



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, dnia 2020-09-01

ZDM/DZP 2291/20/ZZ
ZDM – DZP.3411. 7/74 .20. MMA

Dot.: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na:

„Dostawa nowych opraw oświetleniowych w technologii LED”.

Nr postępowania: **ZDM/UM/DZP/61/PN/53/20**

Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Dróg Miejskich na podstawie art. 38 ust. 1 pkt 1) Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2019, poz. 1843 z późn. zm.) odpowiada na pytania Wykonawcy.

Pytanie 1

Czy Zamawiający w ramach Etapu III przewidział udostępnienie własnej infrastruktury serwerowej? Jeżeli nie czy Wykonawca ma wycenić w ofercie jej dostawę lub hosting na zewnętrznych serwerach w okresie wdrożenia oraz 5 letniego wsparcia systemu.

Odpowiedź

Zamawiający wymaga wdrożenia i zainstalowania systemu zdalnej kontroli funkcjonowania oraz inwentaryzacji infrastruktury oświetlenia ulicznego m. st. Warszawa (Etap III) na infrastrukturze informatycznej Zamawiającego (odpowiedź na pytanie nr 48, udzielona w dniu 07.08.2020 r.)

Pytanie 2

Jaką liczbę licencji, na ilu użytkowników, Wykonawca ma ująć w wycenie do oprogramowania standardowego?

Odpowiedź

Zamawiający wymaga, aby system zdalnej kontroli funkcjonowania oraz inwentaryzacji infrastruktury oświetlenia ulicznego m. st. Warszawa był dostępny w wersji aplikacji internetowej, tj. z wykorzystaniem przeglądarki internetowej, bez konieczności instalacji na stacji roboczej. Zamawiający nie określa maksymalnej liczby licencji – dostęp do oprogramowania będą mieli wszyscy wskazani pracownicy Zamawiającego oraz przedstawiciele firm świadczących usługi konserwacji oświetlenia ulicznego w m. st. Warszawa.

Pytanie 3

Dot. par. 15, punkt 4 wzoru umowy

Jakim podmiotom i na jakich warunkach może zostać udzielona sublicencja na system zdalnej kontroli oraz inwentaryzacji infrastruktury? Prosimy o doprecyzowanie zapisów albo

usunięcie pól eksploatacji związanych z sublicencjonowaniem, przekazaniem oprogramowania podmiotom trzecim, czy też możliwością wprowadzenia go do obrotu.

Odpowiedź

Jakim podmiotom i na jakich warunkach może zostać udzielona sublicencja na system zdalnej kontroli oraz inwentaryzacji infrastruktury? Prosimy o doprecyzowanie zapisów albo usunięcie pól eksploatacji związanych z sublicencjonowaniem, przekazaniem oprogramowania podmiotom trzecim, czy też możliwością wprowadzenia go do obrotu.

Pytanie 4

W par. 9, punkt 2 wzoru umowy oznaczony jest 2 letni okres gwarancji natomiast w par. 14, punkt 1 wzoru umowy oznaczony jest 5 letni okres wsparcia technicznego. Czy intencją zamawiającego jest zróżnicowanie długości okresów gwarancji i wsparcia technicznego, czy też okresy te powinny być równe?

Odpowiedź

Tak, okres gwarancji i okres wsparcia technicznego jest różny, zgodnie z zapisami par. 9 ust. 2 oraz par. 14 ust. 1 wzoru umowy.

Pytanie 5

Z uwagi na usunięcie wymaganych wcześniej funkcjonalności systemu zdalnej kontroli oraz inwentaryzacji infrastruktury, w odpowiedzi na zapytania z dnia 2020-08-07, pragniemy zwrócić uwagę na to co następuje.

Przy obecnym zakresie parametrów funkcjonalnych system nie będzie przechowywał wszystkich istotnych informacji dot. infrastruktury oświetleniowej. W szczególności informacje o tym co dana latarnia oświetla tj. dawna funkcjonalność F1, punkt 3.3.2.1.1 (tj. oświetlany obszar a wraz z nim np. geometria jezdni, ilość pasów, szerokość pasa, przesłanki do podjęcia decyzji o wyborze klas oświetleniowych) będzie musiała być przechowywana gdzie indziej, poza systemem. Zatem Zamawiający będzie wiedzieć jedynie co świeci, a nie co jest oświetlane.

Z uwagi na niedostępność informacji o oświetlanych obszarach wątpliwe będzie wykorzystanie urządzeń do pomiarów fotometrycznych (zamawianych w ramach Etapu IV), gdyż nie będą znane ani parametry oświetlanego obszaru, na którym należy wykonać pomiar, ani informacja o tym która oprawa co oświetla.

Informacje o oświetlanych obszarach są konieczne do zrealizowania bezpiecznego oświetlenia zgodnie z normami oświetleniowymi. Zatem jeżeli przy modernizacji Zamawiający nie będzie nimi dysponował będą one musiały być dostarczone przez oferentów i zweryfikowane pod względem zgodności ze stanem faktycznym przez Zamawiającego. Będzie to skutkowało dodatkowymi kosztami. Co więcej w przypadku postępowań w ramach zamówień publicznych może się okazać, że oferenci dostarczą różniących się między sobą informacji o oświetlanych obszarach, a weryfikacja poprawności i zgodności ze stanem faktycznym będzie musiała się odbyć na drodze wizji lokalnej konkretnych odcinków dróg. Taka weryfikacja będzie musiała mieć miejsce każdorazowo dla wszystkich dróg w ramach aktualnych i przyszłych modernizacji. W przypadku posiadania przez Zamawiającego danych o oświetlanych obszarach będą one integralną częścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia - takie same dla każdego z potencjalnych oferentów.

