

Temat: Fwd: odwołanie ZP-PS.221.1.69.2016
Nadawca: zamowienia <zamowienia@zdm.lublin.eu>
Data: 2017-01-10 07:39
Adresat: drogi@zdm.lublin.eu

Zarząd Dróg i Mostów w Lubli
ul. Krochmalna 13J 20-401 Lu
327.2017.EMAIL
Wpłynęło dn. 10-01-2017
Przyjęto przez:
Małgorzata Wilk

07100TAEH

Zarząd Dróg i Mostów w Lubli
ul. Krochmalna 13J 20-401 Lu
326.2017.EMAIL
Wpłynęło dn. 10-01-2017
Przyjęto przez:
Małgorzata Wilk

07100TAEG

----- Wiadomość oryginalna -----

Temat: odwołanie ZP-PS.221.1.69.2016
Data: Mon, 9 Jan 2017 20:49:27 +0100
Nadawca: Dominik Wojcieszek <d.wojcieszek@aswkancelaria.pl>
Adresat: <zamowienia@zdm.lublin.eu>
Kopia: <w.adamczyk@aswkancelaria.pl>

Dzień Dobry,

W załączeniu przekazuję kopię odwołania. Uprzejmie proszę o potwierdzenie odbioru.

Z poważaniem

Dominik Wojcieszek

Tel. +48 502 13 99 30

ASW Kancelaria

Adamczyk, Saganowski, Wojcieszek Radcowie Prawni

Ul. Nowogrodzka 74 m 21, Warszawa 02-018

www.aswkancelaria.pl

Załączniki:

kopia odwolnia.pdf

760 KB

miejsowość: Warszawa , 2017-01-09

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

Odwołanie

Odwołujący :

imię:

nazwisko:

lub

nazwa firmy: Sprint S.A.
miejsowość: Olsztyn

kod pocztowy: 10-062

ulica: Jagiellończyka

numer: 26

lokal:

kraj: Polska

telefon:

fax:

email:

imię: Dominik

nazwisko: Wojcieszek
miejsowość: Warszawa

kod pocztowy: 02-018

ulica: Nowogrodzka

numer: 74

lokal: 21

kraj: Polska

telefon: 502139930

fax: 22 185 56 35

email: d.wojcieszek@aswkancelaria.pl

Przedstawiciel ustawowy/pelnomocnik:

Zamawiający: nazwa: Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
miejsowość: Lublin

kod pocztowy: 20-401

ulica: Krochmalna 13j

numer: 13j

kraj: Polska

telefon: 48 81 466 57 00

fax: 48 81 466 57 01

email: zamowienia@zdm.lublin.eu

Określenie przedmiotu zamówienia: przetarg nieograniczony w przedmiocie: „Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie”. Nr postępowania: ZP-PS.221.1.69.2016

Numer ogłoszenia, jeżeli zostało zamieszczone w
Biuletynie Zamówień Publicznych:

rok: Nr pozycji:

Numer ogłoszenia, jeżeli zostało zamieszczone w
Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej:

Numer: 2016/S 251-463365

Wskazanie czynności lub zaniechania czynności zamawiającego, której zarzuca się niezgodność z przepisami ustawy: składam odwołanie wobec treści ogłoszenia o zamówieniu oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej: „SIWZ”) obowiązujących w toku prowadzonego przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie (dalej: „Zamawiający”) przetargu nieograniczonego w przedmiocie: „Rozbudowa Systemu Zarządzania Ruchem i Komunikacją w Lublinie”.

Zwięzłe przedstawienie zarzutów: Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie niżej wymienionych przepisów: 1. Art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a, art. 22d ust. 1 ustawy Pzp poprzez opisanie w treści ogłoszenia o zamówieniu oraz SIWZ wskazanych w treści odwołania warunków udziału w postępowaniu w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz wykraczający poza potrzebę oceny minimalnych zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, a także w sposób naruszający zasady równego traktowania oraz uczciwej konkurencji; 2. Art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób naruszający zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców oraz proporcjonalności, a także w sposób niejednoznaczny i niewyczerpujący; 3. Art. 7 ust. 1, art. 91 ust. 2 ustawy Pzp poprzez określenie kryteriów oceny ofert w sposób prowadzący do ograniczenia konkurencji.

