



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

Warszawa, 25 MAR. 2019

ZDM/DZP/ 346 /19/ZZ
ZDM-DZP.3411. 18 .2019.MSU

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na:
„Dostawę dwóch sztuk samochodów elektrycznych, dwóch Systemów mobilnej kontroli pojazdów wraz ze szkoleniem operatorów systemu oraz usługą utrzymaniową Systemu e-kontroli przez okres 36 miesięcy”.

Nr postępowania DPZ/6/PN/6/19.

Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Dróg Miejskich na podstawie art. 38 ust. 4 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (t.j. Dz. U. z 2018, poz. 1986 z późn. zm.) odpowiada na pytania zadane przez Wykonawców oraz dokonuje zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Pytanie nr 1

Zgodnie z zapisami w SIWZ, wysyłanie zawiadomień oraz przekazywanie informacji odbywa się elektronicznie za pośrednictwem dedykowanego formularza dostępnego na ePUAP: <https://epuap.gov.pl/wps/portal.pod> adresem skrzynki: /ZDMESP/zamowienia). Niestety po zalogowaniu się do ePUAP, jedyną odnalezioną skrytką ZDMESP jest podana poniżej (skan ze strony ePUAP).

Proszę o doprecyzowanie w jaki sposób można dotrzeć do określonej przez Państwa skrzynki /ZDMESP/zamowienia?

Typ platformy	ePUAP
Wybierz Katalog	Skrytki
Serwis	Skrytka - /ZDMESP/SkrytkaESP
Opis serwisu	adres skrytki

Podmiot publikujący ZDMESP

Adres serwisu http://ws.epuap.gov.pl/pk_external_ws/services/skrytka/ZDMESP/SkrytkaESP

Specyfikacja WSDL http://ws.epuap.gov.pl/pk_external_ws/services/skrytka/ZDMESP/SkrytkaESP?wsdl

Poziom dostępności Publiczny
serwisu

szczegóły serwisu

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że do przedmiotowej skrzynki należy dotrzeć za pośrednictwem książki adresowej wskazując w wyszukiwarce „ZDMESP” (zrzut widoku poniżej).

Książka adresowa

ZDMESP

Nazwa ↓	Województwo ↓	Miasto ↓	Ulica ↓	Adres skrytki ↓
<input type="radio"/> Zarząd Dróg Miejskich	MAZOWIECKIE	Warszawa (miasto)	ul. Chmiełna	/ZDMESP/skrytka
<input type="radio"/> Zarząd Dróg Miejskich	MAZOWIECKIE	Warszawa (miasto)	ul. Chmiełna	/ZDMESP/SkrytkaESP
<input type="radio"/> Zarząd Dróg Miejskich	MAZOWIECKIE	Warszawa (miasto)	ul. Chmiełna	/ZDMESP/Indykacja
<input type="radio"/> Zarząd Dróg Miejskich	MAZOWIECKIE	Warszawa (miasto)	ul. Chmiełna	/ZDMESP/zamowienia

Pytanie nr 2

Prosimy o potwierdzenie, że samochód zastępczy dostarczony w przypadku awarii lub uszkodzenia, może być samochodem innego typu niż samochód objęty dostawą w ramach przetargu (np. nie elektryczny), ale zapewniający pełną funkcjonalność zainstalowanego na nim systemu E-Kontroli SPPN.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza, aby był to inny samochód (nieelektryczny), ale w tym samym segmencie i musi spełnić normy emisji spalin Euro 6.

Zamawiający dopuszcza zainstalowanie systemu do e-kontroli na pojeździe innym niż elektryczny, ale w tym samym segmencie w przypadku awarii, uszkodzenia, utraty lub serwisu.

Pytanie nr 3

W związku z zapisem w § 2 pkt. 1, ust. 2) Umowy, wymagającym aby Wykonawca zapewnił ubezpieczenie Pojazdów w zakresie OC, AC, NW na okres pierwszych 12 miesięcy i na kolejne 12 miesięczne okresy przez cały okres świadczenia Usługi Utrzymania, prosimy o wyjaśnienie w następujących kwestiach:

- wg obowiązującego prawa w Polsce, podmiot nie może wykupić polisy OC, AC oraz NW na pojazd jeżeli nie jest jego właścicielem, a zatem Wykonawca nie będzie mógł wykupić polisy ubezpieczeniowej na pojazd, którego właścicielem będzie Zamawiający (dotyczy to pierwszych 12 miesięcy oraz kolejnych 12 miesięcznych okresów w czasie trwania Usługi Utrzymania),
- jeżeli w okresie użytkowania Pojazdu przez Zamawiającego, nastąpią zdarzenia z winy Zamawiającego, skutkujące podniesieniem opłat za ubezpieczenie w zakresie OC, AC lub NW w kolejnych 12 miesięcznych okresach, to dlaczego koszty takich zdarzeń z winy Zamawiającego ma ponosić Wykonawca,
- zgodnie z OWU istnieje wiele sytuacji, w których właściciel Pojazdu nie otrzyma pieniędzy z własnego ubezpieczenia AC. Jest to szczególnie istotne, jeżeli w wyniku tych przypadków przy winie Zamawiającego dojdzie do kradzieży lub całkowitej szkody Pojazdu. W takich sytuacjach Wykonawca musiałby zapewniając ciągłość usługi, dostarczyć docelowo Zamawiającemu, kolejny Pojazd, który musiałby być zakupiony i dostosowany przez Wykonawcę, co skutkuje nieprzewidywalnością kosztów jakie musi ponieść Wykonawca w okresie świadczenia Usługi Utrzymania systemu E-Kontroli SPPN,
- w przypadku zdarzeń w okresie użytkowania Pojazdu przez Zamawiającego, wymagających działań w firmie ubezpieczeniowej, prawo do wszelkich ustaleń będzie miał tylko właściciel Pojazdu, czyli Zamawiający.

Wykonawca nie będzie tutaj stroną, a zatem nie będzie miał wpływu na skutki takich ustaleń, które zgodnie z zapisami w SIWZ będzie musiał ponosić.

W związku z powyższymi przykładami, które mogą generować prawne konflikty między Zamawiającym a Wykonawcą, sugerujemy, aby zapis o zapewnieniu ubezpieczenia Pojazdów przez Wykonawcę w zakresie OC, AC, NW na okres pierwszych 12 miesięcy i na kolejne 12 miesięczne okresy przez cały okres świadczenia Usługi Utrzymania, został usunięty.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis §2 ust. 1 pkt. 2 Umowy: „(...)ubezpieczenie Pojazdów w zakresie OC, AC, NW na okres pierwszych 12 miesięcy i na kolejne 12 miesięczne okresy przez cały okres świadczenia Usługi Utrzymania i ich rejestrację”. W świetle przywołanego zapisu obowiązek ubezpieczenia pojazdów oraz likwidacji szkody spoczywa na

Wykonawcy, który w ramach ubezpieczenia powinien zapewnić naprawę uszkodzonego auta lub zapewnienie nowego auta w przypadku szkody całkowitej.

Pytanie nr 4

Jaką procedurę przewiduje Zamawiający, jeżeli w okresie świadczenia Usługi Utrzymania systemu E-Kontroli SPPN, Pojazd a wraz z nim system E-Kontroli będący przedmiotem dostawy przetargowej ulegnie całkowitej szkodzie w wyniku kolizji drogowej (niezależnie z czyjej winy) lub zostanie ukradziony? Zwracamy uwagę, że zapis w pkt. 6 § 7 Umowy jest zasadny jedynie w sytuacji kiedy Pojazd zostanie wymieniony na nowy w ramach gwarancji udzielonej przez producenta Pojazdu, a system E-Kontroli przez producenta systemu. Natomiast w przypadku kradzieży lub całkowitej szkody, zapis w pkt. 6 § 7 Umowy skutkuje nieprzewidywalnością kosztów jakie musi ponieść Wykonawca w okresie świadczenia Usługi Utrzymania systemu E-Kontroli SPPN. Może się bowiem zdarzyć, że do kradzieży lub całkowitej szkody Pojazdu dojdzie wielokrotnie w okresie świadczenia Usługi Utrzymania systemu E-Kontroli SPPN. W takiej sytuacji wymiana pojazdu na nowy, określona w pkt. 6 § 7 Umowy jest sprzeczna z przedmiotem Zamówienia, który mówi o dostawie dwóch sztuk samochodów elektrycznych i dwóch Systemów E-Kontroli.

Sugerujemy wprowadzenie w Umowie, tzw. „siły wyższej”, którą byłaby kradzież lub całkowita szkoda Pojazdu i która zwalniałaby Wykonawcę z wymiany samochodu i systemu E-Kontroli na nowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że zgodnie z §6 ust. 3 Umowy „Gwarancja dla Systemów e-kontroli SPPN oraz Pojazdów nie obejmuje aktów wandalizmu, nadużyć, niewłaściwego użytkowania, wypadków”. W zakresie ubezpieczenia porównaj odpowiedź na pytanie 2.

