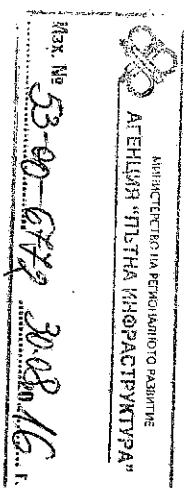


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА

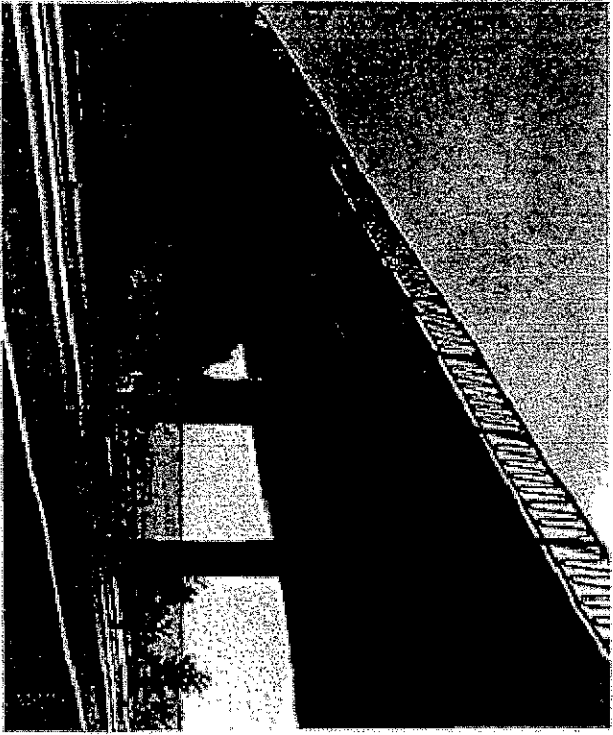
ОТНОСНО: Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Проектиране, изграждане и въвеждане на електронна система за събиране на таксите за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминатото разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. (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 (отм.), даваме следните разяснения в табличен вид:

Въпрос №	Препратка	Раздел	Съдържание на въпроса	Отговор
1	Приложение 1.3	1.3	Има ли разпоредби в договорите с изпълнителите на съществуващата система за преброяване на трафика, които да уреждат необходимите услуги и надграждането и модифицирането на системата в бъдеще?	В договорите с изпълнителите на съществуващата система за преброяване на трафика няма клаузи, които да уреждат надграждането и модифицирането на системата. Съществуващата система е в период на гаранционна поддръжка, като обхватът на дейностите е посочен в т.1.2.9 от Приложение №1.3 (виж отговор на въпрос 109 от разяснение 53-00-4827/23.06.2016, отговор на въпрос 45 от разяснение 53-00-4828/23.06.2016). Изпълнителят по настоящата поръчка не трябва да нарушава функционалността на съществуващата система с 320 броя на трафика (виж отговор на въпрос 20 от разяснение 53-00-4827/23.06.2016).

2	Общо съображение	Общо съображение	От документите, които до момента са на разположение (за станциите за преброяване на трафика съгласно технически спецификации 2000, 3000 и 4000), не е възможно да се установят бройките оборудване, монтирано в съществуващата система за преброяване на трафика. В спецификациите са посочени най-важните параметри и видове оборудване, но няма списък на оборудването. Тази информация е необходима на кандидата, за да предложи подходяща интеграция на системата и да изчисли подходящи интегрални на изпълнение на изискванията на възможители (напр. списък на монтираните камери във всеки контролен пункт, в т.ч. съответната конфигурация на лентите). Любезно молим Възлагачия орган да предостави списък на оборудването за всички обекти (320) от съществуващата система за преброяване на трафика.	Прилагаме списък на всички 320 обекта с брой камери за всеки обект и брой индуктивни рамки, интегрирани в асфалтовата настилка за всеки обект.
3	Общо съображение	Общо съображение	Приема ли Възлагачият орган, че Изпълнителят може да монтира една камера, покриваща повече от [една лента] за всяка посока на движение (напр. аварийната лента и съседната основна лента за движение)?	Не приема. Моля, придържайте се към изискванията на документацията.
4	Общо съображение	Общо съображение	Може ли да се приеме, че в съществуващите точки на системата за преброяване на трафика има по една камера за всяка лента на движение? Към настоящото прилагаме снимка, която показва друго:	Всички съществуващи преброятелни пунктове трябва да бъдат до-оборудвани, според изискванията на Документацията- Приложение 1.2 и според Отговор 10. Изх. No. 53-00-3322/04.05.2016, Отговор 10 „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. Без това по никакъв начин да нарушава функциите на посегашната система.

