

Wrocław, 16.05.2024

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn. „e-Usługi oparte na systemie informacji przestrzennej pasa drogowego we Wrocławiu (e-ZDiUM)”, Znak postępowania: CUI-ZZ.3201.4.2024

Zamawiający informuje, że do przedmiotowego postępowania wpłynęły wnioski o treści jak poniżej. Działając w trybie art. 137 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 ze zmian) Zamawiający odpowiednio wyjaśnia i/lub zmienia treść SWZ:

Pytanie nr 201:

Zamawiający w wymaganiu:

„WSLF.17. Inwentaryzacja pasa drogowego: Inwentaryzacja powinna obejmować szczegółowe dane dotyczące charakterystyki pasa drogowego i jego elementów, w tym m.in. (...) rodzaju i stanu nawierzchni” tylko jednym słowem (dotyczy całego OPZ) wspomina o tym, że należy zinwentaryzować stan nawierzchni. W odpowiedzi na pytanie o doprecyzowanie metody oceny Zamawiający wskazał aktualnie używaną metodę wskazując jednocześnie szereg aktów prawnych, które rzekomo definiują oczekiwania Zamawiającego w zakresie oceny stanu nawierzchni.

Zamawiający wskazuje następujące ustawy:

1. ustawia z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych (t.j.Dz.U. z 2023r., poz.645), W tej ustawie wskazane są obowiązki zarządcy drogi, między innymi w zakresie okresowych kontroli:

Art. 20. Do zarządcy drogi należy w szczególności:

10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, w tym weryfikacja cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym stan bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;

2. ustawie Prawo Budowlane z dn. 07.07.1994r. (t.j. Dz.U. z 2021r., poz.2351 ze zm.),

W tej ustawie wskazane również wskazuje obowiązki zarządcy w zakresie kontroli okresowych:

Art. 62. 1. Obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli:

- 1) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego: a) elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu,
- 2) okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia;
3. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (DZ.U. z 2022r. poz.1518).

To rozporządzenie odnosi się do inspekcji bez podawania ich zakresu

§ 114. 1. W ramach procesu użytkowania drogi zarządca prowadzi co najmniej:

2) ocenę stanu technicznego, przydatności do użytkowania oraz estetyki drogi, wykonując inspekcje bieżące, podstawowe, rozszerzone lub szczegółowe albo ekspertyzy.

4. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 16.02.2005r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. z 2005r. Nr 67, poz. 582)

To rozporządzenie nie odnosi się do tematyki stanu nawierzchni drogowej.

Jako Wykonawca doświadczony w zakresie realizacji przeglądów dróg oraz diagnostyki stanu nawierzchni zwracamy uwagę, że w naszej opinii Zamawiający wydaje się nie być świadomy zakresu prac związanych z szeroko pojętą tematyką oceny stanu nawierzchni, czego dowodem jest nieprecyzyjny zapis w OPZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami OPZ wymaga w ramach zasilenia systemu wykonania oceny stanu technicznego nawierzchni (jako jeden z elementów inwentaryzacji pasa drogowego) z wykorzystaniem wszelkich danych jakie w ramach systemu będą dostępne i zbierane (w tym w szczególności fotorejestracja i skaning laserowy). System powinien również umożliwiać w przyszłości (po oddaniu do użytkowania) prowadzenie oceny stanu technicznego zgodnie z wymaganiami wynikającym z przepisów prawa stawianymi Zarządcom Dróg poprzez zasilenie systemu bieżącymi danymi (z pomiarów czy fotorejestracji i skaningu laserowego) oraz obsługę/ocenę zebranych danych przez osobę posiadającą uprawnienia i doświadczenie w wykonywaniu oceny stanu technicznego dróg. Wynikiem tak prowadzonej oceny z wykorzystaniem systemu powinna być możliwość generowania przez system raportów, przeglądów czy innych dokumentów, których posiadania od Zarządcy Dróg wymagają m.in. przepisy wskazane w OPZ. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że wymienione w wypowiedzi Pytającego akty prawne odnoszą się do całego przedmiotu zamówienia opisanego w OPZ, a nie jedynie do procesu oceny stanu nawierzchni drogowej, choć oczywiście ich elementy/fragmenty są powiązane z oceną stanu technicznego nawierzchni dróg, jak wskazuje sam Pytający. Odnosząc się dalej do Państwa wypowiedzi wskazujemy, że Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 16.02.2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom zostało wymienione, ponieważ stanowi podstawę wykonania całej ewidencji dróg m.in. wskazując sposób numeracji oraz podział na kategorie dróg, które podlegają ocenie stanu nawierzchni, a także określa wzór książki drogi, dla której np. tabela nr 5 dotyczy wykazu protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi przeprowadzanych co najmniej raz na 5 lat. Ewidencja dróg bezpośrednio koreluje z oceną stanu technicznego nawierzchni i łącznie pozwala uzyskiwać przez Zarządcę Dróg wymagane przepisami prawa dokumenty (np. protokoły kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi a także określa wzór książki drogi).

