

ORZ.I-2.2431.3.2024.AP

INFORMACJA

DOTYCZY: postępowania w sprawie zamówienia o wartości mniejszej niż 130.000,00 PLN lub wyłączonego spod stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych na wykonanie usługi polegającej generalnym pomiarem hałasu w województwie podkarpackim w ramach tzw. „GENERALNEGO POMIARU HAŁASU PRZY DROGACH KRAJOWYCH W 2025 ROKU” (w skrócie: GPH 2025), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie przedstawia poniżej wyjaśnienia:

W odpowiedzi na zapytania dotyczące postępowania w sprawie zamówienia o wartości mniejszej niż 130.000,00 PLN lub wyłączonego spod stosowania przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych na wykonanie usługi polegającej generalnym pomiarem hałasu w województwie podkarpackim w ramach tzw. „GENERALNEGO POMIARU HAŁASU PRZY DROGACH KRAJOWYCH W 2025 ROKU” (w skrócie: GPH 2025), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie przedstawia poniżej wyjaśnienia:

Pytanie nr 1:

Jaki jest dopuszczalny błąd pomiaru natężenia ruchu? Przy wykorzystywaniu systemów automatycznych oraz przy liczeniu ręcznym pojazdów z zarejestrowanych danych wideo zawsze będzie dochodzić do niewielkich różnic w otrzymanych wynikach. Ponieważ wzór formularza do wideopomiaru ruchu zakłada podział w interwałach 10 minutowych i zliczania danych do pełnych godzin, proszę o zdefiniowanie dopuszczalnego błędu pomiaru. Dla pomiarów hałasu dane o ruchu są danymi towarzyszącymi, wykorzystywanymi do opisu charakteru badanej drogi. Zgodnie z opracowaniem GIOŚ „Katalog danych transportowych oraz środków transportu w Polsce w odniesieniu do wymagań dyrektywy 2015/996” - Rozdział 4.7 rekomenduje się błąd wyznaczenia natężenia ruchu nie większy niż 10%, co przekłada się na niepewność obliczenia poziomu dźwięku poniżej 1 dB.

Odpowiedź Zamawiającego nr 1:

Weryfikacji podlega liczba pojazdów ogółem oraz liczba pojazdów w poszczególnych kategoriach zamieszczona przez Wykonawcę w formularzu pomiarowym (Załącznik Nr 1) z liczbą pojazdów widoczną na nagraniach wideo w każdym 10-minutowym interwale nagrania. Różnica pomiędzy danymi z formularza a liczbą pojazdów widoczną na nagraniu powinna być mniejsza niż dopuszczalna procentowa wartość błędu opisana poniżej. Dopuszczalny błąd danych dla liczby wszystkich pojazdów ogółem (dla każdego kierunku),

na każde 10 minut powinien wynosić nie więcej niż 3%, niezależnie od liczby pojazdów zarejestrowanej w tym interwale. Dopuszczalny błąd przyporządkowania pojazdów do poszczególnych kategorii (dla każdego kierunku), na każde 10 minut nagrania powinien wynosić nie więcej niż:

- 1) 3% pojazdów danej kategorii dla prób ≤ 100 pojazdów;
- 2) 5% pojazdów danej kategorii dla prób > 100 pojazdów.

Pytanie nr 2:

Wymagania stawiane pomiarom prędkości nie współgrają z wzorem arkusza nr 2. W przypadku gdy wykonawca nie będzie mógł stosować równych odstępów czasu, wypełniania arkusza będzie mało czytelne. Prosimy o weryfikację wzoru formularza do pomiarów prędkości pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego nr 2:

Zamawiający nie przewiduje zmiany Załącznika Nr 2. Wymagania dotyczące pomiaru prędkości określone w OPZ pkt. V.3 stanowią, że „Pomiar automatyczny urządzeniami radarowymi na badanym odcinku drogi powinien być prowadzony w miarę możliwości w równych odstępach czasu, odrębnie dla każdego kierunku ruchu [...]”. Odzwierciedleniem tego wymagania jest formularz pomiarowy (Załącznik nr 2), w którym każda godzina z 24 godzinnej sesji pomiarowej podzielona została na sześć równych tj. 10 minutowych przedziałów czasowych. Formularz do pomiarów prędkości pojazdów jest poprawny.

Pytanie nr 3:

Dlatego w obecnym GPH odstąpiono od możliwości określania prędkości ruchu metodą „stoperową” z wykorzystaniem odcinka bazowego. Pomiar taki możliwy jest do przeprowadzenia z wykorzystaniem wideorejestracji, która już jest jednym z elementów pomiarów. Dodatkowo taka metoda umożliwia Zamawiającemu sprawdzenie czy dane zostały określone poprawnie. Wymagane byłoby jedynie, aby Wykonawcy stosujące tą metodę mieli obowiązek wskazania odcinka pomiarowego na przekazywanych danych wideo. Dopuszczenie do oceny prędkości tylko jednej metody (radarowej) może prowadzić do znacznego zwiększenia kosztów związanych z zakupem automatycznych radarów lub zwiększonym zaangażowaniem pracy ludzi w terenie. W przypadku liczenia pojazdów Zamawiający odchodzi już od konieczności ręcznego liczenia w terenie na rzecz liczenia w biurze z kamer, a w przypadku pomiaru prędkości nie daje takiej możliwości. W związku z tym wnioskujemy o zmianę specyfikacji i dodanie do pomiarów prędkości innych metod, np. „metody stoperowej”.

Odpowiedź Zamawiającego nr 3:

Zamawiający nie przewiduje zmiany OPZ w zakresie wymagań dotyczących pomiaru prędkości pojazdów poprzez dopuszczenie „metody stoperowej”. Zamawiający odstąpił całkowicie od pomiaru „metodą stoperową” już w poprzednim Generalnym Pomiarze Hałasu (GPH2020) z uwagi na rozbieżności w zakresie otrzymywanych wyników.

Dokument podpisany elektronicznie

Z poważaniem
Wiesław Sowa
Zastępca Dyrektora Oddziału