				
5	Общо съображение	Общо съображение	Моля потвърдете, че само за новопостроените се стационарни контролни точки (100 бр.) ще се изисква да разполагат с оборудване за контрол, което да покрива аварийната лента. Моля посочете бройката такива нови контролни точки, за които се очаква да бъдат разположени на профили на пътя оборудван с аварийна лента, тъй като това е необходимо за точно изчисляване на разходите във връзка с ценовото предложение.	Не потвърждаваме. Моля придържайте се към изискванията на Документацията - Приложение 1.2 и според Отговори Изх.Но.53-00-3322/04.05.2016, Отговор 10 „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 и Отговор 6 от разяснения с Изх.Но.53-00-5171/05.07.2016

6	Приложение 1.2	5.3.3.14	Станциите на съществуващата система за преброяване на трафика от „Техническа спецификация 2000“ и „Техническа спецификация 4000“ не отговарят на минималните изисквания, както са описани в тръжната документация („Стационарните контролни точки да имат капачици за автоматично разчитане на регистрационни табели дори при скорост на движение до 240 км/ч“). В случай, че кандидатът интегрира съществуващата система за преброяване на трафика, тя няма да отговаря на минималните изисквания към офертата. Моля потвърдете, че това изискване се отнася само за новонизграждащите се стационарни контролни точки (100 бр.).	Не потвърждаваме. Моля, придържайте се към изискванията на документацията. В разяснения 53-00-3322/04.05. в Отговор 10 е отбелязано „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.“
7	ИП [писмо с разяснения] doc. 53-00-4827 ИП doc. 53-00-4829	Въпрос № 22 Въпрос № 39	Посочени са две различни стойности за електрозахранването на стационарните контролни точки. В ИП № 53-00-4827, Въпрос № 22 мощността е до 2 кВт, а в ИП № 53-00-4829, Въпрос № 39 се посочва, че е осигурено електрозахранване 220 V с мощност 6kW, а съществуващото оборудване не консумира повече от 1,5 kW при 220V. Моля пояснете коя мощност и консумация на инсталираното оборудване в kW е налице и е приложимата за стационарните контролни точки?	<ul style="list-style-type: none"> • Монтираните съоръжения/захранващи кабели, предпазители, електромери и т.н.) на съществуващите 320 преброителни пункта позволяват инсталиране на мощност до 6kW, • Разрешителните от ЕРПтата за съществуващите 320 преброителни пункта са за мощност 2kW • Един преброителен пункт не консумира повече от 1,5 kW.
8	Общо съображение	Общо съображения	Посочва се, че за системата за санкциониране при събирането на пътни такси трябва да се монтира една предна и една задна камера. Това за всички контролни точки (съществуващи и нови) ли важи или само за новите? Това означава ли, че за съществуващите контролни точки трябва да се монтират допълнителни предни камери? Моля имайте предвид, че при съществуващата система за преброяване на трафика не винаги има по една камера на лентата (напр. по магистралите, където една камера покрива няколко ленти и е разположена между две ленти).	Моля придържайте се към изискванията на Документацията- Приложение 1.2 и според Отговори Изх.Но.53-00-3322/04.05.2016, Отговор 10 „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

