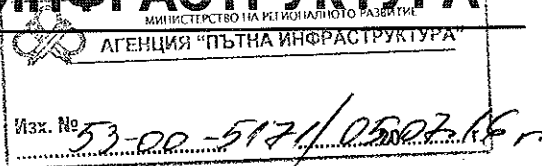




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА



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 изминато 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 (отм.), даваме следните разяснения:

Въпрос № 1: В Приложение 1. Техническо задание, раздел „Проверка на използването на пътя“ са предоставени изисквания относно оборудване за измерване на температура на асфалта, въздуха, скорост и посока на вятъра и влажност. При така посочените точности практически не съществуват производители, които да предлагат подобно оборудване. В тази връзка, моля да потвърдите, че под точност на измерваните величини, а именно - 0.5 °C за температура, 0,01м/с за скорост на вятъра и 0,1% за влажност се има предвид разделителна способност за измерваните величини.

Отговор: Да, потвърждаваме, че Възложителят има в предвид разделителна способност. За скоростта на вятъра е 0,1м/с, а не посочената 0,01м/с (допусната техническа грешка).

Въпрос № 2: Във ваши Въпроси/Отговори Изх.№.53-00-4828/23.06.2016, на Въпрос 29 „...моля да уточните дали изграждането на посочените оптични трасета „за изграждане“ е предмет на настоящия договор поръчка“ предоставяте отговор „Не са част от тази обществена поръчка“. Същевременно, на Въпрос 35 от същия документ „Описаната оптична свързаност описана в Приложение 1.4 от кого следва да бъде изградена?“ предоставяте отговор „Изпълнителят трябва да изгради посочената оптична мрежа „за изграждане“ „.

Молим за еднозначен отговор: следва ли всеки участник да калкулира и съответно опише в предложението си изграждането на оптичните трасета, маркирани с текст „за изграждане“ и изрично дадени като дължини и начални/крайни точки в Приложение 1.4, а именно:

Номер на трасе	ГКПП	Опорен възел ЕСМИС	Разстояние в метри	Налична оптика
25	ГКПП Бургас	ОВ ОА Бургас	3 000	За изграждане
24	ГКПП Варна	ОВ ОА Варна	3 000	За изграждане
21	ГКПП Гюешево	ОВ ОА Кюстендил -4046	32 000	За изграждане
16	ГКПП Златарево	ОВ поща Петрич-3102	21 000	За изграждане
15	ГКПП Златоград	ОВ поща Златоград	3 000	За изграждане

1	ГКПП Калотина	9 РПУ-4068-4067-4066-4065-4064-4063	60 850	За изграждане
19	ГКПП Капитан Андреево	ОВ СОСП Свиленград-2015	15 000	За изграждане
9	ГКПП Кардам/Йовково	ОВ ОА Добрич - 3026	36 000	За изграждане
11	ГКПП Силистра	ОВ ОА Силистра	3 000	За изграждане
20	ГКПП Станке Лисичково	ОВ ОА Благоевград - 3097	25 000	За изграждане
			201 850	

Отговор: Да. Посочените оптични трасета трябва да бъдат изградени от и за сметка на изпълнителя на поръчката.

Въпрос № 3: Във ваши Въпроси/Отговори Изх.№ 53-00-4829/23.06.2016, на Въпрос 7 предоставяте отговор, в който посочвате „допустимо отклонение от 10%“ за по-икономично оборудване за определяне на габаритите на „останалите контролни единици“. В същото време, в Раздел 2.8 на Приложение 1.2, към което реферирате е посочено „допустимо отклонение до 5%“.

Молим еднозначно да посочите какво допустимо отклонение на „по-икономичното“ оборудване следва да предложат участниците - 5% или 10%.

Отговор: Изискването е съгласно тръжната документация – приложение 1.2, а именно „допустимо отклонение до 5%“.

Въпрос № 4: Във ваши Въпроси/Отговори Изх.№ 53-00-4827/23.06.2016 на Въпрос 80 „Колко единици по-икономични устройство за класификация се изискват?“ предоставяте отговор, че се изискват 50 такива: „...Ако общият брой е 100, от които за 50 се изискват системи за лазерно сканиране то остават 50бр., за които могат да бъдат инсталирани по-икономични технически решения.“

Молим да потвърдите, че по отношение на системите за определяне габаритите на превозните средства следва да бъдат доставени системи за ОБЩО 100 броя фискирани контролни единици (50 с лазерни скенери и 50 с по-икономично оборудване или с лазерни скенери).

