a szybę pojazdu; wymiary minimum 24 x 40 punktów świetlnych w rozstawieniu 7+10 mm wymiary części aktywnej wyświetlacza 220 x 440 przystosowana do oznaczenia linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej.

...

1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze

Tablice po otrzymaniu nowego pliku powinny wysłać informację zwrotną potwierdzającą przyjęcie do realizacji zmiany.

- Dopuszcza się tablice o wysokości 26 punktów świetlnych po uzgodnieniu z Zamawiającym,
- Sterowanie tablic musi być realizowane za pomocą otwartych, ogólnie dostępnych protokołów transmisji. Inne protokoły transmisji mogą być zastosowane po dostarczeniu Zamawiającemu pełnej dokumentacji opisującej protokoły komunikacji pomiędzy tablicą a sterownikiem.

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkowe o parametrach jak poniżej?

- **Przednia tablica LED**
Rozmiar tablic - 26x216 punktów świetlnych Raster - 8,8 x 8,8
Zakres aktywny tablicy - 224 x 1894 mm
 Przednia boczna LED
- **Przednia tylna i boczna numerowa LED**
Rozmiar tablic - 26x48 punktów świetlnych Raster - 6 x 6
Zakres aktywny tablicy - 153 x 286

Odpowiedź Zamawiającego:

W zakresie tablicy przedniej LED Zamawiający dopuszcza zastosowanie zaproponowanych parametrów, tj.:

Rozmiar tablic - 26x216 punktów świetlnych Raster - 8,8 x 8,8
Zakres aktywny tablicy - 224 x 1894 mm

W zakresie tablicy tylnej i bocznej numerowej LED Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie zaproponowanych parametrów, tj.:

Rozmiar tablic - 26x48 punktów świetlnych Raster - 6 x 6
Zakres aktywny tablicy - 153 x 286

Jednocześnie, zgodnie z rozdziałem IV pkt.1.3. i 1.4. III części SIWZ – OPZ, Zamawiający informuje, że wymaga tablicę tylną i tablicę boczną numerową o minimalnych parametrach podanych poniżej:

Wymiar minimum 24x40 punktów świetlnych w rozstawieniu 7 ÷ 10 mm
Wymiar części aktywnej wyświetlacza minimum 220 x 440 mm.

Wobec czego treść SIWZ nie ulegnie zmianie we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 40

Dot. III część SIWZ - OPZ

IV. ZAKRES RZECZOWY ZAMÓWIENIA

„10.10 Moduł Systemu Monitoringu Wizyjnego Autobusu

Wszystkie autobusy muszą być wyposażone w monitoring całego wnętrza pojazdu, stanowiska kierowcy oraz obszarów znajdujących się bezpośrednio przed i za pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem obszaru tuż przed pojazdem i obszaru na zewnątrz pojazdu po prawej i lewej stronie. Zastosowany system poziomów dostępu oraz autoryzacji musi zapewniać bezpieczeństwo oraz autentyczność nagranych danych. Lokalna wideodetekcja, odpowiednio do typu autobusu, dla minimum:”

„Wymagania techniczne

a) Rejestrator

Rejestrator cyfrowy z funkcjonalnością pentaplex. Musi zapewniać prowadzenie zapisu danych z podłączonych kamer. Komunikowanie się z innymi urządzeniami zarówno w sieci przewodowej, jak i bezprzewodowej. Wyposażony w moduł sieciowy Ethernet. Musi umożliwiać zdalne zarządzanie w tym również podgląd obrazu z podłączonych do niego kamer. Parametry rejestracji konfigurowalne dla każdego kanału niezależnie, a obsługa przez przeglądarkę. Musi posiadać funkcję automatycznego włączania / opóźnionego wyłączenia rejestratora. Wszystkie wyjścia zasilania kamer muszą być zabezpieczone przeciw przeciążeniom (przetężenia i przepięcia).

Parametry

- **szybkość:** regulowana, skorelowana z zastosowanymi kamerami, bitrate min. 2 Mbps.
- **moduł rejestracji:** posiada wyjmowaną kieszeń dyskową pozwalającą na przechowywanie obrazu.
- **pojemność:** pozwalająca zmagazynować obraz z min. 30. dni ze wszystkich podłączonych kamer (o szybkości min. 12 klatek/s). Średnica max. 2.5", do urządzeń *przewoźnych/przenośnych*. Wyposażony w specjalny Firmware dostosowany do pracy w warunkach wstrząsów (posiadający absorbery drgań). Dysk/dyski umieszczony w wyjmowanej kieszeni, zamykanej na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich dostarczonych autobusów.
- **interfejsy:** Ethernet, USB 3.0, WLAN, LAN.
- **sygnalizacja:** sygnalizacja załączenia zasilania (również awaryjnego) - kolor zielony [świeci - zasilanie włączone, nie świeci - brak zasilania]. Sygnalizacja awarii systemu - kolor czerwony [świeci - awaria: awaria lub brak dysku, zasłonięcie kamery, uszkodzenie kamery, nie świeci-system działa prawidłowo]. Sygnalizacja jest widoczna dla kierowcy.
- **temperatura pracy:** - 20°C do +60°C.
- **zasilanie:** min 12 - 36V/DC, maksymalny pobór mocy 70W.
- **certyfikaty:** CE oraz potwierdzenia przeznaczenia lub dopuszczenia urządzeń do pracy w warunkach mobilnych (wpojazdach)."

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania video-rejestrator, który posiada napięcie zasilania w zakresie przynajmniej 9-32V. Uzasadniamy tym, że proponowany zakres napięcia wejściowego jest bezpieczny dla napięcia w instalacji autobusowej o nominalnym napięciu 24V i nie przekroczy wartości 32V. Urządzenia posiadają zabezpieczenia przeciw przepięciom. Wnioskujemy o zmianę zapisów SIWZ.

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania video-rejestrator, który posiada interfejs USB w standardzie 2.0? Port USB w standardzie 2.0 spełnia wszystkie identyczne funkcje jak kolejnej generacji standard USB 3.0. Prędkości USB 2.0 są wystarczające aby zachować i spełniać wszystkie zadania stawiane w systemie monitoringu w pojeździe. Wnioskujemy o zmianę zapisów SIWZ z USB 3.0 na min. USB 2.0.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt 10.10 III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Moduł Systemu Monitoringu Wizyjnego Autobusu

Wszystkie autobusy muszą być wyposażone w monitoring całego wnętrza pojazdu, stanowiska kierowcy oraz obszarów znajdujących się bezpośrednio przed i za pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem obszaru tuż przed pojazdem i obszaru na zewnątrz pojazdu po prawej i lewej stronie. Zastosowany system poziomów dostępu oraz autoryzacji musi zapewniać bezpieczeństwo oraz autentyczność nagranych danych. Lokalna wideodetekcja, odpowiednio do typu autobusu, dla minimum:

- a) autobus 12-metrowy - 9 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i cztery obserwujące wnętrze pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przodzie pojazdu po obu stronach (lewa i prawa strona) z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Trzy kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi. Kamera na dachu pojazdu monitorująca pracę pantografu.
- b) autobus przegubowy - 12 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i siedem obserwujących wnętrze pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu

(ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przedzie pojazdu: po obu stronach pojazdu (jedna kamera po lewej i druga kamera po prawej stronie), z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Trzecia kamera zewnętrzna umieszczona za przegubem po stronie drzwi i obejmuje widok wzdłuż pojazdu w kierunku jego tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Cztery kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi oraz dwie kamery skierowane na automaty biletowe.

- c) Obraz ze wszystkich kamer pojazdu musi być w sposób ciągły rejestrowany w postaci cyfrowej na twardym dysku w pojeździe, posiadającym pojemność wystarczającą na zmagazynowanie obrazu z okresu min. 30. dni pracy. Do odtwarzania obrazu zarejestrowanego w pojazdach wykorzystywane będzie oprogramowanie, które Wykonawca dostarczy bezpłatnie Zamawiającemu, z licencją na bezterminowe wykorzystywanie na co najmniej 9 stanowiskach komputerowych.
- d) System musi umożliwiać podłączenie do rejestratorów urządzeń przenośnych (np. laptop), umożliwiających w autoryzowany sposób odtworzenie i przekopiowanie zapisanego obrazu. Wymagane jest zamontowanie w tym celu dodatkowego gniazda wejściowego na pulpicie kierowcy, tak aby korzystanie z ww. urządzeń przenośnych, było możliwe bez otwierania schowka rejestratora.
- e) System musi umożliwiać również podgląd i zgranie danych z rejestratora za pomocą łączności Wi-Fi, zasięg minimum 50 metrów. Łączność bezprzewodowa musi być zabezpieczona kluczem szyfrującym minimum 128 bit.
- f) System musi umożliwiać zgrywanie danych z rejestratora za pomocą transmisji WLAN dla pojazdów znajdujących się w zasięgu sieci WLAN Zamawiającego
- g) Mocowanie kamer musi uniemożliwiać zmianę pola widzenia kamery, samoczynną, w wyniku drgań występujących podczas jazdy autobusu lub w wyniku ingerencji osób nieuprawnionych.
- h) Konstrukcja kamer monitorujących obszar przed i za pojazdem oraz sposób ich montażu musi uwzględniać konieczność rejestracji obrazu przez szybę pojazdu w warunkach niedostatecznego oświetlenia, eliminować powstawanie refleksów i umożliwiać rejestrację obrazu o dostatecznych w ocenie odbierającego parametrach.
- i) Rejestrator musi być umieszczony w zamykanym schowku w sposób zapewniający swobodny dostęp dla wykonania czynności obsługowych. Mocowanie rejestratora powinno gwarantować bezawaryjną i stabilną pracę w warunkach drgań występujących podczas jazdy autobusu. Schowek musi być zamykany na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich autobusów, skutecznie zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych.
- j) Sposób montażu poszczególnych urządzeń systemu musi zapewniać skuteczne zabezpieczenie ich przed dostępem osób nieuprawnionych, kradzieżą, sabotażem, dewastacją itp.
- k) Wszystkie zastosowane w systemie monitoringu urządzenia i podzespoły muszą posiadać umieszczone w widocznym miejscu, czytelne i trwałe oznaczenia literowo-cyfrowe jednoznacznie je identyfikujące, pozwalające na zaewidencjonowanie i przypisanie do danego pojazdu (zestawienie ww. oznaczeń dotyczących każdego pojazdu musi być dołączone do protokołu zdawczo-odbiorczego).
- l) Zamawiający wymaga, aby szczegółowa dokumentacja techniczna w języku polskim (rysunek i ewentualnie zdjęcia) obejmująca rozmieszczenie wszystkich kamer w autobusie oraz usytuowanie obszarów przez nie obserwowanych została przedstawiona przez Wykonawcę przed podpisaniem umowy. Ww. dokumentacja musi uzyskać akceptację odpowiednich służb Zamawiającego.
- m) Zamawiający zastrzega sobie prawo, na etapie uzgodnień przed podpisaniem umowy, do wyboru typu kamery, która zostanie zainstalowana w autobusach.

Wymagania techniczne

a) Rejestrator

Rejestrator cyfrowy z funkcjonalnością pentaplex. Musi zapewniać prowadzenie zapisu danych z podłączonych kamer. Komunikowanie się z innymi urządzeniami zarówno w sieci przewodowej, jak i bezprzewodowej. Wyposażony w moduł sieciowy Ethernet. Musi umożliwiać zdalne zarządzanie w tym również podgląd obrazu z podłączonych do niego kamer. Parametry rejestracji konfigurowalne dla każdego kanału niezależnie, a obsługa przez przeglądarkę. Musi posiadać funkcję automatycznego włączania / opóźnionego wyłączenia rejestratora. Wszystkie wyjścia zasilania kamer muszą być zabezpieczone przeciw przeciążeniom (przetężenia i przepięcia).

Parametry

- **szybkość:** regulowana, skorelowana z zastosowanymi kamerami, bitrate min. 2 Mbps.
- **moduł rejestracji:** posiada wymiową kieszeń dyskową pozwalającą na przechowywanie obrazu.
- **pojemność:** pozwalająca zmagazynować obraz z min. 30. dni ze wszystkich podłączonych kamer (o szybkości min. 12 klatek/s). Średnica max. 2.5", do urządzeń przewoźnych/przenośnych. Wyposażony w specjalny Firmware dostosowany do pracy w warunkach wstrząsów (posiadający absorbery drgań). Dysk/dyski umieszczony w wymiowej kieszeni, zamykanej na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich dostarczonych autobusów.:
- **interfejsy:** Ethernet, USB 3.0, WLAN, LAN.
- **sygnalizacja:** sygnalizacja załączenia zasilania (również awaryjnego) - kolor zielony [świeci - zasilanie włączone, nie świeci - brak zasilania]. Sygnalizacja awarii systemu - kolor czerwony [świeci -awarie: awaria lub brak dysku, zasłonięcie kamery, uszkodzenie kamery, nie świeci-system działa prawidłowo]. Sygnalizacja jest widoczna dla kierowcy.
- **temperatura pracy:** - 20°C do +60°C.
- **zasilanie:** min 12 - 36V / DC, maksymalny pobór mocy 70W.
- **certyfikaty:** CE oraz potwierdzenie przeznaczenia lub dopuszczenia urządzeń do pracy w warunkach mobilnych (w pojazdach).

b) Kamery

Kamery kompaktowe 2 megapikselowe wandaloodporne, wykonane w standardzie EP67 z obsługą detekcji ruchu, manipulacji i zakrycia obiektywu. Lokalne przechowywanie nagrań na karcie micro SD w- standardzie MP4. QoS dla zoptymalizowania przepustowości pasma, zgodność z IPv6, transmisja zaszyfrowanych danych HTTPS ochrona sieci zgodnie ze standardem 802.1x. Przesyłanie materiału w formacie MJPEG za pomocą protokołu http. Alarm temperaturowy. Powiadomienie o zdarzeniu poprzez HTTP, SMTP, lub FTP.

Parametry:

- **rozdzielczość:** 2 Mpix -MPEG4, H.264 min 12 fps przy 1600x1200 na każdym kanale.
- **obiektyw:** szerokokątny płytkowy 2.8mm lub 6mm., czas migawki: 1/5 s do 1/40000 s,
- **przetwornik:** 2MPix, 1/3,2" CMOS, minimalne oświetlenie: 0,0 lux,
- **obraz:** kompresja: MJPEG & MPEG-4; streaming: jednoczesny Dual Stream, MPEG-4 streaming poprzez UDP, TCP, HTTP lub HTTPS, MJPEG streaming poprzez HTTP lub HTTPS. Ustawialny rozmiar obrazu, jakość, ilość bitów, znacznik czasu oraz nakładany napis. Konfigurowalna jasność, kontrast, nasycenie, ostrość, balans bieli oraz ekspozycja AGC, AES, BLC; Ilość klatek: MPEG-4: min 12 fps przy 1600x1200
- **sieć:** 10/100 Mbps Ethernet, RJ-45, M12,
- **protokoły:** IPv4, IPv6, TCP/IP, HTTP, HTTPS, UPnP, RTSP/RTP/RTCP, IGMP, SMTP, FTP, DHCP, NTP, DNS, DDNS, PPPoE, QoS, SNMP, 802. IX,
- **bezpieczeństwo:** wielopoziomowy dostęp użytkowników zabezpieczony hasłem

dostępu, filtrowanie adresów IP, transmisja zaszyfrowanych danych HTTPS, autentykacja 802. IX,

- **temperatura:** -20°C +60°C,
- **wilgotność:** 90% RH,
- **zasilanie:** 802.3af zgodne PoE.

Specyfikacja techniczna

Urządzenia części mobilnej systemu dla jednego autobusu każdego typu:

LP.	NAZWA	LICZBA [SZT.]	
		AUTOBUS 12-METROWY	AUTOBUS PRZEGUBOWY
1	Rejestrator	1	1
2	Dysk twarde z obudową do rejestratora	zapewniająca wymaganą pojemność pamięci	
3	Kamery	9	12
4	Obudowa kamery wandaloodporna	odpowiednio do pozycji 3	
5	Układ zasilający	1	1
6	Kable połączeniowe kpl.	1	1

Zamawiający wymaga dostarczenia dodatkowo luzem, jako rotacyjne, dysków twardech w liczbie równej 10% liczby dysków zamontowanych we wszystkich autobusach, stanowiących przedmiot zamówienia.

Cześć stacjonarna systemu dla jednej stacji operatorskiej:

LP.	NAZWA	LICZBA [SZT.]
1	Laptop min. 15,4"	1
2	Kieszka dysków wymiennych	1
3	Napęd DVD+RW	1
4	Port LAN/Ethernet 10/100/1000Mbit/s	1
5	Port USB min 3.0	4
6	Oprogramowanie (Windows Professional)	1
7	Oprogramowanie nagrywające na nośnik (np. DVD)	1
8	Moduł WLAN i GSM	1

Powinno być:

„Moduł Systemu Monitoringu Wizyjnego Autobusu A. Wymagania ogólne

Wszystkie autobusy muszą być wyposażone w monitoring całego wnętrza pojazdu, stanowiska kierowcy oraz obszarów znajdujących się bezpośrednio przed i za pojazdem ze szczególnym uwzględnieniem obszaru tuż przed pojazdem i obszaru na zewnątrz pojazdu po prawej i lewej stronie. Zastosowany system poziomów dostępu oraz autoryzacji musi zapewniać bezpieczeństwo oraz autentyczność nagranych danych. Lokalna wideodetekcja, odpowiednio do typu autobusu, dla minimum:

- a) autobus 12-metrowy - 9 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i cztery obserwujące wnętrze pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widok krągu lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe.

Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przodzie pojazdu po obu stronach (lewa i prawa strona) z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Trzy kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi. Kamera na dachu pojazdu monitorująca pracę pantografu.

- b) autobus przegubowy - 12 obszarów, w tym: pięć kamer z widokiem na zewnątrz i siedem obserwujących wewnątrz pojazdu. Kamera toru jazdy powinna obserwować obszar przed pojazdem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu) z uwzględnieniem widoku na prawą część jezdni, pobocza i przystanki autobusowe. Kamera tylna, której pole widzenia powinno uwzględniać obszar za autobusem i ustawiona tak, że widnokrąg lokuje się w połowie obrazu (ekranu). Dwie kamery zewnętrzne na przodzie pojazdu: po obu stronach pojazdu (jedna kamera po lewej i druga kamera po prawej stronie), z widokiem wzdłuż pojazdu w kierunku tyłu. Trzecia kamera zewnętrzna umieszczona za przegubem po stronie drzwi i obejmuje widok wzdłuż pojazdu w kierunku jego tyłu. Kamera podglądu kabiny kierowcy z uwzględnieniem widoku na kierowcę i drzwi wejściowe do kabiny. Cztery kamery wewnętrzne monitorujące przestrzeń pasażerską z uwzględnieniem odpowiednich drzwi oraz dwie kamery skierowane na automaty biletowe.
- c) Obraz ze wszystkich kamer pojazdu musi być w sposób ciągły rejestrowany w postaci cyfrowej na twardym dysku w pojeździe, posiadającym pojemność wystarczającą na zmagazynowanie obrazu z okresu min. 30. dni pracy. Do odtwarzania obrazu zarejestrowanego w pojazdach wykorzystywane będzie oprogramowanie, które Wykonawca dostarczy Zamawiającemu, z licencją na bezterminowe wykorzystywanie dowolnej liczbie komputerów.
- d) System musi umożliwiać podłączenie do rejestratorów urządzeń przenośnych (np. laptop), umożliwiających w autoryzowany sposób odtworzenie i przekopiowanie zapisanego obrazu. Wymagane jest zamontowanie w tym celu dodatkowego gniazda wejściowego na pulpicie kierowcy, tak aby korzystanie z ww. urządzeń przenośnych, było możliwe bez otwierania schowka rejestratora.
- e) System musi umożliwiać również podgląd poprzez sieć GSM (min 3G)
- f) System musi umożliwiać zgrywanie danych z rejestratora za pomocą transmisji WLAN dla pojazdów znajdujących się w zasięgu sieci WLAN Zamawiającego.
- g) Mocowanie kamer musi uniemożliwiać samoczynną zmianę pola widzenia kamery, w wyniku drgań występujących podczas jazdy autobusu lub w wyniku ingerencji osób nieuprawnionych.
- h) Konstrukcja kamer monitorujących obszar przed i za pojazdem oraz sposób ich montażu musi uwzględniać konieczność rejestracji obrazu przez szybę pojazdu w warunkach niedostatecznego oświetlenia, eliminować powstawanie refleksów, odbić szumów i prześwieleń i umożliwiać rejestrację obrazu
- i) Rejestrator musi być umieszczony w zamykanym schowku w sposób zapewniający swobodny dostęp dla wykonania czynności obsługowych. Mocowanie rejestratora powinno gwarantować bezawaryjną i stabilną pracę w warunkach drgań występujących podczas jazdy autobusu. Schowek musi być zamykany na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich autobusów, skutecznie zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych.
- j) Sposób montażu poszczególnych urządzeń systemu musi zapewniać skuteczne

- zabezpieczenie ich przed dostępem osób nieuprawnionych, kradzieżą, sabotażem, dewastacją itp.
- k) Wszystkie zastosowane w systemie monitoringu urządzenia i podzespoły muszą posiadać umieszczone w widocznym miejscu, czytelne i trwałe oznaczenia literowo-cyfrowe jednoznacznie je identyfikujące, pozwalające na zaewidencjonowanie i przypisanie do danego pojazdu (zestawienie ww. oznaczeń dotyczących każdego pojazdu musi być dołączone do protokołu zdawczo-odbiorczego).
- l) Zamawiający wymaga, aby szczegółowa dokumentacja techniczna w języku polskim (rysunek i ewentualnie zdjęcia) obejmująca rozmieszczenie wszystkich kamer w autobusie oraz usytuowanie obszarów przez nie obserwowanych została przedstawiona przez Wykonawcę przed podpisaniem umowy. Ww. dokumentacja musi uzyskać akceptację odpowiednich służb Zamawiającego.
- m) Zamawiający zastrzega sobie prawo, na etapie uzgodnień przed podpisaniem umowy, do wyboru typu kamery, która zostanie zainstalowana w autobusach.
- n) System powinien uruchamiać się automatycznie w momencie załączenia głównego zasilania w autobusie i pracować przez minimum 1 godzinę od wyłączenia silnika pojazdu.
- o) Zamawiający zastrzega, że podane w niniejszej specyfikacji wymagania techniczne dla elementów systemu są wymaganiami minimalnymi i nie stanowią gotowego rozwiązania narzuconego wykonawcy. Za gotowe rozwiązanie Zamawiający uznaje to, które zastosuje Wykonawca i które wykona nie tylko z zachowaniem minimalnych wymagań ale także zgodnie z zasadami budowy i konfiguracji takich systemów i przy założeniu uzyskania optymalnego efektu końcowego.
- p) Obraz powinien spełniać następujące parametry, rozdzielczość 1080p przy 12 fps dla każdego kanału, MPEG 4, H.264. Ustawialny rozmiar obrazu, jakość, ilość bitów, znacznik czasu oraz nakładany napis. Konfigurowalna jasność, kontrast nasycenie ostrość i balans bieli.
- q) wielopoziomowy dostęp użytkowników zabezpieczony hasłem dostępu, filtrowanie adresów IP, transmisja zaszyfrowanych danych HTTPS, autentykacja 802. IX,
- r) System powinien posiadać zabezpieczenie danych przed ich utratą w przypadku awarii dysku pamięci. Zabezpieczone dane muszą być przechowywane w pamięci dyskowej pojazdu. Awaria jednego z dysków nie może powodować przerwy w działaniu systemu.

B. Wymagania techniczne

a) Rejestrator

Rejestrator cyfrowy z funkcjonalnością pentaplex. Musi zapewniać prowadzenie zapisu danych z podłączonych kamer. Komunikowanie się z innymi urządzeniami zarówno w sieci przewodowej, jak i bezprzewodowej. Wyposażony w moduł sieciowy Ethernet. Musi umożliwiać zdalne zarządzanie w tym również podgląd obrazu z podłączonych do niego kamer. Parametry rejestracji konfigurowalne dla każdego kanału niezależnie, a obsługa przez przeglądarkę. Musi posiadać funkcję automatycznego włączania / opóźnionego wyłączenia rejestratora. Wszystkie wyjścia zasilania kamer muszą być zabezpieczone przeciw przeciążeniom (przetężenia i przepięcia).