Wniosek (żądanie) co do rozstrzygnięcia odwołania: Uwzględniając powyższe, Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania następujących zmian SIWZ oraz analogicznych zmian w treści ogłoszenia o zamówieniu: 1. Dot. zarzutu nr 1 - zmiana pkt 5.5.2.1 SIWZ poprzez nadanie mu następującego brzmienia: „Wykonanie (zakończenie) w sposób należyty nie wcześniej niż w

okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie min. 2 zamówień obejmujących swoim zakresem (łącznie) min.: zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie Systemu Zarządzania ruchem, w ramach, którego dla każdego z tych zamówień: wdrożono co najmniej 40 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz priorytetem dla pojazdów komunikacji zbiorowej dla obszaru zamieszkałego przez co najmniej 170 tys. mieszkańców.” 2. Dot. zarzut nr 2 – zmiana pkt 5.5.2.2 SIWZ oraz 5.5.2.4 SIWZ poprzez wykreślenie użytych w nich sformułowań: „przez co najmniej 200 tys. mieszkańców” i zastąpienie ich sformułowaniami „przez co najmniej 170.000 mieszkańców”; 3. Dot. zarzutu nr 3 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. a SIWZ poprzez nadanie mu następującego brzmienia: „a) Kierownika Projektu, który:- posiada co najmniej 5-letnie doświadczenie na stanowisku Kierownika Projektu, bądź Z-cy Kierownika Projektu dot. systemu zarządzania ruchem, - posiada certyfikat potwierdzający znajomość zarządzania projektami w zakresie metodyki Prince2 lub równoważny, - pełnił funkcję Kierownika Projektu lub z-cy Kierownika Projektu w co najmniej 1 projekcie (zamówieniu) obejmującym system zarządzania ruchem na obszarze zamieszkałym przez co najmniej 170 tys. mieszkańców (przy czym projekt ten powinien być wykonany i prawidłowo ukończony oraz odebrany przez Inwestora), obejmującym co najmniej następujące funkcjonalności (łącznie): + system sterowania ruchem z optymalizacją obszarową + priorytet dla pojazdów transportu publicznego (autobus lub trolejbus lub tramwaj) + system nadzoru wizyjnego + portal internetowy z informacjami o ruchu drogowym wraz z planerem podróży; 4. Dot. zarzutu nr 4 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. b SIWZ poprzez jego wykreślenie ewentualnie nadanie mu następującego brzmienia: „b) Kierownika budowy, który: - posiada wyższe wykształcenie techniczne, - posiada co najmniej 10 letni staż pracy w branży budowlanej, w tym minimum 3 letnie doświadczenie zawodowe na stanowisku kierownika budowy lub kierownika robót w projektach związanych z ruchem drogowym, - posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi (bez ograniczeń) w specjalności elektrycznej lub konstrukcyjno-budowlanej lub inżynierskiej drogowej lub inżynierskiej mostowej”. 5. Dot. zarzutu nr 5 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. c SIWZ poprzez usunięcie wymogu z tiret 1 i tiret 3; 6. Dotyczy zarzutu nr 6 – zmiana pkt 5.5.2.6 lit. f SIWZ poprzez usunięcie wymogu określonego w tiret 3; 7. Dotyczy zarzutu nr 7 – usunięcie wymogu z pkt 5.5.2.7 lit. b SIWZ lub zmiana tego punktu poprzez sformułowanie wymogu dysponowania po jednej licencji oprogramowania VISSIM, VISSIG, VISSUM, Terminal 2002; 8. Dotyczy zarzutu nr 8 – nadanie pkt 17.3.1 lit. b) SIWZ następującego brzmienia: „b) Specjalisty ds. systemów zarządzania ruchem, który: - posiada certyfikowaną wiedzę z zakresu algorytmów sterowania ruchem na poziomie lokalnym (EPICS bądź równoważny), - posiada certyfikowaną wiedzę z zakresu algorytmów sterowania ruchem na poziomie obszarowym (BALANCE lub równoważny), - posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie we wdrażaniu proponowanych przez siebie algorytmów sterowania ruchem na poziomie lokalnym i obszarowym”, 9. Dotyczy zarzutu nr 9 – usunięcie z pkt 17.4 SIWZ zapisu zgodnie, z którym ocenie w ramach kryterium „jakość techniczna próbki” podlegać będzie próbka – Instrukcja makrosymulacji; 10. Dotyczy zarzutu nr 10 – nadanie akapitowi ze strony 17 PFU następującego brzmienia: „Sprzęt i oprogramowanie funkcjonujące w chwili obecnej w Centrum Zarządzania Ruchem zainstalowane zostało w 2015 roku i jest objęte 3-letnią gwarancją. Wszelka rozbudowa, zmiany konfiguracji, przeprogramowanie itp. czynności realizowane w ramach niniejszego zadania nie mogą prowadzić do utraty udzielonej przez wykonawcę systemu firmę Qumak S.A. w 2015 roku gwarancji. Wykonawca przedłoży do akceptacji Zamawiającego projekt integracji Systemu opracowany w zakresie i w oparciu o przekazane przez Zamawiającego protokoły komunikacyjne.” 11. Dotyczy zarzutu nr 11 nadanie akapitowi ze strony 24 i 25 PFU (pkt 2.6 ogólne właściwości użytkowe), rozpoczynającemu się od słów: „W związku z architekturą istniejącego Systemu Zarządzania Ruchem, rozbudowywany SZR [...]” następującego brzmienia: „W związku z architekturą istniejącego Systemu Zarządzania Ruchem, rozbudowywany SZR musi być kompatybilny z obecnie działającym Systemem Zarządzania Ruchem w zakresie określonym otwartymi protokołami komunikacji przekazanymi przez Zamawiającego (zakres danych przekazywanych w protokołach komunikacyjnych określał będzie wymagany zakres kompatybilności) •