9	Общо съображение	Общо съображение	Възложителят ще осигури помещението, посочени в офертата за центъра за данни, помещението за наблюдение и контрол, центъра за обслужване по телефона, монтаж на терминиали за самообслужване и местата за разполагане на мобилни офиси (тип контейнер). През периодите на проектиране и изграждане и доказване на ефективността и функционалните възможности (7 + 12 месеца) Изпълнителят поема експлоатационните разходи по електрооснабдяването и обмена на данни. Моля потвърдете. Ако отговорът е отрицателен, моля дайте пояснителни подробности.	Потвърждаваме
10	Приложение 1.3 – ИКТ 2016-03-31	Раздел 4.2. Раздел 4.3	Съгласно определените спецификации за инфраструктурата на сървърите и системите за съхранение на данни възложителят изисква синхронизирано решение в режим „разпънат“ кълстер за определените места на центровете за данни. Поради технологични ограничения хранилищата на данни не могат да бъдат репликирани синхронно, както се изисква от тръжните документи. Ограничението се налага от предварително определените от Възложителя местоположения на центровете за данни и географското им линейно отстояние (1) от > 130 км. По-рано приетото технологично ограничение от 100 км (вж. по въпроса документа с разяснения на Възложителя по тръжната документация) вече не е приложимо. Приема ли Възложителят алтернативни решения за балансиране на натоварването и резервирането, тъй като поисканото решение не е осъществимо съгласно актуализираната информация за окончателните местоположения на центровете за данни?	Моля придържайте се към изискванията на документацията и коментарите на приложенията за промяна от писмо 53-00-2998/21.04.2016 г. С цел ефективно използване на съществуваща държавна инфраструктура, за нуждите на вторият изчислителен център, Възложителят предоставя възможност за изграждането му в сградата на ОПУ - Пловдив или в сградата на ОПУ - Перник, находяща се в гр. Перник, ул. „Софийско шосе“ 31, лице за контакт Рени Тимова-началник отдел, тел. 0884 911 466. За улеснение на участниците, към настоящото разяснение прилагаме скица на сградата на ОПУ Перник.
11	Инфраструктура за ИКТ	Местоположения на центровете за данни	Моля да дадете информация дали вече е изградена свързаност между центровете за данни (намиращи се в гр. София и в гр. Пловдив) и може ли тя да се ползва от изпълнителя? Ако отговорът е отрицателен,	Детайлна информация за съществуващата свързаност между центровете за данни е описана в Приложение 1.3 – ИКТ точка 1. Съществуваща инфраструктура и информационни системи, имащи отношение към

		моля дайте информация кой ще отговаря за свързаността между центровете за данни?	бъдещата ToU система. Ангажиментът на Изпълнителя е да изгради две независими оптични кабелни линии между всеки от центровете за данни и входните точки на съществуващата преносна мрежа – т.е. да изгради двойно-резервирани сегменти в "последната миля".
12	Инфраструктура за ИКТ	Местоположения на центровете за данни	В съответствие с плана/схемите, предоставени за местоположенията на центровете за данни в София/Пловдив, моля дайте информация дали всички помещения, изобразени на схемите, могат да се използват за монтаж на оборудването (център за данни, работни места и др.).
13	Инфраструктура за ИКТ	Местоположения на центровете за данни	В случай, че Възложителят предложи места и помещения, които имат нужда от ремонт, моля да ни уведомите кой ще отговаря за ремонта на сградата и в какъв обем?
14	Общо съображение	Общо съображения	Информация за местата за монтаж на терминалите, контейнерите за мобилните офиси, както и окончателните места на 100-те нови стационарни контролни точки не е предоставена. Ценообразуването зависи от разстоянията, на които ще се осигурява електроенергия и връзка до всяко от местата, което би довело до разминавания в офертите на кандидатите. За да бъдат кандидатите поставени при равни условия, молим Възложителят да посочи очакваните места на терминалите и мобилните офиси (за да не се допуснат несъстоятелни изчисления на
			Точното местоположение на всеки един мобилен офис и терминал ще бъде уточнено между Изпълнителя и Възложителя на етап "Представяне за одобрение от Възложителя на проект на системата, включително и архитектурна, детайлен бизнес модел и пропеси;" съгласно документа "Приложение 1 Техническо задание". Възложителят ще окаже съдействие на Изпълнителя за свързване към електрозахранване и комуникационни линии, (до 1000м. от местоположението на мобилния офис или терминала), но тяхната реализация е за сметка на Изпълнителя, включително изграждането на фундамента.