Отговор: Да, потвърждаваме, че общо 100 стационарни контролни единици, трябва да определят габарити на МПС.

Въпрос № 5: Молим да посочите за чия сметка следва да бъдат годишните разходи по поддръжка на мобилните контролни единици:

- Годишни прегледи
- Годишна / регулярна смяна на консумативи (масло, филтри и т.н.)

Отговор: Посочените във въпроса разходи, са за сметка на Изпълнителя за срока на доказване ефективността на системата. След изтичане на този срок и доколкото в условията на гаранцията на производителя/доставчика на мобилните контролни единици не е предвидено друго, тези разходи са за сметка на Възложителя.

Въпрос № 6: Молим да разясните, дали съществуващите стационарни контролни точки следва да бъдат дооборудвани с цел контрол върху аварийните ленти и с цел изпълнение на изискванията въведени с ваши Въпроси/Отговори Изх.№ 53-00-3322/04.05.2016, където на Въпрос 10 посочвате, че „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... “?

Отговор: Да, съществуващите автоматични преброителни пунктове, трябва да бъдат дооборудвани.

Въпрос № 7: В случай, че потвърждавате дооборудването на съществуващите стационарни контролни точки от предходния въпрос, то молим да посочите какви параметри следва да се следят в аварийните ленти освен регистрационни номера.

Отговор: В аварийните ленти (за автомагистралните участъци) трябва да се следят всички параметри, които е предвидено да се следят и в активната и изпреварващата ленти.

Въпрос № 8: В случай, че потвърждавате дооборудването на съществуващите стационарни контролни точки с допълнителни средства за контрол (за аварийни ленти и с цел покривне на изискванията Ви от ваши Въпроси/Отговори Изх.№ 53-00-3322/04.05.2016, Въпрос 10),

Молим да разясните какво следва да предложат/калкулират в предложенията си участниците при положение, че металните конструкции не са проектирани за допълнителна техника или са неудачни за разполагането на такава (напр. Възложителят изисква обзорна камера върху всяка лента, камера за заснемане на задни регистрационни номера и т.н., което води до мин. 2 допълнителни камери ВЪРХУ ВСЯКА лента. Тази конфигурация е невъзможна за изпълнение за 2-лентови пътища използвайки наличните Г-образна метална конструкция. По данни на Възложителя за наличните стационарни точки, този проблем ще е наличен в 239 локации).

Следва да се има предвид, че за да отговорят участниците на изискванията на Възложителя в настоящия им вид, то всеки участник следва да предвиди в предложенията си и във финансовото си калкулации всички съществуващи метални конструкции в 239 локации да се демонтират, съществуващите системи за автоматично преброяване на трафика да се спрат, деинсталират, да се изградят нови метални конструкции проектирани за изисканото от Възложителя оборудване, да се издаде ново разрешение за строеж, демонтираните системи да се инсталират и пуснат в експлоатация отново, и накрая да се извърши дооборудване с нови технически средства.

Също така, следва да се има предвид, че съществуващите стационарни контролни точки са все още предмет на гаранционно обслужване съгласно Въпроси/Отговори на Възложителя.

Молим за потвърждение дали съществуващите стационарни контролни точки следва да се дооборудват с цел покриване на аварийните ленти и отговаряне на нововъведените изисквания чрез ваши отговори от Изх.№ 53-00-3322/04.05.2016, Въпрос 10.

Отговор: Изискването е „*Към всяка лента да бъдат монтирани 2бр. камери*“, съответно обзорна камера. В този смисъл не е задължително камерата да бъде монтирана директно над лентата за движение. В случаите, обаче, в които е невъзможно да се осигури наблюдение на всяка лента, то изпълнителят трябва да предвиди и реализира допълнителна конструкция (независима от съществуващата), като може да използва съществуващата свързаност или електро-захранване на действащите системи за автоматично преброяване на трафика.

По отношение на автомагистралните участъци, изпълнените конструкции със сигурност могат да поемат натоварването от оборудването за контрол на аварийните ленти.