zdecentralizowane sterowanie sygnalizacją oparte na poziomach zarządzania: lokalnym, obszarowym, centralnym, • zarządzanie ruchem w Systemie musi być realizowane hierarchicznie, • Aplikacja Centralna musi być kompatybilna z poziomem centralnym (system PTV Optima wersji 16.0.49132 lub wyższej) w zakresie zgodnym z przekazanymi przez zamawiającego protokołami komunikacyjnymi oraz uwzględniać integrację z podsystemami zewnętrznymi oraz Portalem i Aplikacją Mobilną, • uwzględniać i integrować dane pomiarowe z różnych źródeł m.in. z pętli indukcyjnych, urządzeń wideodetekcji, kamer ANPR oraz innych zastosowanych na obszarze rozbudowywanego SZR w celu zapewnienia możliwości tworzenia strategii sterowania i zarządzania ruchem, • umożliwiania realizacji priorytetów dla transportu zbiorowego (współpraca z systemami zarządzania transportem zbiorowym) na poziomie lokalnym na wszystkich skrzyżowaniach, • udostępniania i prezentacji informacji o warunkach ruchu, utrudnieniach określonych przez operatorów, treści komunikatów wyświetlanych na tablicach zmiennej treści na Portalu oraz w Aplikacji, • potencjalna awaria dowolnego elementu systemu powinna w minimalnym stopniu wpływać na pozostałe elementy, • interfejs człowiek - system realizowany na poziomie centralnym za pośrednictwem terminali operatorskich, • monitorowania ruchu na wybranych kluczowych trasach i newralgicznych punktach miasta objętych SZR, • zabezpieczenia uniemożliwiających powstawanie sytuacji zagrażających bezpieczeństwu uczestników ruchu w przypadku awarii jakiegokolwiek elementu, • obsługi wszystkich skrzyżowań objętych SZR. 12. Dotyczy zarzutu nr 12 – poprzez usunięcie wymagania z pkt 2.7.1 PFU, str. 27 (Aplikacja centralna), zaczynającego się od słów: „możliwość wyboru scenariuszy strategii sterowania – Aplikacja Centralna [...]” oraz usunięcie analogicznych zapisów (dot. predykcji) z pozostałych postanowień PFU; 13. Dotyczy zarzutu nr 13 zmiana pkt 2.7.1 PFU (Aplikacja centralna) w zakresie wymagań dotyczących Modułu strategii sterowania poprzez usunięcie wymagań zgodnie z którymi moduł musi spełnić następujące funkcjonalności: a. „możliwość wyboru w Aplikacji Centralnej predefiniowanych scenariuszy strategii sterowania, które zostaną zasymulowane” b. „symulację strategii sterowania odbywającą się z wykorzystaniem dynamicznego rozkładu ruchu oraz umożliwienie uwzględnienie prognozowanej sytuacji ruchowej w horyzoncie min. 60 minut,” c. „zestawienie wskaźników efektywności dla każdego z symulowanych scenariuszy w formie graficznej oraz tabelarycznej”. 14. Dotyczy zarzutu nr 14 zmiana pkt 2.7.3 PFU w części dotyczącej wymagań dla poziomu lokalnego – operacyjnego poprzez usunięcie następujących wymagań: • wykorzystywanie przez algorytm danych, z co najmniej trzech linii detekcji pojazdów (znajdujących się w różnej odległości od linii zatrzymania danego wlotu skrzyżowania) dla danego pasa ruchu,” • możliwość sumowania oraz odejmowania danych przez algorytm w ramach poszczególnych grup detektorów, • możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy osobno dla transportu zbiorowego, indywidualnego, pieszych/rowerzystów, • możliwość modyfikacji horyzontu prognozy algorytmu optymalizującego, osobno dla każdego ze sterowników lokalnych, • możliwość ustawienia czasu potrzebnego na przekroczenie linii zatrzymania [s/pojazd] przez pojazdy (osobno dla pojazdów transportu zbiorowego i pozostałych pojazdów) indywidualnie dla każdej grupy detektorów, • „Z uwagi na skuteczność optymalizacji algorytmów sterowania przewidzianych w rozbudowywanym SZR Zamawiający wyklucza możliwość stosowania rozwiązań umożliwiających bezpośrednią ingerencję Operatorów w trakcie trwania aktualnej fazy (np. wydłużanie w sposób ręczny długości danej fazy przez Operatora) bez konieczności wgrywania zmodyfikowanych plików sterujących”; 15. Dotyczy zarzutu nr 15 zmiana pkt 2.7.3 w części dotyczącej wymagań dla poziomu obszarowo – taktycznego poprzez: • Usunięcie wymagania o treści „integrowanie danych z detektorów poziomu lokalnego do wykorzystania w makroskopowym i mezoskopowym modelu ruchu stanowiącym podstawę danych dla obszarowego algorytmu optymalizującego” • Zmianę wymagania o treści „optymalizowanie parametrów sterowania – w tym co najmniej: split, offset, długość cyklu na poziomie obszaru z wykorzystaniem algorytmów genetycznych w horyzoncie 5-15 min,” na następujące: „optymalizowanie parametrów sterowania – w tym co najmniej: split, offset, długość cyklu na poziomie obszaru”; • Usunięcie wymagania o treści „obserwację pracy i obliczeń optymalizujących w czasie służących do analizy poprawności funkcjonowania i optymalizacji sterowania” • Zmianę wymagania o treści: „Ponadto w przypadku zastosowania

