



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА

Изм. №
53-00-3322/04.05.16
20.....г.

ОТНОСНО: Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с Предмет: „Проектиране, изграждане и въвеждане на електронна система за събиране на таксите за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминатото разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. (Тол) и на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до 3,5т. (електронна винетка)“

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. 29, ал. 1 от Закона за обществените поръчки, даваме следните разяснения:

ВЪПРОС 1: Във връзка с Документацията за участие: В раздел III „Описание на предмета на обществената поръчка“ е предвидено изграждането на 100 броя нови контролни рамки. Моля да дадете разяснения колко от тези 100 броя нови контролни рамки следва да бъдат построени на магистрала с 2 пътни ленти за движение и 1 аварийна лента във всяка посока, и колко на други класове пътища с 1 пътна лента за движение и 1 аварийна лента във всяка посока. Моля да дадете разяснения и да потвърдите, че, в допълнение към съществуващите 320 броя стационарни контролни рамки, предвидените 100 броя нови контролни рамки следва да бъдат построени от Изпълнителя (в това число и всички свързани стоманени изделия и монтажни работи/дейности).

ОТГОВОР: 1.1. В приложение 1 от тръжната документация, е приложена карта с местоположението на изградените 320бр. преброятелни пункта. С оглед оптималното обезпечаване на останалата пътна мрежа с контролни точки, всеки участник в процедурата, трябва да предложи местоположението на новите рамки, така, че да гарантира максимално ефективен контрол, но не по-малко от 20 бр. на магистрала с 2 пътни ленти за движение и 1 аварийна лента във всяка посока и не по-малко от 20 бр. на други класове пътища с 1 пътна лента за движение и 1 аварийна лента във всяка посока.

1.2. Да, възложителят потвърждава, че участникът избран за изпълнител трябва да изгради (включително всички свързани стоманени изделия и монтажни работи/дейности) 100бр. нови стационарни контролни точки.

ВЪПРОС 2: Във връзка с Документацията за участие: В раздел III „Описание на предмета на обществената поръчка“ е предвидено на 100 бр. стационарни контролни единици да бъдат монтирани съоръжения за определяне на теглото на преминаващите ППС в движение (weight in motion). Моля да дадете разяснения колко от тези 100 броя стационарни контролни единици със съоръжения за определяне на теглото на преминаващите ППС в движение; (weight in motion) следва да бъдат построени на магистрала с 2 пътни ленти за движение и 1 аварийна лента във всяка посока, и колко на други класове пътища с 1 пътна лента за движение и 1 аварийна лента във всяка посока. Следва ли съоръженията за определяне на теглото на преминаващите ППС в движение (weight in motion technology) да покриват винаги всички ленти за движение за съответния пътен профил, тоест и двете посоки на движение?

ОТГОВОР: 2.1. Участникът трябва да предложи оптималното местоположение на новите 100бр. стационарни контролни точки, така, че да гарантира максимално ефективен контрол, но не по-малко от 20 бр. на магистрала с 2 пътни ленти за движение и 1 аварийна лента във всяка посока и не по-малко от 20 бр. на други класове пътища с 1 пътна лента за движение и 1 аварийна лента във всяка посока.

2.2. Да. Съоръженията за определяне на тегло в движение (weight in motion) трябва да покриват всички ленти за движение, т.е. в двете посоки на движение.

ВЪПРОС 3: Във връзка с Документацията за участие: В раздел III „Описание на предмета на обществената поръчка“ са посочени съществуващите рамки. Моля да дадете разяснения каква е

свободната вертикална товароносимост в килограми и хоризонталният капацитет на ветрово натоварване за всеки вид от съществуващите рамки, на които следва да бъде монтирано ново оборудване; за да не се претоварва конструктивната стабилност на строителство (статика) на рамката?!