Co więcej posiadanie informacji o oświetlanych obszarach jest w interesie Zamawiającego, gdyż pozwala na zrealizowanie bezpiecznego (tj. zgodnego z normami), wydajnego i zdrowego dla mieszkańców (dostarczającego odpowiednią ilość światła) oświetlenia. Powiązanie latarni z oświetlanymi obszarami umożliwi prawidłowe określenie parametrów oświetlenia dla newralgicznych dla bezpieczeństwa odcinków dróg i ulic, takich jak zmieniająca się ilość pasów lub szerokość jezdni, zatoki np. dla autobusów, strefy konfliktowe, w tym skrzyżowania i rozjazdy. Brak takich informacji uniemożliwia praktyczną weryfikację poprawności projektu fotometrycznego i wprowadza każdorazową konieczność weryfikacji na drodze wizji lokalnej konkretnych odcinków dróg, co generuje dodatkowe koszty i zapotrzebowanie na zasoby po stronie Zamawiającego.

Zatem informacje o oświetlanych obszarach są kluczowe dla gospodarnego i racjonalnego przeprowadzania modernizacji oświetlenia. Będą potrzebne Zamawiającemu zarówno do sporządzenia specyfikacji istotnych warunków zamówień i porównania ofert.

Co więcej brak informacji o oświetlanych obszarach wpływa również znacząco na bezpieczeństwo użytkowników dróg w przypadku zastosowania sterowania oświetleniem (bazując na funkcjonalności F9). Arbitralne ściemnienie oprawy lub grupy opraw bez znajomości specyfiki oświetlanych obszarów może prowadzić do naruszenia norm oświetleniowych a co za tym idzie spowodowania zagrożenia dla ruchu drogowego.

Należy również zwrócić uwagę, że w punkcie 3.3.2.1.2.7. OPZ pozostało pojęcie oświetlanego segmentu.

Podobnie informacje o przyporządkowanych klasach oświetleniowych (dawna funkcjonalność F2) wraz z przesłankami o ich wyznaczeniu (zgodnie z aktualnie obowiązującą normą) są informacjami o infrastrukturze. Przechowywanie ich poza dedykowanym systemem do inwentaryzacji oświetlenia wydaje się być nieuzasadnione i niegospodarne - generujące dodatkowe koszty pozyskania, przechowywania i przetwarzania tych informacji. Zarówno informacja o przesłankach jak i samych klasach powinna być przechowywana w systemie, celem zachowania spójności (np. zaniżenie klasy oświetleniowej, pomimo że przesłanki wskazują na wyższą klasę prowadzi do złego doboru oświetlenia, a w konsekwencji do zagrożenia dla użytkowników drogi). To Zamawiający powinien wiedzieć jakie klasy oświetleniowe i dla czego są przyporządkowane do określonych obszarów i używać tej wiedzy w specyfikowaniu zamówień.

Chcemy zwrócić uwagę, że dawne funkcjonalności F4 i F10 tj. projektowanie oświetlenia oraz weryfikacja projektów oświetleniowych prowadzą do istotnej redukcji kosztów związanych z modernizacją oświetlenia. Automatyzacja projektowania oświetlenia umożliwia oszacowanie kosztów modernizacji oraz spodziewanych oszczędności (np. oszczędności zużycia energii elektrycznej) przez Zamawiającego przed rozpoczęciem procesu zamówienia. Niweluje konieczność zlecania zewnętrznych kosztownych i długotrwałych audytów oświetleniowych oraz umożliwia określenie parametrów zamówienia (szacunkowa ilość i moc zamawianych opraw, a nawet koszt), co daje konkretne oszczędności. Weryfikacja projektów fotometrycznych natomiast ma zastosowanie w procesie porównania ofert. Umożliwia sprawdzenie przez Zamawiającego czy proponowane przez wykonawcę projekty fotometryczne są zgodne z normami oświetleniowymi. Weryfikacja taka bazuje na informacjach o stanie faktycznym infrastruktury, a nie tylko na deklaracjach wykonawcy.

4

Integracja projektowania i weryfikacji z systemem inwentaryzacji oświetlenia pozwala zatem na bardziej dokładne oszacowanie kosztów modernizacji oświetlenia jak również na weryfikację poprawności proponowanych przez oferentów rozwiązań na bardzo wczesnym etapie, co powinno być kluczowe dla tak dużego, złożonego i dynamicznie rozwijającego się miasta jak Warszawa.

Z uwagi na powyższe, mając na względzie gospodarność i racjonalność wydatków wnioskujemy o przywrócenie parametrów funkcjonalnych 3.3.2.1.1, 3.3.2.1.2.5, 3.3.2.1.2.8 (co umożliwi np. raportowanie efektywności działań i ich skuteczne planowanie), 3.3.2.1.2.9 (związane z identyfikacją co jest oświetlane przez oprawę), 3.3.2.2 (funkcjonalność F2), co wydaje się konieczne dla zachowania pełności i spójności informacji o infrastrukturze oświetleniowej.

Ponadto sugerujemy rozważenie przywrócenia 3.3.2.4 (funkcjonalność F4) oraz 3.3.2.10 (funkcjonalność F10) co w znacznym stopniu zmniejsza koszty i jakość aktualnej oraz przyszłych modernizacji.

Odpowiedź

Zamawiający pozostawia zapisy OPZ bez zmian.

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Julian Paschke