Pytanie nr 5

Zgodnie z zapisem SIWZ pkt. 2.4. Wykonawca zamierzający wziąć udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, musi posiadać konto na ePUAP. Zamawiający tym zapisem wyklucza z postępowania wszystkie podmioty zagraniczne, które mogłyby wziąć udział w postępowaniu, dysponujące systemem E-Kontroli SPPN, spełniającym wymagania techniczne określone w SIWZ, ale nieposiadające możliwości założenia konta na ePUAP, bowiem wymogiem otrzymania profilu zaufanego jest posiadanie polskiego numeru PESEL.

Odpowiedź:

Stosownie do informacji zamieszczonych na stronie internetowej Ministerstwa Cyfryzacji pod adresem: <https://obywatel.gov.pl/dokumenty-i-dane-osobowe/uzyskaj-numer-pesel-dla-cudzoziemcow> (dostęp w dniu 11 marca 2019 r.), cudzoziemcy, również nie mający zameldowania, mogą złożyć wniosek oraz uzyskać numer PESEL.

Natomiast na podstawie informacji zamieszczonej na stronie internetowej EPUAP pod adresem:

https://epuap.gov.pl/wps/wcm/connect/epuap2/pl/strefa+klenta_pomoc/najczesciej+zadawane+pytania/czy+obcokrajowiec+moze+posiadc+profil+zaufany

(dostęp w dniu 11 marca 2019 r.) w odpowiedzi na pytania: „Czy obcokrajowiec może posiadać Profil Zaufany” została udzielona pozytywna odpowiedź: „Tak. Wymogiem założenia profilu zaufanego jest jednak posiadanie polskiego numeru PESEL, który jest niezbędny do złożenia i potwierdzenia wniosku, lub posiadanie ważnego certyfikatu kwalifikowanego.”.

W świetle powyższych informacji nie może budzić wątpliwości, że podmioty zagraniczne (cudzoziemcy) mają możliwość założenia konta na ePUAP-ie, uzyskania profilu zaufanego (przy pomocy PESEL lub ważnego certyfikatu kwalifikowanego) oraz uzyskania numer PESEL.

Należy również podkreślić, że miniPortal UZP powiązany z e-PUAP-em, który znajdzie zastosowanie do składania ofert w przedmiotowym postępowaniu, jest rekomendowany przez Urząd Zamówień Publicznych, który bierze również odpowiedzialność za zapewnienie zgodności jego funkcjonowania z zasadami europejskiego i polskiego prawa zamówień publicznych, w tym w zakresie równego traktowania wszystkich potencjalnych wykonawców, w szczególności mających siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego lub państw, z którymi Unia Europejska lub Rzeczypospolita Polska zawarła umowę międzynarodową o równym traktowaniu wykonawców.

Pytanie nr 6

Czy w czasie testów, w czasie rzeczywistym, ma być zestawione połączenie VPN z serwerem Zamawiającego oraz mają być przesyłane dane zgodnie z formatem określonym w „Dokumentacji Szyny Danych”, czy zgodnie z zapisem w pkt. 2.21. OPZ, integracja z „Szyną danych” Zamawiającego ma nastąpić dopiero w okresie 30 dnia od podpisania Protokołu Odbioru ?

Odpowiedź:

Podczas testów nie jest wymagane zestawienie połączenia VPN z serwerem Zamawiającego, dane dotyczące kontroli mają zawierać informacje wymienione w pkt. 2.9 OPZ.

Zgodnie z zapisem w pkt. 2.21. OPZ, integracja z „Szyną danych” Zamawiającego ma nastąpić dopiero w okresie 30 dnia od podpisania Protokołu Odbioru.

Pytanie nr 7

Zgodnie z zapisem w OPZ pkt. 2.10. Elementy wskazane w pkt. 2.9 muszą mieć możliwość przenoszenia ich na nośnikach zewnętrznych; dysk przenośny, pendrive. Struktura danych musi być w następującej formie:

Katalog główny –w nazwie oznaczenie pojazdu i data. Wewnątrz plik „zmatchowany” (.txt, .csv i .xlsx), Katalogi z numerami spraw dla poszczególnych, rozpoznanych pojazdów zawierające: Zdjęcie tablicy z pierwszego przejazdu, Zdjęcie kontekstowe z pierwszego przejazdu, mapa z lokalizacją z pierwszego przejazdu, Zdjęcie tablicy z drugiego przejazdu, Zdjęcie kontekstowe z drugiego przejazdu, mapa z lokalizacją z drugiego przejazdu, Zdjęcie tablicy z n-tego przejazdu, Zdjęcie kontekstowe z n-tego przejazdu, mapa z lokalizacją z n-tego przejazdu).

Pytania: Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z powyższym zapisem, Zamawiający nie wymaga zbiorczego „zmatchowanego” pliku dla wszystkich rozpoznanych pojazdów, a jedynie pliki „zmatchowane” dla pojedynczych pojazdów, zgodnych z oznaczeniem i datą w katalogu głównym?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga przekazania „zmaczowanych” danych o pojazdach zarejestrowanych co najmniej dwukrotnie podczas kontroli, w jednym zbiorczym pliku .txt, .csv i .xlsx oraz dokumentacji zdjęciowej i graficznej, dotyczącej zarejestrowanych pojazdów.

Każdy plik z rozszerzeniem .txt, .csv i .xlsx ma zawierać te same dane składające się z elementów wyszczególnionych w pkt. 2.9.1 i 2.9.2 OPZ.

Pytanie nr 8

Jaka ma być struktura „zmatchowanego” pliku .txt ? Czy taka jak określono w załączniku do OPZ – szyna danych? Jeżeli tak, to dlaczego w strukturze „Żądania zgłoszenia sprawy do centrali” z załącznika do OPZ – szyna danych, występuje rekord dotyczący marki pojazdu ("type": "VehicleBrand"), podczas gdy w pkt. 2.9 OPZ, określającym jakie dane mają być gromadzone, brak wymogu marce pojazdu ?

Odpowiedź:

W ramach testu Zamawiający wymaga struktury pliku zawierającego elementy wskazane w pkt. 2.9.1 i 2.9.2 OPZ. W ramach testu oraz w ramach integracji z „szyną danych” nie jest wymagane podanie tego typu danej.

Pytanie nr 9

Dlaczego Zamawiający wymaga, aby były gromadzone informacje w dwóch układach współrzędnych GPS tj. układzie 2000 oraz układzie WGS84, skoro Układ współrzędnych 2000 (Państwowy Układ Współrzędnych Geodezyjnych 2000, PL-2000) zwany układem „2000”, powstał w wyniku zastosowania odwzorowania Gaussa-Krügera dla elipsoidy GRS 80 Geodezyjny System Odniesienia GRS 80 (Geodetic Reference System '80). GRS 80 uległ w ciągu 4 lat pewnej niewielkiej modyfikacji, przyjmując nazwę WGS 84 (World Geodetic System '84). Ze względu, że parametry elipsoid tych dwóch systemów różnią się o nieistotną wartość ok. 0,1 mm, w praktyce nazwy elipsoid (tak jak nazwy modeli) przyjmuje się niekiedy wymiennie?

Odpowiedź:

Zmawiający podtrzymuje zapisy OPZ odnośnie zapisu układu 2000 i układu WGS84. Przedmiotowe układy są niezbędne do prowadzenia dalszych prac badawczo-rozwojowych Systemu e-kontroli SPPN.

Pytanie nr 10

Z informacji uzyskanych od autoryzowanych dealerów samochodów na polskim rynku, wynika, że dostawa samochodów elektrycznych spełniających wymagania SIWZ, jest praktycznie niemożliwa w terminie 31 dni.

Najbliższe możliwe terminy dostaw, to ok. 2-3 miesiące od zamówienia.

Czy w związku z tą sytuacją, Zamawiający może zmienić kryterium czasu dostawy na minimum 60 dni?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w kwestii terminu dostawy.

Pytanie nr 11

Zgodnie z wymaganiami minimalna gwarancja na przedmiot dostawy to okres 36 m-cy. Jest to określone w SIWZ oraz w § 6 pkt. 2. 1) Umowy:

2. Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia gwarancji dla Pojazdów zgodnie z realizowaną Umową:

1) na Pojazd – wymagane minimum 3 lata bez limitu przebiegu, natomiast w pkt. 4.2 OPZ jest następujący zapis:

4.2. Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia gwarancji dla pojazdu zgodnie z realizowaną Umową:

4.2.1. na pojazd minimum 2 lata bez limitu przebiegu, Sugerujemy ujednolicenie obu zapisów.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ:

Rozdział V „Opis przedmiotu zamówienia” pkt 4.2 OPZ.,

Było:

4.2. Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia gwarancji dla pojazdu zgodnie z realizowaną Umową:

4.2.1. na pojazd minimum 2 lata bez limitu przebiegu,

4.2.2. na perforację nadwozia minimum 12 lat bez limitu przebiegu,

4.2.3. na powłoki lakiernicze minimum 3 lata bez limitu przebiegu,

4.2.4. na bezawaryjne działanie zespołu napędowego minimum 2 lata bez limitu przebiegu,

4.2.5. na pojemność akumulatora trakcyjnego minimum 3 lata bez limitu przebiegu przy zachowaniu sprawności akumulatora trakcyjnego zamontowanego w samochodzie nie mniej niż 66% pojemności pierwotnej),

4.2.6. okres gwarancji wynosi 36 miesięcy od dnia podpisania przez Zamawiającego Protokołu Odbioru.