innej metody sterowania obszarowego niż zastosowany w I etapie SZR algorytm Balance wymaga się, aby był on co najmniej tak efektywny jak obecnie działający algorytm oraz był w pełni z nim kompatybilny. Wykazanie kompatybilności i efektywności rozwiązania leży po stronie Wykonawcy” na następujące: „Ponadto w przypadku zastosowania innej metody sterowania obszarowego niż zastosowany w I etapie SZR algorytm Balance wymaga się, aby był on co najmniej tak efektywny jak obecnie działający algorytm oraz był z nim kompatybilny w zakresie określonym w projekcie integracji systemów. Wykazanie kompatybilności i efektywności rozwiązania leży po stronie Wykonawcy”. 16. Dotyczy zarzutu nr 16 zmiana pkt 2.7.3 PFU w części dotyczącej wymagań dla poziomu centralnego – strategicznego poprzez usunięcie ich w całości; 17. Dotyczy zarzutu nr 17 zmiana pkt 2.10.3 PFU dotyczącego wymagań w zakresie projektów inżynierii ruchu poprzez usunięcie następującego wymagania: „ - tabelę parametrów lokalnego algorytmu sterującego EPICS (minimalny i maksymalny czas trwania fazy, preferowany początek i koniec fazy, koszty obszaru preferowanego i niepreferowanego)”. 18. Dotyczy zarzutu nr 18 – usunięcie ze strony 86 PFU – tiret piąty (pkt 3.11. Sterownik) następującego wymagania: „Sterowniki muszą być wyposażone w: • układy wykonawcze (styczniki) doprowadzające napięcie zasilania dla sterowania sygnałami w układzie, który umożliwi w przypadku awarii: • odłączenie napięcia sieci od obwodów sygnałów czerwonych i zielonych (etap I), • odłączenie napięcia sieci od obwodów sygnałów żółtych (etap II)”. 19. Dotyczy zarzutu nr 19 – nakazanie Zamawiającemu przekazania wykonawcom protokołów komunikacyjnych w zakresie istniejącego systemu zarządzania ruchem w Lublinie, ewentualnie usunięcie z treści SIWZ wszelkich wymagań w zakresie zapewnienia kompatybilności realizowanego Systemu z Systemem obecnie eksploatowanym, w szczególności wykreślenie wymagań dotyczących zastosowania rozwiązań firmy PTV, celem umożliwienia wykonania niezależnego od firmy Qumak S.A. oraz technologii PTV Systemu.