Zamawiający przypomina, iż obecnie ocena stanu technicznego nawierzchni w ZDiUM odbywa się metodą IGPIK (na podstawie pozycji: "Instrukcja oceny stanu nawierzchni dróg publicznych w miastach" - opracowanie zbiorowe

Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej odz. w Krakowie Zakład Drogownictwa Miejskiego, Wydawnictwo Naukowe AP Kraków 1999
[https://bip.zdiu.wroc.pl/wp-content/attachments/14243/6. Instrukcja Oceny Stanu Technicznego Drog Publicznych w Miastach Zalacznik B .pdf](https://bip.zdiu.wroc.pl/wp-content/attachments/14243/6.Instrukcja%20Oceny%20Stanu%20Technicznego%20Drog%20Publicznych%20w%20Miastach%20Zalacznik%20B.pdf)) lub równoważną odnotowującą uszkodzenia zgodnie z klasyfikacją ocenianych elementów i podziałem na typy uszkodzeń zawarte w niniejszej instrukcji oraz w oparciu o wideorejestrację, a w przypadku przesłaniania rejestrowanego przez kamery obrazu drogi i jej poszczególnych elementów przez przeszkody stałe i ruchome (samochody, drzewa, krzewy, wygradzenia, ekrany dźwiękochłonne itp.) odcinki (elementy) dróg niezarejestrowane przez kamery, powinny być oceniane w oparciu o pomiar bezpośredni. Pozyskane dane zasilają system OST, który w połączeniu z systemem EWIDR stanowi podstawę do generowania raportów, przeglądów czy książki drogi jako dokumentów wymaganych od Zarządców Dróg przepisami prawa.

Pytanie nr 202:

W pierwszym zdaniu wymagania WF.103 „Moduł ewidencji opłat” o treści : „Moduł jest źródłem informacji dla Systemu Finansowo-Księgowego. Z systemu finansowo- księgowego powinna być przekazana informacja o dokonanych płatnościach.” Wykonawca wnioskuje, że :

1. System będący przedmiotem zamówienia ma udostępniać informacje (być źródłem informacji) dla systemu finansowo-księgowego.
2. System finansowo-księgowy ma przekazywać (w domyśle systemowi będącemu przedmiotem zamówienia) informację o dokonanych płatnościach.

Intencją pytania zadanego przez Wykonawcę było uzyskanie informacji na temat tego „jaki możliwości integracji posiada system finansowo-księgowy po to aby ustalić w jaki sposób system finansowo-księgowy będzie przekazywał informacje o dokonanych płatnościach. Biorąc pod uwagę inne wymagania Zamawiającego w tym między innymi oczekiwanie rozwiązania pracującego w modelu usługowym z wykorzystaniem interfejsów komunikacyjnych (np. REST) spodziewaliśmy się uzyskania specyfikacji takiego interfejsu lub innej informacji dotyczącej sposobu przekazywania informacji przez system finansowo-księgowy. W związku z tym, prosimy ponownie o udzielenie odpowiedzi na pytanie : Jakie możliwości integracji posiada system finansowo-księgowy, o którym mowa w wymaganiu WF.103? Rozumiemy, że zadaniem Wykonawcy jest przygotowanie „interfejsu typu API REST, do którego zgodnie z zakresem będzie mógł połączyć się system Finansowo – Księgowy” – co pozwoli zrealizować wymaganie udostępniania informacji dla systemu finansowo-księgowego” ale w celu realizacji szeregu wymagań np. „automatyczna rejestracja płatności elektronicznych”,

„weryfikacja zaległości” potrzebne jest przekazanie z systemu finansowo-księgowego do systemu ZDIUM (np. z wykorzystaniem interfejsu API REST) odpowiednich informacji w odpowiedzi na zapytanie wysłane przez ZDiUM.

Odpowiedź:

Zamawiający nie podjął decyzji jaki system finansowo-księgowy zostanie zintegrowany z Systemem e-ZDIUM - obecny, czy dopiero będący przedmiotem ewentualnego wdrożenia.