Jest:

4.2. Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia gwarancji dla pojazdu zgodnie z realizowaną Umową:

4.2.1. na pojazd minimum 3 lata bez limitu przebiegu,

4.2.2. na perforację nadwozia minimum 12 lat bez limitu przebiegu,

4.2.3. na powłoki lakiernicze minimum 3 lata bez limitu przebiegu,

4.2.4. na bezawaryjne działanie zespołu napędowego minimum 2 lata bez limitu przebiegu,

4.2.5. na pojemność akumulatora trakcyjnego minimum 3 lata bez limitu przebiegu przy zachowaniu sprawności akumulatora trakcyjnego zamontowanego w samochodzie nie mniej niż 66% pojemności pierwotnej),

4.2.6. okres gwarancji wynosi 36 miesięcy od dnia podpisania przez Zamawiającego Protokołu Odbioru.

Pytanie nr 12

Czy Zamawiający oczekuje w ramach testów dostarczenia dwóch kompletnych zestawów systemu e-kontroli SPPN, czy na same testy wystarczy jeden komplet?

Odpowiedź:

W ramach testu Zamawiający oczekuje jednego kompletnego systemu e-kontroli SPPN wraz z pojazdem elektrycznym.

Pytanie nr 13

Dot. punktu 2.2.3. „System będzie miał możliwość importu danych dotyczących obszarów do parkowania, których współrzędne będą wskazane w pliku.txt/.csv/.xlsx udostępnionym przez Zamawiającego”

Prosimy o podanie przykładowego pliku (jego struktury).

Odpowiedź:

Format przykładowego pliku z danymi testowymi wygląda następująco:

NUMER_PUNKTU;numer_obszaru;rodzaj_miejsc;sposob_parkowania;szerokosc;dlugosc
1;1;ogolnodostepne;skosne;5788259,092000000178814;7499638,628999999724329
2;1;ogolnodostepne;skosne;5788256,828999999910593;7499631,889000000432134
3;1;ogolnodostepne;skosne;5788260,048999999649823;7499628,041000000201166
4;1;ogolnodostepne;skosne;5788262,415000000037253;7499634,872999999672174
5;2;dla_poj_os_niepelnosprawnych;skosne;5788254,087000000290573;7499624,290000000037253
6;2;dla_poj_os_niepelnosprawnych;skosne;5788252,906000000424683;7499620,731999999843538
7;2;dla_poj_os_niepelnosprawnych;skosne;5788256,000000000000000;7499616,31799999970198
8;2;dla_poj_os_niepelnosprawnych;skosne;5788256,969999999739230;7499619,889999999664724
9;3;ogolnodostepne;skosne;5788252,906000000424683;7499620,731999999843538
10;3;ogolnodostepne;skosne;5788248,28399999985099;7499607,447999999858439
11;3;ogolnodostepne;skosne;5788251,410000000149012;7499603,197999999858439
12;3;ogolnodostepne;skosne;5788256,000000000000000;7499616,31799999970198
13;4;zastrzezone;skosne;5788245,593000000342727;7499599,623999999836087
14;4;zastrzezone;skosne;5788240,980999999679625;7499585,639999999664724
15;4;zastrzezone;skosne;5788244,31199999918044;7499580,978000000119209
16;4;zastrzezone;skosne;5788248,97200000067055;7499595,282999999821186
17;5;ogolnodostepne;skosne;5788255,291000000201166;7499639,97699999955297
18;5;ogolnodostepne;skosne;5788251,239000000059605;7499628,981999999843538
19;5;ogolnodostepne;skosne;5788245,661999999545515;7499627,177000000141561
20;5;ogolnodostepne;skosne;5788248,805999999865890;7499637,810999999754131
21;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788248,480999999679625;7499620,955000000074506
22;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788239,681599999777973;7499595,103299999609590
23;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788233,001000000163913;7499575,491999999620020

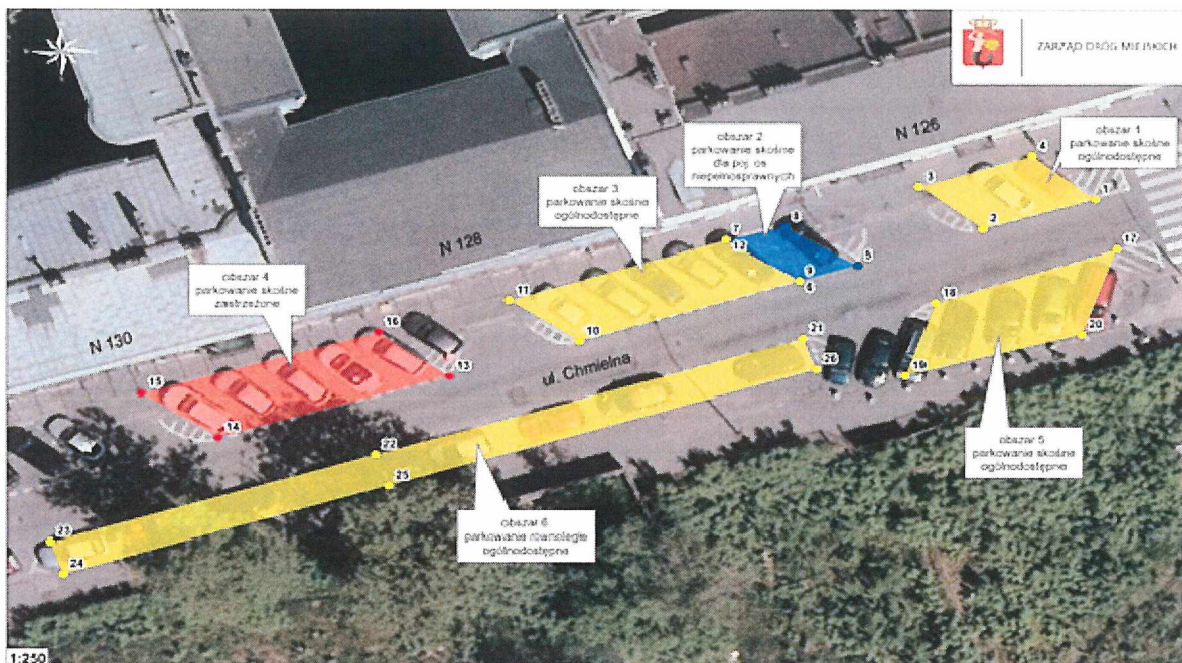


24;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788230,572999999858439;7499576,292999999597669

25;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788237,287499999627471;7499595,898699999786913

26;6;ogolnodostepne;rownolegle;5788246,148799999617040;7499621,772699999623001

Ponadto Zamawiający poniżej przedstawia przykładową mapę poglądową obszarów do postoj:



Pytanie nr 14

Dot. punktu 2.5. „Dla funkcjonalności ręcznej rejestracji pojazdów w Systemie e-kontroli SPPN...”

Czy wyznaczanie obszaru do postoju pojazdów ma się odbywać tylko dla krawędzi po prawej stronie pojazdu e-kontroli? Należy zauważyć, że w przypadku lewej strony, bardzo ciężko będzie określić jak szeroka jest jezdnia.

Odpowiedź:

Wyznaczanie obszarów do postoju ma odbywać się dla krawędzi po prawej stronie pojazdu dla ulic dwukierunkowych i obu krawędzi dla ulic jednokierunkowych. Ponadto nie jest wymagane wyznaczenie obszarów do postoju dla obydwu krawędzi podczas tego samego przejazdu.

Pytanie nr 15

Czy Zamawiający w ramach przeprowadzanych testów dopuszcza samochód o silniku innym niż elektryczny?

Odpowiedź:

System e-kontroli SPPN badany w ramach całego testu musi być kompletny i tożsamy z Systemem zaoferowanym przez Wykonawcę w ofercie i spełnić wszystkie wymogi OPZ – patrz SIWZ str. 21.

Pytanie nr 16

Czy Zamawiający wymaga aby system w wersji ostatecznej rozpoznawał markę samochodu, czy będzie ona podana przez Zamawiającego tylko na potrzeby testów?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 8 powyżej.

Pytanie 17

Mając za podstawę punkt 2.16 rozdziału V SIWZ, tj.:

2.16.1 System e-kontroli SPPN musi zawierać monitor (min. 10 cali) wizualizujący rozpoznawane pojazdy wraz ze zdjęciami, mapę wizualizującą miejsce rejestracji danego pojazdu (<http://mapa.um.warszawa.pl/mapaAppIImapa?service=mapa&L=pl>), oraz umożliwiać wykonanie szybkich analiz zawierających:

2.16.2 Procentową analizę rozpoznanych pojazdów.

2.16.3 Ilościową analizę rozpoznanych pojazdów.

2.16.4 Procentową analizę pojazdów z podziałem na kraj rejestracji pojazdu.

2.16.5 Ilościową analizę pojazdów z podziałem na kraj rejestracji pojazdu, możliwych do eksportowania również po zakończeniu kontroli, w formie raportów do plików w formacie .doc .xlsx.