Parametry

- **szybkość:** regulowana, skorelowana z zastosowanymi kamerami, bitrate min. 2 Mbps.
- **moduł rejestracji:** posiada wyjmowaną kieszeń dyskową pozwalającą na

przechowywanie obrazu.

- **pojemność:** pozwalająca zmagazynować obraz z min. 30. dni ze wszystkich podłączonych kamer Średnica max. 2.5", do urządzeń przewoźnych/przenośnych. Wyposażony w specjalny Firmware dostosowany do pracy w warunkach wstrząsów (posiadający absorbery drgań). Dysk/dyski umieszczone w wyjmowanej kieszeni, zamykanej na klucz serwisowy, identyczny dla wszystkich dostarczonych autobusów.:
- **interfejsy:** USB 3.0, WLAN 802.11 b/g/n, LAN 100/1000 Mbit/s.
- **sygnalizacja:** sygnalizacja załączenia zasilania (również awaryjnego) - kolor zielony [świeci - zasilanie włączone, nie świeci - brak zasilania]. Sygnalizacja awarii systemu - kolor czerwony [świeci -awarie: awaria lub brak dysku, zasłonięcie kamery, uszkodzenie kamery, nie świeci-system działa prawidłowo]. Sygnalizacja jest widoczna dla kierowcy.
- **temperatura pracy:** - 20°C do +60°C.
- **zasilanie:** min 12 - 36V / DC, maksymalny pobór mocy 70W.
- **certyfikaty:** CE oraz potwierdzenie przeznaczenia lub dopuszczenia urządzeń do pracy w warunkach mobilnych (w pojazdach).

b) Kamery

Kamery kompaktowe wandaloodporne, wykonane w standardzie EP67 z obsługą detekcji ruchu, manipulacji i zakrycia obiektywu. .

C. Specyfikacja techniczna

Urządzenia części mobilnej systemu dla jednego autobusu każdego typu:

LP.	NAZWA	LICZBA [SZT.]	
		AUTOBUS 12-METROWY	AUTOBUS PRZEGUBOWY
1	Rejestrator	1	1
2	Dysk twardy z obudową do rejestratora	zapewniająca wymaganą pojemność pamięci	
3	Kamery	9	12
4	Obudowa kamery wandaloodporna	odpowiednio do pozycji 3	
5	Układ zasilający	1	1
6	Kable połączeniowe kpl.	1	1

Zamawiający wymaga dostarczenia dodatkowo luzem, jako rotacyjne, dysków twardech w liczbie równej 10% liczby dysków zamontowanych we wszystkich autobusach, stanowiących przedmiot zamówienia.

Cześć stacjonarna systemu dla jednej stacji operatorskiej:

LP.	NAZWA	LICZBA [SZT.]
1	Laptop min. 15,4"	1
2	Kieszeń dysków wymiennych	1
3	Napęd DVD+RW	1
4	Port LAN/Ethernet 10/100/1000Mbit/s	1
5	Port USB min 3.0	4

6	Oprogramowanie (Windows Professional)	1
7	Oprogramowanie nagrywające na nośnik (np. DVD)	1
8	Moduł WLAN i GSM	1

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 41

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator AED, którego wymiary wynoszą 22 x 30 x 7 [cm]. Z punktu widzenia terapeutycznego różnice w wymiarach urządzenia nie przekładają się na jakość prowadzenia akcji ratunkowej z wykorzystaniem półautomatycznego defibrylatora zewnętrznego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści urządzenie o takich wymiarach pod warunkiem spełniania wymogu wagi max. 2 kg oraz możliwości umieszczenia jego w szafie do przechowywania AED opisanej w SIWZ.

Wobec czego Zamawiający **informuje, że dokona zmiany treści** III części SIWZ – OPZ pkt 7.2 lit. a w następujący sposób:

Jest:

„Wymiary defibrylatora max. 20x25x6 cm”

Powinno być:

„Wymiary defibrylatora max. 26x30x13,3 cm”

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 42

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator AED, który pracuje w trybie ciągłym ze stałą włączoną funkcją metronomu, dzięki czemu narzucany jest rytm prawidłowej częstości z którym powinniśmy dokonywać ucisków klatki piersiowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga funkcji metronomu przy pracy w algorytmie 30:2.

Z uwagi na powyższe Zamawiający dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt. 7 litera i) III części SIWZ - OPZ, w następujący sposób:

Jest:

„Wbudowany metronom wspomagający akustyczne tempo prowadzonego masażu serca podczas resuscytacji krążeniowo – oddechowej”.

Powinno być:

„Wbudowany metronom **przy pracy w algorytmie 30:2**, wspomagający akustyczne tempo prowadzonego masażu serca podczas resuscytacji krążeniowo – oddechowej”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 43

Czy Zamawiający zrezygnuje z zapisu możliwości zapisu audio przy zachowaniu możliwości zapisu EKG? Zapis audio w żaden sposób nie jest w stanie ocenić stanu osoby poszkodowanej pod

względem medycznym a dodatkowo wymaga dużej pojemności pamięci wewnętrznej lub dodatkowych akcesoriów w postaci kart pamięci, co w sposób znaczący zwiększa cenę defibrylatora.
Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że nie zmienia swoich wymagań w zakresie zapisu audio, ale jednocześnie dopuszcza brak możliwości zapisu audio przy zachowaniu możliwości zapisu EKG.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 44

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator, który potrzebuje na analizę rytmu serca osoby poszkodowanej oraz wygenerowanie impulsu 16 sek? Czas analizy i wygenerowania defibrylacji może różnić się w zależności od warunków otoczenia czy prawidłowo naklejonych elektrod defibrylacyjnych na klatkę piersiową w związku z powyższym zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie ww. rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza** takiego rozwiązania.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 45

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator, który posiada poziom ochrony przed pyłem i wodą na poziomie IP54? Gdzie pierwsza cyfra odpowiada za pyłoszczelność a druga natomiast za wodoszczelność. Patrząc na to, że urządzenie to defibrylator AED, który generuje impulsy elektryczne, woda (deszcz, mokra nawierzchnia) z racji dużego przewodnictwa jest przeciwwskazaniem do prowadzenia defibrylacji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza** takiego rozwiązania.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 46

Czy Zamawiający będzie wymagał, aby defibrylator AED posiadał baterię nietładowalną o żywotności min. 7 lat? W sposób znaczący w płynie to na obniżenie kosztów eksploatacji w przyszłości.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza, ale nie wymaga**.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 47

Dotyczy załącznika Część III SIWZ - OPZ

Pyt.

Czy Zamawiający wymaga dostarczenia urządzeń na pojazd wraz z koniecznym wymaganym okablowaniem służącym do komunikacji ethernetowej, złączki oraz switchy przez Wykonawcę?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że wymaga dostarczenia urządzeń na pojazd wraz z koniecznym wymaganym okablowaniem służącym do komunikacji ethernetowej, złączki oraz switchy przez Wykonawcę jedynie do 13 posiadanych autobusów tj. Mercedes Conecto LF 628-A30 – 10 szt, Mercedes Conecto G 628-B4 – 3 szt

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 48

Dotyczy załącznika Część III SIWZ - OPZ, pkt.5 Kasowniki

Pyt.

Co Zamawiający rozumie przez dostarczenie kasowników najnowszej generacji, jakie parametry techniczne powinny spełniać?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści Część III SIWZ - OPZ, pkt.5 Kasowniki w następujący sposób:

Jest:

„Kasowniki

Najnowszej generacji, przystosowane do obsługi biletów elektronicznych (zgodnych z obecnie eksploatowanym systemem) oraz biletów papierowych”.

Powinno być:

„Kasowniki

Najnowszej generacji, przystosowane do obsługi biletów elektronicznych oraz pozostałych kart(zgodnych z obecnie eksploatowanym systemem) oraz biletów papierowych. wandaloodporne sterowane łączem RS-485 lub Ethernet.

Kasowniki wyposażone w układy do sygnalizacji akustycznej poprawności wykonywanych operacji. Każdy kasownik posiada minimum 7" (całowy), kolorowy, dotykowy wyświetlacz LCD. Podczas normalnego trybu pracy na wyświetlaczu wyświetlany jest czas, data, przyciski służące do wybierania taryf oraz komunikaty specjalne dla pasażerów. Odczytanie zawartości elektronicznej karty, rejestracja ważnego biletu okresowego lub biletu z elektronicznej portmonetki (bilet jednorazowy) odbywa się poprzez zbliżenie elektronicznej karty bezstykowej do wyznaczonego pola z przodu kasownika na odległość kilku centymetrów. Kasownik musi także umożliwiać kasowanie standardowych biletów papierowych. Nadruk na bilecie papierowym powinien umożliwiać ustawienie następującej konfiguracji liter/cyfr: MZKZG 000 000 00:00, gdzie pierwsze 3 cyfry oznaczają dzień roku, kolejne nr boczny pojazdu oraz godzinę skasowania biletu.

a) Pasażer na ekranie dotykowym może wybrać następujące opcje:

- sprawdzenie stanu karty:

Odbywa się poprzez odczyt okresu ważności biletu okresowego oraz salda elektronicznej portmonetki. Po przyłożeniu e-karty na wyświetlaczu zostają wyświetlone informacje o biletach okresowych, informacja o stanie elektronicznej portmonetki, a w przypadku biletów okresowych wymagających rejestracji oraz elektronicznej portmonetki informacja o poprawności rejestracji przejazdu w pojeździe oraz pozostałej ilości przejazdów (i/lub kwoty pozostałej do wykorzystania). Generowany jest pojedynczy sygnał dźwiękowy.

- zmiana domyślnej taryfy kasownika:

Korzystając z karty na okaziciela pasażer przed przyłożeniem karty wybiera na ekranie dotykowym rodzaj biletu. Jeżeli karta na okaziciela zostanie przyłożona bez wybrania rodzaju biletu kasownik domyślnie pobiera opłatę za bilet normalny. W przypadku spersonalizowanej e-karty jako normalna lub ulgowa kasownik automatycznie pobiera opłatę zgodną z jej rodzajem bez konieczności naciskania przycisków znajdujących się na kasowniku.

- dokasowanie za innego pasażera:

Pasażer (użytkownik karty) może dokonać dokasowania biletu z elektronicznej portmonetki za osobę towarzyszącą (minimum za 10 osób).

Operację dokasowania wykonuje się poprzez wybranie przycisku z odpowiednim rodzajem biletu (normalny lub ulgowy) na głównym ekranie kasownika. Użytkownik karty po wyborze rodzaju biletu w ciągu 5 sekund powinien przyłożyć kartę do kasownika. Jeżeli w ciągu 5 sekund karta nie pojawi się w polu anteny kasownika, to kasownik samoczynnie powróci do ekranu głównego.

b) Poprawne przeprowadzenie rejestracji przejazdu powinno być potwierdzane komunikatem na wyświetlaczu oraz pojedynczym sygnałem dźwiękowym. Tło komunikatu powinno być w kolorze zielonym.

c) Niezarejestrowanie przejazdu powinno być sygnalizowane poprzez komunikat na wyświetlaczu oraz potrójny sygnał dźwiękowy. Tło komunikatu powinno być w kolorze czerwonym.

d) W przypadku zbyt szybkiego odsunięcia karty od kasownika na jego ekranie powinien wyświetlić się komunikat oraz potrójny sygnał dźwiękowy. Tło komunikatu powinno być w kolorze czerwonym.

e) Kasownik wyposażony w blokadę kasowania uruchamianą przez kierowcę z panelu sterującego lub poprzez Kartę Kontrolera (jeśli zostały nadane karcie takie uprawnienia). Stan zablokowania kasownika jest sygnalizowany stosownym komunikatem na wyświetlaczu "ZABLOKOWANY". Tło komunikatu powinno być w kolorze czerwonym. Blokada kasownika powinna uniemożliwiać skasowanie biletu papierowego, rejestrację przejazdu. Powinna natomiast umożliwiać wyrejestrowanie przejazdu.

f) E-karty spoza systemu są ignorowane.

Minimalne parametry techniczne, które powinny spełniać urządzenia:

- 1) Obudowa wykonania z trwałego i odpornego na zniszczenia materiału, w kolorze uzgodnionym z Zamawiającym, w stopniu ochrony IP=40 zgodnie z normą EN 60529 4:1992
- 2) zegar czasu rzeczywistego (z podtrzymaniem bateryjnym)
- 3) wbudowany czytnik kart bezkontaktowych zgodnych z ISO 14443 typ A część 1-4
- 4) informacja dźwiękowa
- 5) zasilanie 24V +/- 30 % (tj od 16,8 – 36 V), prąd stały
- 6) temperatura pracy: -25°C do 65°C
- 7) temperatura w stanie pasywnym: -30°C do 65°C
- 8) wilgotność względna: 10 do 95%
- 9) Maksymalne wymiary kasownika:
 - i. szerokość: 190 mm
 - ii. wysokość: 380 mm
- 10) Sposób i miejsce montażu musi być uzgodnione z Zamawiającym
- 11) Wszystkie kasowniki nie mogą posiadać żadnych ostrych krawędzi mogących spowodować skaleczenie podróżnego lub uszkodzenie odzieży. Wszelkie krawędzie zaokrąglone. Ponadto muszą być łatwe w obsłudze (ze szczególnym uwzględnieniem osób starszych). Piktogramy, napisy na przyciskach oraz wyświetlaczu, opisy, nadruki, naklejki powinny być czytelne, duże, jednoznacznie interpretowane. Wszystkie napisy na kasowniku oraz komunikaty wyświetlane na ekranie kasownika muszą być domyślnie w języku polskim. Musi istnieć możliwość wyboru przez pasażera innego języka: angielskiego i niemieckiego. Po zmianie języka na angielski lub niemiecki kasownik powinien powrócić do języka polskiego po skasowaniu biletu lub 20 sekundach bezczynności.
- 12) Kasowniki autobusowe mają być połączone z modułem centralnym za pomocą kabla właściwego dla tego typu połączeń i środowiska pracy.
- 13) Kasowniki muszą posiadać metalową obudowę.

- 14) Szerokość szczeliny do kasowania biletów papierowych musi pozwalać na skasowanie biletu o szerokości 35+37 mm.

Kasowniki muszą być kompatybilne z systemem biletu elektronicznego obecnie używanego przez Zamawiającego”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 49

Część III SIWZ - OPZ, w związku z zapisem: „1. *Tablice zewnętrzne Tablice najnowszej generacji o zminimalizowanym poborze energii (maksymalnie 10A na 1 m2).* W jaki sposób Zamawiający dokona weryfikacji zapisu dotyczącego maksymalnego poboru prądu, który nie powinien przekraczać 10A, w przeliczeniu na 1 m2 powierzchni aktywnej części tablicy? Prosimy o doprecyzowanie warunków określających maksymalny pobór, podczas eksploatacji tablica nigdy nie wykorzystuje mocy wszystkich punktów LED, rzeczywisty pobór prądu odbiega zdecydowanie od wartości czysto matematycznej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie **w odpowiedzi na pytanie nr 37.**

Pytanie nr 50

Część III SIWZ - OPZ, w związku z zapisem: *Tablice zewnętrzne powinny wyświetlać informacje także podczas postoju pojazdu (do 45 minut z możliwością zmiany) o zredukowanym natężeniu świecenia. W przypadku wyłączonego silnika i ustawionej stacyjce na pierwszą pozycję (poza przypadkami mocnego nasłonecznienia) automatyczna regulacja jasności świecenia, redukująca natężenie świecenia o maksymalnie 40% (zapewnić możliwość zmiany tego parametru).* - Proszę o informację czy zmiana parametru następować ma z pozycji autokomutera lub konsoli kierowcy czy przy pomocy dedykowanej aplikacji? Czy parametr „jasności świecenia” ma być ustawiany dla całej floty jednocześnie czy dla każdego z pojazdów z osobna? Czy Zamawiający gwarantuje możliwość uzyskania zasilania z akumulatora pojazdu? Czy Zamawiający w przypadku braku możliwości uzyskania zasilania z akumulatora pojazdu (brak zgody producenta taboru) oczekuje wykonania osobnej instalacji wraz z akumulatorami dla podtrzymania pracy wyświetlaczy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że zmiana parametrów wskazanych powyżej ma być dokonywana za pomocą dedykowanej aplikacji, Parametr „jasności świecenia” musi być dobierany automatycznie do panujących warunków zewnętrznych i sterowany dla każdego pojazdu indywidualnie.

Źródło zasilania wykonawca ma obowiązek ustalić z producentem autobusu. Zamawiający nie przewiduje dodatkowych źródeł zasilania dla tablic.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 51

Część III SIWZ - OPZ, w związku z zapisem: *Matryce i oprogramowanie powinny przewidywać możliwość prezentowania oznaczenia kierunku jazdy w formie sekwencji płynącej. Sekwencja ta powinna być wykorzystywana w ostatniej kolejności.* Czy dobór sekwencji ma być automatyczny?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wymaga aby** definiowanie sposobu wyświetlania odbywało się z poziomu programu (dedykowanej aplikacji). W związku z czym Zamawiający **dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt. 1.1. część III SIWZ – OPZ poprzez dodanie tego wymagania.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 52

Część III SIWZ - OPZ, w związku z zapisem: e) *Dodatkowe elementy na wyświetlaczu przednim Wyświetlacz powinien mieć możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych - piktogramów. Elementy te powinny być wyświetlane po prawej stronie patrząc na przód wyświetlacza. Wybór wyświetlanego piktogramu powinien być umożliwiony w programie komputerowym służącym do generowania rozkładów jazdy do autokomputerów. W jaki sposób przygotowywane są obecnie rozkłady jazdy? Jakie oprogramowania używa do tego celu Zamawiający? Czy Zamawiający oczekuje dostawy programu komputerowego do generowania rozkładów jazdy oraz definiowania treści na tablicach?*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że rozkład jazdy przygotowwany jest w programie BusMan i eksportowany jest do modułu rozkład jazdy w systemie Municom skąd eksportowany jest do autokomputerów pokładowych. Zamawiający nie oczekuje dostawy programu komputerowego do generowania rozkładów jazdy.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 53

Część III SIWZ - OPZ, 1.2. Tablica boczna, w związku z zapisem: *Oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek kursu prezentowany w górnym wierszu obok oznaczenia linii, trasa przejazdu prezentowana w dolnym wierszu w sekwencji płynącej lub naprzemiennej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych.* Jakże dodatkowe elementy graficzne mają być prezentowane na tej tablicy? Gdzie konfigurowalne?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt 1.2 III części SIWZ – OPZ w następujący sposób:

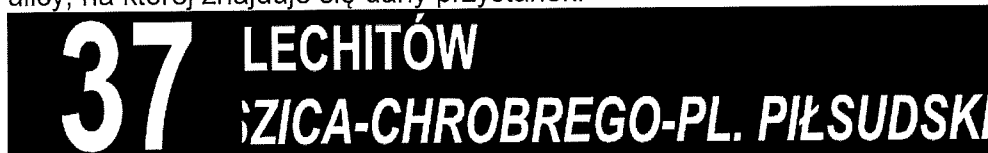
Jest:

Tablica boczna

W autobusach 12 metrowych jedna sztuka umieszczona przed II drzwiami, w autobusie przegubowym dwie sztuki – jedna tablica przed II drzwiami pojazdu, druga tablica przed lub za III drzwiami pojazdu; umieszczona po prawej stronie pojazdu, w środkowej części bocznej szyby, wymiary min. 24x120 punktów świetlnych w rozstawieniu 7 ÷ 10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza około 220 x 1150 mm (minimum), przystosowana do wyświetlania oznaczenia linii, kierunku kursu i trasy przejazdu. Oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek kursu prezentowany w górnym wierszu obok oznaczenia linii, trasa przejazdu prezentowana w dolnym wierszu w sekwencji płynącej lub naprzemiennej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych.

a) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie oraz na przystankach – tablica boczna

Wyświetlacz boczny powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek jazdy w górnym wierszu oraz trasę przejazdu w dolnym wierszu. Wysokość znaków powinna wykorzystywać 100% wysokości matrycy wyświetlacza. Trasa powinna być prezentowana w sekwencji płynącej. Przebieg trasy nie powinien uwzględniać przebytej trasy przez pojazd – pierwszą prezentowaną ulicą powinna być ta, na której znajduje się najbliższy przystanek – zgodnie z informacją prezentowaną na wyświetlaczach wewnętrznych. Po zatrzymaniu się na przystanku prezentowana trasa powinna rozpoczynać się od tej ulicy, na której znajduje się dany przystanek.



W przypadku gdy kierunek jazdy nie mieści się w szerokości dostępnego pola wyświetlacza powinien być prezentowany w sekwencji płynącej.

25 OWY KISIELIN PRZEZ PARK TECHN
ZICA-CHROBREGO-PL. PIŁSUDSKI

- b) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie zmienionej, kursie skróconym lub kursie do zajezdni – tablica boczna

Podczas realizacji kursu na trasie zmienionej na wyświetlaczu powinny być prezentowane następujące informacje: oznaczenie linii, w górnej linii kierunek jazdy oraz w dolnej linii komunikat „TRASA ZMIENIONA:” powinien być przedstawiony w negatywie poprzedzający sekwencję trasy przejazdu.

44 SULECHOWSKA CRS
SA ZMIENIONA: ŁUŻYCKA-DĄBRÓW

Ulica będąca przedmiotem zmiany powinna być przedstawiona w negatywie. Jeśli ulica ta przypisana jest do następujących po sobie przystanków zarówno na trasie podstawowej jak i na trasie objazdu powinna być przedstawiona jednokrotnie w negatywie.

44 SULECHOWSKA CRS
SKIEGO-BATOREGO-DWORCOWA-D

W przypadku kursu skróconego kierunek jazdy powinien być prezentowany w negatywie. Trasa powinna być prezentowana bez wyróżnień.

23 DWORZEC PKP
PIECKA-BOH.WESTERPLATTE-DW

Podczas realizacji kursu do zajezdni w górnej linii powinien być wyświetlany ostatni przystanek na trasie podstawowej (w negatywie) naprzemiennie z przystankiem „ELEKTROCIEPŁOWNIA” w cyklu ok. 4 sekundowym z możliwością konfiguracji i zmiany tego napisu np. na „ZJAZD DO ZAJEZDNI” lub „ZAJEZDZIA MZK”. W dolnej linii powinna być wyświetlana trasa w sekwencji płynącej.

17 RONDO PCK
WOJSKA POLSKIEGO-ZJEDNOCZEN

17 ELEKTROCIEPŁOWNIA
WOJSKA POLSKIEGO-ZJEDNOCZEN

- c) Informacje prezentowane po odjeździe z ostatniego przystanku dla wsiadających na trasie podstawowej, kursie skróconym lub kursie do zajezdni – tablica boczna

Po ruszeniu autobusu z ostatniego przystanku, na którym pasażerowie mogli wsiąść do pojazdu i na około 200 metrów przed dojazdem do przystanku dla wysiadających wyświetlacz powinien prezentować następujące informacje: oznaczenie linii oraz komunikat „KONIEC TRASY” w miejscu przeznaczonym na ekspozycję kierunku

jazdy. W przypadku, gdy odległość między przystankami jest mniejsza niż 200 metrów, komunikat powinien pojawić się po odjeździe z przystanku poprzedzającego końcowy. Komunikat koniec trasy powinien być wyświetlany jak na rysunku poniżej.



d) Informacje prezentowane w przypadku realizowania kursów wariantowych – tablica boczna

W przypadku realizowania kursów wariantowych dodatkowa informacja o trasie powinna być umieszczona po kierunku jazdy w górnej linii pola przeznaczonego na ekspozycję kierunku jazdy. Informacja ta powinna być wyświetlana tylko do czasu odjazdu z przystanku poprzedzającego przystanek wariantowy.

Powinno być:

Tablica boczna

W autobusach 12 metrowych jedna sztuka umieszczona przed II drzwiami, w autobusie przegubowym dwie sztuki – jedna tablica przed II drzwiami pojazdu, druga tablica przed lub za III drzwiami pojazdu; umieszczona po prawej stronie pojazdu, w środkowej części bocznej szyby, wymiary min. 24x120 punktów świetlnych w rozstawieniu 7 + 10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza około 220 x 1150 mm (minimum), przystosowana do wyświetlania oznaczenia linii, kierunku kursu i trasy przejazdu. Oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek kursu prezentowany w górnym wierszu obok oznaczenia linii, trasa przejazdu prezentowana w dolnym wierszu w sekwencji płynącej lub naprzemiennej;

a) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie oraz na przystankach – tablica boczna

Wyświetlacz boczny powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek jazdy w górnym wierszu oraz trasę przejazdu w dolnym wierszu. Wysokość znaków powinna wykorzystywać 100% wysokości matrycy wyświetlacza. Trasa powinna być prezentowana w sekwencji płynącej. Przebieg trasy nie powinien uwzględniać przebytej trasy przez pojazd – pierwszą prezentowaną ulicą powinna być ta, na której znajduje się najbliższy przystanek – zgodnie z informacją prezentowaną na wyświetlaczach wewnętrznych. Po zatrzymaniu się na przystanku prezentowana trasa powinna rozpoczynać się od tej ulicy, na której znajduje się dany przystanek.



