

Chorzów, dnia 30.10.2017 r.

Wg rozdzielnika

W związku z pytaniami Wykonawcy do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „**Modernizacja systemu łączności dyspozytorskiej w Tramwajach Śląskich S.A.**” - nr sprawy: II/324/2017, Zamawiający wyjaśnia:

Pytanie 1:

Dot. Odpowiedzi na pytanie 17 przesłanej w piśmie DR/FZ/1832/2017 z dnia 19.10.2017 r.

Zamawiający w odpowiedzi na postawione pytanie wyjaśnił, że system ma zapewnić redundantność połączeń radioliniowych.

Jednocześnie w załączonym dokumencie "Planowanie radiowe DMR Tier III dla Tramwaje Śląskie S,A" przedstawiona jest koncepcja połączeń radioliniowych w topologii pierścienia oraz każde z przęseł radioliniowych jest w konfiguracji 1+0.

Prosimy o sprecyzowanie, czego oczekuje Zamawiający oczekuje w ramach redundancji połączeń radioliniowych, tzn:

- czy Zamawiający oczekuje wybudowania sieci radiolinii w topologii pierścienia w konfiguracji radiowej 1+0 oraz zabezpieczenia transmisji w ramach pierścienia np. poprzez wykorzystania protokołu ERP (Ethernet Ring Protection) ??

- czy Zamawiający oczekuje, aby każde z połączeń było zabezpieczone z wykorzystaniem redundancji radiowej, czyli budowy przęseł z wykorzystaniem konfiguracji 1+1 (osobna karta radiowa oraz moduł ODU) ?

- czy Zamawiający oczekuje, aby wszystkie elementy radiolinii były redundantne (zdublowane), tzn. aby każdy moduł, w tym: karta radiowa (IF), moduł nadajnika (ODU) oraz karta kontrolera radiolinii oraz karta zasilania były również zdublowane ? Czy w takim przypadku zdublowanie kart IDU mogą być w osobnych IDU, czy też Zamawiający wymaga, aby wszystkie zdublowane elementy były zamontowane w pojedynczej obudowie (chasis) ?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje wybudowania sieci radiolinii w topologii pierścienia w konfiguracji radiowej 1+0 oraz odpowiednie zabezpieczenie transmisji.

Pytanie 2:

Dot. 7.1.27, 7.2.27, 7.3.10

Wymagania dotyczące prezentacji informacji na pokładach mapowych są możliwe do zrealizowania w dowolnym oprogramowaniu GIS - z otwartym i opensource'owym włącznie. Wydaje się, że wyszczególnienie wszystkich rozwiązań mapowych (formatów plików, serwerów mapowych) ogranicza możliwość optymalnego rozwiązania zaproponowanego przez Wykonawcę.

Zamawiający wskazał w odpowiedziach do SIWZ, że "Aplikacja ma obsługiwać jeden wybrany system mapowy uzgodniony z Zamawiającym"

Czy w związku z tym Zamawiający rozważa rezygnację z wymagania dotyczącego obsługi zamkniętych formatów emapy (pliki .TAB, MapCenter, MapGo) w przypadku uzgodnienia z Wykonawcą realizacji opartej na otwartych standardach mapowych (np. Geoserver, OpenLayers, OpenStreetMap)?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące obsługi formatów mapowych. Wymagane formaty oferują wszystkie znane Zamawiającemu profesjonalne oprogramowania. Zamawiający musi brać pod uwagę, że w przeciągu amortyzacji budowanego systemu może wejść w posiadanie map w wymaganych formatach lub z takich map mogą korzystać podmioty współpracujące. Z wiedzy Zamawiającego wynika, że otwarte formaty mapowe są dostępne gdy konsola dyspozytorska posiada dostęp do sieci Internet czego nie jest w stanie zagwarantować.

Pytanie 3:

Dot. 7.1.27, 7.2.27, 7.3.10

Proszę o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie przez „edytor map rastrowych”. Czy ma to być oprogramowanie służące do edycji danych rastrowych (np. .TIFF, .JPG, .BMP), które ma pozwalać między innymi na zarejestrowanie koordynatów dla obrazu (np. zdjęcie lotnicze), ustalenie i edycję projekcji, zmianę ustawień graficznych (kontrast, jasność)? Czy ma to być oprogramowanie służące do edycji danych wektorowych (np. .TAB, .SHP) i generowania na ich podstawie obrazów rastrowych o ustalonej kolorystyce i symbolice lub też wytworzenie rastrowej usługi udostępniania danych na serwerze mapowym (WMS, lub inna usługa zwracająca dane w formatach .BMP, .JPG)?

Proszę o doprecyzowanie zapisu SIWZ pod tym kątem oraz wyszczególnienie jakie dane w tym zakresie posiada Zamawiający, które mają podlegać edycji.

Odpowiedź:

Przez edytor map rastrowych Zamawiający rozumie możliwość przygotowania podkładu mapowego poprzez skalibrowanie planu lub zdjęcia satelitarnego i pracę z nim w programie. Przez skalibrowanie rozumiemy podanie współrzędnych geograficznych kilku wybranych punktów. Zamawiający nie wymaga edycji innych parametrów mapy.

Pytanie 4:

Dot. Odpowiedzi na pytanie 32 przesłanej w piśmie DR/FZ/1829/2017 z dnia 19.10.2017 r.

Zamawiający w odpowiedzi na postawione pytanie znacząco zmienił zakres oraz przeznaczenie opisywanego projektu.

Wprowadzenie alternatywnego źródła pozycji z wykorzystaniem lokalizatorów GPS/GSM zwiększa również znacząco koszty projektu - oprócz comiesięcznego kosztu związanego z utrzymaniem usługi transmisji danych dla kart z telemetrycznych konieczny będzie również zakup, instalacja oraz utrzymanie dodatkowego systemu (urządzeń). Budowany system radiowy DMR ma możliwość realizowania transmisji danych, więc uzupełnianie go o dodatkowy system oparty na GSM nie jest konieczne. Wnioskujemy o ponowne rozważenie wykorzystania systemu DMR do lokalizacji pojazdów.

Dodatkowo prosimy o informację, czy Zamawiający dysponuje alternatywnym źródłem danych o pozycji pojazdów (np. z zainstalowanych w pojazdach komputerach pokładowych), które mogłyby udostępnić informacje o lokalizacji?

Jeśli nie to czy Zamawiający rozważa rezygnację z funkcjonalności alarmowania o kolizyjnym ruchu pojazdów na podstawie lokalizacji GPS, który pociągałby za sobą instalację kosztownego systemu lokalizowania pojazdów GPS/GSM?

Odpowiedź:

Z wiedzy Zamawiającego wynika, że koszty zarówno samych urządzeń jak i kosztów abonamentowych są w skali projektu stosunkowo nieznaczne. Zastosowanie zewnętrznych urządzeń GPS ma znaczący wpływ na funkcjonowanie systemu radiowego co jest dla Zamawiającego priorytetem. Zamawiający podtrzymuje wymagania co do funkcjonalności systemu GPS. Zamawiający nie dysponuje alternatywnym źródłem danych o pozycji pojazdu. Tym samym Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w zakresie lokalizacji pojazdów.