W przypadku obecnego systemu finansowo księgowego interfejs opiera się na wymianie poprzez pliki txt. W Opisie Przedmiotu Zamówienia w wymaganiu WF.142 Zamawiający opisał wymaganie związane z eksportowaniem danych o decyzjach administracyjnych i fakturach, którego celem jest realizacja integracji z systemem finansowo księgowym oparta na plikach tekstowych.

W punkcie 2.7.3. Integracja z Systemem Finansowo Księgowym Zamawiający opisał wymagania w zakresie płatności WIW.16. Wymaganie wynika z faktu, iż system e-ZDIUM posiadać będzie integrację z systemem e-Płatności oraz posiadać będzie funkcje pozwalające na kontakt z klientem w zakresie np. informacji o niezapłaconych fakturach lub opłatach związanych z decyzjami administracyjnymi. W systemie e-ZDIUM powinny znajdować się identyfikatory klienta oraz faktury/decyzji administracyjnych na podstawie których informacja o dokonanej e-płatności będzie mogła zostać przekazana do systemu finansowo-księgowego. Jednocześnie standardowe księgowanie płatności w systemie finansowo-księgowym na podstawie wyciągów bankowych powinno zostać zwrócone do systemu e-ZDIUM celem np. przekazania klientowi ZDIUM informacji że płatność została dokonana. Przygotowywany interfejs powinien pozwalać na wymianę danych w obu kierunkach.

Pytanie nr 203:

Czy ten system finansowo księgowy, o którym mowa w wymaganiu WF.103 nie zapewnia „precyzyjnej i aktualnej ewidencji wszystkich opłat”, o których mowa w tym wymaganiu? Jeżeli nie to jakich funkcjonalności brakuje w systemie finansowo-księgowy, a które miałyby być realizowane przez System będący przedmiotem zamówienia, niezbędnych do „prowadzenia precyzyjnej i aktualnej ewidencji wszystkich opłat?”. Zamawiający nie udzielił odpowiedzi na to pytanie. Wyjaśnił natomiast jak ważna jest informacja o zaksięgowaniu płatności oraz zwrócił uwagę na brak dostępu pracownika do systemu finansowo-księgowego. W związku z tym zwracamy się z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na wcześniej zadane pytanie.

Odpowiedź:

Uzupełniając odpowiedź zawartą w pytaniu 202, Zamawiający informuje, iż to system finansowo-księgowy odpowiada za całość ewidencji należności. Jednocześnie System e-ZDIUM posiadać będzie informacje o dokonanych płatnościach z wykorzystaniem usług e-Płatności, które to informacje powinien przekazać do systemu finansowo księgowego ponieważ będzie to sposób na automatyzację informacji o dokonanych płatnościach. Jednocześnie System e-ZDIUM pełnić będzie rolę systemu pozwalającego na automatyczny kontakt np. poprzez powiadamianie klientów ZDIUM o braku wpłat. Aby zrealizować taką czynność należy uzupełnić dane w systemie e-ZDIUM o płatności zaksięgowane za pomocą tradycyjnego przelewu, a zaksięgowane w systemie finansowo - księgowym.

Pytanie nr 204:

Czy system finansowo-księgowy posiada możliwość wykonywania raportów „o stanie opłat i ewentualnych zaległościach”, o których mowa w wymaganiu WF.103 i przekazywania tych danych zintegrowanym systemom?”. Zamawiający odpowiedział „Zamawiający oczekuje przygotowania przez Wykonawcę interfejsu zgodnie z wymaganiami OPZ. „ W związku z tym, że nie jest to odpowiedź na zadane pytanie zwracamy się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na wcześniej zadane pytanie. Wykonawca ma świadomość, że jego zadaniem jest wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie z OPZ. Natomiast jego pytanie zostało zadane w celu wyjaśnienia i uszczegółowienia OPZ. Inaczej bowiem wyglądać będzie wycena przedmiotu zamówienia w przypadku gdy system finansowo-księgowy posiada możliwość wykonania „o stanie opłat i ewentualnych zaległościach” do czego jest między innymi przeznaczony i może je udostępniać np. z wykorzystaniem API REST a inaczej w innym przypadku.

Odpowiedź:

Odpowiedzi udzielono w wyniku pytania 202 i 203.

Pytanie nr 213:

Wymaganie WF 174. „Funkcje eksportu i importu danych”

- Moduł musi zapewnić możliwość importu danych z różnych źródeł, w tym m.in. plików CSV, XML, GeoJSON oraz plików z systemów CAD w formatach DWG i DXF.
- Funkcjonalność eksportu danych również powinna być obsługiwana w formatach m.in. CSV, XML, GeoJSON, oraz formatach zgodnych z systemami CAD (DWG, DXF).