ОТГОВОР: Съгласно одобрените в АПИ проекти за стоманени рамки за камери и оборудване, същите са няколко типа, както следва:

- Г-рамка с единичен фундамент, състояща се от една колона и конзолна греда към нея;
- П-рамка с два единични фундамента (от двете страни на пътя), състояща се от две стоманени колони и една греда върху тях;
- П-рамка с междинна опора в средата (двуотворна рамка) с три единични фундамента (от двете страни на пътя и в разделителната ивица), състояща се от три стоманени колони и една греда върху тях;
- 2Г-рамка – два броя Г-рамки с единичен фундамент, състоящи се от една колона и конзолна греда към нея;
- Стоманена конзолна стойка за камера, анкерирана към стоманобетонова конструкция на естакада;

Собственото тегло на конструкциите за рамките е определено на базата на работните чертежи, като е използвано обемно тегло на стоманата $\gamma = 7850 \text{ kg/m}^3$. Включено е собственото тегло на всички елементи на технологичното оборудване, които са предвидени за монтаж на съоръженията. Стоманените рамки са оразмерени за разполагане върху тях на следните елементи от технологичното оборудване:

- Камера с размери 50/20/15 cm или 20/20/30 cm и тегло 5 kg, която се разполага върху гредата на всяка от рамките;
- Шкаф за технологично оборудване с размери 100/60/20 cm и тегло 96 kg, който се разполага върху колоната на рамката;
- Шкаф за технологично оборудване с размери 100/60/20 cm и тегло 172 kg, който се разполага върху колоната на рамката;
- Шкаф за технологично оборудване с размери 100/60/20 cm и тегло 63 kg, който се разполага върху колоната на рамката;
- Прието натоварване от кабели и крепежни елементи - 5 kg/m².

Схемите с броя, вида и разположението на елементите от оборудването върху всяка от рамките са дадени в конструктивните изчисления на рамките.

Относно ветровото натоварване, стоманените конструкции са проверени за нормативно натоварване от вятър с интензивност $W_m = 0,48 \text{ kN/m}^2$, което съответства на нормативна скорост от 100 km/h. За тази стойност са доказани проверките по първо и второ гранично състояние (премествания и завъртвания). Ветровото натоварване е разположено успоредно и перпендикулярно на равнината на всяка от рамките от конструкцията, като за тези две направления предварително са изчислени съответните аеродинамични коефициенти. С отчитането на пулсациите на вятъра и съответните коефициенти за височина, вид на терена и коефициенти за натоварване, рамките са оразмерени за пикова скорост на вятъра от около 150 km/h. В полза на сигурността за всички елементи от технологичното оборудване са взети максималните стойности на ветровото натоварване, без да се отчита реалното им разположение спрямо посоката на вятъра.

ВЪПРОС 4: Във връзка с Приложение № 1 „Техническо задание“: В раздел I "Общи изисквания", т. 1 „Общи изисквания на Възложителя“, е предвидено Изпълнителят да осигури на Възложителя предоставяне на гаранционно поддържане, обучение и всяко друго необходимо съдействие, за правилната експлоатация на системата за пътно таксуване в продължение на две години след въвеждането ѝ в експлоатация. Моля да дадете разяснения и подробности относно конкретните изискванията към гаранционното поддържане, което Изпълнителят следва да предостави на Възложителя за период от две години след въвеждане на системата в експлоатация.

ОТГОВОР: Гаранционното поддържане, което се очаква да бъде реализирано от изпълнителя за срок от две години следва да включва например, но не само: ремонт и възстановяване на елементи от системата, които поради производствени дефекти и/или неподходяща системна интеграция, не постигат заложените изисквания. В тази връзка обръщаме внимание, че всеки участник в процедурата, в своето предложение за изпълнение на поръчката, следва да включи информация по отношение на гаранционните условия на системата, предмет на поръчката.

Гаранционните условия и начина на поддръжка на системата са част от елементите, оценявани от възложителя в настоящата процедура.