W przypadku gdy kierunek jazdy nie mieści się w szerokości dostępnego pola wyświetlacza powinien być prezentowany w sekwencji płynącej.



b) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie zmienionej, kursie skróconym lub kursie do zajezdni – tablica boczna

Podczas realizacji kursu na trasie zmienionej na wyświetlaczu powinny być prezentowane następujące informacje: oznaczenie linii, w górnej linii kierunek jazdy oraz w dolnej linii komunikat „TRASA ZMIENIONA:” powinien być przedstawiony w negatywie poprzedzający sekwencję trasy przejazdu.

44 SULECHOWSKA CRS SA ZMIENIONA: ŁUŻYCKA-DĄBRÓW

Ulica będąca przedmiotem zmiany powinna być przedstawiona w negatywie. Jeśli ulica ta przypisana jest do następujących po sobie przystanków zarówno na trasie podstawowej jak i na trasie objazdu powinna być przedstawiona jednokrotnie w negatywie.

44 SULECHOWSKA CRS SKIEGO-BATOREGO-DWORCOWA-D

W przypadku kursu skróconego kierunek jazdy powinien być prezentowany w negatywie. Trasa powinna być prezentowana bez wyróżnień.

23 DWORZEC PKP PIECKA-BOH.WESTERPLATTE-DW

Podczas realizacji kursu do zajezdni w górnej linii powinien być wyświetlany ostatni przystanek na trasie podstawowej (w negatywie) naprzemiennie z przystankiem „ELEKTROCIĘPŁOWNIA” w cyklu ok. 4 sekundowym z możliwością konfiguracji i zmiany tego napisu np. na „ZJAZD DO ZAJEZDNI” lub „ZAJEZDNI MZK”. W dolnej linii powinna być wyświetlana trasa w sekwencji płynącej.

17 RONDO PCK WOJSKA POLSKIEGO-ZJEDNOCZEN

17 ELEKTROCIĘPŁOWNIA WOJSKA POLSKIEGO-ZJEDNOCZEN

- c) Informacje prezentowane po odjeździe z ostatniego przystanku dla wsiadających na trasie podstawowej, kursie skróconym lub kursie do zajezdni – tablica boczna

Po ruszeniu autobusu z ostatniego przystanku, na którym pasażerowie mogli wsiąść do pojazdu i na około 200 metrów przed dojazdem do przystanku dla wsiadających wyświetlacz powinien prezentować następujące informacje: oznaczenie linii oraz komunikat „KONIEC TRASY” w miejscu przeznaczonym na ekspozycję kierunku jazdy. W przypadku, gdy odległość między przystankami jest mniejsza niż 200 metrów, komunikat powinien pojawić się po odjeździe z przystanku poprzedzającego końcowy. Komunikat koniec trasy powinien być wyświetlany jak na rysunku poniżej.

17 KONIEC TRASY

- d) Informacje prezentowane w przypadku realizowania kursów wariantowych – tablica boczna

W przypadku realizowania kursów wariantowych dodatkowa informacja o trasie powinna być umieszczona po kierunku jazdy w górnej linii pola przeznaczonego na ekspozycję kierunku jazdy. Informacja ta powinna być wyświetlana tylko do czasu

odjazdu z przystanku poprzedzającego przystanek wariantowy.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 54

Część III SIWZ - OPZ, 1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze, w związku z zapisem: 1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze: *Tablice po otrzymaniu nowego pliku powinny wysłać informację zwrotną potwierdzającą przyjęcie do realizacji zmiany.* Zapis ten wymaga zastosowania osobnego sterownika (komputera) do każdej tablicy, co znacznie podraża całość rozwiązania. Czy Zamawiający dopuści sterowanie wszystkimi tablicami bezpośrednio z autokomputera oraz przesłanie potwierdzenia przez autokomputer? Wnosimy o zmianę zapisu na *Tablice lub autokomputer po otrzymaniu nowego pliku powinny wysłać informację zwrotną potwierdzającą przyjęcie do realizacji zmiany.*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że dopuszcza takie rozwiązanie, ale nie dokona zmiany treści SIWZ.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 55

Część III SIWZ - OPZ, 1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze: *Podczas przejazdów technicznych tj. odcinków lub całych tras wyjazdowych i zjazdowych realizowanych bez pasażerów, przejazdów pomiędzy liniami **wszystkie wyświetlacze tablica przednia, boczna oraz tylna** powinny prezentować wyłącznie informację „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Komunikat ten powinien być możliwy do zmiany na inny w programie komputerowym; wnosimy o zmianę zapisu.*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że dokona zmiany treści rozdziału IV pkt 1.5 III SIWZ – OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Informacje ogólne – wszystkie wyświetlacze

- Tablice po otrzymaniu nowego pliku powinny wysłać informację zwrotną potwierdzającą przyjęcie do realizacji zmiany.
- Dopuszcza się tablice o wysokości 26 punktów świetlnych po uzgodnieniu z Zamawiającym,
- Sterowanie tablic musi być realizowane za pomocą otwartych, ogólnie dostępnych protokołów transmisji. Inne protokoły transmisji mogą być zastosowane po dostarczeniu Zamawiającemu pełnej dokumentacji opisującej protokoły komunikacji pomiędzy tablicą a sterownikiem.
- Podczas przejazdów technicznych tj. odcinków lub całych tras wyjazdowych i zjazdowych realizowanych bez pasażerów, przejazdów pomiędzy liniami wszystkie wyświetlacze powinny prezentować wyłącznie informację „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Komunikat ten powinien być możliwy do zmiany na inny w programie komputerowym.
- W sytuacji włączania się pojazdu do obsługi linii na wybranym przystanku trasy podstawowej (włączenie na trasie), wszystkie wyświetlacze na ok. 100 metrów przed dojazdem do tego przystanku (pierwszego dla pasażerów), powinny prezentować właściwą sekwencję informacji – zgodnie z opisem w punktach 1.1. – 1.4.
- Zmiany treści wyświetlaczy – zmiany krańca po dojeździe do przystanku końcowego, zmiany informacji o trasie zmienionej itp. powinny odbywać się w trybie automatycznym bez udziału prowadzącego pojazd.
- Podczas obsługi jednego kursu powinna być możliwa zmiana opisu kierunku minimum 6 razy.

- Optymalizacja rozplanowania treści na wyświetlaczach, wybór stosowanych czcionek powinien być przedmiotem szczegółowych uzgodnień Zamawiającego z Dostawcą systemu informacji pasażerskiej. Wyświetlacze powinny być przygotowane do wyświetlania zdefiniowanych czcionek.
- Prezentowane wizualizacje mają charakter pomocniczy. System zarządzania treścią wyświetlaczy powinien umożliwiać dodawanie lub modyfikację niewymienionych w dokumencie komunikatów oraz znaków graficznych.
- Treści zaprezentowane na wizualizacjach kursywą należy rozumieć jako treść w sekwencji płynącej – przesuwaną się od prawego do lewego brzegu wyświetlacza”.

Powinno być:

„Informacje ogólne – wszystkie wyświetlacze

- Tablice po otrzymaniu nowego pliku powinny wysłać informację zwrotną potwierdzającą przyjęcie do realizacji zmiany.
- Dopuszcza się tablice o wysokości 26 punktów świetlnych po uzgodnieniu z Zamawiającym,
- Sterowanie tablic musi być realizowane za pomocą otwartych, ogólnie dostępnych protokołów transmisji. Inne protokoły transmisji mogą być zastosowane po dostarczeniu Zamawiającemu pełnej dokumentacji opisującej protokoły komunikacji pomiędzy tablicą a sterownikiem.
- Podczas przejazdów technicznych tj. odcinków lub całych tras wyjazdowych i zjazdowych realizowanych bez pasażerów, przejazdów pomiędzy liniami wszystkie wyświetlacze **z wyłączeniem tablicy bocznej numerowej i tylnej** powinny prezentować wyłącznie informację „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Komunikat ten powinien być możliwy do zmiany na inny w programie komputerowym.
- W sytuacji włączania się pojazdu do obsługi linii na wybranym przystanku trasy podstawowej (włączenie na trasie), wszystkie wyświetlacze na ok. 100 metrów przed dojazdem do tego przystanku (pierwszego dla pasażerów), powinny prezentować właściwą sekwencję informacji – zgodnie z opisem w punktach 1.1. – 1.4.
- Zmiany treści wyświetlaczy – zmiany krańca po dojeździe do przystanku końcowego, zmiany informacji o trasie zmienionej itp. powinny odbywać się w trybie automatycznym bez udziału prowadzącego pojazd.
- Podczas obsługi jednego kursu powinna być możliwa zmiana opisu kierunku minimum 6 razy.
- Optymalizacja rozplanowania treści na wyświetlaczach, wybór stosowanych czcionek powinien być przedmiotem szczegółowych uzgodnień Zamawiającego z Dostawcą systemu informacji pasażerskiej. Wyświetlacze powinny być przygotowane do wyświetlania zdefiniowanych czcionek.
- Prezentowane wizualizacje mają charakter pomocniczy. System zarządzania treścią wyświetlaczy powinien umożliwiać dodawanie lub modyfikację niewymienionych w dokumencie komunikatów oraz znaków graficznych.
- Treści zaprezentowane na wizualizacjach kursywą należy rozumieć jako treść w sekwencji płynącej – przesuwaną się od prawego do lewego brzegu wyświetlacza”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 56

Część III SIWZ - OPZ, 1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze: *Zmiany treści wyświetlaczy - zmiany krańca po dojeździe do przystanku końcowego, zmiany informacji o trasie zmienionej itp. powinny odbywać się w trybie automatycznym bez udziału prowadzącego pojazd.* Proszę o potwierdzenie, iż informacja o dojeździe do przystanku końcowego powinna być przesyłana przez oprogramowanie centralne. Czy Zamawiający pozwoli na zastosowanie centralnego zarządzania zmianą treści wyświetlaczy? Scenariusz dla takiego rozwiązania: kierowca po wejściu do pojazdu

loguje się przy pomocy monitora/konsoli wpisując numer brygady, potem bez jego ingerencji wyświetlane są kolejne komunikaty zgodnie z zdefiniowanym zadaniem przewozowym dla danej brygady.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **potwierdza**, że informacja o dojeździe do przystanku końcowego powinna być przesyłana przez oprogramowanie centralne.

Jednocześnie Zamawiający **dopuszcza** zastosowanie centralnego zarządzania zmianą treści wyświetlaczy.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 57

Część III SIWZ - OPZ, 1.5. Informacje ogólne - wszystkie wyświetlacze: ~~**Podczas obsługi jednego kursu powinna być możliwa zmiana opisu kierunku minimum 6 razy**~~; wnosimy o wykreślenie podpunktu w całości.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża** zgody na zmianę zapisu SIWZ

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 56

Uwaga ogólna: Autobusy w których przeprowadzany będzie montaż będą pojazdami na gwarancji - czy Zamawiający gwarantuje uzyskanie bezkosztowej zgody na montaż wyposażenia u dostawcy autobusów? Celem uniknięcia dodatkowych kosztów wynikających z nadzoru producenta autobusów nad pracami oraz wystąpienia sytuacji w której to Wykonawca zmuszony będzie do używania materiałów dodatkowych/pomocniczych np. stelaży pod biletomaty, uchwytów do tablic, śrub, nakrętek, podkładek etc. dostarczonych przez dostawcę taboru, wnosimy o wprowadzenie zapisu OPZ: **Zamawiający gwarantuje dla postępowań oznaczonych znakiem sprawy: 1/UE/JRP/2017, 2/UE/JRP/2017, iż Dostawca autobusów zobowiązany będzie do prowadzenia nadzoru nad montażem wyposażenia autobusów komunikacji miejskiej (postępowanie oznaczone znakiem: 3/UE/JRP/2017) w miejscu wskazanym przez Zamawiającego, bez dodatkowego**

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgody** na zmiany SIWZ w zakresie zagwarantowania uzyskania bezkosztowej zgody na montaż wyposażenia u dostawcy autobusów.

W odpowiedzi na II część pytania nr 56 Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na modyfikację SIWZ. Zamawiający informuje ponadto, że zgodnie z punktem III OPZ Przedmiotem zamówienia jest dostawa wyposażenia do autobusów komunikacji miejskiej w Zielonej Górze do: 47 nowych autobusów 12m (solo) z napędem elektrycznym i 17 autobusów 18m (przegubowych) z silnikiem Diesla oraz dostarczenie i wymiana wyposażenia w 10 autobusach 12m (solo) i 3 autobusach 18m (przegubowych), zgodnie z niniejszą SIWZ (dalej: „Wymagania Zamawiającego”). Sposób realizacji dostaw opisany jest w pkt 14 III części SIWZ – OPZ z którego wynika, że komplet wyposażenia I i II montowany będzie w nowych autobusach przez ich producenta, natomiast komplet wyposażenia III przeznaczony jest do montażu w posiadanych przez Zamawiającego autobusach, które nie są już objęte gwarancją producenta.

Biorąc pod uwagę powyższe Wykonawca winien doprowadzić do realizacji zamówienia, w którego zakres wchodzi montaż Wyposażenia Dodatkowego, w ten sposób, że Wyposażenie Dodatkowe zostanie prawidłowo zamontowane w pojazdach. W tym celu z oczywistych względów Wykonawca winien użyć wszelkich koniecznych stelaży pod biletomaty, uchwytów do tablic, śrub, nakrętek, podkładek.

Zamawiający jednocześnie informuje, że **dokona modyfikacji** treść par 1 pkt 1.1 UMOWY w następujący sposób:

Jest:

„Na podstawie Umowy, na zasadach w niej określonych Wykonawca zobowiązuje się:

- (1) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne przewidziane do zabudowania w nabywanych przez Zamawiającego 12 m autobusach elektrycznych SOLO (dalej: „Autobusy Elektryczne”) mających być dostarczonymi Zamawiającemu przez odrębnego dostawcę (dalej: „Dostawca Autobusów Elektrycznych”) na mocy umowy zawartej przez Zamawiającego z tym dostawcą (dalej: „**Wyposażenie I**”);

Wyposażenie I obejmuje 47 szt. kompletów dla 47 szt. Autobusów Elektrycznych (dalej: „Komplet Wyposażenia I”)

- (2) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne przewidziane do zabudowania w nabywanych przez Zamawiającego 18m autobusach przegubowych (dalej: „Autobusy Przegubowe”) mających być dostarczonymi Zamawiającemu przez odrębnego dostawcę (dalej: „Dostawca Autobusów Spalinowych”) na mocy umowy zawartej przez Zamawiającego z tym dostawcą (dalej: „**Wyposażenie II**”);

Wyposażenie II obejmuje 17 szt. kompletów dla 17 szt. Autobusów Przegubowych (dalej: „Komplet Wyposażenia II”)

- (3) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne, przewidziane do zabudowania w autobusach posiadanych przez Zamawiającego (dalej: „Posiadane Autobusy”) oraz dokonać ich montażu i uruchomienia (dalej: „**Wyposażenie III**”);

Wyposażenie III obejmuje (i) 3 szt. kompletów dla 3 szt. Posiadanych Autobusów przegubowych oraz (ii) 10 szt. kompletów dla 10 szt. Posiadanych Autobusów SOLO (dalej: „Komplet Wyposażenia III”) . Dostawa Wyposażeni III obejmuje również montaż i dostosowanie wyposażenia w autobusach posiadanych przez Zamawiającego.

- (4) przekazać Zamawiającemu dodatkowe wyposażenie określone w SIWZ i Ofercie (dalej: „**Dodatkowe Wyposażenie**”),
- (5) przekazać Zamawiającemu do używania zapas serwisowy określony w SIWZ (dalej: „**Depozyt**”),
- (6) doprowadzić do aktualizacji oprogramowania wskazanego w OPZ do najwyższej, dostępnej na rynku wersji i przekazać Zamawiającemu prawa autorskie do ww. aktualizacji oprogramowania (dalej: „**Aktualizacja programu do układania rozkładu jazdy**”),
- (7) przeprowadzić szkolenia dla pracowników Zamawiającego (dalej: „**Szkolenie**”), zakończone udzieleniem autoryzacji na przeprowadzanie wymiany podzespołów/części w ramach posiadanego depozytu. (dalej: „**Autoryzacja**”).

Powinno być:

„Na podstawie Umowy, na zasadach w niej określonych Wykonawca zobowiązuje się:

- (1) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne przewidziane do zabudowania w nabywanych przez Zamawiającego 12 m autobusach elektrycznych SOLO (dalej: „Autobusy Elektryczne”) mających być dostarczonymi Zamawiającemu przez odrębnego dostawcę (dalej: „Dostawca Autobusów Elektrycznych”) na mocy umowy zawartej przez Zamawiającego z tym dostawcą (dalej: „**Wyposażenie I**”);

Wyposażenie I obejmuje 47 szt. kompletów **wraz z niezbędnymi do prawidłowego**

montażu uchwytami (rodzaj należy uzgodnić z Dostawcą Autobusów Elektrycznych) dla 47 szt. Autobusów Elektrycznych (dalej: „Komplet Wyposażenia I”)

- (2) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne przewidziane do zabudowania w nabywanych przez Zamawiającego 18m autobusach przegubowych (dalej: „Autobusy Przegubowe”) mających być dostarczonymi Zamawiającemu przez odrębnego dostawcę (dalej: „Dostawca Autobusów Spalinowych”) na mocy umowy zawartej przez Zamawiającego z tym dostawcą (dalej: „Wyposażenie II”);

Wyposażenie II obejmuje 17 szt. kompletów wraz z niezbędnymi do prawidłowego montażu uchwytami (rodzaj należy uzgodnić z Dostawcą Autobusów Przegubowych) dla 17 szt. Autobusów Przegubowych (dalej: „Komplet Wyposażenia II”)

- (3) dostarczyć urządzenia i systemy elektroniczne wraz z niezbędnymi do prawidłowego montażu uchwytami dostosowanymi do pojazdów w których wyposażenie będzie montowane, przewidziane do zabudowania w autobusach posiadanych przez Zamawiającego (dalej: „Posiadane Autobusy”) oraz dokonać ich montażu i uruchomienia (dalej: „Wyposażenie III”);

Wyposażenie III obejmuje (i) 3 szt. kompletów dla 3 szt. Posiadanych Autobusów przegubowych oraz (ii) 10 szt. kompletów dla 10 szt. Posiadanych Autobusów SOLO (dalej: „Komplet Wyposażenia III”) . Dostawa Wyposażenia III obejmuje również montaż i dostosowanie wyposażenia w autobusach posiadanych przez Zamawiającego.

- (4) przekazać Zamawiającemu dodatkowe wyposażenie określone w SIWZ i Ofercie (dalej: „Dodatkowe Wyposażenie”),
- (5) przekazać Zamawiającemu do używania zapas serwisowy określony w SIWZ (dalej: „Depozyt”),
- (6) doprowadzić do aktualizacji oprogramowania wskazanego w OPZ do najwyższej, dostępnej na rynku wersji i przekazać Zamawiającemu prawa autorskie do ww. aktualizacji oprogramowania (dalej: „Aktualizacja programu do układania rozkładu jazdy”),
- (7) przeprowadzić szkolenia dla pracowników Zamawiającego (dalej: „Szkolenie”), zakończone udzieleniem autoryzacji na przeprowadzanie wymiany podzespołów/części w ramach posiadanego depozytu. (dalej: „Autoryzacja”).

Wobec czego treść SIWZ ulegnie zmianie we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 59

Część III SIWZ - OPZ, 1.1. Tablica przednia: Umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej szyby, wymiary min. 24x200 punktów świetlnych, w rozstawieniu ok. 9-10 mm min. 8,8 : 8:8mm. Wymiary części roboczej wyświetlacza minimum 220 x 1900 224 x 1894 mm... Wnosimy o zmianę zapisów, na wymiary powszechnie używane w komunikacji miejskiej, co przełoży się na niższy koszt zakupu i eksploatacji. Zaprezentowany opis techniczny faworyzuje firmę R&G oraz ich produkt ETLZ-U 2240200

Znamionowe napięcie zasilania	24V
Zakres napięcia zasilania	zgodny z PN-S-76020; PN-EN 50155
Raster tablicy	9,15 x 10 mm
Rozdzielczość tablicy	200 x 24 punkty
Wielkość punktu świecącego	3,8 mm
Kolor świecenia diod	bursztynowy (590 +/-5 nm)

Zakres temperatury pracy	-25°O+70°C
Wymiary	1900 x 325 X 49 mm
Masa	14 kg
Sterowanie	RS-485

Opis tablicy czołowej ETLZ-U 2240200

Źródło: <http://www.rg.com.pl/oferta/urządzenia/tablice-informacyjne/zewnetrzne-i-wewnetrzne-w-pojazdach,160.html>

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż **dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt 1.1 III części SIWZ – OPZ w następujący sposób:

Jest:

Tablica przednia

Umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej szyby, wymiary min. 24x200 punktów świetlnych, w rozstawieniu ok. 9-10 mm. Wymiary części roboczej wyświetlacza minimum 220 x 1900 mm, przystosowana do oznaczenia linii i nazwy kierunku lub oprócz oznaczenia linii napisów, np. „zjazd do zajezdni”, „trasa zmieniona”, „przejazd techniczny”; oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek prezentowany w jednym, dwóch wierszach lub w sekwencji płynącej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych, możliwość wyświetlania czasu pozostałego do odjazdu z pętli.

a) Informacje wyświetlane podczas przejazdu na trasie – tablica przednia

Wyświetlacz przedni powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej oraz kierunek jazdy. Wysokość oznaczenia linii powinna wykorzystywać w 100% wysokości matrycy wyświetlacza.

25 NOWY KISIELIN

W przypadku nazw, które nie mieszczą się w szerokości wyświetlacza, oznaczenie kierunku jazdy autobusu powinno być eksponowane poprzez zastosowanie zmniejszonej wysokości czcionki – nie mniej niż 65% wysokości czcionki podstawowej – lub poprzez rozmieszczenie tekstu w dwóch wierszach.

25 WYCZÓŁKOWSKIEGO

**25 WYCZÓŁKOWSKIEGO
PRZEZ ZATORZE**

Matryce i oprogramowanie powinny przewidywać możliwość prezentowania oznaczenia kierunku jazdy w formie sekwencji płynącej. Sekwencja ta powinna być wykorzystywana w ostatniej kolejności.

Powinno być:

Tablica przednia

Umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej szyby, wymiary min. 24x200 punktów świetlnych, w rozstawieniu ok. 8-10 mm. Wymiary części roboczej wyświetlacza minimum 220 x 1890 mm, przystosowana do oznaczenia linii i nazwy kierunku lub oprócz oznaczenia linii napisów, np. „zjazd do zajezdni”, „trasa zmieniona”, „przejazd techniczny”; oznaczenie linii w postaci

numerycznej lub alfanumerycznej, kierunek prezentowany w jednym, dwóch wierszach lub w sekwencji płynącej; możliwość prezentowania dodatkowych elementów graficznych, możliwość wyświetlania czasu pozostałego do odjazdu z pętli.

a) Informacje wyświetlane podczas przejazdu na trasie – tablica przednia

Wyświetlacz przedni powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej oraz kierunek jazdy. Wysokość oznaczenia linii powinna wykorzystywać w 100% wysokości matrycy wyświetlacza.

25 NOWY KISIELIN

W przypadku nazw, które nie mieszczą się w szerokości wyświetlacza, oznaczenie kierunku jazdy autobusu powinno być eksponowane poprzez zastosowanie zmniejszonej wysokości czcionki – nie mniej niż 65% wysokości czcionki podstawowej – lub poprzez rozmieszczenie tekstu w dwóch wierszach.