Pytanie brzmi:

Co oznaczają dokładnie dwa pierwsze punkty? Czy chodzi może o stosunek pojazdów które rozpoznaliśmy i uważamy, że rozpoznaliśmy je prawidłowo, do wszystkich pojazdów, których fakt istnienia zanotowaliśmy, ale nie byliśmy w stanie tych pojazdów rozpoznać (mała pewność rozpoznania dla wykrytego pojazdu lub tablica nieczytelna)?

Prosimy o udostępnienie przykładowego widoku „szybkich analiz” z punktów 2.16.1 oraz 2.16.2 SIWZ.

Odpowiedź:

Chodzi o stosunek wszystkich pojazdów, które są zaparkowane na wyznaczonych obszarach do wszystkich pojazdów prawidłowo rozpoznanych. Kwestia wizualizacji widoku pozostaje w gestii Wykonawcy.

Pytanie 18

Prosimy o wyjaśnienie, czy zamówienie wskazane w pkt 7.2.2.1. SIWZ, którym ma się wykazać wykonawca, dotyczyć ma systemu rejestracji pojazdów parkujących, który zapewniał skanowanie ANPR (Automatyczne Rozpoznawanie Tablic Rejestracyjnych) wraz ze wskazaniem miejsca położenia postoj samochodu w technologii GPS oraz zapewniał skuteczny pomiar GPS miejsca postoj pojazdu zaparkowanego z jadącego samochodu skanującego?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis pkt 7.2.2.1. SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca zobowiązany jest wykazać wyłącznie okoliczności opisane w pkt 7.2.2.1. SIWZ.

Pytanie 19

Prosimy o wyjaśnienie czy zamówienie wskazane w pkt 7.2.2.1. SIWZ, którym ma się wykazać wykonawca, dotyczyć ma systemu rejestracji pojazdów parkujących, który zapewniał prawidłowe rozpoznawanie położenia zaparkowanego pojazdu w technologii GPS w każdych warunkach pogodowych (opady śniegu lub deszczu) oraz zapewniał prawidłowe rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdu zaparkowanego w Strefie Płatnego Parkowania?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 18 powyżej. Zamawiający podtrzymuje zapis pkt 7.2.2.1. SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca zobowiązany jest wykazać wyłącznie okoliczności opisane w pkt 7.2.2.1. SIWZ.

Pytanie 20

W ramach punktu 1.1 Listy kontrolnej Zamawiający wskazał, że musi istnieć możliwość awaryjnego doładowania z gniazda zapalniczki 12 V. Ze względu na specyfikę systemu e-kontroli a w szczególności duży pobór mocy systemu ładowanie z gniazda 12v nie pozwoli na właściwą pracę systemu nawet w trybie awaryjnym. Czy dostarczenie systemu, który posiada możliwość ładowania z gniazda 230V ale bez możliwości awaryjnego ładowania 12V będzie dopuszczalne?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 21

Prosimy o korektę wzoru matematycznego przyjętego w pkt 16.2.2 SIWZ. Wskazany wzór

Czas dostawy w ofercie ocenianej

_____ x 5 pkt

31 dni (najkrótszy czas dostawy)

wygląda na pomyłkę w ramach tworzenia powyższego dokumentu i powinien brzmieć

31 dni (najkrótszy czas dostawy)

_____ x 5 pkt

Czas dostawy w ofercie ocenianej

Prosimy o potwierdzenie, że jest to poprawny tok myślenia lub o wyjaśnienia dlaczego w przypadku, gdy stanowisko Zamawiającego w tej kwestii jest odmienne.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ:

Rozdział I „Instrukcja dla Wykonawców” pkt 16.2.2 SIWZ.,

Było:

Czas dostawy w ofercie ocenianej
31 dni (najkrótszy czas dostawy) x 5 pkt

Jest:

31 dni (najkrótszy czas dostawy)
Czas dostawy w ofercie ocenianej x 5 pkt

Pytanie 22

Prosimy o korektę wzoru matematycznego przyjętego w pkt 16.2.4 SIWZ. Wskazany wzór

Czas na usunięcie Awarii (liczony w godzinach) w ofercie ocenianej
12 h (najkrótszy czas na usunięcie Awarii) x 2 pkt

wygląda na pomyłkę w ramach tworzenia dokumentu SIWZ i powinien brzmieć

12 h (najkrótszy czas na usunięcie Awarii)
Czas na usunięcie Awarii (liczony w godzinach) w ofercie ocenianej x 2 pkt

Prosimy o potwierdzenie, że jest to poprawny tok myślenia lub o wyjaśnienia dlaczego w przypadku, gdy stanowisko Zamawiającego w tej kwestii jest odmienne.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ:

Rozdział I „Instrukcja dla Wykonawców” pkt 16.2.4 SIWZ.,

Było:

Czas na usunięcie Awarii (liczony w godzinach) w ofercie ocenianej x 2 pkt
12 h (najkrótszy czas na usunięcie Awarii)

Jest:

12 h (najkrótszy czas na usunięcie Awarii) x 2 pkt
Czas na usunięcie Awarii (liczony w godzinach) w ofercie ocenianej

Pytanie 23

Prosimy o korektę wzoru matematycznego przyjętego w pkt 16.2.4 SIWZ. Wskazany wzór

Czas na usunięcie Awarii Krytycznej (liczony w minutach) w ofercie ocenianej x 3 pkt
60 min (najkrótszy czas na usunięcie Awarii Krytycznej)

wygląda na pomyłkę w ramach tworzenia dokumentu SIWZ i powinien brzmieć

60 min (najkrótszy czas na usunięcie Awarii Krytycznej) x 3 pkt
Czas na usunięcie Awarii Krytycznej (liczony w minutach) w ofercie ocenianej

Prosimy o potwierdzenie, że jest to poprawny tok myślenia lub o wyjaśnienia dlaczego w przypadku, gdy stanowisko Zamawiającego w tej kwestii jest odmienne.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ:

Rozdział I „Instrukcja dla Wykonawców” pkt 16.2.4 SIWZ.,

Było:

Czas na usunięcie Awarii Krytycznej (liczony w minutach) w ofercie ocenianej x 3 pkt
60 min (najkrótszy czas na usunięcie Awarii Krytycznej)

Jest:

60 min (najkrótszy czas na usunięcie Awarii Krytycznej) x 3 pkt
Czas na usunięcie Awarii Krytycznej (liczony w minutach) w ofercie ocenianej

Pytanie 24

W postanowieniach pkt 2.1 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz pkt 2.1 OPZ Zamawiający wskazał obowiązek wykonania procesu logowania do Systemu e-kontroli SPPN. Czy w ramach tego punktu Zamawiający określa, że taki proces logowania będzie przechodził kierowca każdorazowo przed rozpoczęciem przejazdu kontrolnego? W jaki sposób taka czynność ma się odbywać? Rozumiemy przez to, że do dyspozycji takiego kierowcy musiała być dostępna klawiatura, która umożliwiłaby wpisanie takich danych bądź ekran monitora musiałby być ekranem dotykowym. W jaki sposób Zamawiający planuje przetestować funkcjonalność zarządzania użytkownikami? Czy w ramach testu będzie musiało zostać utworzone nowe konto użytkownika bądź usunięte istniejące?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia również, aby każdorazowo przed rozpoczęciem korzystania z systemu niezbędne było zalogowanie a po zakończonej pracy, wylogowanie z systemu. System powinien zapewniać autoryzację użytkowników poprzez wpisanie loginu i hasła. W ramach testu będzie musiało zostać utworzone nowe konto użytkownika, usunięte istniejące, bądź zmiana hasła. Samo działanie funkcjonalności logowania i wylogowania leży w gestii Wykonawcy. Ze względu na doświadczenie Wykonawcy Zamawiający oczekuje propozycji rozwiązania.

Pytanie 25

Czy w postanowieniach pkt 2.3 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz w pkt 2.3. OPZ Zamawiający oczekuje uruchomienia skanowania z każdej dostępnej strony i traktowania każdego zaparkowanego pojazdu jako pojazdu zaparkowanego poprawnie w ramach strefy parkowania. Dzięki temu po dwóch poprawnych skanowaniach ma się utworzyć sprawa, która będzie opisana jako utworzona ręczny?



Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z zapisem pkt. 2.3. OPZ - System e-kontroli SPPN musi umożliwiać rejestrację pojazdów na obszarach wskazanych przez operatora systemu poprzez ręczne uruchomienie akcji rozpoznawania przy pomocy przycisku START/STOP dostępnego dla kierowcy pojazdu/operatora systemu. Ręczna rejestracja pojazdów w Systemie e-kontroli SPPN ma odbywać się dla krawędzi po prawej stronie pojazdu dla ulic dwukierunkowych i obu krawędzi dla ulic jednokierunkowych. Ponadto nie jest wymagana ręczna rejestracja pojazdów dla obydwu krawędzi podczas tego samego przejazdu.