			разходите от кандидатите поради несъни определения за обхвата)?	Участникът трябва да предложи местоположението на новите 100 стационарни контролни точки съгласно критерии, които ще осигурят максимална ефективност на работа на системата.
15	53-00-4827-23062016-4_en	Въпрос № 24	Въвеждането на варианта със знак В25 може да намали броя ленти, които трябва да бъдат оборудвани с датчици за <i>определение на теглото в движение</i> /weight - in motion/. За да бъдат кандидатите поставени при равни условия, молим Възложителят да предостави очаквания брой стационарни контролни точки с датчици за WIM, където тази възможност е приложима (за да не се допуснат несъстоятелни изчисления на разходите от кандидатите поради несъни определения за обхвата)?	На 3, 4 и 6 лентови пътища е възможно да се регулира движението със знак В25. На двулентовите пътища такъв знак не е необходим. Моля вижте Разяснения 53-00-4827/23.06.2001бг отговор 29 „Трябва да се извърши измерване на тегло в движение на всички ленти за движение в двете посоки, включително и аварийна лента в автомагистрален участък. Допустимо е с поставяне на знак В25 да се ограничи движението на ППС над 3,5 тона само в основната лента за движение. За контролирането на това събитие трябва да има инсталирани камери и индуктивни рамки, които регистрират преминаването на такова ППС през изпреварващата и аварийната лента на движение. В тази ситуация на четири-лентовите и магистралните участъци където се изграждат стационарни контролни пунктове, могат да се инсталират сензори за измерване на тегло в движение само на една лента в посока.“
16	53-00-4827 53-00-4829 53-00-5171		Разбирането на Изпълнителя на база ПР, предоставени до момента (под №№ 53-00-4827, 53-00-4829, 53-00-5171) е, че на всички аварийни ленти, където са изградени нови и съществуващи стационарни контролни точки, всички параметри ще се наблюдават както и в активните ленти за движение на тези профили на пътя (РРН [разчитане на регистрационни номера], WIM, преброяване на трафика, категоризация на МПС). Моля потвърдете. Ако отговорът е отрицателен, моля дайте окончателни пояснителни подробности.	На всички аварийни ленти на нови и съществуващи стационарни точки ще се разчита преден и заден номер и ще се прави обзорна снимка на ППС. Относно мерене на тегло в движение вижте Разяснения 53-00-4827/23.06.2001бг отговор 29 „Трябва да се извърши измерване на тегло в движение на всички ленти за движение в двете посоки, включително и аварийна лента в автомагистрален участък. Допустимо е с поставяне на знак В25 да се ограничи движението на ППС над 3,5 тона само в основната лента за движение. За контролирането на това събитие трябва да има инсталирани камери и индуктивни рамки, които регистрират преминаването на такова ППС през изпреварващата и аварийната лента на движение. В тази ситуация на четири-лентовите и магистралните участъци

			където се изграждат стационарни контролни пунктове, могат да се инсталират сензори за измерване на тегло в движение само на една лента в посока."	
17	Приложение 1.2- Specifications	Раздел 2.8	Съгласно тръжната документация изпълнителят има право да предложи местата за новите 100 стационарни контролни точки. Очаква ли Възложителят подобно предложение в рамките на офертата или това ще стане на етапа на представяне архитектура на системата за одобрение от Възложителя?	Да, всеки участник трябва предложи местоположението на новите 100 стационарни контролни точки съгласно критерии, които ще осигурят максимална ефективност на работа на системата
18	53-00-4827-23062016-4	Въпрос №91	Разбирането на изпълнителя е, че предлаганите помещения обхващат следните компоненти: Обектът в София включва Център за данни 1, Център за наблюдение и контрол, Център за обслужване по телефона и всички оперативни дейности за електронната система за събиране на пътни такси. Обектът в Пловдив ще включва само Център за данни 2. Моля потвърдете.	Потвърждаваме.

С УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО КИВАНОВ
директор на дирекция ОНПО 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