Напомняме, че всички допълнения и монтаж на оборудване на съществуващите автоматични преброителни постове, не трябва по никакъв начин да водят до съществено изменение или нарушаване работата на изпълнените системи!

Въпрос № 9: Моля да посочите, следва ли участниците да предвидят и калкулират в предложенията си поставяне на информационни или друг вид знаци преди новоизградените 100 фиксирани контролни точки и ако да - какъв следва да бъде знакът съгласно действащата в момента нормативна база.

Отговор: Да, участниците трябва да предвидят монтаж на знаци, идентични с монтираните към момента на действащите автоматични преброителни пунктове. В действащата нормативна база не е предвиден знак за стационарна контролна точка. Изображението, обаче, няма отношение към стойността, а единствено размерите и класа на използваното фолио.

Въпрос № 10: В предоставената от вас карта (файл *Napravleniya_taksi_i_broyach_80x120.pdf*) онагледяващата платената пътна мрежа се съдържат пътни участъци, които са изцяло в рамките на населените места. Например:

- a. Гр. Варна
- b. Гр. Бургас
- c. Гр. Ямбол
- d. Гр. Сливен
- e. Гр. Габрово
- f. и т.н.

В тази връзка, потвърждава ли Възложителят, че дори за движение в рамките само на населеното място отново ще се изисква заплащането на електронна винетка или тол- "такса съответно?

Отговор: Не. В приложението са посочени републиканските пътища, за които трябва да бъде разработена системата и същата да генерира информация.

Въпрос №11: Във ваши Въпроси/Отговори Изх.№ 53-00-4829/23.06.2016 (разяснения в табличен вид), на Въпрос 3 отговаряте следното: „Останалите 320 стационарни контролни единици са 320 на брой. Броят на лентите е както следва: Останалите 320 стационарни контролни единици са 320 на брой. Броят на лентите е както следва: 241 броя са на 2 ленти

14 броя са на 4 ленти

63 броя са на 4 ленти плюс 2 аварийни ленти

2 броя са на 6 ленти плюс 2 аварийни ленти“

Същевременно на въпрос 13 от същия документ предоставяте следния отговор: „От 320 пункта, 239 са разположени на пътища с две ленти, 8 броя на пътища с три ленти, 70 броя на пътища с четири ленти и 3 броя на пътища със шест ленти“

Поради констатираното от нас разминаване в отговорите, молим за еднозначен отговор: **Колко са „останалите стационарни контролни единици“ и на пътища с колко ленти са разположени?**

Отговор: Представена е таблица във формат "excel", в която са описани броя на ленти за движение в двете посоки общо за всяка точка, съгласно която от 320 пункта, 239 са разположени на пътища с две ленти, 8 броя на пътища с три ленти, 70 броя на пътища с четири ленти и 3 броя на пътища с шест ленти. Съществуващите точки за събиране на данни за трафика обхващат единствено активните ленти за движение (без аварийните ленти за движение на автомагистралите).

Въпрос № 12: Вземайки предвид факта, че настоящата процедура предвижда изготвяне на анализ и детайлен Проект за изграждане и внедряване на електронна система за събиране на такси,

Моля, да разясните дали участниците трябва да приложат към техническото си предложение и брошури/каталози на оборудването, което смятат да използват за изпълнение на поръчката или брошурите/каталозите ще се представят от Изпълнителя на етап Приемане на проектирането от страна на Възложителя?

Отговор: Решение на всеки участник е какви допълнителни материали ще представи към своята оферта. На етап приемане на проектирането, задължително трябва да бъдат представени подробни технически спецификации на предвидените за влягане в системата модули.

Въпрос № 13: В случай, че отговорите положително на горепоставения въпрос,
Моля да потвърдите, че е достатъчно участниците да приложат към техническото си предложение брошури/каталози на оборудването на английски език и/или на български език.

Отговор: Предвид изискването офертите да бъдат изготвени на български език, всяка част от тях, следва да бъде преведена и приложена към оригиналните брошура/каталог.

С УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО ИВАНОВ

директор на дирекция ОНПО в АПИ,
упълномощен съгласно Заповед № РД-11-1007 от 25.09.2014 г.,
доп. със Заповед № РД-11-1208 от 06.10.2015 г.,
на Председателя на УС на АПИ