Format DWG jest natywnym i zastrzeżonym formatem w programach typu AutoCAD. Natomiast formatem przeznaczonym do wymiany danych CAD jest DXF. Najbardziej popularne rozwiązania desktopowe klasy CAD (AutoCAD, BricsCAD, Inventor itd.) umożliwiają odczytywanie danych w formacie DXF oraz eksport do formatu DXF. Czy w związku, z tym akceptowalna będzie realizacja, która umożliwi obsługę tylko plików DXF?

Zamawiający wprowadził wymaganie celem możliwości zaczytania do systemu e-ZDIUM projektów zmian organizacji ruchu, które są jednym ze stałych elementów składanej dokumentacji w zakresie zajęcia pasa drogowego. Większość projektantów wykonuje składane projekty w systemie CAD.

Zgodnie z informacją zawartą w pytaniu:

DWG: Format DWG jest natywnym formatem programów takich jak AutoCAD, co oznacza, że jest on bezpośrednio wspierany przez te aplikacje i zawiera pełne informacje o obiektach CAD, w tym warstwy, bloki, atrybuty i inne specyficzne dane.

DXF: Format DXF jest formatem otwartym i służy głównie do wymiany danych między różnymi systemami CAD. Chociaż DXF jest szeroko wspierany, może nie zachowywać wszystkich specyficznych właściwości obiektów z formatu DWG.

Konwersja z DWG do DXF może wiązać się z utratą niektórych informacji specyficznych dla formatu DWG. Oznacza to, że pewne dane szczegółowe zawarte w plikach DWG mogą zostać utracone lub zmienione podczas konwersji do DXF, co może wpływać na jakość danych importowanych.

Zamawiający w wymaganiach WF.174 oraz WF.175 określił, iż szczegóły w zakresie wymagań będą elementem Analizy Przedwdrożeniowej.

Zamawiający zaakceptuje ograniczenie wymogów jedynie w sytuacji w którym przedstawiony powyżej cel wymagania zostanie zrealizowany.

Pytanie nr 214:

Wymaganie WF 175. „Moduł powinien zapewnić pełną integrację z projektami wykonanymi w systemach CAD.”

Pytanie:

Czy w ramach tego wymagania należy zapewnić integrację na poziomie wymiany plików w formatach opisanych w wymaganiu WF 174?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w ramach wymagania należy zapewnić integrację na poziomie wymiany plików w formatach opisanych w wymaganiu. Integracja oznacza, że moduł powinien być zdolny do odczytu i zapisu danych, zapewniając tym samym wymianę informacji między systemami CAD a GIS.

Pytanie nr 215:

Wymaganie WF 175. „Wsparcie dla atrybutów i metadanych zawartych w plikach CAD.

Pytanie:

Pliki CAD nie obsługują atrybutów w rozumieniu stosowanym w rozwiązaniach GIS i założenia są to dane tylko graficzne. Proszę o informację w jaki sposób atrybuty będą definiowane w plikach CAD.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę, że istnieje kilka sposobów definiowania atrybutów w plikach CAD, które powinny umożliwić integrację z systemami GIS:

Bloki i atrybuty: atrybuty są stosowane w blokach jako dodatkowe informacje opisowe, mogą zawierać np. tekstowe wartości opisujące właściwości obiektu (identyfikatory, opisy, daty, wartości liczbowe).

Właściwości obiektów: umożliwiają przypisanie właściwości do pojedynczych elementów graficznych.

W przypadku importu pliku CAD do GIS należy dokonać mapowania właściwości obiektów na atrybuty GIS. Zamawiający jest świadomy, że prawidłowe mapowanie może zostać zrealizowane jedynie w przypadku ustalenia standardu wykonywania projektu CAD i oczekuje od Wykonawcy przedstawienia takiego standardu jako obowiązującego dla projektantów składających projekty w ZDIUM.

Pozostała treść SWZ pozostaje bez zmian.

Dyrektor
Centrum Usług Informatycznych
we Wrocławiu
Tymoteusz Przybylski

Dokument podpisano podpisem elektronicznym.

Sprawę prowadzi: Tymoteusz Przybylski Marta Kozyra

Informacje na temat przetwarzania danych osobowych przez CUI znajdują się na [stronie BIP CUI](#)



Fundusze Europejskie
dla Dolnego Śląska



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



**DOLNY
ŚLĄSK**