Wskazanie okoliczności faktycznych i prawnych odwołania oraz wskazanie dowodów na ich poparcie: Odwołujący, jako wykonawca realizujący przedsięwzięcia w obszarze budowy Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem jest zainteresowany ubieganiem się o przedmiotowe zamówienie, stąd posiada interes w złożeniu odwołania w rozumieniu art. 179 ust. 1 ustawy Pzp. Będąc przedmiotem odwołania postanowienia ogłoszenia o zamówieniu oraz SIWZ uniemożliwiają Odwołującemu ubieganie się o zamówienie, co skutkuje powstaniem po jego stronie szkody. Istotą sformułowanych przez Odwołującego zarzutów jest preferowanie, a wręcz wymaganie oparcia rozbudowy systemu o rozwiązania firmy PTV obecnie funkcjonujące u Zamawiającego. Zamawiający oczekuje zapewnienia pełnej kompatybilności realizowanego Systemu z obecnie eksploatowanym, a jednocześnie nie przekazuje podstawowych danych niezbędnych do jej zapewnienia. UZASADNIENIE Zarzut nr 1 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.1 SIWZ warunek udziału w postępowaniu dotyczący posiadania doświadczenia. a) Wymaganie uzyskania doświadczenia w zaprojektowaniu, wdrożeniu i uruchomieniu systemu Zarządzania Ruchem wyłącznie w ramach zamówienia na roboty budowlane jest nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia i wykracza poza niezbędne do oceny zdolności zawodowych wykonawców minimum, tym samym prowadzi do naruszenia zasad równego traktowania, uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności. Należy wskazać, że analogiczne do przedmiotu zamówienia Systemy Zarządzania Ruchem zlecane są nie tylko w ramach zamówień na roboty budowlane, ale również zamówień na dostawy. Kwestia kwalifikacji realizacji Systemu Zarządzania Ruchem do jednej z kategorii zamówień ma wtórny charakter. b) Wbrew zasadzie uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności jest wymagane uzyskanie doświadczenia w zaprojektowaniu, wdrożeniu i uruchomieniu systemu Zarządzania Ruchem wyłącznie dla obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys. mieszkańców. Uwzględniając opis warunku, w tym wskazane cechy doświadczenia wymóg ten nie jest niezbędny do ustalenia posiadania przez wykonawcę minimalnych kwalifikacji. Prowadzi on natomiast do wykluczenia możliwości wykazania się doświadczeniem uzyskanym przy realizacji podobnego rodzaju Systemów, jednakże wykonanych

dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą liczbę mieszkańców. Nie sposób uznać, że wyłącznie wykonanie systemu ITS dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys mieszkańców pozwala uznać, że wykonawca jest zdolny do realizacji przedmiotowego zamówienia. Zarzut nr 2 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.2 oraz 5.5.2.4 SIWZ warunek udziału w postępowaniu dotyczący posiadania doświadczenia. Sformułowany w tych punktach wymóg wykazania się doświadczeniem dotyczącym obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys mieszkańców prowadzi do ograniczenia konkurencji. Ta cecha Systemów nie ma zasadniczego znaczenia, a prowadzi do wykluczenia możliwości wykazania się doświadczeniem uzyskanym przy realizacji podobnego rodzaju Systemów, jednakże wykonanych dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą liczbę mieszkańców. Nie sposób uznać, że wyłącznie wykonanie systemu ITS dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys mieszkańców pozwala uznać, że wykonawca jest zdolny do realizacji przedmiotowego zamówienia. Zarzut nr 3 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. a wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Kierownika Projektu. a) Za naruszający uczciwą konkurencję należy uznać sformułowany w tiret 3 wymóg wykazania się doświadczeniem w pełnieniu funkcji kierownika projektu lub z-cy Kierownika Projektu w co najmniej 1 projekcie dotyczącym systemu zarządzania ruchem, obejmującym priorytet dla pojazdów transportu publicznego wyłącznie takich jak autobus lub trolejbus. Wskazać należy, że rodzaj transportu publicznego w odniesieniu, do którego miał zostać wykonany priorytet ma wtórne znaczenie. Aktualne brzmienie warunku wyklucza wykazanie się równoważnym priorytetem dla innego rodzaju pojazdów w szczególności dla tramwajów. b) Sformułowany w niniejszym warunki wymóg wykazania się doświadczeniem dotyczącym obszaru zamieszkałego przez co najmniej 200 tys mieszkańców prowadzi do ograniczenia konkurencji. Ta cecha Systemów nie ma zasadniczego znaczenia, a prowadzi do wykluczenia możliwości wykazania się doświadczeniem uzyskanym przy realizacji podobnego rodzaju Systemów, jednakże wykonanych dla obszaru zamieszkałego przez mniejszą liczbę mieszkańców. Nie sposób uznać, że wyłącznie pełnienie wymaganej funkcji w odniesieniu do Systemu ITS dla obszaru zamieszkałego przez min. 200 tys mieszkańców pozwala uznać, że dana osoba jest zdolny do realizacji przedmiotowego zamówienia. Zarzut nr 4 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. b wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Kierownika Budowy. Należy stwierdzić, że przedmiotowe wymaganie nie jest uzasadnione specyfiką realizacji systemów ITS. Jak już zostało wskazane zasadnicza część tego rodzaju systemów realizowana jest w ramach zamówień na dostawy, gdzie przepisy prawa budowlanego nie wymagają ustanowienia funkcji kierownika budowy. Incydentalną jest zatem sytuacja posiadania przez daną osobę 3 letniego doświadczenia na stanowisku kierownika budowy w projekcie obejmującym system zarządzania ruchem. Analiza zakresu zamówienia wskazuje ponadto, że w odniesieniu do przedmiotowego zamówienia nie jest wymagane ustanowienie funkcji kierownika budowy, stąd przedmiotowy warunek należy uznać za nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia. Zauważyć należy, że dla realizacji tego rodzaju zamówień znaczenie może mieć wymaganie doświadczenia przy pełnieniu funkcji kierownika robót posiadającego uprawnienia w kluczowej dla tego rodzaju zamówień specjalności elektrycznej. Tymczasem tego rodzaju warunku Zamawiający nie formułuje. Brak zasadności przedmiotowego warunku widoczny jest ponadto w świetle wymogu sformułowanego w tiret 4. Jak wynika z jego treści Zamawiający wymaga doświadczenia jedynie w nadzorowaniu inwestycji, a zatem w tym przypadku pełnienie funkcji kierownika budowy nie jest już niezbędne. Przedmiotowy wymóg jest tym bardziej nieuzasadniony skoro w tiret 4 Zamawiający wymaga wykazania się doświadczeniem w nadzorze na min. jedną inwestycją obejmującą budowę systemu zarządzania ruchem. Zarzut nr 5 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. c wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Kierownika ds. telekomunikacji. Zauważyć należy, że w tiret 3 Zamawiający wymaga wykazania się przez osobę kierowaną na ww. stanowisko doświadczeniem w zaprojektowaniu kanalizacji teletechnicznej. Wymóg w tym zakresie jest nieproporcjonalny do zakresu obowiązków ww. osoby, którymi ma być kierowanie robotami, a nie ich zaprojektowanie.