25 WYCZÓŁKOWSKIEGO

25 WYCZÓŁKOWSKIEGO PRZEZ ZATORZE

Matryce i oprogramowanie powinny przewidywać możliwość prezentowania oznaczenia kierunku jazdy w formie sekwencji płynącej. **Zamawiający wymaga aby definiowanie sposobu wyświetlania odbywało się z poziomu programu (dedykowanej aplikacji).**

Wobec czego treść SIWZ ulegnie zmianie we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 60

Część III SIWZ - OPZ, 1.2. Tablica boczna: *wymiary min. 24x120 26x144 punktów świetlnych w rozstawieniu 7' 10 8,8 f 8,8 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza około 220 x 1150 224 x 1261 mm (minimum) ...* Wnosimy o zmianę zapisów, na wymiary powszechnie używane w komunikacji miejskiej, co przełoży się na niższy koszt zakupu i eksploatacji. Zaprezentowany opis techniczny faworyzuje firmę R&G oraz ich produkt ETLP- 224160

Znamionowe napięcie zasilania	24V
Zakres napięcia zasilania	zgodny z PN-S-76020; PN-EN 50155
Raster tablicy	6,6 x 7,5mm (7,5 x 7,5mm)
Rozdzielczość tablicy	160x24 punkty
Wielkość punktu świecącego	owal 3,9 x 3,1 mm
Kolor świecenia diod	bursztynowy (590 +/-5 nm)
Zakres temperatury pracy	-25"O+70"C
Wymiary	1126 x 260 x 49 mm (1270 x 26 x 49mm)
Masa	6 kg (10,4 kg)
Sterowanie	RS-485

Opis tablicy bocznej ETLP-224160

Źródło: <http://www.rg.com.pl/oferta/urządzenia/tablice-informacyjne/zewnetrzne-i-wewnetrzne-w-pojazdach,168.html>

Odpowiedź Zamawiającego:

Zawijający **informuje**, że podane wymiary to wymiary minimalne.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 61

Część III SIWZ - OPZ, 1.3. Tablica tylna /oraz/ 1.4. Tablica boczna numerowa ... *wymiary minimum 24 x 40 26 x 48 punktów świetlnych w rozstawieniu 7-10 6-6 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza minimum 220 x 440 mm...* Wnosimy o zmianę zapisów, na wymiary powszechnie używane w komunikacji miejskiej, co przełoży się na niższy koszt zakupu i eksploatacji. Zaprezentowany opis techniczny faworyzuje firmę R&G oraz ich produkt ETLZ-U 224040

Znamionowe napięcie zasilania	24V
Zakres napięcia zasilania zgodny z	PN-S-76020; PN-EN 50155
Raster tablicy	9,15 x 10 mm
Rozdzielczość tablicy	40 x 24 punkty
Wielkość punktu świecącego	3,8 mm
Kolor świecenia diod	bursztynowy (590 +/-5 nm)
Zakres temperatury pracy	-25'0+70'C
Wymiary	435 x 325 x 49 mm
Masa	3,5 kg
Sterowanie	RS^t85

Opis tablicy: ETLZ-U 224040

Źródło: <http://www.rg.com.pl/oferta/urządzenia/tablice-informacyjne/zewnetrzne-i-wewnetrzne-w-pojazdach,159.html>

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że **dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt 1.3 III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Tablica tylna

umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad tylną szybą lub w górnej części tylnej szyby, wymiary minimum 24 x 40 punktów świetlnych w rozstawieniu 7+10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza minimum 220 x 440 mm przystosowana do oznaczenia linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej.

a) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie oraz na przystankach – tablica tylna

Wyświetlacz tylny powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej. Wysokość oznaczenia linii powinna wykorzystywać 100% wysokości matrycy wyświetlacza”.

Powinno być:

„Tablica tylna

umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad tylną szybą lub w górnej części tylnej szyby, wymiary minimum 24 x 40 punktów świetlnych w rozstawieniu 6+10 mm, wymiary części aktywnej wyświetlacza minimum 220 x 440 mm przystosowana do oznaczenia linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej.

a) Informacje prezentowane podczas przejazdu na trasie oraz na przystankach – tablica tylna

Wyświetlacz tylny powinien prezentować oznaczenie linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej. Wysokość oznaczenia linii powinna wykorzystywać 100% wysokości matrycy wyświetlacza”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 62

Część III SIWZ - OPZ, 2.1. Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne: *Funkcję tablicy pełni monitor LCD o przekątnej minimum 22" 21,5" zabezpieczony szybą wandaloodporną...* Wnosimy o zmianę wymiaru tablicy na mniejszy ze względu na większą dostępność oraz niższy koszt. Ten wymiar jest wymiarem powszechnie stosowanym w komunikacji miejskiej dla tablic wewnętrznych. Wybór 22" faworyzuje firmę R&G oraz ich produkt ETM-22 HD-04.

Znamionowe napięcie zasilania	24V
Zakres napięcia zasilania	zgodny z PN-S-76020; PN-EN 50155
Typ wyświetlacza	TFT LCD 22" 1920 X 1080 pikseli
Luminancja	250 cd/m ²
Podświetlenia matrycy	typu LED, regulowane automatycznie
Zakres temperatur pracy	-25°C - -55°C
Wymiary	533 x 300 x 60 mm
Masa	8,0 kg
Sterowanie	komputer sterujący typu M5TR

Opis: Monitor ETM-22 HD-04

Źródło: <http://www.rg.com.pl/oferta/urzadzenia/monitory-lcd,172.html>

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 38**.

Pytanie nr 63

Część III SIWZ - OPZ, 2.1. Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne: ~~*informacja o włączonej klimatyzacji (po otrzymaniu sygnału ze sterownika klimatyzacji)...*~~ Wnosimy o wykreślenie ze względu, iż na tym etapie nieznanym jest dostawca klimatyzacji, stąd niemożliwym jest oszacowanie kosztu wykonania integracji ze sterownikiem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie dopuszcza** takiej zmiany.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 64

Część III SIWZ - OPZ, 2.1. Tablice wewnętrzne podsufitowe jedno i dwu stronne: *Aktualizacja plików w podsufitowych tablicach wewnętrznych musi odbywać się zdalnie poprzez GSM lub WLAN (np. informacja o zagrożeniach).* **Zamawiający dopuszcza aktualizację treści zarówno poprzez bezpośredni moduł transmisyjny wbudowany w tablicę jak i autokomputer.** Wnosimy o zmianę zapisu, istnieje możliwość zaproponowania alternatywnego rozwiązania, gdzie zarządzanie i aktualizacja treści wykonywana jest w całości poprzez autokomputer. Zbędnym jest wyposażenie tablicy wewnętrznej w dodatkowy modem transmisyjny, co wpływa na wyższy koszt rozwiązania i późniejszego utrzymania urządzenia w okresie pogwarancyjnym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** takie rozwiązanie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 65

Część III SIWZ - OPZ, 3. Układy sterujące tablicami

- a) Panel Autokomputera **lub Autokomputer** sterujący między innymi tablicami kierunkowymi zamontowany w kabinie kierowcy, w miejscu zapewniającym łatwy dostęp i obsługę. Ekran Sterowania Autokomputera **lub Autokomputer** wyposażony w sterownik umożliwiający zdalne zaprogramowanie przez GSM lub WLAN plików z informacją o wszystkich obsługiwanych liniach komunikacyjnych, tj. informacji o trasach, przystankach, odległościach między przystankami, rozkładach jazdy oraz plików zapowiedzi głosowych i zawartości prezentowanych na tablicach; system powinien być maksymalnie zautomatyzowany, np. przy zmianie obsługiwanej linii (zmiana musi następować automatycznie).
- b) Sterownik **lub konsola kierowcy** musi umożliwiać wprowadzenie w każdym momencie przez kierowcę wyświetlania dowolnego oznaczenia linii (także nie zaprogramowanego),
- c) Sterownik **lub konsola kierowcy** musi umożliwiać uruchomienie trybu „technicznego” pracy tablic kierunkowych
- d) Przy włączonym sterowniku **lub konsoli kierowcy** bez wybrania zadania...
- e) Funkcje wyboru wyświetlanych informacji łatwo dostępne dla kierowcy, czynności obsługowe ograniczone do minimum; zalecane jest zastosowanie jednego sterownika **lub konsoli kierowcy** do sterowania wszystkimi urządzeniami oraz automatycznej lokalizacji przystanku.
- f) Sterownik tablic **lub autokomputer** wyposażony w elektroniczny układ pomiarowy mierzący drogę (początek i koniec drogi na zadaniu przewozowym liczony od momentu uruchomienia sterownika, **autokomputera** lub określonego punktu np. bramy wyjazdowej z zajezdni). Odległości między przystankami powinny być automatycznie korygowane na podstawie sygnału GPS. Sterownik **lub autokomputer** musi na bieżąco weryfikować realizację rozkładu jazdy wskazując kierującemu przyspieszenia (poprzez +...) i opóźnienia (poprzez - ...) jak i graficznie (kolorystycznie - przyspieszenie kolor czerwony, opóźnienie kolor niebieski) wraz z rejestracją danych.
- g) Sterownik oprócz obsługi systemu informacji liniowej (tablic kierunkowych) **musi-może** pełnić funkcję autokomputera (być dostosowany do rejestracji wskazanych sygnałów technicznych): Lokalizację przystanku (nazwa) np. poprzez drogomierz (stały czujnik lub GPS);...
- h) Sterownik **lub autokomputer** musi pobierać dane techniczne bezpośrednio z szyny CAN. Wykonawca musi przedstawić dokumentację opisującą listę odczytywanych danych technicznych.
- i) Sterownik **lub autokomputer** musi wykorzystywać moduł komunikacyjny umożliwiający komunikację z systemami informatycznymi Zamawiającego. Technologia powinna zapewniać komunikację ze wszystkimi sterownikami jednocześnie. Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia systemu wraz z oprogramowaniem, pozwalającego na wymianę danych pomiędzy systemami informatycznymi a sterownikiem.
- j) Sterownik **lub autokomputer** musi posiadać możliwość zdalnej aktualizacji oprogramowania oraz zdalnej zmiany konfiguracji i odczytu parametrów sterownika. Wykonawca musi dostarczyć licencję na oprogramowanie umożliwiające ww. funkcje. Wykonawca musi zobowiązać się do zapewnienia wsparcia technicznego dla oprogramowania, w tym aktualizacji w okresie nie krótszym niż 10 lat od dostarczenia wszystkich zestawów.
- k) Sterownik **lub autokomputer** musi być wyposażony w system automatycznej głosowej informacji o trasie umożliwiający głosowe zapowiadanie... Sterownik **lub autokomputer** powinien mieć możliwość zapisu przynajmniej 20 dodatkowych komunikatów dla pasażerów wybieranych kodem.... Sterownik **lub autokomputer** powinien być wyposażony w system po aktywowaniu którego głośność zapowiedzi zostaje przystosowana do głośności tła w zakresie od 60 % do 100 % z ustawionej wartości nominalnej.
- p) Sterownik **lub autokomputer** musi dawać możliwość wprowadzenia do pamięci i odtworzenia dowolnej treści w formacie...
- r) Sterownik **lub autokomputer** musi dawać możliwość zdalnej aktualizacji...
- s) Sterownik **lub autokomputer** musi posiadać funkcjonalność rejestrowania ostatnich zaprogramowanych ustawień dotyczących obsługiwanej linii, rodzaju rozkładu jazdy, brygady itp.; w

przypadku restartu urządzenia , jeżeli ponowne uruchomienie nastąpiło w ciągu 5 minut, interfejs sterownika lub konsola kierowcy autokomputera powinien zaproponować przywrócenie ostatnio zaprogramowanej trasy lub umożliwić zmianę ustawień.

t) Sterownik **lub autokomputer** musi posiadać oprogramowanie umożliwiające...

u) Sterownik **lub autokomputer** powinien być wyposażony w moduł GPS pobierający dane o bieżącej lokalizacji... Dodatkowo sterownik lub autokomputer powinien być wyposażony w modem Wi-Fi udostępniający Internet dla pasażerów.

v) Sterowniki **lub autokomputery** przed wyjazdem pojazdu na linię (lub w trakcie obsługi linii na polecenia zmiany nr obsługiwanego zadania przez dyspozytora) powinny otrzymać informację o numerze zadania wraz z obsadą kierowców obsługujących przypisane do pojazdu zadanie przewozowe. Dyspozytor na bieżąco aktualizuje informacje o zmianach w zadaniach przewozowych i obsadzie kierowców. Po uruchomieniu sterownika **lub autokomputera** zaplanowane na dany dzień zadanie powinno automatycznie wyświetlić się na ekranie sterownika **lub konsoli kierowcy** wraz z przekazaniem wszystkich informacji o zadaniu do podległych systemów (tablice, automat biletowy, monitoring, system informacji przystankowej itp.)...

w) Sterownik **lub autokomputer** powinien umożliwiać blokadę jazdy po aktywacji tej funkcji przez kierującego, np. podczas konieczności wyjścia kierowcy z kabiny w celu otwarcia rampy dla osoby niepełnosprawnej. Odblokowanie powinno nastąpić po ponownym zalogowaniu się kierowcy do systemu.

Wnosimy zredagowanie zapisu pozwalające na przystąpienie do postępowania Wykonawcom stosującym inną architekturę niż wskazana, a spełniającą w całości wskazane funkcjonalności - gdzie moduł transmisyjny wbudowany jest w autokomputer sterowany z konsoli kierowcy. Monitor/konsola kierowcy jest urządzeniem najbardziej narażonym na zniszczenie, stąd też rozdzielenie na dwa urządzenia znacznie obniży koszt eksploatacji i potencjalnych napraw.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona **modyfikacji treści SIWZ** w następujący sposób:

Jest:

„Układy sterujące tablicami:

- a) Panel Autokomputera sterujący między innymi tablicami kierunkowymi zamontowany w kabinie kierowcy, w miejscu zapewniającym łatwy dostęp i obsługę. Ekran Sterowania Autokomputera wyposażony w sterownik umożliwiający zdalne zaprogramowanie przez GSM lub WLAN plików z informacją o wszystkich obsługiwanych liniach komunikacyjnych, tj. informacji o trasach, przystankach, odległościach między przystankami, rozkładach jazdy oraz plików zapowiedzi głosowych i zawartości prezentowanych na tablicach; system powinien być maksymalnie zautomatyzowany, np. przy zmianie obsługiwanej linii (zmiana musi następować automatycznie). Możliwość przechowywania w pamięci wszystkich wymienionych informacji, w tym kilku możliwych następnych planowanych zmian. Dane (częściowe lub całościowe) aktualizują się zgodnie z datą ważności załadowanych danych.
- b) Sterownik musi umożliwiać wprowadzenie w każdym momencie przez kierowcę wyświetlania dowolnego oznaczenia linii (także nie zaprogramowanego), w celu obsługi linii rezerwowych lub zastępczych oraz korektę wyświetlanych treści.
- c) Sterownik musi umożliwiać uruchomienie trybu „technicznego” pracy tablic kierunkowych , podczas przejazdów bez pasażerów, w którym wszystkie tablice wewnętrzne są wygaszone, a na tablicach zewnętrznych przedniej i tylnej wyświetlane jest ☺, ☹ lub opis „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Tablica nr boczna i tylna są w tym trybie wygaszone.
- d) Przy włączonym sterowniku bez wybrania zadania czy opisu dla tablic wszystkie tablice (zewnętrzne i wewnętrzne) powinny być wygaszone.
- e) Funkcje wyboru wyświetlanych informacji łatwo dostępne dla kierowcy, czynności obsługowe ograniczone do minimum; zalecane jest zastosowanie jednego sterownika do sterowania wszystkimi urządzeniami oraz automatycznej lokalizacji przystanku.
- f) Sterownik tablic wyposażony w elektroniczny układ pomiarowy mierzący drogę (początek i

koniec drogi na zadaniu przewozowym liczony od momentu uruchomienia sterownika lub określonego punktu np. bramy wyjazdowej z zajezdni). Odległości między przystankami powinny być automatycznie korygowane na podstawie sygnału GPS. Sterownik musi na bieżąco weryfikować realizację rozkładu jazdy wskazując kierującemu przyśpieszenia (poprzez +....) i opóźnienia (poprzez -....) jak i graficznie (kolorystycznie – przyśpieszenie kolor czerwony, opóźnienie kolor niebieski) wraz z rejestracją danych.

- g) Sterownik oprócz obsługi systemu informacji liniowej (tablic kierunkowych) musi pełnić funkcję autokomputera (być dostosowany do rejestracji wskazanych sygnałów technicznych): Lokalizację przystanku (nazwa) np. poprzez drogomierz (stały czujnik lub GPS); godzinę zatrzymania (godzina: minuta: sekunda); godzinę pierwszego otwarcia drzwi/włączenia zezwolenia na otwarcie drzwi - na przystanku (godz:min:sek); godzinę ostatniego zamknięcia drzwi/wyłączenia zezwolenia na otwarcie drzwi – na przystanku (godz:min:sek); godzinę ruszenia z przystanku / minięcia przystanku na żądanie NŻ w przypadku niezatrzymania (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia klimatyzacji (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia ogrzewania (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia klimatyzacji (godz:min:sek); rejestrację temperatury wewnątrz pojazdu z pomiarami co 10 minut; aktywowanie przez pasażera przycisku „na żądanie”; stan pracy automatu biletowego; godzinę (godz:min:sek) włączenia/wyłączenia blokady kasowników; Informacje określone powyżej muszą być rejestrowane w sposób ciągły, a następnie przechowywane na serwerze przez okres minimum 6 miesięcy.
- h) Sterownik musi pobierać dane techniczne bezpośrednio z szyny CAN. Wykonawca musi przedstawić dokumentację opisującą listę odczytywanych danych technicznych.
- i) Sterownik musi wykorzystywać moduł komunikacyjny umożliwiający komunikację z systemami informatycznymi Zamawiającego. Technologia powinna zapewniać komunikację ze wszystkimi sterownikami jednocześnie. Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia systemu wraz z oprogramowaniem, pozwalającego na wymianę danych pomiędzy systemami informatycznymi a sterownikiem.
- j) Sterownik musi posiadać możliwość zdalnej aktualizacji oprogramowania oraz zdalnej zmiany konfiguracji i odczytu parametrów sterownika. Wykonawca musi dostarczyć licencję na oprogramowanie umożliwiające ww. funkcje. Wykonawca musi zobowiązać się do zapewnienia wsparcia technicznego dla oprogramowania, w tym aktualizacji w okresie nie krótszym niż 10 lat od dostarczenia wszystkich zestawów.
- k) Sterownik musi być wyposażony w system automatycznej głosowej informacji o trasie umożliwiający głosowe zapowiadanie przystanków, po wprowadzeniu do systemu treści zapowiedzi w postaci plików MP3. – komunikat z nazwą bieżącego przystanku (np. „Przystanek Palmiarnia”), komunikat z nazwą następnego przystanku (np. „następny przystanek Szpital Wojewódzki”), komunikat o charakterze przystanku (np. „na żądanie”, „granica strefy biletowej”), informacje o nr linii i kierunku kursu, informacje o przesiadkach, dodatkowe komunikaty np. o przystanku końcowym, awarii pojazdu, kontroli biletów, włączonej klimatyzacji itd.

Informacje głosową o nr linii i kierunku kursu uruchamia w razie potrzeby kierowca.

Sterownik powinien mieć możliwość zapisu przynajmniej 20 dodatkowych komunikatów dla pasażerów wybieranych kodem. System oprócz kanału wewnętrznego powinien być wyposażony w kanał zewnętrzny umożliwiający przekazywanie przez głośnik zewnętrzny informacji o trasie podczas postoju na przystanku (numer linii, kierunek kursu i w razie potrzeby komunikat dodatkowy „trasa zmieniona”, „trasa skrócona”, „kurs skrócony” zgodnie z informacją wyświetlaną na tablicach kierunkowych. Głosowa informacja zewnętrzna uruchamiana jest pilotem przez osobę niedowidzącą lub z poziomu sterownika przez kierowcę. Wymagane jest dostarczenie zamawiającemu 2 pilotów do każdego urządzenia głośnomówiącego. Sterownik powinien być wyposażony w system po aktywowaniu którego głośność zapowiedzi zostaje przystosowana do głośności tła w zakresie od 60 % do 100 % z ustawionej wartości nominalnej. Niedopuszczalne jest ręczna zmiana z poziomu sterownika regulacji głośności komunikatów (zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych) zaprogramowanej przez serwisanta. System musi umożliwiać w trybie serwisowym (zdalnie) konfigurację nominalnego poziomu głośności zapowiedzi oraz włączenia/wyłączenia trybu automatycznego dostosowywania głośności zapowiedzi do tła.

- l) Niezależnie od zamontowanego systemu automatycznej głosowej informacji pasażerskiej, pojazd musi być wyposażony w system nagłośnienia z mikrofonem w kabinie kierowcy; System musi umożliwić przekazanie przez prowadzącego pojazd komunikatu dla pasażerów;
- m) System wygłaszania komunikatów doraźnych powinien wykorzystywać instalacje oraz głośniki wykorzystywane w systemie automatycznej głosowej informacji pasażerskiej;
- n) Prowadzący powinien mieć możliwość wybrania jednego kanału (głośniki wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu) lub wybrania obu;
- o) Podczas wygłaszania komunikatów informacji pasażerskiej mikrofon nie powinien być aktywny. Ponadto system powinien automatycznie wyłączać mikrofon po 20 sekundach i powrócić do stanu pierwotnego, niezależnie od tego, czy po włączeniu komunikat dla pasażerów został przekazany przez prowadzącego pojazd.
- p) Sterownik musi dawać możliwość wprowadzenia do pamięci i odtworzenia dowolnej treści w formacie MP3, do pojazdu lub grupy pojazdów oraz definiowania playlisty. Priorytet wygłaszania ma informacja pasażerska. Na czas wygłaszania informacji pasażerskiej w wygłaszaniu innych treści następuje automatyczna pauza.
- q) Aktualizacja plików zapowiedzi głosowych musi odbywać się zdalnie, przez sieć GSM lub WLAN. Wykonawca musi dostarczyć licencje na oprogramowanie umożliwiające w/w aktualizację.
- r) Sterownik musi dawać możliwość zdalnej aktualizacji oprogramowania pozostałych urządzeń pokładowych w tym systemu informacji pasażerskiej.
- s) Sterownik musi posiadać funkcjonalność rejestrowania ostatnich zaprogramowanych ustawień dotyczących obsługiwanej linii, rodzaju rozkładu jazdy, brygady itp.; w przypadku restartu urządzenia, jeżeli ponowne uruchomienie nastąpiło w ciągu 5 minut, interfejs sterownika powinien zaproponować przywrócenie ostatnio zaprogramowanej trasy lub umożliwić zmianę ustawień.
- t) Sterownik musi posiadać oprogramowanie umożliwiające:
- korzystanie z systemu tablic elektronicznych,
 - korzystanie z danych zarejestrowanych przez sterownik,
 - korzystanie z danych zarejestrowanych przez system automatycznego zliczania pasażerów umożliwiające transmisje poprzez WiFi lub GSM danych do serwera.
- Należy dostarczyć aplikację umożliwiającą zdalny dostęp do informacji zarejestrowanych przez autokomputery w postaci raportów (zakres raportów zostanie uzgodniony z Zamawiającym w terminie do 180 dni po podpisaniu umowy);
- u) Sterownik powinien być wyposażony w moduł GPS pobierający dane o bieżącej lokalizacji (dane te będą zawierać, co najmniej informację o lokalizacji pojazdu wraz z numerem identyfikacyjnym pojazdu, informacja ta powinna być uaktualniana, nie rzadziej, niż co 100 metrów w czasie jazdy lub co 5 sekund (w zależności co wcześniej nastąpi). Dane o bieżącej lokalizacji powinny być przekazywane do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego. Dodatkowo sterownik powinien być wyposażony w modem Wi-Fi udostępniający Internet dla pasażerów.
- v) Sterowniki przed wyjazdem pojazdu na linię (lub w trakcie obsługi linii na polecenia zmiany nr obsługiwanego zadania przez dyspozytora) powinny otrzymać informację o numerze zadania wraz z obsadą kierowców obsługujących przypisane do pojazdu zadanie przewozowe. Dyspozytor na bieżąco aktualizuje informacje o zmianach w zadaniach przewozowych i obsadzie kierowców. Po uruchomieniu sterownika zaplanowane na dany dzień zadanie powinno automatycznie wyświetlić się na ekranie sterownika wraz z przekazaniem wszystkich informacji o zadaniu do podległych systemów (tablice, automat biletowy, monitoring, system informacji przystankowej itp.)
- Linie awaryjne są także wysyłane do pojazdów przez dyspozytora (dla pojazdów będących w rezerwie lub na wynajmach dyspozytor może umożliwić kierowcy możliwość wyboru odpowiedniego opisu na tablice).
- Pracownicy zaplecza technicznego (piloci, inspektorzy nadzoru ruchu, mechanicy itp.) powinni być wyposażeni w karty lub klucze o uprawnieniach umożliwiających uruchomienie

każdego pojazdu. Po zalogowaniu w/w kartą lub kluczem sterownik powinien umożliwić 3-krotne uruchomienie pojazdu przez okres 10 minut. Jeśli czas/ilość prób zostanie wyczerpana należy ponownie zalogować się.

