



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"	
Изм. №	53-00-10915
16.11.2018 г.	

ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА

ОТНОСНО: Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Определяне на изпълнител за „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Във връзка с постъпили запитвания от заинтересовани лица по процедура за възлагане на обществена поръчка с горепосочения предмет, на основание чл. 33 от Закона за обществените поръчки, даваме следните разяснения:

ВЪПРОС № 1: В Разяснение № 53-00-10631/ 22.12.2017 г. е записано следното „...системата за измерване на средна скорост трябва да има възможността да бъде сертифицирана от Български институт по метрология, след въвеждане на системата в експлоатация и извън рамките на настоящия проект.“

Моля за пояснение дали терминът „сертифициране“ означава процедура по одобрение на типа и първоначалната проверка на системата на Български институт по метрология, съгласно „Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“ на Български институт по метрология (БИМ)?

ОТГОВОР: Под „сертифициране“ се има предвид процедура по одобрение на типа и първоначалната проверка на системата на Български институт по метрология, която е извън рамките на настоящия проект.

ВЪПРОС № 2: В Чл. 755. (Изм. – ДВ, бр. 22 от 2015 г.) от „Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“ на Български институт по метрология (БИМ) е записано следното изискване:

„(1) Максимално допустимите грешки на скоростометрите трябва да бъдат:

3. три km/h до 100 km/h или 3% от измерената стойност за скорости над 100 km/h и не по-голяма от минус 8 km/h до 100 km/h или минус 10% от измерената стойност над 100 km/h - за скоростометри, измерващи средна скорост при полеви тест, за дефинирано от производителя минимално базово разстояние между две контролни точки на участък от път.“

което е в несъответствие с изискването в т. 8.4.2 от Техническото задание, Приложение към Тръжна документация, е записано следното изискване към точността на системата:

„Максималната грешка в измерването на скоростта на МПС не трябва да надвишава $\pm 5\%$ за скорости от 10 км/ч до 250 км/ч.“

Непокриването на задължителните нормативни изисквания съгласно „Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол“ на Български институт по метрология (БИМ) ще доведе до невъзможност за сертифицирането на системата в бъдеще.

Във връзка с Разяснение № 53-00-10631/ 22.12.2017 г. и необходимостта от сертификацията от БИМ моля за разяснение, кое от двете изисквания трябва да бъде покрито при оферирането на системата за измерване на средна скорост?

ОТГОВОР: Следва да бъдат покрити изискванията съгласно Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол на Български институт по метрология (БИМ).

ВЪПРОС № 3: В т. 8.4.2 от Техническото задание, Приложение към Тръжна документация, е записано следното функционално изискване:

„... да се получава информация за реалната скорост, с която се движат МПС...“

Под реалната скорост, има ли се предвид **моментна скорост**?

ОТГОВОР: Има се предвид следното:

- моментна скорост в началото на участъка за измерване на средна скорост;
- моментна скорост в края на участъка за измерване на средна скорост;
- средна скорост за преминаване на целия участък.

ВЪПРОС № 4: Във връзка с Разяснение № 53-00-10631/ 22.12.2017 г. по – точно изискване за „сертифицирането“ на системата, моля да разясните за коя сметка ще бъдат разходите, свързани със „сертифицирането“ на системата, първоначална проверка и измерването на базови разстояния?

ОТГОВОР: Разходите за сертифициране на системата ще бъдат извън рамките на настоящия проект.

ВЪПРОС № 5: Дейностите, които трябва да бъдат извършени, като част от обществената поръчка, в тунел „Траянови врата“ ще придобият ли категорията на съоръжението?

ОТГОВОР: Да.

ВЪПРОС № 6: Ако отговорът на предходния въпрос е положителен, то следва ли да се издава Разрешение за строеж със съответната категория на съоръжението?

ОТГОВОР: Да, ще бъде необходимо да се издаде Разрешение за строеж със съответната категория на съоръжението.

ВЪПРОС № 7: Ако отговорът на първия въпрос е отрицателен, то моля да посочите по коя категория ще бъдат организирани дейностите и ще се издава ли Разрешение за строеж?

ОТГОВОР: Виж отговор на въпрос № 6.

ВЪПРОС № 8: Ще бъде ли отговорен Изпълнителят на обществената поръчка за издаване на разрешение за ползване след приключване на дейностите?

ОТГОВОР: Да, Изпълнителят ще бъде отговорен за издаване на Разрешение за ползване след приключване на дейностите.

ВЪПРОС № 9: Предвид текущото състояние на тръбите на тунела очакваме разходите, свързани с конструктивните несъответствия и дефекти, установени и възникнали в процеса на работа да бъдат покрити от Възложителя. Моля за вашето потвърждение.

ОТГОВОР: Разходите, свързани със съществуващи повреди по стоманобетонната конструкция на тунела не са включени в предмета на обществената поръчка.

ВЪПРОС № 10: В т. 6.3.2 от Техническото задание, Приложение към Тръжна документация, е записано следното функционално изискване:

„Системата следва да бъде централизирана и уеб базирана, ...“

Възложителят ще приеме ли сървърна архитектура тип client-server с достъп на оператора чрез потребителски интерфейс?

ОТГОВОР: Достъпът на оператора до системата следва да бъде чрез уеб базиран потребителски интерфейс.

ВЪПРОС № 11: В т. 6.8.10 от Техническото задание, Приложение към Тръжна документация, е посочено изискване за необходимостта от застраховане на оборудване за период от 60 месеца. Моля за пояснение, какво точно оборудване (полево, сървърно, тунелно, осветление, метални конструкции и т.н.) трябва да бъде застраховано?