Pytanie 26

Prosimy o wykreślenie lub doprecyzowanie pkt 2.5, 2.4, 2.2.4 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im postanowień OPZ. Zamawiający oczekuje w nich, aby w trakcie jazdy samochodem, oznaczania terenu jako miejsc parkingowych na podstawie dwóch elementów: aktualnej pozycji samochodu oraz wskazanej strony miejsca parkingowego. W naszej opinii wymaganie takie nie będzie skutecznym sposobem na wyznaczenie miejsc postojowych. Dodatkowo będzie procesem niebezpiecznym. W trakcie jazdy z prędkością, która miałaby być zbliżoną do normalnego ruchu miejskiego nie będzie w stanie w sposób dokładny wyznaczyć takich obszarów (dla prędkości 30 km/h to przynajmniej 8 metrów przebytych każdej sekundy). Dodatkowo kierowca takiego systemu zamiast skupiać się na głównym celu jakim jest bezpieczne prowadzenie samochodu będzie rozproszony, próbując uchwycić poprawny punkt startowy. Niemożliwym wydaje się również, aby kierowca mógł w taki sposób wyłączyć z obszaru np. wjazd do bramy, szybko manewrując kontrolką start/stop.

Drugim ważnym argumentem w tej sprawie jest brak znanej szerokości miejsca parkingowego. W związku z tym, przy takim sposobie tyczenia, nie jesteśmy w stanie określić, czy są to miejsca do parkowania równoległego, prostopadłego, czy też skośnego, a co za tym idzie nie możemy wskazać, czy samochody będą na tym terenie zaparkowane poprawnie.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że wyznaczenie obszarów miejsc parkingowych, zgodnie z definicją zawartą w rozdziale I SIWZ, pkt. 16.3.1 „Obszar miejsc parkingowych” - wyznaczona część obszaru m.st. Warszawy, w której wprowadzono obowiązek ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych, ma odbywać się dla krawędzi po prawej stronie pojazdu dla ulic dwukierunkowych i obu krawędzi dla ulic jednokierunkowych. Ponadto nie jest wymagane wyznaczenie obszarów do postoju dla obydwu krawędzi podczas tego samego przejazdu.

Pytanie 27

Prosimy o wyjaśnienie dla jakiej funkcjonalności ma zostać możliwość wyboru skanowania strony, o której mowa w pkt 2.6 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ? Czy chodzi o funkcjonalność z punktu 2.5 czy 2.3?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że wymaga funkcjonalności opisanej w pkt. 2.6. OPZ - System e-kontroli SPPN musi umożliwiać wybór strony ulicy do rozpoznania (strona prawa, strona lewa oraz strona prawa + strona lewa) dla zapisów odpowiadającym punktom:

2.2. OPZ - Automatyczna rejestracja pojazdów w Systemie e-kontroli SPPN.

Dla zapisów odpowiadającym punktom poniżej- odpowiednio:

2.3. OPZ - Ręczna rejestracja pojazdów w Systemie e-kontroli SPPN - strona prawa, strona lewa,

2.4 OPZ - Ręczne wyznaczanie obszarów do postoju pojazdów - strona prawa, strona lewa.

Pytanie 28

Czy celem tego wymagania wynikającego z punktu 2.7 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ jest wizualizacja aktualnie zeskanowanych samochodów i wyświetlanie ich na ekranie czy o gwarancje, że całość operacji odbywa się automatycznie, na dostarczonym urządzeniu? W jaki sposób będzie weryfikowana zgodność?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że celem wymagania opisanego w pkt. 2.7. OPZ jest aby System e-kontroli SPPN lokalnie (w pojeździe), w czasie rzeczywistym prawidłowo rozpoznawał tablice rejestracyjne, co stanowi gwarancje, że całość operacji odbywa się automatycznie, na dostarczonym systemie e-kontroli.

Pytanie 29

Analizując funkcjonalność opisaną w pkt 2.8 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ można dojść do wniosku, że system będzie mógł w pewnych przypadkach błędnie sygnalizować problemy. Zakładając, że kierowca będzie przejeżdżał drogą jednokierunkową i dla kolejnego odcinka będzie musiał chwilowo przejechać przez już raz zeskanowaną trasę system automatycznie zacznie informować, że wykonuje skanowanie zbyt krótkim okresie czasu, nawet, gdy kierowca planuje powrócić w te miejsce na kolejny przejazd testowy. Czy w związku z tym warto wprowadzać taką funkcjonalność, która prawdopodobnie częściej będzie wzbudzała fałszywy alarm, niż rzeczywiście sugerowała, że są pewne problemy związane z odstępem między przejazdami? W naszej opinii kierowca z góry będzie miał założone odpowiednio długie odcinki do przejazdu i szansa zbyt szybkie przejazdy wydaje się znacznie mniej prawdopodobna niż szansa na fałszywe alarmy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że kierowca będzie miał założone odpowiednio długie odcinki, jednakże funkcjonalność ta ma „czuwać” nad różnicą czasu pomiędzy poszczególnymi przejazdami.

Pytanie 30

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.8 oraz 2.10 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. W przypadku, w którym kierowca nie będzie miał wyboru i będzie musiał przejechać dwukrotnie koło miejsca postoju oraz ten czas nie będzie przekroczył progu 5 minut odstępu, który był wymieniony w systemie powinna pojawiać się nowa sprawa, która będzie oznaczona jako skontrolowana poniżej interwału czasowego. W związku z tym, gdy kierowca powróci na ponowny przejazd co wówczas ma nastąpić? Utworzenie sprawy dzieje się niezwłocznie po zarejestrowaniu dwóch przejazdów, w tej chwili API (szyna danych) nie przewiduje opcji zmiany istniejącego wpisu. W związku z tym pytamy Zamawiającego co musiałoby nastąpić.

Przykład:

1. Dokonano pierwszego skanowania (godzina 9:01)
2. *System rejestruje skan*
3. Dokonano ponownego, niechcianego skanowania (godzina 9:03)
4. *System rejestruje skan, skan dotyczy tego samego miejsca i tego samego pojazdu, nie jest spełniony warunek 5 minut odstępu więc przy założeniu sprawy przekazana jest informacja, że skanowanie nie odbyło się w odpowiednim przedziale czasowym*
5. Dokonano, trzeciego już, skanowania (godzina 9:15)
6. *System rejestruje skan, skan dotyczy tego samego miejsca oraz pojazdu co poprzednio, warunek 5 minut jest spełniony JEDNAK sprawa została już utworzona i system nie przewiduje możliwości jej modyfikacji.*

W powyższej sytuacji, dwie opcje wydają się być prawidłowymi.

Opcja pierwsza. Nie tworzenie nowych spraw, kiedy interwał czasu nie został spełniony. Dzięki temu punkt 3 i 4 zostałyby przez system pominięte ze względu na zbyt mały okres pomiędzy skanami i dopiero późniejsze skany kierowcy, zgodne z interwałem czasowym byłyby rejestrowane.

Opcja druga. Możliwość aktualizacji sprawy dostępna po stronie obecnej szyny danych (API). Dzięki temu krok 5 oraz 6 uzupełniałby istniejącą sprawę o nowe dowody w postaci skanów. Natomiast architektura takiego rozwiązania musiałaby przewidywać więcej niż dwa skany przesłane do systemu.

W związku z tym sugerujemy, aby skany, które nie przekroczyły limitu czasowego nie były w żaden sposób rejestrowane w systemie i były pomijane oraz skany, które już zostały wykonane dla danego pojazdu w konkretnej lokalizacji danego dnia, również były pomijane o ile zgłoszenie o opłacie administracyjną zostało już wysłane (utworzona została sprawa).

Dodatkowo takie założenie rozwiązuje też problem wskazany w poprzednim pytaniu gdyż kierowca w żaden sposób nie byłby wytrącany komunikatami głosowymi.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zgodnie z definicją zawartą w rozdziale I SIWZ, pkt. 16.3.1 „Matchowanie” - łączenie i integracja danych, które pochodzą z co najmniej dwóch przejazdów tak aby zapewnić jednolity widok danych pojazdów parkujących ponad określony interwał czasu. W wyniku „matchowania” należy podać tylko te pojazdy, które wystąpiły co najmniej dwa razy w tej samej lokalizacji w zakresie tolerancji różnicy 0-30cm (w płaszczyźnie poziomej), przyjmując wyniki kontroli z ostatniego przejazdu – sprawy mają być tworzone po ostatnim przejeździe. Matchowanie powinno być inicjowane przez kierowcę pojazdu/operatora systemu.

Pytanie 31

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.9.3, 2.9.4 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. Zamawiający wskazał, że oczekiwany wymiar zdjęcia tablicy rejestracyjnej to około 9cm x 3cm przy rozdzielczości 300dpi. Dodatkowo wskazał, że załączone w OPZ, w formie elektronicznej zdjęcia są reprezentatywnym przykładem.