Piloci autobusów powinni być wyposażeni w karty lub klucze z nadanymi uprawnieniami do otwarcia zbiorników paliwa. Po zalogowaniu i potwierdzeniu na ekranie sterownika potrzeby otwarcia wlewów wysyłany jest sygnał do otwarcia zamków wlewu/wlewów.

Ponadto pracownicy programujący autokomputery (np. elektrycy lub pracownicy sekcji rozkładów jazdy i marketingu) powinni być wyposażeni w karty lub klucze serwisowe z uprawnieniami pozwalającymi na zmianę wszystkich modyfikowalnych opcji w autokomputerze.

Ponadto autokomputer powinien uniemożliwiać uruchomienie autobusu w przypadku, gdy:

- kod zadania przewozowego lub kierowcy nie zgadza się z informacjami wysłanymi przez dyspozytora (w tym przypadku dyspozytor powinien otrzymać informację o próbie logowania w innym niż przypisanym autobusie),
- kierowca próbuje uruchomić autobus do którego dyspozytor nie nadał mu zezwolenia,

w) Sterownik powinien umożliwiać blokadę jazdy po aktywacji tej funkcji przez kierującego, np. podczas konieczności wyjścia kierowcy z kabiny w celu otwarcia rampy dla osoby niepełnosprawnej. Odblokowanie powinno nastąpić po ponownym zalogowaniu się kierowcy do systemu.

x) Wykonawca dostarczy do zainstalowania w nowych pojazdach 6 głośników (4-8 Ω) dla każdego pojazdu solo (plus jeden głośnik zewnętrzny) oraz 10 głośników dla każdego nowego pojazdu przegubowego (plus jeden głośnik zewnętrzny)".

Powinno być:

„Układy sterujące tablicami:

- a) Panel Autokomputera lub autokomputer sterujący między innymi tablicami kierunkowymi zamontowany w kabinie kierowcy, w miejscu zapewniającym łatwy dostęp i obsługę. Ekran Sterowania Autokomputera lub autokomputer wyposażony w sterownik umożliwiający zdalne zaprogramowanie przez GSM lub WLAN plików z informacją o wszystkich obsługiwanych liniach komunikacyjnych, tj. informacji o trasach, przystankach, odległościach między przystankami, rozkładach jazdy oraz plików zapowiedzi głosowych i zawartości prezentowanych na tablicach; system powinien być maksymalnie zautomatyzowany, np. przy zmianie obsługiwanej linii (zmiana musi następować automatycznie). Możliwość przechowywania w pamięci wszystkich wymienionych informacji, w tym kilku możliwych następnym planowanych zmian. Dane (częściowe lub całościowe) aktualizują się zgodnie z datą ważności załadowanych danych.
- b) Sterownik lub konsola kierowcy musi umożliwiać wprowadzenie w każdym momencie przez kierowcę wyświetlania dowolnego oznaczenia linii (także nie zaprogramowanego), w celu obsługi linii rezerwowych lub zastępczych oraz korektę wyświetlanych treści.
- c) Sterownik lub konsola kierowcy musi umożliwiać uruchomienie trybu „technicznego” pracy tablic kierunkowych, podczas przejazdów bez pasażerów, w którym wszystkie tablice wewnętrzne są wygaszone, a na tablicach zewnętrznych przedniej i tylnej wyświetlane jest □, □ lub opis „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Tablica nr boczna i tylna są w tym trybie wygaszone.
- d) Przy włączonym sterowniku lub konsoli kierowcy bez wybrania zadania czy opisu dla tablic wszystkie tablice (zewnętrzne i wewnętrzne) powinny być wygaszone.
- e) Funkcje wyboru wyświetlanych informacji łatwo dostępne dla kierowcy, czynności obsługowe ograniczone do minimum; zalecane jest zastosowanie jednego sterownika lub konsoli kierowcy do sterowania wszystkimi urządzeniami oraz automatycznej lokalizacji przystanku.
- f) Sterownik lub autokomputer tablic wyposażony w elektroniczny układ pomiarowy mierzący drogę (początek i koniec drogi na zadaniu przewozowym liczony od momentu uruchomienia sterownika, autokomputera lub określonego punktu np. bramy wyjazdowej z zajezdni).

Odległości między przystankami powinny być automatycznie korygowane na podstawie sygnału GPS. Sterownik lub autokomputer musi na bieżąco weryfikować realizację rozkładu jazdy wskazując kierującemu przyśpieszenia (poprzez +...) i opóźnienia (poprzez -...) jak i graficznie (kolorystycznie – przyśpieszenie kolor czerwony, opóźnienie kolor niebieski) wraz z rejestracją danych.

- g) Sterownik oprócz obsługi systemu informacji liniowej (tablic kierunkowych) może pełnić funkcję autokomputera (być dostosowany do rejestracji wskazanych sygnałów technicznych): Lokalizację przystanku (nazwa) np. poprzez drogomierz (stały czujnik lub GPS); godzinę zatrzymania (godzina: minuta: sekunda); godzinę pierwszego otwarcia drzwi/włączenia zezwolenia na otwarcie drzwi - na przystanku (godz:min:sek); godzinę ostatniego zamknięcia drzwi/wyłączenia zezwolenia na otwarcie drzwi – na przystanku (godz:min:sek); godzinę ruszenia z przystanku / minięcia przystanku na żądanie NŻ w przypadku niezatrzymania (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia klimatyzacji (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia ogrzewania (godz:min:sek); godzinę włączenia/wyłączenia klimatyzacji (godz:min:sek); rejestrację temperatury wewnątrz pojazdu z pomiarami co 10 minut; aktywowanie przez pasażera przycisku „na żądanie”; stan pracy automatu biletowego; godzinę (godz:min:sek) włączenia/wyłączenia blokady kasowników; Informacje określone powyżej muszą być rejestrowane w sposób ciągły, a następnie przechowywane na serwerze przez okres minimum 6 miesięcy.
- h) Sterownik lub autokomputer musi pobierać dane techniczne bezpośrednio z szyny CAN. Wykonawca musi przedstawić dokumentację opisującą listę odczytywanych danych technicznych.
- i) Sterownik lub autokomputer musi wykorzystywać moduł komunikacyjny umożliwiający komunikację z systemami informatycznymi Zamawiającego. Technologia powinna zapewniać komunikację ze wszystkimi sterownikami jednocześnie. Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia systemu wraz z oprogramowaniem, pozwalającego na wymianę danych pomiędzy systemami informatycznymi a sterownikiem.
- j) Sterownik lub autokomputer musi posiadać możliwość zdalnej aktualizacji oprogramowania oraz zdalnej zmiany konfiguracji i odczytu parametrów sterownika. Wykonawca musi dostarczyć licencję na oprogramowanie umożliwiające ww. funkcje. Wykonawca musi zobowiązać się do zapewnienia wsparcia technicznego dla oprogramowania, w tym aktualizacji w okresie nie krótszym niż 10 lat od dostarczenia wszystkich zestawów.
- k) Sterownik lub autokomputer musi być wyposażony w system automatycznej głosowej informacji o trasie umożliwiający głosowe zapowiadanie przystanków, po wprowadzeniu do systemu treści zapowiedzi w postaci plików MP3. – komunikat z nazwą bieżącego przystanku (np. „Przystanek Palmiarnia”), komunikat z nazwą następnego przystanku (np. „następny przystanek Szpital Wojewódzki”), komunikat o charakterze przystanku (np. „na żądanie”, „granica strefy biletowej”), informacje o nr linii i kierunku kursu, informacje o przesiadkach, dodatkowe komunikaty np. o przystanku końcowym, awarii pojazdu, kontroli biletów, włączonej klimatyzacji itd.
- Informacje głosową o nr linii i kierunku kursu uruchamia w razie potrzeby kierowca. Sterownik lub autokomputer powinien mieć możliwość zapisu przynajmniej 20 dodatkowych komunikatów dla pasażerów wybieranych kodem. System oprócz kanału wewnętrznego powinien być wyposażony w kanał zewnętrzny umożliwiający przekazywanie przez głośnik zewnętrzny informacji o trasie podczas postoju na przystanku (numer linii, kierunek kursu i w razie potrzeby komunikat dodatkowy „trasa zmieniona”, „trasa skrócona”, „kurs skrócony” zgodnie z informacją wyświetlaną na tablicach kierunkowych. Głosowa informacja zewnętrzna uruchamiana jest pilotem przez osobę niedowidzącą lub z poziomu sterownika przez kierowcę. Wymagane jest dostarczenie zamawiającemu 2 pilotów do każdego urządzenia głośnomówiącego. Sterownik lub autokomputer powinien być wyposażony w system po aktywowaniu którego głośność zapowiedzi zostaje przystosowana do głośności tła w zakresie od 60 % do 100 % z ustawionej wartości nominalnej. Niedopuszczalne jest ręczna zmiana z poziomu sterownika regulacji głośności komunikatów (zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych) zaprogramowanej przez serwisanta. System musi umożliwiać w trybie serwisowym (zdalnie) konfigurację nominalnego poziomu głośności

zapowiedzi oraz włączenia/wyłączenia trybu automatycznego dostosowywania głośności zapowiedzi do tła.

- l) Niezależnie od zamontowanego systemu automatycznej głosowej informacji pasażerskiej, pojazd musi być wyposażony w system nagłośnienia z mikrofonem w kabinie kierowcy; System musi umożliwiać przekazanie przez prowadzącego pojazd komunikatu dla pasażerów;
- m) System wygłaszania komunikatów doraźnych powinien wykorzystywać instalacje oraz głośniki wykorzystywane w systemie automatycznej głosowej informacji pasażerskiej;
- n) Prowadzący powinien mieć możliwość wybrania jednego kanału (głośniki wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu) lub wybrania obu;
- o) Podczas wygłaszania komunikatów informacji pasażerskiej mikrofon nie powinien być aktywny. Ponadto system powinien automatycznie wyłączać mikrofon po 20 sekundach i powrócić do stanu pierwotnego, niezależnie od tego, czy po włączeniu komunikat dla pasażerów został przekazany przez prowadzącego pojazd.
- p) Sterownik lub autokomputer musi dawać możliwość wprowadzenia do pamięci i odtworzenia dowolnej treści w formacie MP3, do pojazdu lub grupy pojazdów oraz definiowania playlisty. Priorytet wygłaszania ma informacja pasażerska. Na czas wygłaszania informacji pasażerskiej w wygłaszaniu innych treści następuje automatyczna pauza.
- q) Aktualizacja plików zapowiedzi głosowych musi odbywać się zdalnie, przez sieć GSM lub WLAN. Wykonawca musi dostarczyć licencje na oprogramowanie umożliwiające w/w aktualizację.
- r) Sterownik lub autokomputer musi dawać możliwość zdalnej aktualizacji oprogramowania pozostałych urządzeń pokładowych w tym systemu informacji pasażerskiej.
- s) Sterownik lub autokomputer musi posiadać funkcjonalność rejestrowania ostatnich zaprogramowanych ustawień dotyczących obsługiwanej linii, rodzaju rozkładu jazdy, brygady itp.; w przypadku restartu urządzenia, jeżeli ponowne uruchomienie nastąpiło w ciągu 5 minut, interfejs sterownika lub konsola kierowcy powinien zaproponować przywrócenie ostatnio zaprogramowanej trasy lub umożliwić zmianę ustawień.
- t) Sterownik lub autokomputer musi posiadać oprogramowanie umożliwiające:
 - korzystanie z systemu tablic elektronicznych,
 - korzystanie z danych zarejestrowanych przez sterownik,
 - korzystanie z danych zarejestrowanych przez system automatycznego zliczania pasażerów umożliwiające transmisje poprzez WiFi lub GSM danych do serwera.Należy dostarczyć aplikację umożliwiającą zdalny dostęp do informacji zarejestrowanych przez autokomputery w postaci raportów (zakres raportów zostanie uzgodniony z Zamawiającym w terminie do 180 dni po podpisaniu umowy);
- u) Sterownik lub autokomputer powinien być wyposażony w moduł GPS pobierający dane o bieżącej lokalizacji (dane te będą zawierać, co najmniej informację o lokalizacji pojazdu wraz z numerem identyfikacyjnym pojazdu, informacja ta powinna być uaktualniana, nie rzadziej, niż co 100 metrów w czasie jazdy lub co 5 sekund (w zależności co wcześniej nastąpi). Dane o bieżącej lokalizacji powinny być przekazywane do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego. Dodatkowo sterownik lub autokomputer powinien być wyposażony w modem Wi-Fi udostępniający Internet dla pasażerów.
- v) Sterowniki lub autokomputer przed wyjazdem pojazdu na linię (lub w trakcie obsługi linii na polecenia zmiany nr obsługiwanego zadania przez dyspozytora) powinny otrzymać informację o numerze zadania wraz z obsadą kierowców obsługujących przypisane do pojazdu zadanie przewozowe. Dyspozytor na bieżąco aktualizuje informacje o zmianach w zadaniach przewozowych i obsadzie kierowców. Po uruchomieniu sterownika lub autokomputera zaplanowane na dany dzień zadanie powinno automatycznie wyświetlić się na ekranie sterownika lub konsoli kierowcy wraz z przekazaniem wszystkich informacji o zadaniu do podległych systemów (tablice, automat biletowy, monitoring, system informacji przystankowej itp.)

Linie awaryjne są także wysyłane do pojazdów przez dyspozytora (dla pojazdów będących w rezerwie lub na wynajmach dyspozytor może umożliwić kierowcy możliwość wyboru odpowiedniego opisu na tablicy).

Pracownicy zaplecza technicznego (piloci, inspektorzy nadzoru ruchu, mechanicy itp.) powinni być wyposażeni w karty lub klucze o uprawnieniach umożliwiających uruchomienie każdego pojazdu. Wymaga się dostarczenia 350 kart oraz dwóch czytników do kodowania kart pracowniczych. Po zalogowaniu w/w kartą lub kluczem sterownik powinien umożliwić 3-krotne uruchomienie pojazdu przez okres 10 minut. Jeśli czas/ilość prób zostanie wyczerpana należy ponownie zalogować się.

Piloci autobusów powinni być wyposażeni w karty lub klucze z nadanymi uprawnieniami do otwarcia zbiorników paliwa. Po zalogowaniu i potwierdzeniu na ekranie sterownika potrzeby otwarcia wlewów wysyłany jest sygnał do otwarcia zamków wlewu/wlewów.

Ponadto pracownicy programujący autokomputery (np. elektrycy lub pracownicy sekcji rozkładów jazdy i marketingu) powinni być wyposażeni w karty lub klucze serwisowe z uprawnieniami pozwalającymi na zmianę wszystkich modyfikowalnych opcji w autokomputerze.

Ponadto autokomputer powinien uniemożliwiać uruchomienie autobusu w przypadku, gdy:

- kod zadania przewozowego lub kierowcy nie zgadza się z informacjami wysłanymi przez dyspozytora (w tym przypadku dyspozytor powinien otrzymać informację o próbie logowania w innym niż przypisanym autobusie),
- kierowca próbuje uruchomić autobus do którego dyspozytor nie nadał mu zezwolenia,

w) Sterownik lub autokomputer powinien umożliwiać blokadę jazdy po aktywacji tej funkcji przez kierującego, np. podczas konieczności wyjścia kierowcy z kabiny w celu otwarcia rampy dla osoby niepełnosprawnej. Odblokowanie powinno nastąpić po ponownym zalogowaniu się kierowcy do systemu.

x) Wykonawca dostarczy do zainstalowania w nowych pojazdach 6 głośników (4-8 Ω) dla każdego pojazdu solo (plus jeden głośnik zewnętrzny) oraz 10 głośników dla każdego nowego pojazdu przegubowego (plus jeden głośnik zewnętrzny)".

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 66

Część III SIWZ - OPZ, 3. Układy sterujące tablicami

k) *Głosowa informacja zewnętrzna uruchamiana jest pilotem przez osobę niedowidzącą lub z poziomu sterownika przez kierowcę. Wymagane jest dostarczenie zamawiającemu 2 pilotów do każdego urządzenia głośnomówiącego. Bardzo proszę o potwierdzenie ilości niezbędnych pilotów. Czy zaledwie 2 piloty dla każdego urządzenia głośnomówiącego to wystarczająca ilość dla wszystkich potrzebujących?*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **potwierdza**, że wymaga dostarczenia 2 pilotów do każdego urządzenia głośnomówiącego.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 67

Część III SIWZ - OPZ, 3. Układy sterujące tablicami q) *Aktualizacja plików zapowiedzi głosowych musi odbywać się zdalnie, przez sieć GSM lub WLAN. Bardzo proszę o informację kto będzie odpowiedzialny za koszty transmisji? Czy Zamawiający dostarczy karty SIM dla autokomputera i zapewni pokrycie kosztów transmisji przez cały okres gwarancyjny?*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zmawiający **potwierdza**, że dostarczy karty SIM oraz pokryje koszty transmisji danych.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 68

Część III SIWZ - OPZ, 3. Układy sterujące tablicami *Dane o bieżącej lokalizacji* powinny być przekazywane do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego. W związku z ww. zapisem proszę o przekazanie pełnej informacji co do sposobu integracji, protokołów komunikacyjnych używanych oprogramowanie oraz deklaracji, iż Zamawiający zapewni nieodpłatną asystę oraz wsparcie programistyczne dostawcy oprogramowania Traveller Wykonawcy, bądź też wykreślenie w całości zapisu o integracji z systemem Traveller firmy Trapeze.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Dostawcą systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) –Traveller, jest firma Trapeze Finland Oy, Länsikatu 15 B, 80110 Joensuu, Finlandia. Wykonawca ma dokonać integracji dostarczonego systemu, z systemem Traveller.

Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z Dostawcą systemu Traveller: firmą Trapeze Finland Oy, Länsikatu 15 B, 80110 Joensuu, Finlandia.

Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty koszty z tym związane.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 69

Część III SIWZ - OPZ, 3. Układy sterujące tablicami *Pracownicy zaplecza technicznego (piloci, inspektorzy nadzoru ruchu, mechanicy itp.)* powinni być wyposażeni w karty lub klucze o uprawnieniach umożliwiających uruchomienie każdego pojazdu... Czy Zamawiający wymaga dostawy kart dla pracowników? Jeśli tak to ilu, proszę o określenie ilości. Czy Zamawiający oczekuje dostawy dodatkowych czytników kart służących do kodowania kart pracowniczych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że wymaga dostarczenia 350 kart oraz dwóch czytników do kodowania kart pracowniczych. Wobec czego zamawiającym dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt. 3 litera v) III części SIWZ – OPZ jak określono to w odpowiedzi na pytanie 65.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 70

Część III SIWZ - OPZ, 5. Kasowniki: *Najnowszej generacji, przystosowane do obsługi biletów elektronicznych (zgodnych z obecnie eksploatowanym systemem) oraz biletów papierowych*. Prosimy o przekazanie całości informacji co do obecnie eksploatowanego systemu. Kto był wykonawcą obecnie eksploatowanego systemu? W jakim zakresie oczekiwana jest integracja oraz jak kasowniki mają być przystosowane do obsługi biletów elektronicznych. Prosimy o przekazanie pełnych protokołów komunikacyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 48**.

Pytanie nr 71

Część III SIWZ - OPZ, 8. *Automaty biletowe Automat biletowy zainstalowany w autobusie umożliwiający sprzedaż biletów jednorazowych (papierowych), doładowanie e-portmonetki oraz*

przenoszenie kontraktów zakupionych przez serwis WWW. Przystosowane do płatności gotówką i kartą płatniczą. Zamawiający przewiduje w autobusach przegubowych 2 sztuki, w autobusach solo 1 sztukę. Zintegrowany z posiadanym przez Zamawiającego systemem biletu elektronicznego. Prosimy o przekazanie całości informacji co do obecnie eksploatowanego systemu. Kto był wykonawcą obecnie eksploatowanego systemu? W jakim zakresie oczekiwana jest integracja oraz jak biletomaty mają być przystosowane do obsługi biletów elektronicznych. Prosimy o przekazanie pełnych protokołów komunikacyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Dostawcą systemu biletu elektronicznego jest firma R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Zamawiający posiada potwierdzenie od dostawcy rozwiązania, że ze względu na specyfikę systemu biletowego (*ochronę wartości intelektualnej i autorskich praw majątkowych do systemu biletu elektronicznego*), RG PLUS dostarczy dokumentację mechaniczną i elektryczną umożliwiającą zabudowę, opis protokołu i odpłatnie dedykowane czytniki obsługujące Zielonogórską Kartę Miejską oraz dokumentację interfejsu do systemu centralnego, niezbędną do zintegrowania dostarczanego wyposażenia z systemem biletowym posiadanym obecnie przez Zamawiającego.

Ewentualny koszt integracji Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 72

Część III SIWZ - OPZ, 8.1. Dane ogólne d) *Wnęka odbiorcza wydrukowanego biletu oraz wydanej reszty, podświetlona w trakcie realizacji transakcji, ~~wyposażona w otwory umożliwiające odpływ wody zgromadzonej we wnętrzu~~*, Wnosimy o zredagowanie zapisu, ze względu na to, iż automaty zamontowane będą wewnątrz pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 73

Część III SIWZ - OPZ, 8.3. 8.3. Zasilanie a) *Automat biletowy zasilany napięciem 24V DC(±30 %). W przypadku autobusów elektrycznych nie dopuszcza się podłączenia automatów biletowych do akumulatorów trakcyjnych. Włączenie automatu musi być sterowane napięciem wyłącznika zapłonu pojazdu...* Czy Zamawiający wymaga tym samym wykonania niezależnej instalacji elektrycznej - w jaki sposób ma być zrealizowana? Czy Zamawiający poza wbudowanym w biletomat mobilny akumulatorem wymaga dostawy dodatkowego akumulatora (zapewniającego ciągłą pracę biletomatu) doładowywanego z instalacji pojazdu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że automat biletowy w przypadku autobusów elektrycznych powinien być zasilany z akumulatorów systemowych.

Ponadto Zamawiający **nie wymaga** dostawy dodatkowego akumulatora.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 74

Część III SIWZ - OPZ, 8.4. Obsługa b) *Ekran wysokokontrastowy kolorowy wyświetlacz TFT LCD przekątna minimum ~~1210,4"~~ (min. ~~1024 x 768~~ 800 x 600 punktów) z podświetlaniem LED, o jasności min 800 500 cd/m², interakcja z użytkownikiem poprzez wyświetlacz z funkcją dotykową, musi poprawnie reagować na dotyk ~~dowolnymi przedmiotami (technologia infrared)~~, wyświetlacz musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania,*

ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć)... Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na niższy koszt jednostkowy biletomatu, koszty eksploatacji oraz mniejsze zużycie prądu przy zachowaniu takich samych funkcjonalności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt. 8.4. litera b) III części SIWZ – OPZ, w następujący sposób:

Jest:

- „b) Ekran wysokokontrastowy kolorowy wyświetlacz TFT LCD przekątna minimum 12” (min. 1024 x 768 punktów) z podświetlaniem LED, o jasności min 800 cd/m², interakcja z użytkownikiem poprzez wyświetlacz z funkcją dotykową, musi poprawnie reagować na dotyk dowolnymi przedmiotami (technologia infrared), wyświetlacz musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania, ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć)”,

Powinno być:

- „b) Ekran wysokokontrastowy kolorowy wyświetlacz TFT LCD przekątna minimum 12” (min. 1024 x 768 punktów) z podświetlaniem LED, **o jasności min 500 cd/m²**, interakcja z użytkownikiem poprzez wyświetlacz z funkcją dotykową, musi poprawnie reagować na dotyk dowolnymi przedmiotami (technologia infrared), wyświetlacz musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania, ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć)”,

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 75

Część III SIWZ - OPZ, 8.4. Obsługa *Ekran dotykowy z dodatkowym frezem na szybie ułatwiającym obsługę osobom niewidomym/niedowidzącym, wraz z wibracją ekranu przy naciśnięciu klawisza **lub ekran z dodatkowymi opisami na boku obudowy w alfabecie Braille'a...*** Wnosimy o zredagowanie zapisu ze względu na znacznie tańsze i zdecydowanie bardziej efektywne rozwiązanie ułatwiające obsługę osobą niewidomym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 28**.