ОТГОВОР: Застраховката трябва да бъде на името на Възложителя, като е необходимо да се застрахова цялото полево оборудване, в това число и тунелното (полево оборудване включва също и осветлението и металните конструкции). Застраховката има за цел да покрива предимно

вандализъм (увреждане на оборудване, в случаи на регистрирани и нерегистрирани пътно – транспортни произшествия или кражба на оборудване).

ВЪПРОС № 12: В т. 8.1.2.3.2 от Техническото задание, Приложение към Тръжна документация, са записани функционалните изисквания към работата на системата, както следва: напълно автоматично, автоматично с ръчна отмяна и полуавтоматично.

Според преценката на нашия технически екип при дефинирането на автоматични планове за реакция е абсолютно необходимо, всеки от тях да бъде предварително тестван, в тестова среда, в рамките на централната система за управление, за да бъдат избегнати критични ситуации в трафик управление или управлението на тунелните системи.

Моля за пояснение дали система за управление на магистрала и контролен център на тунел „Траянови врата“ трябва да имат възможност за тестване на предварително дефинираните планове за реакция в тестова среда на системата.

ОТГОВОР: Автоматичните планове се отнасят за тунел „Траянови врата“. Тестването на плановите е задължително. Всяка система или в частност алгоритъм за автоматично управление, следва да бъде тестван в тестова среда преди да бъде въведен в експлоатация.

ВЪПРОС № 13: От Техническото задание става ясно, че системата трябва да има възможност за активация на предварително зададени автоматични планове за реакция. Моля за пояснение дали операторът в контролния център трябва да има възможност за редакция на съществуващи или дефиниране на нов план за реакция.

ОТГОВОР: Операторът в контролния център не трябва да има достъп и възможност да редактира съществуващите планове. На ниво на достъп на оператора, тази функционалност не трябва да е разрешена, но на ниво администратор, посочените възможности трябва да бъдат осигурени. Системата трябва да пази записи /логове/ от всяка една редакция и събитие.

ВЪПРОС № 14: В т. 7.2.8.2 от Техническото задание е записано следното изискване:

„Всички публично достъпни потребителски интерфейси следва да поддържат многоезичност, като минимум български и английски език“.

Моля за пояснение, дали изискването се отнася към потребителски интерфейс на операторите на системата в контролен център?

ОТГОВОР: Изискването се отнася към публично достъпните потребителски интерфейси, което означава, че не се отнася само до операторите на системата в контролен център.

ВЪПРОС № 15: В т. 7.2.8.2 от Техническото задание е записано следното изискване:

„Всички публично достъпни потребителски интерфейси следва да поддържат многоезичност, като минимум български и английски език“.

Моля за уточнение, дали смяна на езика трябва да става в реално време при запазването на актуалните настройки или след рестарт на системата?

ОТГОВОР: Смяната на езика трябва да става в реално време при запазване на актуалните настройки.

ВЪПРОС № 16: Ще приеме ли Възложителят архитектурата на системата за управление да бъде направена в съответствие с германските стандарти MARZ99 и TLS2012?

ОТГОВОР: Моля, придържайте се към изискванията на Техническото задание (Приложение № 1).

ВЪПРОС № 17: Моля за пояснение, дали архитектурата на системата трябва да бъде модулна. Моля за дефиниране на начина на комуникация и взаимовръзка между отделните модули на системата.

ОТГОВОР: Системата следва да е модулна, като начина на взаимовръзка между елементите ѝ следва да бъде дефинирана от участника в техническото му предложение.

ВЪПРОС № 18: Моля за пояснение, дали архитектурата на системата трябва да бъде отворена за интеграция в бъдеща мастер система за управление.

ОТГОВОР: Да, архитектурата на системата трябва да бъде отворена за интеграция в бъдеща мастер система за управление.

ВЪПРОС № 19: От гледна точка на безопасността трябва ли VMS табелите да бъдат управлявани от отделен модул, част от модулна архитектура на системата за управление?

Задължително ли е да бъде непрекъснато проследяван актуалния статус/ информация на VMS табелите?

ОТГОВОР: Електронните информационни табели трябва да бъдат управлявани от отделен модул, част от модулна архитектура на системата за управление. Задължително е да бъде осигурена възможност за непрекъснато проследяване на актуалния статус и информация на електронните информационни табели в реално време.

ВЪПРОС № 20: Задължително ли е централният софтуер за управление да има възможност за „функция недопускане на забранени комбинации от пътни знаци“ при управление на движение чрез VMS или управление на трафика в тунел?

ОТГОВОР: Задължително е.

ВЪПРОС № 21: Системата трябва ли да има възможност за определяне преходите при превключването на пътните знаци на VMS табели? Примерно при въвеждането на скоростен лимит от 60 км/ч чрез VMS изображението на пътния знак, системата трябва ли да позволява постепенен преход от 120 км/ч, 80 км/ч до 60 км/ч?

ОТГОВОР: Системата трябва да позволява постепенен преход. За магистрални отсечки в Република България тази стъпка е 20 км/ч (140 км/ч; 120 км/ч; 100 км/ч и т.н. до достигане на скоростния лимит).

**С УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО ИВАНОВ**

директор на дирекция ОППО в АПИ,
упълномощен съгласно Заповед № РД-11-615 от 02.07.2018 г.
на Председателя на УС на АПИ