Jaka wartość rozdzielczości w formie cyfrowej (ile pixeli na ile pixeli) jest wymagana dla spełnienia warunków z punktu 2.9.3 oraz 2.9.4 listy kontrolnej?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymiary pliku określające jego wysokość i szerokość (np. w formie piksele na piksele) nie określają parametru DPI. Obrazy cyfrowe mogą mieć dokładnie identyczne wymiary w pikselach i jednocześnie wciąż różnić się wartością DPI. Zamawiający nie może więc określić w pikselach wartości wymaganej do spełnienia warunku 300 DPI, ponieważ jest to wartość niezależna.

DPI (ang. dots per inch) to liczba punktów obrazu przypadająca na cal. Jednostka stosowana jest do określenia rozdzielczości obrazów generowanych przez drukarki. Jednostka DPI opisuje stopień oddawania szczegółów kształtu obrazu w sterowanych komputerowo urządzeniach drukujących. Określa gęstość możliwych do uchwycenia szczegółów obrazu, które są rozumiane jako układ punktów obrazu, których środki pozostają w stałych odległościach względem siebie, a ułożone w rzędach i kolumnach tworzą macierz.

Standardowo przyjmuje się, że na potrzeby publikacji w Internecie wartością wystarczającą jest 72 DPI. Na potrzeby druku przyjmuje się wartość 300 DPI. Intencją Zamawiającego wyrażoną poprzez podanie tego wymogu jest otrzymywanie od Wykonawcy zdjęć, które można w całości lub w wycinku drukować w dużych formatach przy zachowaniu wysokiej szczegółowości obrazu.

Pytanie 32

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.16 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. W ppkt 2.16.1 Zamawiający opisuje *Procentową analizę rozpoznanych pojazdów*. Stąd pytanie, o jakiej analizie tutaj mowa, jakie dane procentowo mają być wyświetlane? Liczbę aktualnie zeskanowanych samochodów ciężko wyrazić w procentach gdyż procentowy wskaźnik musi mieć punkt odniesienia dla pojedynczej wartości jest to trudne do wyobrażenia.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 17 powyżej.

Pytanie 33

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.16.2 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. W pkt 2.16.2 Zamawiający opisuje *Ilościową analizę rozpoznanych pojazdów*. Stąd pytanie, czy ilościowa analiza ma wskazywać ile podczas przejazdu danego kierowcy zostało zeskanowanych pojazdów?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 17 powyżej.

Zamawiającego interesuje analiza zawierająca liczbę wszystkich pojazdów prawidłowo rozpoznanych na wyznaczonych obszarach.

Pytanie 34

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.16 i 2.9.3 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. Zamawiający wskazuje stronę internetową mapy miejskiej <http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa&L=pl> jako źródła dla zdjęć oraz podglądu aktualnej pozycji na mapie podczas przejazdu. Czy system ten zawiera API, które będzie można wykorzystać w celu przygotowania pozycji pojazdu na mapie oraz bieżącego podglądu aktualnej pozycji samochodu? Czy system ten jest systemem stabilnym i bezpiecznym na użytek wykonywania tego typu dokumentacji? Kto będzie odpowiedzialny w sytuacji gdy system ten nie będzie dostępny do użytku przez Oferenta ze względu na awarie, gdyż bezpośrednim skutkiem takiej operacji może być brak możliwości generowania odpowiedniej dokumentacji zgodnie z OPZ?

Odpowiedź:

System mapowy dostępny pod adresem:

<http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa&L=pl> na stronie <http://mapa.um.warszawa.pl/> zawiera link do dokumentacji API.

Informacje

Problemy, awarie lub sugestie prosimy zgłaszać na adres mailowy:
ortofoto@um.warszawa.pl

Biuro Geodezji i Katastru udostępnia także usługi:

- › WMS (Web Map Service) dostępny pod adresem:
<http://wms.um.warszawa.pl/serwis>
- › WFS (Web Feature Service) dostępny pod adresem:
<http://wfs.um.warszawa.pl/serwis>
- › API, umożliwiająca osadzenie mapy na stronie HTML.
Dokumentacja usługi dostępna do pobrania: [Dokumentacja](#)
- › REST / SOAP. Dokumentacja usług dostępna do pobrania:
[Dokumentacja](#)

System ten jest systemem stabilnym i bezpiecznym. W przypadku gdy system ten nie będzie dostępny do użytku przez Oferenta ze względu na awarie i problemy z jego działaniem Oferent będzie zwolniony z odpowiedzialności w stosunku do Zamawiającego, pod warunkiem wykazania przez Oferenta winy leżącej po stronie serwisu mapowego i potwierdzeniem tego faktu u operatora serwisu mapowego.

Pytanie 35

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.17 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktem OPZ. W jaki sposób weryfikowana będzie możliwość szybkiego demontażu oraz ponownego montażu urządzenia? Czy nastąpi próba takich czynności podczas trzeciego dnia testu? Czy należy przygotować dostępne narzędzia oraz techników aby taką czynność wykonać, czy wystarczyłoby przedstawić opis czynności, który ma do tego prowadzić?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że wymaga aby system zainstalowany w pojeździe dawał możliwość jego demontażu i ponownego montażu w innym pojeździe. Podczas testu sprawdzona zostanie możliwość jego demontażu poprzez zweryfikowanie przekazanego opisu czynności, które mają do tego doprowadzić oraz zweryfikowanie czy wynik wykonanych czynności skutkował będzie demontażem systemu.

Pytanie 36

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.18 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktem OPZ. W jaki sposób weryfikowany będzie system autodiagnozy? Czy będzie podjęta próba odłączenia urządzeń lub dokonania uszkodzeń?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, że podjęta zostanie próba odłączenia lub przestawienia urządzeń.

Pytanie 37

Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności opisanych w pkt 2.20 Listy kontrolnej zawartej w Rozdziale VIII oraz odpowiadającym im punktom OPZ. Anonimizacja punkt 2.20

Anonimizacja wszystkich pojazdów i ludzi w systemie e-kontroli jest możliwa. Aktualnie system e-kontroli nie posiada takiej funkcjonalności. Przygotowanie funkcjonalności anonimizacji wpływa znacząco na koszty i niezasadne jest przygotowanie tej funkcji na etapie przetargu tj. na potrzeby testu ale mogłaby zostać wdrożona w systemie e-kontroli po wygraniu przetargu i po podpisaniu umowy z miastem. W związku z powyższym zwracamy się z pytaniem czy brak takiej funkcjonalności podczas testu wykluczy oferenta z przetargu?

Odpowiedź:

Tak, w takim przypadku oferta Wykonawcy zostanie odrzucona.

Pytanie 38

Biorąc pod uwagę krótki termin realizacji zamówienia i bardzo restrykcyjne parametry pojazdów (wiążące się z długim czasem oczekiwania u producenta), czy Zamawiający uwzględnia możliwości dostarczenia dwóch fabrycznie nowych pojazdów wyprodukowanych w roku 2018? (ref. pkt 1., „Przedmiot zamówienia”, pkt 1.1.)

Odpowiedź:

Nie.

Pytanie 39

Ze względu, iż „krawędź drogi” może być rozumiana m.in. w następujący sposób:

- a. linia styku nawierzchni jezdni z krawężnikiem, oddzielającym jezdnię od przylegającego do niej chodnika, ścieżki rowerowej lub pobocza w przypadku, gdy wymienione elementy są wyniesione ponad poziom nawierzchni tej jezdni,
- b. brzeg, od strony pasa ruchu, znaku poziomego „linia krawędziowa przerywana” lub „linia krawędziowa ciągła”,
- c. brzeg od strony znaku poziomego „powierzchnia wyłączona”.

Jaka jest definicja „krawędzi drogi” przyjęta przez Zamawiającego oraz jaki jest preferowany sposób jej wyznaczenia (inspekcja na podstawie przetwarzania obrazu i/lub porównanie informacji zebranych z GPS z danymi geodezyjnymi)? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.5.)

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę z faktu, iż biorąc pod uwagę parametry działania systemu (funkcjonowanie 24h na dobę), nie jest możliwe wyznaczenie krawędzi jezdni

w przypadku definicji Zamawiającego zgodnego z definicją przyjętą w lit „a” niniejszego pytania?

Odpowiedź:

Poprzez krawędź drogi Zamawiający rozumie linie oznaczoną na rysunku nr 1 w pkt. 2.5. OPZ jako „krawędź drogi”, będącą linią styku nawierzchni jezdni z krawężnikiem lub miejscami postojowymi.

Pytanie 40

Na jaką głębokość należy przyjąć tyczenie stref? Czy możliwe jest przyjęcie założenia, że operator wybierze stronę drogi, którą aktualnie skanuje i będzie jechał przy jej krawędzi? (ref. pkt 2., „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.5.)

Odpowiedź:

Patrz rysunek nr 1 w pkt. 2.5. OPZ. Operator wybierze stronę drogi, którą aktualnie skanuje i będzie jechał przy jej krawędzi.