Pytanie nr 76

Część III SIWZ - OPZ, 8.4. Obsługa *k) możliwość sprzedaży do 10 szt. biletów papierowych w jednej transakcji.* Czy Zamawiający oczekuje możliwości sprzedaży 10 sztuk jednego czy różnych typów biletów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 28**.

Pytanie nr 77

Część III SIWZ - OPZ, 8.5. System pieniężny *e) wlot monet szczelinowy, wyposażony w automatyczną przesłonkę i układ zapobiegający wyciąganiu monet ~~oraz rozpoznający kierunek ruchu monet~~, monety wrzucane pojedynczo do szczeliny...* Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na mniejszy koszt jednostkowy biletomatu oraz późniejsze koszty eksploatacji przy zachowaniu takich samych funkcjonalności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że **dopuszcza** rozwiązanie polegające na nierozpoznawaniu kierunku ruchu monet. Jednocześnie zamawiający informuje, że nie zmienia zapisów SIWZ w tym zakresie i dopuszcza tym samym zastosowanie obu rozwiązań.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 78

Część III SIWZ - OPZ, 8.5. System pieniężny *f) zwrot wrzuconej kwoty po anulowaniu transakcji, (zwrot tych samych monet)*. Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na mniejszy koszt jednostkowy biletomatu oraz późniejsze koszty eksploatacji przy zachowaniu takich samych funkcjonalności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiające **nie wyraża zgody** na taką zmianę.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 79

Część III SIWZ - OPZ, 8.5. System pieniężny *h) ~~W trybie serwisowym zrzucanie monet z magazynów jedynie bezpośrednio do kasety~~* Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na mniejszy koszt jednostkowy biletomatu oraz późniejsze koszty eksploatacji przy zachowaniu takich samych funkcjonalności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiające **nie wyraża zgody** na taką zmianę.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 80

Część III SIWZ - OPZ, 8.6 Obsługa płatności kartowych i mobilnych *c) operatora płatności kartami wskaże Zamawiający* Kto ponosić będzie koszty obsługi płatności kartowych i mobilnych? Czy Zamawiający gwarantuje poniesienie pełnego kosztu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że będzie ponosił koszty obsługi płatności kartowych i mobilnych.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 81

Część III SIWZ - OPZ, 8.7 Obsługa kart bezstykowych

b)Umożliwić przenoszenie zakupionych kontraktów w ramach Systemu biletowego MZK Zielona Góra,

c)Umożliwić sprzedaż doładowań elektronicznej portmonetki w ramach Systemu biletowego MZK Zielona Góra.

Prosimy o przygotowanie całości informacji kto był wykonawcą obecnie eksploatowanego systemu, w jakim zakresie oczekiwana jest integracja oraz jak biletomaty mają być przystosowane do obsługi biletów elektronicznych.? Jakimi kanałami obecnie można doładować elektroniczną portmonetkę? Prosimy o przekazanie pełnych protokołów komunikacyjnych. Czy Zamawiający udostępnić może przykładową „białą listę"/listę doładowań przesyłaną obecnie do urzędzeń?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że Dostawcą systemu biletowego jest R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec, Wykonawca ma dokonać integracji oprogramowania automatów z systemem biletowym Zamawiającego w zakresie przenoszenia zakupionych kontraktów oraz doładowań elektronicznej portmonetki. Elektroniczną portmonetkę można doładować za pośrednictwem serwisu

WWW (z koniecznością przeniesienia doładowania w kasowniku w autobusie), w terminalach doładowań i w punktach sprzedaży biletów.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z Dostawcą oprogramowania tj. firmą R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 82

Część III SIWZ - OPZ, 8.9 Przesyłanie danych *b) dwustronna komunikacja z „Systemem Centralnym”*. Na czym polegać ma dwustronna komunikacja? Jakie dane z Systemu Centralnego odbierać ma biletomat?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że biletomat (terminal doładowań) powinien odbierać co najmniej dane dotyczące doładowań elektronicznego biletu, aktualizację taryfy biletowej, aktualizację oprogramowania oraz zmiany parametrów pracy automatu.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 83

Część III SIWZ - OPZ, 10.1 Realizowane funkcjonalności *Obsługa systemu biletu elektronicznego posiadanym przez Zamawiającego* Prosimy o przygotowanie całości informacji kto był wykonawcą obecnie eksploatowanego systemu, w jakim zakresie oczekiwana jest integracja oraz jak autokomputery mają być przystosowane do obsługi biletów elektronicznych? Jakimi kanałami obecnie można doładować elektroniczną portmonetkę? Prosimy o przekazanie pełnych protokołów komunikacyjnych. Czy Zamawiający udostępnić może przykładową „białą listę"/listę doładowań przesłaną obecnie do urzędzeń?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że Dostawcą systemu biletowego jest R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec.

Wykonawca niniejszego zamówienia ma dokonać integracji oprogramowania autokomputerów z kasownikami, automatami biletowymi (co najmniej w zakresie: informacji o stanie technicznym automatu np. o braku papieru, nr linii, doładowania internetowe elektronicznego biletu itd.).

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z Dostawcą oprogramowania tj. firmą R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że obecnie elektroniczną portmonetkę można doładować za pośrednictwem serwisu WWW (z koniecznością przeniesienia doładowania w kasowniku w autobusie), w terminalach doładowań i w punktach sprzedaży biletów.

Dodatkowo Zamawiający informuje, że listy doładowań przesyłane obecnie do urzędzeń są przekazywane w formacie binarnym. Zamawiający nie może udostępnić przedmiotowych informacji, ponieważ zawierają dane chronione.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 84

Część III SIWZ - OPZ, 10.1 Realizowane funkcjonalności ~~**Współpraca z systemem telemetrycznym, zakres i sposób wymiany danych należy ustalić z dostawcą systemu telemetrycznego.**~~ Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na naruszenie zasady uczciwej konkurencji w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego. Po raz kolejny w specyfikacji faworyzowane są firmy Trapeze oraz R&G.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wyjaśnia, że nie dokonał jeszcze wyboru dostawcy systemu telemetrycznego.** Obecnie Zamawiający jest w trakcie przeprowadzenia procedury przetargowej na „Dostawę stacji ładowania wraz z infrastrukturą elektro-energetyczną na pętlach autobusowych oraz systemem telemetrycznym”. Wykonawca niniejszego Zamówienia winien współpracować z wybranym w ramach odrębnego postępowania przetargowego dostawcą systemu telemetrycznego, o którym mowa w zdaniu poprzednim.

Wobec powyższego Zamawiający **nie wyraża zgody** na zmianę treści SIWZ w tym zakresie.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 85

Część III SIWZ - OPZ, 10.1 Realizowane funkcjonalności *system musi zapewniać dostęp do interfejsów komunikacyjnych: LAN, RS232, **RS422**, RS485, **EBIS**, USB, USB host*, wnosimy o zredagowanie wpisywanie 7 interfejsów komunikacyjnych tylko zwiększa koszt realizacji a w żaden sposób nie wpływa na funkcjonalności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** zastosowanie jedynie interfejsów LAN, RS232, RS485, USB, USB host o ile nie wpłynie to w żaden sposób na funkcjonalność całego systemu.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 86

Część III SIWZ - OPZ, 10.4 Ekran Sterowania Autokomputera

Minimalne wymagania dla panelu kierowcy:

*-wyświetlacz kolorowy min 10 7", **wbudowane przyciski:***

*„**wzbudzenie alarmu**” — **podświetlenie w kolorze czerwonym,***

*„**tryb zwykły**” — **podświetlenie w kolorze zielonym,***

ekran dotykowy zabezpieczony szybą hartowaną o grubości min. 3 mm,

-wbudowany czytnik umożliwiający zalogowanie użytkownika za pomocą karty lub klucza,

*-wbudowany port USB umożliwiający eksport danych z systemu **SMW,***

-Instrukcja obsługi panelu kierowcy może być uwzględniona w Instrukcji obsługi autobusu przeznaczonej dla kierowcy lub może być dostarczona jako osobny załącznik do tej Instrukcji (instrukcja w języku polskim).

Wnosimy o zredagowanie zapisów ze względu na naruszenie zasady uczciwej konkurencji w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego. Po raz kolejny w specyfikacji faworyzowana jest firma R&G - tym razem z produktem SRG-6000. Wnosimy również o zmniejszenie wielkości konsoli kierowcy do 7" - jest to tańsze, trwalsze, sprawdzone i bardziej funkcjonalne rozwiązanie.

Znamionowe napięcie zasilania	24VDC
Zakres napięcia zasilania zgodny z:	PN-S-76020; PN-EN 50155
Maksymalny pobór mocy	20W
Temperatura pracy Procesor	-25°C 4 +55°C
System operacyjny	32 bitowy Linux
Interfejsy	LAN, USB, opcjonalnie: RS485, CAN, di wyjście audio, wejście mikrofon
Wyświetlacz	TFT LCD 10,4" kolorowy 1024 x 768
Ekran dotykowy	TAK 500 cd/m 2

Jasność wyświetlacza	4 GB
Karta SD	opcja
Czytnik klucza Dallas	Mifare (opcja), Unique (opcja)
Czytnik kart	332,3 x 211,5 x 64 mm
Wymiary	ok 2,5 kg
Masa	

Opis panelu sterującego: SRG-6000

Źródło: <http://www.rg.com.pl/oferta/urządzenia/panele-sterujace,149.html>

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt 10.4 III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Ekran Sterowania Autokomputera

Minimalne wymagania dla panelu kierowcy:

- wyświetlacz kolorowy min 10", wbudowane przyciski:
- „wzbudzenie alarmu” - podświetlenie w kolorze czerwonym,
- „tryb zwykły” - podświetlenie w kolorze zielonym,
- ekran dotykowy zabezpieczony szybą hartowaną o grubości min. 3 mm,
- wbudowany czytnik umożliwiający zalogowanie użytkownika za pomocą karty lub klucza,
- wbudowany port USB umożliwiający eksport danych z systemu SMW,
- Instrukcja obsługi panelu kierowcy może być uwzględniona w Instrukcji obsługi autobusu przeznaczonej dla kierowcy lub może być dostarczona jako osobny załącznik do tej Instrukcji (instrukcja w języku polskim)”.

Powinno być:

„Ekran Sterowania Autokomputera

Minimalne wymagania dla panelu kierowcy:

- wyświetlacz kolorowy min 10", wbudowane przyciski:
- ekran dotykowy odporny na uszkodzenia i zarysowania np. zabezpieczony dodatkową szybą ochronną spełniającą te funkcje
- wbudowany czytnik umożliwiający zalogowanie użytkownika za pomocą karty lub klucza,
- wbudowany port USB
- Instrukcja obsługi panelu kierowcy może być uwzględniona w Instrukcji obsługi autobusu przeznaczonej dla kierowcy lub może być dostarczona jako osobny załącznik do tej Instrukcji (instrukcja w języku polskim)”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 87

Część III SIWZ - OPZ, 10.7 Moduł Systemu Łączności Alarmowej: Wszystkie wymienione funkcjonalności pokrywa autokomputer z konsolą kierowcy i dodatkowym „przyciskiem bezpieczeństwa”. Wymaganie zamontowania we wszystkich autobusach dodatkowego Modułu Łączności Alarmowej wiąże się ze znacznym (w dodatku zupełnie zbędnym) podwyższeniem kosztu wyposażenia pojazdu. Czy Zamawiający uzna za spełnione wymaganie i dopuści dostarczenie Modułu Systemu Łączności jako urządzenia zintegrowanego z autokomputerem oraz tzw. przycisku bezpieczeństwa, przy pomocy którego nawiązane zostanie połączenie alarmowe?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiego rozwiązania.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 88

Część III SIWZ - OPZ, 10.7 Moduł Systemu Łączności Alarmowej: *Poprawna praca urządzenia pojazdowego, zalogowanie do pracy w Systemie w tym bieżąca dostępność sieci GSM powinny być sygnalizowane kierowcy poprzez ciągły sygnał świetlny tj. podświetlenie przycisków „wzbudzenia alarmu” i połączenia w trybie „zwykłym” umiejscowionych na czołowej ścianie obudowy Ekranu Sterowania Autokomputera... (całość podpunktu) ... Urządzenia muszą współpracować z aktualną wersją serwera łączności alarmowej (wygląd ramki komunikacyjnej i algorytm komunikacji) uruchomionym na dyspozytorni.*

Wnosimy o zredagowanie zapisów lub wręcz wykreślenie całego podpunktu 10.7 ze względu na naruszenie zasady uczciwej konkurencji w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego. Po raz kolejny w specyfikacji faworyzowana jest firma R&G z produktem SRG- 6000.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie rozdziału IV ppkt. 10.7 III części SIWZ - OPZ.

Jednocześnie Zamawiający zaznacza, że w odpowiedzi na pytanie nr 87 dopuścił zastosowanie Modułu Systemu Łączności jako urządzenia zintegrowanego z autokomputerem oraz tzw. przycisku bezpieczeństwa, przy pomocy którego nawiązane zostanie połączenie alarmowe.

Ponadto Zamawiający informuje, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV ppkt. 10.7 III części SIWZ – OPZ, w następujący sposób:

Jest:

„10.7 Moduł Systemu Łączności Alarmowej

Zamawiający wymaga zamontowania we wszystkich autobusach urządzeń łączności, które będą współpracowały z Systemem Alarmowej Łączności Radiowej z Lokalizacją Pojazdu.

Wszystkie elementy urządzenia powinny być zamontowane w sposób bezpieczny i uniemożliwiający ingerencję osób nieuprawnionych i całkowicie niezależny od pozostałych systemów.

System musi posiadać kartę SIM i własne podtrzymanie zasilania min. 20 minut, niezależne od akumulatorów głównych autobusu oraz akumulatorów zapewniających podtrzymanie dla systemu monitoringu.

Urządzenia muszą zapewniać dwukierunkową łączność głosową pomiędzy kierowcą autobusu, a dyspozytorem. Dyspozytor powinien mieć możliwość wysłania informacji głosowej lub tekstowej do wszystkich pojazdów lub do grupy pojazdów np. obsługujących w momencie przekazywania informacji jedną lub kilka linii.

Urządzenia powinny wysyłać sygnały umożliwiające ciągłą GPS-ową lokalizację pojazdów i prezentację ich położenia na mapie dyspozytorskiej.

Wymagania funkcjonalne:

- Po włączeniu zasilania autobusu głównym wyłącznikiem, urządzenie wykonuje testy autodiagnostyki. Po pomyślnym zakończeniu testów loguje się do pracy w Systemie.
- Poprawna praca urządzenia pojazdowego, zalogowanie do pracy w Systemie w tym bieżąca dostępność sieci GSM powinny być sygnalizowane kierowcy poprzez ciągły sygnał świetlny tj. podświetlenie przycisków „wzbudzenia alarmu” i połączenia w trybie „zwykłym” umiejscowionych na czołowej ścianie obudowy Ekranu Sterowania Autokomputera.
- Kierowca musi mieć możliwość „wzbudzenia alarmu” lub żądania nawiązania rozmowy w „trybie zwykłym”.
- Po naciśnięciu wyróżnionego fizycznego przycisku „wzbudzenia alarmu” podświetlenie fizycznego przycisku miga w czasie nawiązania łączności. Nawiązanie

połączenia głosowego z dyspozytorem powoduje zmianę sygnału świetlnego przycisku - zostaje wygaszone na czas trwania połączenia. Zakończenie połączenia powoduje powrót do sygnalizacji w sposób ciągły - gotowość do ponownego połączenia. Podświetlenie dla „wzbudzenia alarmu” jest w kolorze czerwonym.

- W przypadku „wzbudzenia alarmu”, zostaje bezzwłocznie nawiązana łączność głosowa z dyspozytorem. Podłuch dźwięku z kabiny kierowcy odbywa się automatycznie z chwilą zestawienia połączenia z dyspozytorem. Kierowca prowadzi rozmowę bez odrywania rąk od kierownicy przy pomocy osobnego głośnika z regulowanym poziomem wzmocnienia i mikrofonu na stanowisku kierowcy.
- Po naciśnięciu wyróżnionego, fizycznego przycisku „w trybie zwykłym” podświetlenie tego przycisku miga w czasie nawiązania łączności. Nawiązanie połączenia z dyspozytorem powoduje zmianę sygnału świetlnego przycisku - zostaje wygaszony na czas trwania połączenia. Zakończenie połączenia powoduje powrót do sygnalizacji w sposób ciągły - gotowość do ponownego połączenia. Podświetlenie dla „trybu zwykłego” jest w kolorze zielonym.
- W przypadku żądania rozmowy „w trybie zwykłym”, do dyspozytora wysyłana jest informacja o żądaniu przez kierowcę rozmowy. Rozmowa jest inicjowana przez dyspozytora. Rozmowa musi być „przyjęta” automatycznie i prowadzona bez angażowania rąk kierowcy, przy pomocy osobnego głośnika z regulowanym poziomem wzmocnienia i mikrofonu na stanowisku kierowcy.
- Przy nawiązywaniu rozmowy urządzenie pojazdowe zgłasza się automatycznie - bez zwłoki czasowej - bez sygnału dzwonienia.
- Przyciski muszą być umieszczone ergonomicznie w obudowie autokomputera na (na czołowej ścianie), w promieniu zasięgu ramion kierowcy siedzącego za kierownicą. Przyciski fizyczne wbudowane są w obudowę tego panelu. Wskazania stanu przycisków muszą być widoczne przez kierowcę siedzącego za kierownicą przy oświetleniu dziennym i nie mogą „rozpraszać uwagi” w nocy.
- O braku dostępności sieci GSM lub niesprawności urządzenia kierowca musi być informowany odrębnymi sygnałami - naprzemienne miganie obydwu przycisków jednocześnie. Transmisja głosu do i z pojazdów odbywać się ma na platformie GSM publicznego operatora telefonii komórkowej.
- Moduł Łączności Alarmowej realizuje swoje funkcje korzystając z własnej anteny obsługującej GSM/UMTS/GPS/WLAN. Priorytet modemów GSM/UMTS/LTE oraz WLAN jest skonfigurowana w statusie: WLAN kiedy pojazd znajduje się na terenie MZK, a gdy brak zasięgu WLAN dopiero GSM/UMTS/LTE. Zabudowa anten (GSM, GPS) powinna być wykonana bez naruszenia zewnętrznych powłok autobusu i zapewniać jednocześnie dobrą jakość sygnału.
- Położenie pojazdu powinno być określane automatycznie w trybie lokalizacji GPS z dokładnością minimum 10 m.
- Określanie pozycji autobusów odbywa się w sposób ciągły nie rzadziej niż co 100 metrów w czasie jazdy lub co 5 sekund (w zależności co wcześniej nastąpi) za pomocą systemu GPS. Częstotliwość „odświeżania” pozycji pojazdu ustalana jest modyfikowalna w zakresie czasu i drogi.
- Określanie pozycji autobusów za pomocą systemu GPS następuje w przypadku otwarcia drzwi przez kierowcę lub otwarcia drzwi przez pasażerów przy uruchomionej funkcji zezwolenia otwarcia drzwi przez kierowcę.
- Lokalizacja geograficzna GPS musi być udostępniana na potrzeby innych modułów działających w pojeździe jak również powinna być przekazywana do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego. Częstotliwość przekazywania tych informacji została określona wcześniej w tym samym dokumencie, sposób przekazywania danych zostanie ustalony z Zamawiającym na etapie realizacji projektu.
- Zmiana częstotliwości podawania pozycji autobusu w funkcji czasu lub drogi odbywać się będzie z poziomu aplikacji.
- Urządzenia muszą współpracować z aktualną wersją serwera łączności alarmowej

- (wygląd ramki komunikacyjnej i algorytm komunikacji) uruchomionym na dyspozytorni.
- Moduł łączności alarmowej powinien posiadać osobną homologację na kompatybilność elektromagnetyczną.
 - Karta SIM powinna być tak umieszczona by jej wymiana nie wymagała rozkręcania lub demontażu urządzenia.
 - Instrukcja obsługi urządzeń łączności alarmowej może być uwzględniona w Instrukcji obsługi autobusu przeznaczonej dla kierowcy lub może być dostarczona jako osobny załącznik do tej Instrukcji w liczbie sztuk takiej jak Instrukcja obsługi autobusu (w języku polskim)".

Powinno być:

„10.7 Moduł Systemu Łączności Alarmowej

Zamawiający wymaga zamontowania we wszystkich autobusach urządzeń łączności, które będą współpracowały z Systemem Alarmowej Łączności Radiowej z Lokalizacją Pojazdu oraz dostarczenia niezbędnego oprogramowania.

Wszystkie elementy urządzenia powinny być zamontowane w sposób bezpieczny i uniemożliwiający ingerencję osób nieuprawnionych i całkowicie niezależny od pozostałych systemów.

System musi posiadać kartę SIM i własne podtrzymanie zasilania min. 20 minut, niezależne od akumulatorów głównych autobusu oraz akumulatorów zapewniających podtrzymanie dla systemu monitoringu.

Urządzenia muszą zapewniać dwukierunkową łączność głosową pomiędzy kierowcą autobusu, a dyspozytorem. Dyspozytor powinien mieć możliwość wysłania informacji głosowej lub tekstowej do wszystkich pojazdów lub do grupy pojazdów np. obsługujących w momencie przekazywania informacji jedną lub kilka linii.

Urządzenia powinny wysyłać sygnały umożliwiające ciągłą GPS-ową lokalizację pojazdów i prezentację ich położenia na mapie dyspozytorskiej.

Wymagania funkcjonalne:

- Po włączeniu zasilania autobusu głównym wyłącznikiem, urządzenie wykonuje testy autodiagnostyki. Po pomyślnym zakończeniu testów loguje się do pracy w Systemie.
- Poprawna praca urządzenia pojazdowego, zalogowanie do pracy w Systemie w tym bieżąca dostępność sieci GSM powinny być sygnalizowane kierowcy poprzez ciągły sygnał świetlny tj. podświetlenie przycisków „wzbudzenia alarmu” i połączenia w trybie „zwykłym” umiejscowionych na czołowej ścianie obudowy Ekranu Sterowania Autokomputera.
- Kierowca musi mieć możliwość „wzbudzenia alarmu” lub żądania nawiązania rozmowy w „trybie zwykłym”.
- W przypadku „wzbudzenia alarmu”, zostaje bezzwłocznie nawiązana łączność głosowa z dyspozytorem. Podsluch dźwięku z kabiny kierowcy odbywa się automatycznie z chwilą zestawienia połączenia z dyspozytorem. Kierowca prowadzi rozmowę bez odrywania rąk od kierownicy przy pomocy osobnego głośnika z regulowanym poziomem wzmocnienia i mikrofonu na stanowisku kierowcy.
- W przypadku żądania rozmowy „w trybie zwykłym”, do dyspozytora wysyłana jest informacja o żądaniu przez kierowcę rozmowy. Rozmowa jest inicjowana przez dyspozytora. Rozmowa musi być „przyjęta” automatycznie i prowadzona bez angażowania rąk kierowcy, przy pomocy osobnego głośnika z regulowanym poziomem wzmocnienia i mikrofonu na stanowisku kierowcy.
- Przy nawiązywaniu rozmowy urządzenie pojazdowe zgłasza się automatycznie - bez zwłoki czasowej - bez sygnału dzwonienia.
- O braku dostępności sieci GSM lub niesprawności urządzenia kierowca musi być informowany odrębnymi sygnałami. Transmisja głosu do i z pojazdów odbywać się ma na platformie GSM publicznego operatora telefonii komórkowej.
- Moduł Łączności Alarmowej realizuje swoje funkcje korzystając z własnej anteny obsługującej GSM/UMTS/GPS/WLAN. Priorytet modemów

GSM/UMTS/LTE oraz WLAN jest skonfigurowana w statusie: WLAN kiedy pojazd znajduje się na terenie MZK, a gdy brak zasięgu WLAN dopiero GSM/UMTS/LTE. Zabudowa anten (GSM, GPS) powinna być wykonana bez naruszenia zewnętrznych powłok autobusu i zapewniać jednocześnie dobrą jakość sygnału.