ВЪПРОС 5: Във връзка с Приложение № 1 „Техническо задание“: Към момента съществуват 9 метеорологични станции (Приложение 1.3, гл. 1.2.3, т.4), и всички нови и 50 от останалите стационарни контролни единици, които не разполагат с метеорологични станции (измерване на температурата на асфалта и въздуха, скорост и посока на вятъра и влажност), следва да се оборудват с такива станции. Моля да дадете разяснения и да потвърдите, че съгласно Приложение 1, глава "Проверка на използването на пътя", стр. 15, изречение „На ново изградените и на част от съществуващите рамки (които не разполагат), следва да се инсталира оборудване за измерване на температура на асфалта, въздуха, скорост посока на вятъра и влажност", Възложителят изисква да бъдат доставени 150 допълнителни метеорологични станции на нови и съществуващи стационарни единици.

ОТГОВОР: Да, потвърждаваме, че участникът избран за изпълнител, следва да достави и монтира нови 150 бр. метеорологични станции, отчитащи описаните във въпроса и Приложение № 1 към документацията за участие параметри.

ВЪПРОС 6: Във връзка с Приложение № 1.1. „Цели, бизнес процеси и функционалността“: В раздел IV "Бизнес процеси за електронно таксуване на републиканската пътна мрежа (ТОЛ такси за изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. и електронни винетки за леки автомобили), в т. 2.3.2. „Задължения на отговорните лица", определя, че Оператора на системата (АПИ) следва да регистрира всяко превозно средство, което доближава контролен пункт (КП) като установява регистрационния му номер, класифицира го и прочита при техническа възможност информация за регистрацията и правилното функциониране (или наличието на намеса - екраниране, нарушение на целостта и др.) на БУ при наличие на такова в МПС". Моля да предоставите разяснения дали тази проверка на бордовите устройства (БУ) (наличие/отсъствие/подправяне) предполага задължително наличие на DSRC антена във всички контролни пунктове за проверка на съответствието на EETS БУ.

ОТГОВОР: Не, не е необходимо задължително наличие на DSRC антени на стационарните контролни точки.

ВЪПРОС 7: Във връзка с Приложение № 1.2. „Спецификации“: В раздел I "Специфични изисквания към системата", точка 2 „Технически изисквания", подточка 2.16. е предвидено, че новите портални рамки, които са на 4-лентов път и магистралите, трябва да бъдат оборудвани с възможност за обслужване – тип пасарелка. Моля да предоставите разяснения и да потвърдите, че само новите портални рамки, които следва да бъдат изградени от Изпълнителя, за 4-лентови пътища и магистрала, следва да са пешеходни, тоест че обслужващият персонал може безопасно да стъпва върху рамката и да има достъп до пешеходната зона, чрез обезопасена странична стълба.

ОТГОВОР: Да. Изискването се отнася само за стационарните контролни точки, които ще се изграждат в изпълнение на настоящата обществена поръчка.

ВЪПРОС 8: Във връзка с Приложение № 1.2. „Спецификации“: Съгласно раздел I "Специфични изисквания към системата", точка 4 „Други изисквания", подточка 4.11, Възложителят очаква предвидените за доставка софтуерни елементи да имат осигурено обслужване за минимум 3 години след въвеждане на Системата в редовна експлоатация. Моля да предоставите разяснения и подробните критерии на Възложителя по отношение на изискванията за така осигуреното обслужване.

ОТГОВОР: Възложителят обръща внимание, че всеки участник в процедурата, в своето предложение за изпълнение на поръчката, следва да включи информация по отношение на гаранционните условия на системата, предмет на поръчката. Гаранционните условия и начина на поддръжка на системата са част от елементите, оценявани от възложителя в настоящата процедура.

ВЪПРОС 9: Във връзка с Приложение № 1.2. „Спецификации“: В раздел I "Специфични изисквания към системата", точка 5 „Функционални изисквания", подточка 5.2.2.4, е предвидено „да бъде предоставена възможност на потребителите самостоятелно да променят класа на ППС спрямо актуалната конфигурация на превозното средство без намесата на центъра за обслужване на

клиенти". Моля да предоставите разяснения и подробности относно какви параметри на превозното средство се очаква да могат да бъдат модифицирани самостоятелно от потребителя (чрез отдалечен достъп) в централната система и какви са категориите класове на превозно средство (моля опишете подробно), към които потребителят може да премине?