Pytanie 41

Czy Zamawiający poprzez rozpoznawania pojazdów w czasie rzeczywistym uwzględnia, iż od momentu przejazdu pojazdu kontrolującego i dokonania nagrania video / zdjęć kontrolowanych samochodów niezbędny jest przynajmniej minimalny czas na przetworzenie danych przez system rozpoznawania tablic oraz fuzje danych sensorycznych, mających na celu ustalenie pozycji kontrolowanej tablicy rejestracyjnej? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.7.)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 28 powyżej.

Pytanie 42

Czy Zamawiający dostarczy instrukcje użytkowania mapy używanej przez serwis mapa.um.warszawa.pl, a ze względu na bardzo specyficzny przykład podany w opisie przedmiotu zamówienia może zagwarantować, że implementacja w/w funkcjonalności jest możliwa przy użyciu wskazanego przez siebie serwisu (głównie ze względu na ograniczenia API, którego dokumentacja dostępna jest na stronie mapa.um.warszawa.pl)? Czy Zamawiający dopuszcza możliwość skorzystania z innego serwisu mapowego na potrzeby stworzenia wymaganej przez siebie dokumentacji graficznej? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.9.3.)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 34 powyżej. Zamawiający nie dopuszcza innego serwisu mapowego niż wskazany w pkt. 2.9.3 i 2.16. OPZ.

Pytanie 43

Jaka jest precyzyjna definicja Zamawiającego dot. „prędkości nieutrudniającej ruchu”? (ref. pkt 2., „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.13.)

Odpowiedź:

Zamawiający nie użył sformułowania „prędkości nieutrudniającej ruchu” lecz użył sformułowania, że: „2.13. System e-kontroli SPPN musi rozpoznawać pojazdy z prędkością niepowodującą utrudnień w ruchu miejskim”.

Zamawiający wyjaśnia, że działanie systemu e-kontroli nie może powodować utrudnień w ruchu drogowym, poprzez stwarzanie zagrożenia lub być sprzeczne z przepisami ustawy „Prawo o ruchu drogowym”.

Pytanie 44

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę, iż niemożliwe jest uzyskanie kolorowego zdjęcia w przypadku, gdy zdjęcia robione są po zmroku, a pojazd nie jest wyposażony w białe oświetlenie boczne (niezgodne z przepisami ruchu drogowego)? Czy Zamawiający dopuszcza, że zdjęcia robione po zmroku mogą być czarno białe oraz czy w tym celu Zamawiający dopuszcza użycie kamer kolorowych bez filtra IR (do zdjęć wykonywanych w ciągu dnia), które po zmroku mogą wykonywać zdjęcia czarno-białe? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.9.3.)

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w tym zakresie.

Pytanie 45

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę, iż wyznaczenie środka tablicy rejestracyjnej z dokładnością 0- 30 cm nie jest możliwe we wszystkich obszarach miasta Warszawa objętych strefą płatnego parkowania? Ze względu na obecność drzew, gęstość zabudowy, nawet najdokładniejsze odbiorniki GPS nie są w stanie uzyskać tam wymaganej przez Zamawiającego dokładności RTK/RTN w przypadku pojazdu w ruchu (opinia potwierdzona przez specjalistów z firmy Leica, której to sprzętu Zamawiający używa do weryfikacji wyników pomiaru). Czy Zamawiający dopuszcza, iż system może nie działać poprawnie, jeżeli odbiornik GPS wyposażony w poprawki RTK/RTN nie będzie w stanie uzyskać wymaganej dla pomiaru dokładności (biorąc pod uwagę fuzję sensoryczną będącą przedmiotem dalszych obliczeń wyznaczenia środka tablicy dokładność odbiornika GPS musiałaby być równa ok. połowę dopuszczalnego błędu pomiarowego – tj. 15 cm)? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.12.)

Odpowiedź:

System e-kontroli będzie używany w lokalizacjach, w których jego skuteczność będzie wystarczająca.

Pytanie 46

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę, iż mierzenie pozycji środka pojazdu za pomocą tyczki Leica jest nieadekwatne do procedury testowej? Samochód kontrolujący poruszający się z prędkością „nieutrudniającą ruchu” może znajdować się w miejscu, gdzie dokładność pozycji GPS będzie niższa niż ta, gdzie znajduje się środek tablicy pojazdu kontrolowanego, wyznaczenie pozycji za pomocą tyczki Leica daje przewagę dot. czasu oczekiwania na pomiar (operator urządzenia geodezyjnego może czekać w wyznaczonym obszarze na dokładność RTK/RTN w przypadku, gdy samochód kontrolujący ma „jedną szansę” na poprawne określenie swojej pozycji.

Tym samym czy Zamawiający dopuszcza scenariusz określony w moim poprzednim pytaniu dot. niedziałania systemu, w przypadku, gdy użyty w pojeździe kontrolującym moduł GPS wyposażony w poprawki RTK/RTN nie jest w stanie uzyskać dokładności pomiarowej na poziomie 0-15 cm? (ref. pkt 16.3 „Opis sposobu przeprowadzenia testu Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 16.3.2. ppkt 2).

Odpowiedź:

System e-kontroli będzie używany w lokalizacjach, w których jego skuteczność będzie wystraczająca.

Pytanie 47

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę, iż „matchowanie” pojazdów w zakresie tolerancji 0-30 cm nie jest możliwe względem pozostałych parametrów przyjętych przez Zamawiającego dot. dokładności wyznaczenia środka tablicy (również w zakresie 0-30 cm). W przypadku, gdy przy pierwszym przejeździe wyznaczenie środka tablicy nastąpi dokładnie 30 cm „na prawo” od środka, a w kolejnym dokładnie 30 cm „na lewo”, dystans pomiędzy punktami będzie wynosił 60 cm. Czy Zamawiający rozważa zwiększenie tolerancji „matchowania” do 60 cm? (ref. pkt 16.3. „Opis sposobu przeprowadzenia testu Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 16.3.2. ppkt 1)

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w tym zakresie.

Pytanie 48

Czy w czasie tyczenia stref parkingowych możliwe jest równoczesne wykonywania skanowania, czy jest to tryb wykluczający skanowanie?

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada, że funkcjonalności opisane w pkt 2.2., 2.3., 2.4. OPZ nie będą używane jednocześnie.

Pytanie 49

Co oznacza zapis „procentowa analiza rozpoznanych pojazdów”? Proszę o doprecyzowanie względem czego ma zostać wyliczona wartość procentowa, a w przypadku analizy ilościowej, proszę podać, czy ma to być dzienna suma wszystkich pojazdów, czy też pojazdów zmatchowanych”. (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.16.1. i pkt 2.16.2.)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 17 powyżej.

Pytanie 50

Proszę o informacje co ma się dokładnie znaleźć w pliku xlsx oraz doc eksportowanych jako statystyki oraz czy plik programu Word może być w formacie docx zamiast doc? Czy Zamawiający może udostępnić przykładowe pliki doc/docx oraz xlsx? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.16.4)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 17 powyżej. Zamawiający dopuszcza pliki w formacie docx oraz xlsx.

Pytanie 51

Czy procedura kontroli zawsze odbywać się będzie z prawego skrajnego pasa (w przypadku analizy tablic z prawej strony)?

Odpowiedź:

Tak.

Pytanie 52

Czy przycisk START/STOP może być przyciskiem programowym wyświetlanym i obsługiwanym na ekranie wyświetlacza dotykowego, w który ma zostać wyposażony pojazd? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.4.1)

Odpowiedź:

Przycisk START/STOP nie może być przyciskiem programowym wyświetlanym i obsługiwanym na ekranie wyświetlacza dotykowego. Musi to być przycisk fizyczny.

Pytanie 53

Proszę o doprecyzowanie parametrów przekazanych zdjęć będących załącznikiem do dokumentacji. Przykładowe zdjęcie zamieszczone w SIWZ ma w rzeczywistości niższą rozdzielczość niż podana w przykładzie (odpowiednio 300 x 100 pikseli oraz 1173 x 880 pikseli), co oznacza, że 300 DPI jest uzyskane przez rozciągnięcie zdjęcia w pliku docx. (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.9.3.)

Odpowiedź:

Zgodnie z SIWZ zdjęcia przeznaczone są do wydruków o wymiarach odpowiednio 9x3 cm i 16x12 cm. Dla zdjęcia o rozdzielczości 300 DPI w 1 centymetrze znajduje się dokładnie 115 pikseli. Należy więc przyjąć, że każde zdjęcie powinno się charakteryzować wymiarami w pikselach nie mniejszymi niż odpowiednio 1035x345 (dla 9x3 cm) oraz 1840x1380 (dla 16x12 cm).

Pytanie 54

Niezrozumiały jest punkt 2.10 struktury danych – „Katalog główny – w nazwie oznaczenie pojazdu i data”. Czy oznaczenie pojazdu dotyczy pojazdu kontrolującego? Jeśli tak to czy na czas testu takie oznaczenia dla każdego Oferenta zostaną przygotowane? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.10.)