- Położenie pojazdu powinno być określane automatycznie w trybie lokalizacji GPS z dokładnością minimum 10 m.
- Określanie pozycji autobusów odbywa się w sposób ciągły nie rzadziej niż co 100 metrów w czasie jazdy lub co 5 sekund (w zależności co wcześniej nastąpi) za pomocą systemu GPS. Częstotliwość „odświeżania” pozycji pojazdu ustalana jest modyfikowalna w zakresie czasu i drogi.
- Lokalizacja geograficzna GPS musi być udostępniana na potrzeby innych modułów działających w pojeździe jak również powinna być przekazywana do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego. Częstotliwość przekazywania tych informacji została określona wcześniej w tym samym dokumencie, sposób przekazywania danych zostanie ustalony z Zamawiającym na etapie realizacji projektu.
- Zmiana częstotliwości podawania pozycji autobusu w funkcji czasu lub drogi odbywać się będzie z poziomu aplikacji.
- Karta SIM powinna być tak umieszczona by jej wymiana nie wymagała rozkręcania lub demontażu urządzenia.
- Instrukcja obsługi urządzeń łączności alarmowej może być uwzględniona w Instrukcji obsługi autobusu przeznaczonej dla kierowcy lub może być dostarczona jako osobny załącznik do tej Instrukcji w liczbie sztuk takiej jak Instrukcja obsługi autobusu (w języku polskim)”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 89

Część III SIWZ - OPZ, 10.8 Moduł Systemu Komunikacji - całość wymienionych funkcjonalności realizowana jest przez autokomputer - wnosimy o wykreślenie całego podpunktu 10.8 jako zbędnego z technicznego punktu widzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgodny** na taką zmianę.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 90

Część III SIWZ - OPZ, 10.9 Moduł Mobilnej Wizualizacji - całość wymienionych funkcjonalności realizowana jest przez autokomputer - wnosimy o wykreślenie całego podpunktu 10.9 jako zbędnego z technicznego punktu widzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgodny** na taką zmianę.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 91

Część III SIWZ - OPZ, 10.10 Moduł Systemu Monitoringu Wizyjnego Autobusu h) *Konstrukcja kamer monitorujących obszar przed i za pojazdem oraz sposób ich montażu musi uwzględniać konieczność rejestracji obrazu przez szybę pojazdu w warunkach niedostatecznego oświetlenia, eliminować powstawanie refleksów i umożliwiać rejestrację obrazu o dostatecznych w ocenie odbierającego parametrach.* Wnosimy o zredagowanie ze względu na zbyt ogólny opis wymagania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że **dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt. 10.10 III części SIWZ - OPZ, zgodnie z treścią udzielone odpowiedzi **na pytanie nr 40**.

Pytanie nr 92

Część III SIWZ - OPZ, 11. Aktualizacja programu do układania rozkładów jazdy: *Wykonawca zaktualizuje program do układania rozkładów jazdy z którego korzysta Zamawiający do najnowszej jego wersji wraz z zapewnieniem exportu danych z programu do serwera stacjonarnego, skąd dane te trafią do pojazdów i systemu elektronicznych tablic przystankowych.* Jakim programem obecnie dysponuje Zamawiający? Do jakiej wersji ma być zaktualizowany? Czy możliwym jest zamiana obecnie używanego oprogramowania na program o takich samych funkcjonalnościach?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, iż obecnie dysponuje programem BusMan 100 firmy AGC Consulting Sp. z o.o. 03-289 Warszawa, ul. Mochtyńska 108 C. Zadaniem Wykonawcy niniejszego zamówienia będzie jego aktualizacja do najnowszej wersji na dzień 01.02.2017 r.

Jednocześnie Zamawiający dopuszcza zmianę obecnego oprogramowania na program o takich samych funkcjonalnościach oraz integracji z posiadanymi przez Zamawiającego systemami. Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 93

Część III SIWZ - OPZ, 12. Podstawowe wymagania dotyczące systemów informatycznych *Dostawca zapewni zintegrowany system do zarządzania sprzedażą w automatach biletowych. Dostawca zapewni integrację automatów biletowych z istniejącym systemem sprzedaży biletów elektronicznych oraz systemem finansowo księgowym.* Proszę o przekazanie całej informacji odnośnie wymaganej integracji zarówno dla systemu sprzedaży biletów jak i systemu finansowo księgowego. Jakie dane mają być wymieniane? Proszę o przekazanie pełnych protokołów komunikacyjnych dla obu systemów. Kto jest dostawcą tych systemów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że Dostawcą systemu sprzedaży biletów jak i systemu finansowo księgowego jest R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Wykonawca ma dokonać integracji oprogramowania automatów z systemem biletowym Zamawiającego w zakresie zakupionych kontraktów oraz doładowań elektronicznej portmonetki oraz systemem finansowo księgowym w zakresie danych sprzedażowych. Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z firmą R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec.

Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty koszty z tym związane.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 94

Część III SIWZ - OPZ, 12. Podstawowe wymagania dotyczące systemów informatycznych *Dostarczone systemy informatyczne muszą oferować otwarte protokoły komunikacyjne, gwarantujące możliwość podłączania do systemu urządzeń/systemów innych producentów.* ~~**Dostawca zapewni, że wszelkie aktualizacje/poprawki dotyczące urządzeń/systemów zapewnią ciągłą i prawidłową integrację z urządzeniami/systemami innych producentów.**~~ *Zastosowania jakich otwartych protokołów oczekuje Zamawiający? Jakich obecnie używa? Wnosimy o wykreślenie jest to zakres niezależny oraz niemożliwy w żaden sposób do oszacowania przez Wykonawcę.*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wymaga**, aby Wykonawca niniejszego zamówienia zastosował otwarte protokoły wszędzie tam gdzie jest to niezbędne, celem możliwości zapewnienia przyszłego podłączenia i integracji wszystkich urządzeń/systemów.

Jednocześnie Zamawiający **informuje**, że dostawcą posiadanych przez Zamawiającego systemów biletu elektronicznego oraz systemu finansowo księgowego jest firma R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec. Zamawiający posiada potwierdzenie od dostawcy rozwiązania, że ze względu na specyfikę wyżej wymienionych systemów (*ochronę wartości intelektualnej i autorskich praw majątkowych do przedmiotowych systemów*), RG PLUS dostarczy dokumentację mechaniczną i elektryczną umożliwiającą zabudowę, opis protokołu i odpłatnie dedykowane czytniki obsługujące Zielonogórską Kartę Miejską oraz dokumentację interfejsu do systemu centralnego, niezbędną do zintegrowania dostarczanego wyposażenia z systemem biletowym posiadanym obecnie przez Zamawiającego.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca niniejszego zamówienia powinien uzgodnić z Dostawcą oprogramowania tj. firmą R&G PLUS Sp. z o.o. ul. Traugutta 7 39-300 Mielec.

Ewentualny koszt integracji Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty.

Z uwagi na powyższe Zamawiający **nie wyraża zgodny** na taką zmianę.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 95

Punkt 8.1. b) str. 18 OPZ

Czy w nawiązaniu do wymagania opisanego w punkcie 8.1. b) należy rozumieć, że Zamawiający oczekuje dostawy automatu biletowego posiadającego obudowę wykonaną z materiałów trwałych i zdecydowanie bardziej odpornych na akty wandalizmu tj. z metalu i nie dopuszcza dostawy urządzeń z obudową wykonaną z tworzyw sztucznych np. plastiku? Plastik jest materiałem dużo bardziej wrażliwym na temperaturę, co w przypadku upalnych dni jak i nocnych postojów na zajezdni w zimie może spowodować obniżenie jego odporności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt 8.1. b) III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Konstrukcja automatu oraz użyte materiały dobrane pod kątem odporności na zniszczenia (wandalizm), zapewnia szczelność IP 54 zgodnie z PN-EN 60529, pomalowana proszkowo na kolor uzgodniony z Zamawiającym i odporna na graffiti, krawędzie zewnętrzne oraz wszystkie elementy wewnętrzne konstrukcji ukształtowane tak, aby nie powodowały zagrożenia uszkodzenia ciała lub odzieży osób”.

Powinno być:

„Konstrukcja i obudowa automatu oraz użyte materiały dobrane pod kątem odporności na zniszczenia (wandalizm), zapewnia szczelność IP 54 zgodnie z PN-EN 60529, wykonana z metalu, pomalowana proszkowo na kolor uzgodniony z Zamawiającym i odporna na graffiti, krawędzie zewnętrzne oraz wszystkie elementy wewnętrzne konstrukcji ukształtowane tak, aby nie powodowały zagrożenia uszkodzenia ciała lub odzieży osób”.

Wobec czego treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 96

Punkt 8.4. b) str. 19 OPZ

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe postępowanie dotyczy wyposażenia głównie autobusów elektrycznych, gdzie istotną rolę odgrywa pobór energii elektrycznej chcielibyśmy zwrócić uwagę na zapis dotyczący jasności ekranu TFT LCD, w automacie biletowym. W OPZ Zamawiający wymaga, aby jasność była minimum 800 cd/m². Tego typu wymagania najczęściej stosowane są w urządzeniach montowanych na zewnątrz budynku/pojazdu i do uzyskania tak wysokiej jasności zużywają większą ilość prądu. Wnioskujemy o zmianę tego parametru na min. 400 cd/m², jest to wartość typowa dla rozwiązań stosowanych w pojazdach dająca jednocześnie pełen komfort użytkowania dla pasażerów i wymierne oszczędności w zużyciu energii elektrycznej. Akceptacja tego warunku pozwoli także na obniżenie ceny oferowanych urządzeń jak i kosztów utrzymania w okresie gwarancyjnym i pogwarancyjnym, a nie wpłynie znacząco na jakość obsługi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 74**.

Pytanie nr 97

Punkt 8.4. b) str. 19 OPZ

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe postępowanie dotyczy wyposażenia pojazdów chcielibyśmy zwrócić uwagę na zapis dotyczący funkcji dotykowej ekranu automatu biletowego. Obecnie Zamawiający wymaga wykorzystania technologii infrared i reakcji na dotyk dowolnymi przedmiotami. Tego typu wymagania najczęściej stosowane są w urządzeniach montowanych na zewnątrz budynku/pojazdu gdzie ekran można obsługiwać np. w rękawiczkach. Wnioskujemy o wykreślenie zapisu definiującego technologię i pozostawienie zapisu mówiącego, że wyświetlacz ma posiadać funkcję dotykową, co pozwoli na obniżenie ceny oferowanych urządzeń jak i kosztów utrzymania w okresie gwarancyjnym i pogwarancyjnym (ekran dotykowy jest jednym z elementów najbardziej podatnym na akty wandalizmu) a nie wpłynie znacząco, na jakość obsługi. Urządzenia te będą znajdowały się w pojeździe, czyli obsługa rękawiczkami nie będzie wymagana.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgody na taką zmianę**.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 98

Punkt 10 str. 23 OPZ

Zapis wymagań Modułu centralnego mówi, że: „Urządzenie musi kontrolować pracę poszczególnych modułów/urządzeń, zapewnić dostęp on-line, zdalną diagnostykę - przekazywanie do centrali za pomocą sieci GSM/WLAN danych technicznych”.

Czy poprzez ten zapis należy rozumieć, że moduł centralny ma pełnić funkcję routera dla urządzeń pokładowych wymagających komunikacji z systemem centralnym takich jak np. automaty biletowe? W ten sposób Zamawiający uniknie potrzeby stosowania dodatkowej karty SIM w pojeździe.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **potwierdza**, że poprzez ten zapis należy rozumieć, iż moduł centralny ma pełnić funkcję routera dla urządzeń pokładowych wymagających komunikacji z systemem centralnym takich jak np. automaty biletowe.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 99

Punkt 10 str. 23 OPZ

Zapis wymagań Modułu centralnego mówi, że: „Urządzenie musi kontrolować pracę poszczególnych modułów/urządzeń, zapewnić dostęp on-line, zdalną diagnostykę - przekazywanie do centrali za pomocą sieci GSM/WLAN danych technicznych”.

Czy w ramach tego zapisu Zamawiający oczekuje, że moduł centralny ma udostępniać za pomocą otwartych interfejsów komunikacyjnych takie sygnały jak np. pozycję GPS, sygnał otwarcia drzwi na potrzeby innych urządzeń pokładowych? Wprowadzenie otwartych standardów będzie wymierną korzyścią dla Zamawiającego, albowiem w przyszłości w łatwy sposób będzie w stanie rozbudować funkcjonalności w pojeździe, współpracując z różnymi dostawcami, dla których integracja będzie możliwa na podstawie ogólnodostępnej dokumentacji. Z tego względu proponujemy otwarty i szeroko stosowany w transporcie publicznym protokół IBIS IP (VDV 301) jako rozwiązanie w tym zakresie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **potwierdza**, że moduł centralny ma udostępniać za pomocą otwartych interfejsów komunikacyjnych takie sygnały jak np. pozycję GPS, sygnał otwarcia drzwi na potrzeby innych urządzeń pokładowych.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 100

§9 Kary umowne. Odszkodowanie uzupełniające. str. 16 Wzoru umowy

Czy Zamawiający zgadza się na ustalenie maksymalnego poziomu kary umownej na poziomie 20%? Na chwilę obecną kary umowne są Nielimitowane, co oznacza zwiększone ryzyko, które przełoży się na wyższe ceny ofertowe. Każdy rozsądnie kalkulujący Wykonawca bierze pod uwagę Nielimitowane kary, które wielokrotnie mogą przekroczyć wartość projektu. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie tej sugestii, szczególnie, że zawsze Zamawiającemu przysługiwać będzie prawo do dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgody na modyfikacje SIWZ.**

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 101

§2 Terminy i miejsce wykonania przedmiotu umowy str. 4 Wzoru umowy

Czy Zamawiający zgadza się, by w miejsce sztywnych dat dostaw wyposażenia wprowadzić liczby miesięcy na dostawę od momentu podpisania umowy? Z racji możliwych odwołań, rozpraw itp. data podpisania umowy może przypaść najwcześniej na koniec marca, ale równie dobrze może przypaść na kwiecień albo maj. Aby uniknąć ewentualnych przesunięć terminów dostaw, Wykonawca proponuje następujące daty dostaw:

- a) komplet wyposażenia I - zgodnie z ustalonym przez obie strony harmonogramem, w relacji do harmonogramu dostawy autobusów, ale nie wcześniej niż 8 miesięcy od podpisania umowy. Zakłada się, że harmonogram zostanie ustalony nie później niż 60 dni od podpisania umowy.
- b) komplet wyposażenia II - zgodnie z ustalonym przez obie strony harmonogramem, w relacji do harmonogramu dostawy autobusów, ale nie wcześniej niż 6 miesięcy od podpisania umowy. Zakłada się, że harmonogram zostanie ustalony nie później niż 60 dni od podpisania umowy.
- c) komplet wyposażenia III - nie wcześniej, niż 5 miesięcy od podpisania umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgody** na zmianę zapisów SIWZ. Należy wskazać, że Zamawiający zamierza wnioskować o współfinansowanie Przedmiotu Umowy przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Terminy wskazane we wzorze Umowy zdeterminowane są wytycznymi związanymi z projektem „Zintegrowany system niskoemisyjnego transportu publicznego w Zielonej Górze” planowanego do współfinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Z uwagi na powyższe Zamawiający bez narażenia się na utratę dofinansowania nie ma możliwości dowolnie regulować terminów realizacji

Umowy. Wskazane we wzorze Umowy terminy są datami granicznymi, które nie mogą ulegać zmianom.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 102

§2 Terminy i miejsce wykonania przedmiotu umowy, punkt 2.4 str. 5 Wzoru umowy

Zapis w umowie mówi, że: „Dostawa Dodatkowego Wyposażenia i Depozytu nastąpi w terminie do dnia 31.08.2017 r.”.

Biorąc pod uwagę zapis z punktu 2.1. tego samego paragrafu Wzoru umowy, mówiący: „Strony ustalają, że wykonanie wszystkich świadczeń Wykonawcy wynikających z Umowy nastąpi w terminie do dnia **31-08-2018 r.**” oraz fakt, że dostawa dodatkowego wyposażenia i depozytu części zamiennych zazwyczaj następuje po dokonaniu podstawowej części dostawy, a nie przed jak wynikało by z zapisów paragrafu 2, chcielibyśmy upewnić się, że w punkcie 2.4. Wzoru umowy nie doszło do omyłki pisarskiej i termin na dostawę dodatkowego wyposażenia i depozytu powinien nastąpić do dnia 31.08.2018 r., czyli do momentu wykonania wszystkich świadczeń Wykonawcy wynikających z Umowy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **podtrzymuje zapisy SIWZ.**

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 103

Czy zamawiający wyraża zgodę na zmianę punktu:

Urządzenie musi mieć możliwość przeprowadzania automatycznych testów obwodów elektrycznych w cyklu codziennym, tygodniowym i miesięcznym.

Na

Urządzenie musi mieć możliwość przeprowadzania automatycznych testów obwodów elektrycznych w cyklu tygodniowym i miesięcznym.

Uzasadnienie: Autotesty w cyklu cotygodniowym to całkowicie wystarczająca częstotliwość dla sprawdzenia obwodów i działania sprzętu. W przypadku słabej baterii czy innej usterki defibrylator wskazuje ją od razu, niezależnie od autotestu, więc zasada działania jest taka sama.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **nie wyraża zgody** na zmiany zapisów SIWZ. Urządzenie musi mieć możliwość przeprowadzania automatycznych testów obwodów elektrycznych w cyklu codziennym, tygodniowym i miesięcznym.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 104

Czy zamawiający dopuszcza ilość wyładowań w ilości 100 (zamiast 125)?

Wytyczne Zamawiającego: Bateria ma zapewnić co najmniej 125 wyładowań

Uzasadnienie: Niezależnie czy w warunkach klinicznych czy w przypadku zdarzenia w miejscu publicznym z użyciem defibrylatora AED w trakcie jednej akcji ratowniczej ilość defibrylacji nie przekracza 6-7 wyładowań. Zapas 50 wyładowań na jedną akcję stawowi zapas wielokrotnie przekraczający rzeczywiste zapotrzebowanie, gdyż na terenie gminy Zielona Góra ambulanse dojeżdżają do poszkodowanego oddalonego najbardziej od stacji pogotowia ratunkowego w przeciągu maksymalnie 30 minut, a każda większa ilość również nigdy podczas jednorazowej akcji ratunkowej nie będzie wykorzystana. Zwracamy się więc z prośbą o zmianę elementu tego punktu na

Bateria ma zapewnić co najmniej 100 wyładowań

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje, że dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt 7 ppkt o) III części SIWZ – OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Pojedyncza bateria litowa nieładowna - okres żywotności baterii min. 48 miesięcy. Bateria ma zapewnić co najmniej 125 wyładowań”.

Powinno być:

„Pojedyncza bateria litowa nieładowna - okres żywotności baterii min. 48 miesięcy. Bateria ma zapewnić co najmniej 100 wyładowań”.

Wobec czego, treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 105

Czy zamawiający zgodzi się zmienić punkt:

Wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia: temperatura pracy i czuwania: od -10 do +50°C,

Na

Wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia: temperatura pracy i czuwania: od 0 do +50°C,

Wyjaśnienie: Defibrylatory AED stworzone z myślą o dostępie publicznym działają podobnie jak większość urządzeń elektronicznych w temperaturach dodatnich i jest to norma dla tego typu urządzeń.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 33**.

Pytanie nr 106

Punkt 8.1 g

Niezależna pamięć kasety końcowej, przechowująca informacje o zawartości, numerze; automatyczny odczyt/zapis w taryfie

Pytanie: Co zamawiający rozumie poprzez termin "niezależna pamięć" ?

Jeśli zamawiający ma na myśli pamięć stanu zapisaną bezpośrednio w kasecie to prosimy o informacje, jak wyglądają procedury obiegu (odczytu) informacji z kaset i ich zerowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje, iż dokona modyfikacji** treści rozdziału IV pkt. 8.1 g III części SIWZ - OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Niezależna pamięć kasety końcowej, przechowująca informacje o zawartości, numerze; automatyczny odczyt/zapis w taryfie”.

Powinno być:

„Niezależna pamięć kasety końcowej, przechowująca informacje o numerze w sposób umożliwiający automatyczny odczyt przez oprogramowanie automatu”.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że pod pojęciem „niezależna pamięć” rozumie pamięć niezwiązaną z automatem.

Wobec czego, treść SIWZ ulegnie zmianie we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 107

8.4

c) Ekran dotykowy z dodatkowym frezem na szybie ułatwiającym obsługę osobom niewidomym/niedowidzącym, wraz z wibracją ekranu przy naciśnięciu klawisza

Nowoczesne GUI biletomatu jest inne niż stosowane do tej pory (tzw. Kafelkowe). Na ekranie nie ma punktów – które mogłyby być oznakowanie na stałe.

Pytanie : Czy Zamawiający zrezygnuje z tego zapisu na rzecz innego rozwiązania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedz na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 28**.

Pytanie nr 108

Punkt 8.8

a) Oprogramowanie automatów musi umożliwiać drukowanie raportów:

- raporty dotyczące stanów awaryjnych,
- raporty dotyczące sprzedaży biletów,

.....

Pytanie: Czy raporty muszą być drukowane przez automat czy może się to odbywać przy pomocy systemu centralnego ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza również rozwiązanie** umożliwiające drukowanie raportów stanów awaryjnych oraz dotyczących sprzedaży biletów przy pomocy systemu centralnego. Wobec czego Zamawiający dokona modyfikacji treści rozdziału IV pkt. 8.8. litera a) III części SIWZ – OPZ w następujący sposób:

Jest:

„Oprogramowanie automatów musi umożliwiać drukowanie raportów:

- Na żądanie:
 - ✓ zawierające informacje o stanie gotówki w zasobnikach do wydawania reszty oraz kasecie końcowej i ich numerach ID,
 - ✓ raporty dotyczące stanów awaryjnych,
 - ✓ raporty dotyczące sprzedaży biletów,
- Po zdarzeniu:
 - ✓ raport przy wymianie kasety końcowej,
 - ✓ raport z uzupełnienia magazynów do wydawania reszty,
 - ✓ raport podczas wymiany serwisowej magazynów do wydawania reszty,
 - ✓ raport podczas zamknięcia rozliczenia okresowego, przed wymianą kasy końcowej zawsze”.

Powinno być:

„Oprogramowanie automatów musi umożliwiać drukowanie raportów **bezpośrednio z automatu, jak również przy pomocy systemu centralnego:**

- Na żądanie:

- ✓ zawierające informacje o stanie gotówki w zasobnikach do wydawania reszty oraz kasecie końcowej i ich numerach ID,
- ✓ raporty dotyczące stanów awaryjnych,
- ✓ raporty dotyczące sprzedaży biletów,
- Po zdarzeniu:
 - ✓ raport przy wymianie kasety końcowej,
 - ✓ raport z uzupełnienia magazynów do wydawania reszty,
 - ✓ raport podczas wymiany serwisowej magazynów do wydawania reszty,
 - ✓ raport podczas zamknięcia rozliczenia okresowego, przed wymianą kasy końcowej zawsze”.

Wobec czego, treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 109

Punkt 8.10 drukowanie raportów np.:

Pytanie: Czy Zamawiający uzna za spełnienie wymagań jeżeli Wykonawca umożliwi generowanie wskazanych raportów w Systemie Centralnym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedź na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 108**.

Pytanie nr 110

Zgodnie z naszą wiedzą, ze względu na zasilanie bateryjne oraz specyficzne właściwości żelu do defibrylacji wszyscy producenci defibrylatorów podają temperaturę pracy urządzenia powyżej 0 stopni Celsjusza. Jednocześnie producenci defibrylatorów AED gwarantują możliwość krótkotrwałego wykorzystania urządzeń przy temperaturach ujemnych w celu przeprowadzenia akcji ratowniczej po uprzednim przyniesieniu urządzenia z temperatury dodatniej. Czy Zamawiający dopuści urządzenie o zakresie pracy od 0 - 43 stopni Celsjusza, a temperaturze transportu w zakresie -20 do 60 stopni Celsjusza, które są typowymi zakresami dla urządzeń typu AED?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 33**.