ОТГОВОР: Изискването на Възложителят е продиктувано от възможността за ползване на бордовото устройство, при различна конфигурация на товарното превозно средство. Пример за това е движение на един товарен автомобил или съчленен такъв – с ремарке, характеристика на превозваните стоки – опасни, бързо-развалящи се, горива и т.н. Категориите моторни превозни средства, към които потребителят може да премине са категориите изчерпателно описани в чл. 21 от Правилника за прилагане на Закона за движение по пътищата.

ВЪПРОС 10: Във връзка с Приложение № 1.2. „Спецификации“: В раздел I "Специфични изисквания към системата", точка 5 „Функционални изисквания", подточка 5.3.3.14, са посочени необходимите за стационарните контролни точки. Моля за разяснения и потвърждение, че всички 320 съществували и 100 новопостроени рамки (общо 420 на брой) следва да бъдат оборудвани и да съответстват на изискванията на 5.3.3.14 от Приложение № 1.2. В противен случай, моля за разяснения към кои рамки (в това число колко от тях) тези изисквания ще се прилагат.

ОТГОВОР: След реализацията на проекта, всички стационарни контролни точки (включително съществуващите), трябва да бъдат оборудвани/дооборудвани така, че да покриват изискванията отразени в т. 5.3.3.14, т. 5.3.3.15 и т. 5.3.3.16 от Приложение № 1.2 към документацията за участие в настоящата процедура.

ВЪПРОС 11: В тръжната документация са посочени изисквания към контролните пунктове. Моля да дадете разяснения относно броя на съществуващите еднопосочни и двупосочни контролни пунктове, а именно дали един пункт обхваща едната или двете посоки на движение за всеки контролен пункт. Моля да дадете разяснения каква е свободната вертикална товароносимост в килограми и хоризонталният капацитет на ветрово натоварване за всеки вид от съществуващите контролни пунктове, на които следва да бъде монтирано ново оборудване, за да не се претоварва конструктивната стабилност на строителство (статика) на контролните пунктове?

ОТГОВОР: 11.1. Всички съществуващи 320 броя контролни пункта, регистрират преминаващите автомобили и в двете посоки за движение, т.е. обхващат и двете посоки на движение.

11.2. Виж отговор на Въпрос № 3.

ВЪПРОС 12: В тръжната документация се реферира към съществуващата инфраструктура. Моля да предоставите подробна информация и налична документация по отношение на съществуващата инфраструктура, в това число: Статичност; Електрическа инсталация; Спецификации на Пътната система; Интерфейс спецификации. Моля така посочената информация да бъде предоставена за всеки един контролен пункт.

ОТГОВОР: 12.1. В приложените технически спецификации към тръжната документация, са показани всички използвани типове технически решения. Относно информацията за статичност и натоварвания, моля вижте публикуваните от възложителя информация за „Натоварване и статика на преброителни пунктове“ към електронната преписка за поръчката, публикувана в Профила на купувача. Информацията за електрическата инсталация, спецификации на пътната система и интерфейс спецификации е налична в Приложение 1.3 и коригираната документация за ТОЛ системата – Приложение 1.4 (ново).

12.2. Съществуващите 320 броя стационарни контролни пунктове са изградени от следните типове конструкции: 241 броя Г-образни стоманени рамки, 14 броя П-образни стоманени рамки, 30 броя 2П-образни стоманени рамки, 17 броя 2Г-образни стоманени рамки и 18 броя конструкции, монтирани върху съществуващи естакади.

УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО ИВАНОВ
директор на дирекция ОППО в АПИ,
упълномощен съгласно Заповед № РД-11-1007 от 25.09.2014 год.,
доп. със Заповед № РД-11-1208 от 06.10.2015 год.
на Председателя на УС на АПИ