Odpowiedź:

Tak. Oznaczenie pojazdu dotyczy pojazdu kontrolującego. Na czas testów Wykonawcy powinni sami zdefiniować nazwę pojazdu kontrolującego.

Pytanie 55

Czy integracja z szyną danych nie jest przedmiotem procedury testowej? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.21.)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 6 powyżej.

Pytanie 56

Czy w terminie 10 dni przed rozpoczęciem testu oprócz przykładowych plików z obszarami możliwe będzie przekazanie przez ZDM przykładowych pików z tyczenia, które również muszą być importowane do systemu? (ref. pkt 16.3. „Opis sposobu przeprowadzenia testu Systemu e- kontroli SPPN”, pkt 16.3.2.)

Odpowiedź:

Nie.

Pytanie 57

Jeśli system ma być bezobsługowy, proszę podać moment, w którym mają zostać wygenerowane zmatchowane” pliki csv, txt, xlsx w przypadku:

- a. 3-dniowego testu
- b. docelowego użytkownika systemu

Proszę również podać moment włączenia automatycznego skanowania - czy ma być ono dostępne od razu po starcie systemu? (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.15.)

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 30 powyżej.

Ad. a) Pliki mają zostać wygenerowane po „zmatchowaniu” w każdym dniu testu.

Ad. b) Pliki mają zostać wygenerowane po „zmatchowaniu” w każdym dniu użytkowania systemu.

Działanie poszczególnych funkcjonalności opisanych w pkt. 2.2., 2.3., 2.4. OPZ powinno obowiązywać od momentu ich wyboru.

Pytanie 58

Jak ma się zachować system w przypadku, gdy Operator wykona dwa przejazdy w odstępie 5 minut, po czym po godzinie wykona kolejny pojedynczy przejazd tym samym odcinkiem drogi. Czy trzeci przejazd ma zostać „matchowany” do dwóch poprzednich?

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 30 powyżej.

Pytanie 59

Czy w trybie ręcznego skanowania również brane pod uwagę są wyznaczone strefy parkowania? Jeśli tak, to czy jedyną różnicą pomiędzy skanowaniem automatycznym a ręcznym jest wpis w pliku csv/txt/xlsx?

Odpowiedź:

Nie. Tryb ręcznego skanowania wskazuje obszary w których system ma rozpoznawać pojazdy.

Pytanie 60

Czy jeśli pojazd zostanie wykryty w trybie automatycznym, a następnie operator włączy tryb ręczny i również zeskanuje ten sam pojazd w odstępie > 5 minut i przyjętym zakresie tolerancji odległościowej, to ma zostać wykonane „matchowanie” tych dwóch zdarzeń?

Odpowiedź:

Tak. Matchowanie zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 30 powyżej.

Pytanie 61

Zapis „projektowanie i implementacja Systemu e-kontroli SPPN mobilnych w rozmaitych technologiach, dostosowanie systemu do zmieniających się wymagań biznesowych lub systemowych” jest niezwykle generyczny i dopuszcza przez Zamawiającego możliwość oczekiwania od Wykonawcy implementacji funkcjonalności, które wykraczają poza jego obszar kompetencji (lub obecny status dostępnej technologii). W jaki sposób będzie wyglądało zlecenie dalszych prac Wykonawcy oraz czy Wykonawca ma możliwość odmówienia dalszych prac rozwojowych, w przypadku nieposiadania odpowiednich kompetencji i/lub nierealistycznych wymagań funkcjonalnych Zamawiającego?

(ref. „Definicje użyte w Opisie Przedmiotu Zamówienia oznaczają” pkt. 6)

Odpowiedź:

Celem formułowania przez Zamawiającego warunków rozwoju będzie zapewnienie, aby przedstawione warunki rozwoju zostały sformułowane w sposób gwarantujący należytą ich realizację przez Wykonawcę.

Pytanie 62

Proszę o wyjaśnienie w jaki sposób pomarańczowa lampa ostrzegawcza ma być zasilana z układu samochodu - czy ma być to zasilanie pochodzące ze złącza zapalniczki czy też bezpośrednio z instalacji samochodowej? Wymóg zastosowania lampy ostrzegawczej na magnesie pozwala sądzić, że Zamawiający chce mieć możliwość demontażu lampy w dowolnej chwili, natomiast stwierdzenie o integralności przełącznika z pojazdem przeczy temu zamysłowi. Czy Zamawiający dopuszcza integrację dwóch lamp ostrzegawczych z zamawianym systemem i możliwością ich włączania / wyłączenia poprzez interfejs użytkownika dostępny na dotykowym ekranie zamontowanym w pojeździe? (ref. pkt 3.6. „Wymagania dodatkowe”, pkt 3.6.9.)

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga aby gniazdo 12V było załączane przełącznikiem stanowiącym integralną część pojazdu.

Pytanie 63

Czy Zamawiający zdaje sobie sprawę ze obecny stan technologii dot. anonimizacji nie pozwala na 100% gwarancje automatycznej anonimizacji wszystkich elementów wymaganych przez Zamawiającego? Jako przykład można przytoczyć firmę Google, która w swojej usłudze Google Maps korzystając z najnowocześniejszych metod uczenia maszynowego nie zawsze jest w stanie tego dokonać. (ref. pkt 2. „Wymagania techniczne dla Systemu e-kontroli SPPN”, pkt 2.20.)

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w tym zakresie.

Ponadto Zamawiający przedłuża termin składania i otwarcia ofert.

Nowy termin składania i otwarcia ofert:

Termin składania ofert: w dniu 15.04.2019 r. godz. 10:00

Termin otwarcia ofert: w dniu 15.04.2019 r. godz. 11:00

W związku z powyższym w rozdziale I SIWZ pkt 10.3., pkt 13.1., 15.1. otrzymują nowe brzmienie:

10.3. Wykonawca, który polega na zdolnościach lub sytuacji innych podmiotów, musi udowodnić Zamawiającemu, że realizując zamówienie, będzie dysponował niezbędnymi zasobami tych podmiotów, w szczególności przedstawiając zobowiązanie tych podmiotów do oddania mu do dyspozycji niezbędnych zasobów na potrzeby realizacji zamówienia. Zobowiązanie, o którym mowa powyżej przedstawia Wykonawca, którego oferta zostanie oceniona najwyżej.

13.1. „Oferty powinny być złożone w terminie do dnia 15.04.2019r. do godziny 10:00 w sposób określony w pkt 8.2. SIWZ”.

15.1. „Otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego przy ul. Chmielnej 120, w Warszawie, w sali nr 402, w dniu 15.04.2019r. o godz. 11:00”.

Ponadto Zamawiający doprecyzowuje zapisy OPZ:

pkt 3.4.6. OPZ – należy rozumieć funkcjonalność „ECO”, która może być uruchamiana w dowolny sposób.

pkt. 16.3.2. OPZ – Procedura losowania:

Procedura losowania obejmuje następujące etapy:

- 1) identyczne ponumerowane nośniki USB (dostarczone przez Zamawiającego w ilości zgodnej z ilością Oferentów przystępujących do testów), na których zostały zapisane w odpowiednim formacie obszary miejsc parkingowych SPPN znajdujących się na testowanym odcinku, będą ułożone w kolejności losowej na stole Komisji Przetargowej w sposób uniemożliwiający odczytanie numerów,

- 2) uprawniony przedstawiciel Oferenta wybiera nośnik USB i odczytuje numer, który będzie odpowiadał kolejności rozmieszczenia pojazdów w kolumnie oraz kolejności poddania testowi Systemu e-kontroli SPPN.

W ten sposób zostanie wylosowana kolejność rozmieszczenia pojazdów Wykonawców w kolumnie oraz kolejność poddania testowi Systemu e-kontroli SPPN.

pkt 16.3.2. OPZ - Problemy nadzwyczajne to okoliczności, które z przyczyn obiektywnych uniemożliwiają Zamawiającemu lub uczestnikom, którzy przystąpili do testu, jego rozpoczęcie, przeprowadzenie lub zakończenie, w szczególności takie jak: zablokowanie drogi, na której odbywa się test, z uwagi na kolizję drogową lub demonstrację, wystąpienie warunków atmosferycznych uniemożliwiających rozpoczęcie lub przeprowadzenie testu.

Ponadto Zamawiający załącza tekst jednolity SIWZ, w którym kolorem czerwonym zaznaczył zmiany, których dokonał.

W wyniku zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zamawiający dokona zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu zgodnie z art. 38 ust. 4a pkt 2) ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1986 z późn. zm.)

Zgodnie z art. 12a ust. 3 niezwłocznie po przekazaniu zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, Zamawiający zamieszcza informacje o zmianach na stronie internetowej.

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 38 ust. 1b ustawy Pzp przedłużenie terminu składania ofert nie wpływa na bieg terminu składania pytań.

DYREKTOR
w/z
Wojciech Partyka
Zastępca Dyrektora

DPZ/M.S./ tel. 22 55-89-269; zzp@zdm.waw.pl