Pytanie nr 111

Czy stwierdzenie "Półautomatyczny defibrylator zewnętrzny z możliwością pracy w trybie dla dorosłych i dla dzieci" należy rozumieć jako urządzenie wyposażone we wbudowany tryb pediatryczny pozwalający na defibrylację zarówno dzieci (ze zredukowaną energią) jak i dorosłych uniwersalnymi elektrodami (wymóg jednej pary elektrod), bez konieczności dokupywania dodatkowych elektrod lub stosowania innych ruchomych elementów typu przejściówka/klucz?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wymaga aby defibrylator** miał możliwość stosowania u dzieci bez jakichkolwiek dodatkowych akcesoriów, m. in. przejściówka/klucz pediatryczny.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 112

Czy Zamawiający dopuści urządzenie dedykowane do pojazdów o podwyższonej odporności na drgania i upadek, we wzmocnionej obudowie o wymiarach 26 x 26 x 7 cm?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 21**.

Pytanie nr 113

Czy Zamawiający dopuści urządzenie o wadze jednostki centralnej do 2 kg, a z wymaganymi dodatkowymi akcesoriami 2,4 kg?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza – urządzenie gotowe do pracy winno ważyć max. 2 kg.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 114

Czy zamawiający dopuści do postępowania defibrylator AED, który nie jest zdolny do zapisu audio podczas prowadzenia akcji ratowniczej, natomiast rejestruje wszystkie parametry pracy defibrylatora: EKG pacjenta, informacje o wykonanych defibrylacjach, zaleceniach wstrząs/brak wstrząsu, oraz wszystkich decyzjach i interwencjach podejmowanych przez urządzenia i użytkownika w czasie akcji ratowniczej?

Uzasadnienie:

Zapis audio podczas zdarzenia nie jest standardową opcją w defibrylatorach klasy AED i nie jest / nie był w przeszłości wymagany przez żadną instytucję, która wyposaża swoje pojazdy, obiekty lub zespoły ratunkowe w defibrylatory AED w Polsce. Zapis audio nie daje możliwości oceny działania ratowników / osób udzielających pomocy. Dane, które mogą być pomocne podczas analizy prowadzonych czynności ratowniczych to:

- Zapis ekg/
- Rejestr czynności zapisanych kolejności chronologicznej wraz z datą i precyzyjną informacją co do czasu wykonania danej czynności.
- Rejestr zaleceń defibrylatora o wskazanym / niewskazanym wstrząsie.
- Rejestr wszystkich decyzji i interwencji podejmowanych przez urządzenie i użytkownika w czasie akcji ratowniczej.

Parametr: „Zapis audio” z wszystkich dostępnych na polskim rynku defibrylatorów AED posiada wyłącznie urządzenie Lifeline VIEW firmy Defibtech. Podtrzymanie wymogu zapisu audio w OPZ stoi w sprzeczności z wymogami

I. art. 7 ust 1 Pzp poprzez przygotowania postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców oraz niezgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości

II. art. 29 ust 2 Pzp poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w punkcie III SIWZ, pkt 7 w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję.

Podniesione w powyższym pytaniu wątpliwości, a także przedstawione uzasadnienie faktyczne Wykonawca opiera na utrwalonym w tym zakresie orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej, sądów okręgowych i administracyjnych, w tym na:

1. uchwale Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 17 lipca 2015 r. potwierdzającej ustalenia Prezesa UZP w trakcie kontroli „*W ocenie Prezesa Urzędu naruszenie zasady wynikającej z art. 29 ust. 2 ustawy Pzp może być realizowane w sposób bezpośredni, a także w pośredni, tj. poprzez wskazanie wprost na określonego producenta lub produkt albo poprzez takie opisanie parametrów / wymogów dotyczących zamówienia, które wskazuje na konkretnego producenta lub produkt.* Na powyższe zwróciła uwagę także Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 6 maja 2010 r. (sygn. KIO/UZP 634/10), w którym Izba stwierdziła, że „dyskryminacja wykonawców może wynikać z użycia przy opisie przedmiotu zamówienia oznaczeń konkretnego producenta lub

konkretnego produktu (dyskryminacja bezpośrednia) lub posługiwania się parametrami wskazującymi na konkretnego producenta lub konkretny produkt (dyskryminacja pośrednia). **Jako formę dyskryminacji pośredniej przyjmuje się również ustalanie wymagań na tyle rygorystycznych, że nie jest to uzasadnione potrzebami Zamawiającego, a jednocześnie ogranicza krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia do jednego wykonawcy lub ogranicza krąg wykonawców do podmiotów mogących zaoferować urządzenia tylko jednego producenta**"¹;

2. Wyroku z dnia 8 lipca 2016 r. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie, który stwierdził „ (...) sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia stanowi jedną z fundamentalnych czynności Zamawiającego poprzedzających wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, która determinuje cały przebieg postępowania o udzielenie zamówienia i może wywrzeć wpływ na jego wynik. Dlatego też Zamawiający winni dokonywać tej czynności z poszanowaniem wyrażonej w art. 7 ust. 1 u.p.z.p. zasady nakładającej na Zamawiającego obowiązek przygotowania i przeprowadzenia postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. **Dyskryminacyjne opisanie przedmiotu zamówienia wpływa na znaczne ograniczenie konkurencyjności, które przejawia się mniejszą liczbą ofert złożonych w postępowaniu oraz może spowodować zaoferowanie produktów tylko i wyłącznie jednego producenta.** (...) Zamawiający konstruując SIWZ musi wyważyć swoje uzasadnione potrzeby bowiem przedmiot zamówienia ma być zgodny z oczekiwaniami zamawiającego, który wydatkuje środki publiczne w ramach dyscypliny finansów publicznych a z drugiej strony sam zamawiający jest zobligowany do stworzenia uczciwej konkurencji i równego traktowania potencjalnych wykonawców. **Wyważenie tych dwóch elementów jest niezbędne i nie można pomijać zasad wynikających z art. 7 i art. 29 ustawy Prawo zamówień publicznych.**”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zmawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 43.**

Pytanie nr 115

Czy Zamawiający dopuści defibrylator, którego wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia zakładają możliwość użycia defibrylatora w następujących warunkach: temperatura pracy i czuwania: od 0 do +50 stopni C.

temperatura pracy i czuwania podczas krótkotrwałego użycia w ujemnej temperaturze od -10 do +50 stopni C

Uzasadnienie:

Zamawiający w pkt 7.2 litera „q” OPZ wymaga aby temperatury pracy i czuwania defibrylatora AED mieściły się w zakresie -10 do + 50 stopni C. Żaden z defibrylatorów AED dostępnych na polskim rynku nie spełnia powyższego parametru. Dlatego zwracamy się z prośbą o zmianę powyższego zapisu na zapis o następującej treści:

„Wymagania dotyczące warunków środowiskowych pracy urządzenia: temperatura pracy i czuwania: od 0 do +50 stopni C.

temperatura pracy i czuwania podczas krótkotrwałego użycia w ujemnej temperaturze od -10 do +50 stopni C, - odporność na wibracje

¹ Sygn. akt: KIO/KD 38/15. Podobnie: uchwała z dnia 25 listopada 2015 roku - sygn. akt KIO/KD 61/15.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 33**.

Pytanie nr 116

Zamawiający w pkt. 7.2 litera „j” OPZ wymaga, aby urządzenie wyposażone było w jedną parę elektrod terapeutycznych. Czy zamawiający wymaga, aby były to elektrody terapeutyczne uniwersalne dla dorosłych i dla dzieci?

Uzasadnienie:

W punkcie 7.1 OPZ Zamawiający wymaga, aby defibrylator posiadał możliwość pracy w trybie dla dorosłych i dla dzieci. Jeśli defibrylator wyposażony będzie w jedną parę elektrod terapeutycznych dla dorosłych, wówczas niemożliwe będzie wykonanie bezpiecznej defibrylacji u dzieci. Jeśli Zamawiający wymaga, aby defibrylator wyposażony był w 1 parę elektrod terapeutycznych powinny być to elektrody uniwersalne - dla dorosłych i dzieci. W innym przypadku Wykonawca może dostarczyć defibrylator tylko z elektrodami terapeutycznymi dla dorosłych. W przypadku użycia takiego defibrylatora w stosunku do dziecka np. w wieku 18 miesięcy z zatrzymaniem krążenia podróżującego pojazdem, którego właścicielem będzie Zamawiający, defibrylator nie powinien być użyty do akcji ratowniczej. Użycie defibrylatora do akcji ratowniczej będzie działaniem niezgodnym z instrukcją producenta urządzenia AED, co naraża na utratę życia lub zdrowia osoby udzielającej pierwszej pomocy oraz osoby poszkodowanej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak Zamawiający **wymaga**.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 117

Czy Zamawiający wymaga, aby defibrylator pozwalał na bezpieczną defibrylację na mokrej i metalowej powierzchni, potwierdzoną notą techniczną producenta?

Uzasadnienie:

Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że defibrylatory umieszczone w autobusach komunikacji miejskiej będą musiały zostać użyte w niesprzyjających warunkach atmosferycznych (deszcz, śnieg, mokra powierzchnia, podłoże o właściwościach przewodzących) - Zamawiający wymaga, aby defibrylator posiadał stopień ochrony IP 55 tzn, że zakłada użycie urządzenia w trudnych warunkach atmosferycznych. Brak wymagania dotyczącego bezpieczeństwa użycia w takich warunkach (na mokrych i metalowych powierzchniach) generuje ryzyko wystąpienia poważnych obrażeń u osoby używającej defibrylatora AED oraz u poszkodowanego, jeśli zostanie użyty defibrylator nie przebadany przez producenta na wypadek użycia go na mokrej i metalowej powierzchni. Opóźnienie wynikające z konieczności przeniesienia poszkodowanego w suche miejsce może spowodować niepowodzenie akcji ratunkowej czyli śmierć osoby poszkodowanej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza**, ale nie wymaga dodatkowej noty technicznej.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 118

W związku z ogłoszonym postępowaniem przetargowym pragniemy zadać następujące pytania:

Dot. pkt. 7. Defibrylator AED:

1. Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator o wymiarach 9,7 x 22,6 x 27,4 cm i o wadze nie przekraczającej 2 kg, pod warunkiem możliwości umieszczenia urządzenia w zaoferowanej szafce? W praktyce jest to rozwiązanie korzystniejsze, ze względu na bardziej przejrzystą budowę ułatwiające pracę użytkownikowi bez doświadczenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 21**.

Pytanie nr 119

Czy Zamawiający opisując energię defibrylującą ma na myśli, iż maksymalna energia defibrylującą powinna być nie mniejsza niż 200J? Pragniemy nadmienić, iż zgodnie z najnowszymi badaniami defibrylacja energią wyższą jest dużo bardziej skuteczna w ramach przywracania prawidłowego rytmu serca, a najlepsza skuteczność uzyskiwana jest przez defibrylatory osiągające energię 360J, która zgodnie z najnowszymi wytycznymi Polskiej Rady Resuscytacji jest również bezpieczna dla mięśnia sercowego. Poniżej załączamy tytuły badań klinicznych potwierdzających powyższą tezę:

1. Eames P, Larsen P, Galletly D. Comparison of ease of use of three automated external defibrillators by untrained lay people. *Resuscitation*. 2003;58(1):25-30.
2. Moore J, Eisenberg M, Cummins R, et al. Lay person use of automatic external defibrillation. *Annals of Emerg Med*. 1987;16(1):669-672.
3. Heames R, Sado D, Deakin C. Do doctors position defibrillation paddles correctly? Observational study. *BMJ*. 2001;322:1393.
4. Larose D. Teaching optimal paddle position for defibrillation [letter], *Ann Emerg Med*. 1993;22:1925.
5. Lakhotia M, Jain P, Sharma S, et al. Placement of Defibrillator Paddles - How Correct Are We? *JIAACM*. 2003;4(3):200-204.
6. Stiell I, Walker R, Nesbitt L, et al. The BIPHASIC Trial: A randomized comparison of fixed lower verses escalating higher energy levels for defibrillation in out-of-hospital cardiac arrest. *Circulation*. 2007; 115:1511-1517.
7. Koster R, Walker R, Chapman F. Recurrent ventricular fibrillation during advanced life support care of patients with prehospital cardiac arrest. *Resuscitation*. 2008;78:252-257.
8. Walker R, Koster R, Sun C, et al. Defibrillation probability and impedance change between shocks during resuscitation from out-of-hospital cardiac arrest. *Resuscitation*. 2009;80:773-777.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 17**.

Pytanie nr 120

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator posiadający możliwość zapisu przebiegu akcji ratowniczej bez zapisu dźwięku, co w praktyce prowadzenia akcji ratunkowej nie ma żadnego znaczenia dla jej przebiegu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 43**.

Pytanie nr 121

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator posiadający wskaźnik gotowości do pracy z komunikacją WiFi, pozwalającą na uzyskanie przez system internetowy informacji o stanie elektrod i baterii urządzenia oraz komunikatami głosowymi prowadzącymi użytkownika przez wszystkie kroki defibrylacji, tj. zaleceniu defibrylacji (z migającym przyciskiem defibrylacji), prowadzonej analizie, ewentualnych zakłóceniach oraz poprawnej technice prowadzenia uciśnięć klatki piersiowej i wdechów bez konieczności dodatkowych wskaźników na urządzeniu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza** opisane rozwiązanie, ale nie wymaga.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 122

Czy Zamawiający wymaga aby defibrylator posiadał możliwość transferu danych do komputera za pomocą bezprzewodowej sieci WiFi obecnej w każdym autobusie, co z punktu widzenia eksploatacji urządzenia może zaoszczędzić ogromne nakłady czasu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **dopuszcza**, ale nie wymaga.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 123

Czy Zamawiający, mając na względzie opis urządzenia z pkt. 7.1, a konkretnie fakt iż ma on mieć możliwość pracy w trybie dla dzieci i dorosłych, wymaga aby elektrody dostępne w zestawie posiadały możliwość przeprowadzenia defibrylacji zarówno dla jednej jak i drugiej grupy wiekowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednej uniwersalnej elektrody dla dorosłych i dla dzieci oraz wymaga aby defibrylator mógł być zastosowany zarówno do jednej jak i drugiej grupy wiekowej.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 124

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator posiadający wykonany z materiału antypoślizgowego uchwyt nie będący trwale wbudowanym elementem obudowy, ze względu na możliwość wymiany tego elementu w przypadku zużycia, oraz klapkę ochronną urządzenia, pod warunkiem poświadczenia przez producenta możliwości pracy również bez tego elementu? Pragniemy nadmienić, iż dodatkowe zabezpieczenie defibrylatora w postaci plastikowej klapki jest standardem i zwiększa zarówno możliwość ochrony elementów elektronicznych jak również akcesoriów takich jak elektrody.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że **dopuszcza** urządzenie posiadające pokrywę/klapkę ochronną pod warunkiem możliwości niezakłóconej pracy defibrylatora w przypadku jej uszkodzenia.

Wobec czego Zamawiający **dokona modyfikacji** rozdziału IV pkt 7 ppkt I) treści III części SIWZ – OPZ, w następujący sposób:

Jest:

„Zewnętrzna obudowa urządzenia ma posiadać trwałe elementy wbudowane w konstrukcję wykonane z gumy antypoślizgowej chroniące dodatkowo urządzenie przed przypadkowym upadkiem. Nie może posiadać ruchomych elementów obudowy w celu uniknięcia przypadkowego wyłamania podczas akcji ratowniczej”.

Powinno być:

„Zewnętrzna obudowa urządzenia ma posiadać trwałe elementy wbudowane w konstrukcję wykonane z gumy antypoślizgowej chroniące dodatkowo urządzenie przed przypadkowym upadkiem. Może posiadać ruchome elementy obudowy takie jak klapka/pokrywa pod warunkiem ich niezakłóconej pracy w przypadku ich uszkodzenia”.

Wobec czego, treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 125

Prosimy o sprecyzowanie, czy Zamawiający w punkcie 7.2 p) wymaga, aby przerwa między uciśnięciami klatki piersiowej a możliwością wykonania defibrylacji, w trakcie prowadzenia akcji ratunkowej, była nie dłuższa niż 8 sek?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **wymaga**, aby przerwa między uciśnięciami a możliwością defibrylacji (tj. na analizę rytmu serca, ładowanie i wykonanie defibrylacji) wynosiła max. 8 sek.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 126

Mając na względzie, iż większość urządzeń AED dostępnych na rynku polskim pracuje w temperaturach powyżej zera stopni, pragniemy zadać pytanie czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator pracujący w temperaturach od 0 do 50°C?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 33**.

Pytanie nr 127

Czy Zamawiający dopuści na zasadzie równoważności defibrylator posiadający zamiast torby transportowej dużo trwalsze opakowanie w postaci klapki urządzenia, które pozwala na dużo lepsze chronienie samego defibrylatora. Jest to rozwiązanie prostsze w użyciu w porównaniu z torbą, gdzie przy konieczności jej otwierania i wyjmowania AED może dojść do opóźnienia terapii?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak Zamawiający **dopuszcza** takie rozwiązanie.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 128

W punkcie IV ppkt 3. Ppkt h) Opisu Przedmiotu Zamówienia, zamawiający oczekuje że: „ Sterownik musi pobierać dane techniczne bezpośrednio z szyny CAN. Wykonawca musi przedstawić dokumentację opisującą listę odczytywanych danych technicznych.

Prosimy o informację czy powyższy zapis dotyczy również pojazdów obecnie użytkowanych przez zamawiającego, które mają być objęte przedmiotem zamówienia? Jeżeli tak to czy zamawiający zobowiąże się do pozyskania od producentów pojazdów odpowiednich sygnałów z magistrali CAN? Ponadto prosimy o dopuszczenie możliwości skorzystania z sygnału cyfrowego lub analogowego jeżeli nie będzie możliwości zarejestrowania któregoś z sygnałów z magistrali CAN?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający **informuje**, że zapis dotyczy również pojazdów obecnie użytkowanych przez Zamawiającego, jednocześnie Zamawiający dopuszcza możliwości skorzystania z sygnału cyfrowego lub analogowego jeżeli nie będzie możliwości zarejestrowania któregoś z sygnałów z magistrali CAN i nie zobowiązuje się do pozyskania opisów sygnału od producenta.

Wobec czego, treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 129

W punkcie IV ppkt 3. Ppkt l) Opisu Przedmiotu Zamówienia, zamawiający pisze:

„Niezależnie od zamontowanego systemu automatycznej głosowej informacji pasażerskiej, pojazd musi być wyposażony w system nagłośnienia z mikrofonem w kabinie kierowcy; System musi umożliwiać przekazanie przez prowadzącego pojazd komunikatu dla pasażerów; Prosimy o informację III je czy zamawiający oczekuje od wykonawcy dostawy mikrofonu dla systemu nagłośnienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, Zamawiający **oczekuje** od wykonawcy dostawy mikrofonu dla systemu nagłośnienia. Wobec czego Zamawiający dokona modyfikacji treści poprzez dodanie wiersza lp. 18 w tabeli zawartej w rozdziale IV pkt. 15 „Zestawienie wyposażenia” części III SIWZ - OPZ o nazwie: „mikrofon kierowcy” w ilości łącznej 78 szt. Rozbicie ilościowe przedstawione zostanie w rozdziale IV pkt. 15 części III SIWZ – OPZ.

Wobec czego, treść SIWZ **ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 130

W punkcie IV ppkt 3. Ppkt u) Opisu Przedmiotu Zamówienia, zamawiający oczekuje od wykonawcy że: „Dane o bieżącej lokalizacji powinny być przekazywane do systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) - Traveller, który obecnie działa u Zamawiającego.”

W związku z powyższym zapisem prosimy o informację czy zamawiający posiada i nieodpłatnie udostępni wykonawcy dokumentację protokołów komunikacyjnych, struktury baz danych lub ewentualne interfejsy konieczne do wymiany danych pomiędzy sterownikami a systemem informacji przystankowej „Traveller”?

Zwracamy uwagę, że nie dostarczenie potencjalnym wykonawcom powyższej dokumentacji zdecydowanie ogranicza konkurencyjność w postępowaniu i praktycznie uniemożliwia złożenie ofert w tym zakresie innym firmom niż dostawca systemu „Traveller”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Dostawcą systemu informacji przystankowej (tablice elektroniczne na przystankach) –Traveller, jest firma Trapeze Finland Oy, Länsikatu 15 B, 80110 Joensuu, Finlandia. Wykonawca ma dokonać integracji dostarczonego systemu, z systemem Traveller.

Ewentualny koszt integracji ponosi Wykonawca.

Szczegóły dotyczące integracji Wykonawca powinien uzgodnić z Dostawcą systemu Traveller: firmą Trapeze Finland Oy, Länsikatu 15 B, 80110 Joensuu, Finlandia.

Wykonawca powinien uwzględnić przy sporządzaniu oferty koszty z tym związane.

Wobec czego treść SIWZ **nie ulegnie zmianie** we wskazanym zakresie.

Pytanie nr 131

W punkcie IV ppkt 5 Opisu Przedmiotu Zamówienia, zamawiający oczekuje od wykonawcy dostawy kasowników które powinny być: „Najnowszej generacji, przystosowane do obsługi biletów elektronicznych (zgodnych z obecnie eksploatowanym systemem) oraz biletów papierowych.

W związku z powyższym zapisem prosimy o informację czy zamawiający posiada i nieodpłatnie udostępni wykonawcy pełną dokumentację systemu biletów elektronicznych, protokołów komunikacyjnych, interfejsów, niezbędną do zintegrowania dostarczanych kasowników z systemem biletowym posiadanym obecnie przez zamawiającego?

Zwracamy uwagę, że nie dostarczenie potencjalnym wykonawcom powyższej dokumentacji zdecydowanie ogranicza konkurencyjność w postępowaniu i praktycznie uniemożliwia złożenie ofert w tym zakresie innym firmom niż dostawca aktualnie użytkowanego rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzieli odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 132

Pytanie nr 132

W punkcie IV ppkt 8 Opisu Przedmiotu Zamówienia, zamawiający oczekuje od wykonawcy dostawy: „Automat biletowy zainstalowany w autobusie umożliwiający sprzedaż biletów jednorazowych (papierowych), doładowanie e-portmonetki oraz przenoszenie kontraktów zakupionych przez serwis WWW. Przystosowane do płatności gotówką i kartą płatniczą. Zamawiający przewiduje w autobusach przegubowych 2 sztuki, w autobusach solo 1 sztukę. Zintegrowany z posiadanym przez Zamawiającego systemem biletu elektronicznego.”

W związku z powyższym zapisem prosimy o informację czy zamawiający posiada i nieodpłatnie udostępni wykonawcy pełną dokumentację systemu biletów elektronicznych, protokołów komunikacyjnych, interfejsów, niezbędną do zintegrowania dostarczanych automatów biletowych z systemem biletowym posiadanym obecnie przez zamawiającego? Zwracamy uwagę, że nie dostarczenie potencjalnym wykonawcom powyższej dokumentacji zdecydowanie ogranicza konkurencyjność w postępowaniu i praktycznie uniemożliwia złożenie ofert w tym zakresie innym firmom niż dostawca aktualnie użytkowanego rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na **pytanie nr 81**.

II. ZMIANA TREŚCI SIWZ

W konsekwencji powyższych zmian na podstawie art. 38 ust. 4 Ustawy PZP **Zamawiający, dokona zmiany treści SIWZ.**

Dokonane zmiany w trybie rejestru zmian Zamawiający udostępni na stronie internetowej, na której została udostępniona SIWZ.

III. ZMIANA TREŚCI OGŁOSZENIA

W konsekwencji powyższych zmian na podstawie art. 38 ust. 4a pkt. 2 Ustawy PZP, **Zamawiający dokona zmiany treści Ogłoszenia.**

IV. TERMIN SKŁADANIA I OTWARCIA OFERT

Termin **04.04.2017 r.** składania i otwarcia ofert **pozostaje bez zmian.**

V. DODATKOWE INFORMACJE

Zmiany są wiążące dla Wykonawców. Za zapoznanie się z całością udostępnionych dokumentów odpowiada Wykonawca.

Zatwierdzam:

Sporządziła **María Patrylas**
Specjalista ds. monitoringu i sprawozdawczości
Z-ca Przewodniczącego Komisji Przetargowej
tel. 68 452 04 50 wew. 78, tel. kom. 785 110 499

DYREKTOR

inż. Barbara Langner

MIASTO ZIELONA GÓRA
ul. Podgórna 22, 65-424 Zielona Góra
NIP 973-100-74-58
MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI
ul. Chemiczna 8, 65-713 Zielona Góra