Wskazać należy ponadto, iż wymóg sformułowany w tiret 3 jest nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, gdyż długość realizowanej w ramach zamówienia kanalizacji teletechnicznej jest istotnie krótsza niż wymagane 20 km. Odwołujący wskazuje również, że wymóg w tiret 1 wymaga doświadczenia nie tylko we wdrażaniu, ale również w projektowaniu. Tymczasem, jak wskazano powyżej ww. osoba ma być dedykowana do pełnienia funkcji kierowania robotami, a nie ich projektowania. Zamawiający nie wymaga również od tej osoby uprawnień budowlanych do projektowania robót, co dodatkowo potwierdza brak zasadności sformułowania wymogu posiadania doświadczenia przy projektowaniu robót. Zarzut nr 6 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.6 lit. f wymagania dla osoby kierowanej na stanowisko Architekta IT. Wymóg dotyczący posiadania przez ww. osobę Certyfikatu CISCO lub równoważnego skutkuje ograniczeniem konkurencji. Posiadanie przedmiotowego certyfikatu nie jest niezbędne do wykonania czynności wchodzących w zakres zamówienia. Wymagany certyfikat wydawany jest przez jednego z producentów urządzeń sieciowych i jego uzyskanie jest istotnie ograniczone i jest powiązane z koniecznością zakupu rozwiązań tego producenta. Na rynku incydentalnie występują osoby spełniające ten wymóg. Brak określenia kryteriów równoważności oznacza ponadto, że nie występują równoważne certyfikaty. Zarzut nr 7 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1, art. 22 ust. 1a ustawy Pzp określił w pkt 5.5.2.7 lit. b wymóg dotyczący posiadania po jednej licencji oprogramowania VISSIM, VISSIG, VISSUM, Terminal 2002. Formułując wymóg dotyczący posiadania ww. licencji Zamawiający wyklucza możliwość wykazania się dysponowaniem tego rodzaju produktami. Wymagając władania daną rzeczą na dzień składania ofert Zamawiający w praktyce pozbawia wykonawców możliwości polegania na zasobach innych podmiotów na zasadzie art. 22a ustawy Pzp. Zarzut nr 8 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1 określił w pkt 17.3.1 lit. b) SIWZ sposób oceny oferty w kryterium „kwalifikacje i doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia”. Wymóg posiadania certyfikowanej wiedzy z zakresu podsystemu OPTIMA firmy PTV prowadzi do ograniczenia konkurencji i preferuje tych wykonawców, którzy zamierzają wykonać zamówienia przy zastosowaniu funkcjonujących u Zamawiającego rozwiązań (podsystem OPTIMA firmy PTV). Należy stwierdzić, że nie jest konieczne oparcie realizacji zamówienia o podsystem OPTIMA PTV, co powoduje, że kwestionowane kryterium prowadzi do ograniczenia konkurencji. Zarzut 9 Odwołujący uznaje, że Zamawiający z naruszeniem art. 7 ust. 1 określił w pkt 17.4 SIWZ sposób oceny oferty w kryterium „jakość techniczna próbki”. Należy wykazać, że znajomość systemu sterowania ruchem można w sposób wystarczający zaprezentować poprzez przygotowanie mikrosymulacji, dzięki której można w jednoznaczny sposób wykazać spełnianie wymagań Zamawiającego oraz znajomość oferowanego systemu. W konsekwencji w pełni zasadne jest żądanie wykreślenia wymogu sporządzenia próbki w zakresie instrukcji makrosymulacji. Zarzut nr 10 Odwołujący stwierdza, że cytowany poniżej zapis ze strony 17 PFU prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp. „Wykonawca każdorazowo będzie przedkładał do Zarządu Dróg i Mostów w zależności od złożoności prac opis bądź projekt ingerencji, który to projekt Zarząd przekaże do informacji gwaranta. Ingerencje w pracę funkcjonującego Systemu Zarządzania Ruchem wymagają każdorazowo uzyskania pisemnej zgody Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie”, za ograniczający konkurencję. Bez przekazania przez Zamawiającego protokołów komunikacji dotyczących funkcjonującego u Zamawiającego Systemu nie jest możliwe wykonanie niezbędnej integracji z funkcjonującym Systemem, a tym samym zapewnienie oczekiwanej przez Zamawiającego kompatybilności systemów. Obecne brzmienie ww. postanowienia preferuje podmiot, który wykonał funkcjonujący u Zamawiającego System oraz preferuje rozwiązania obecnie wykorzystywane. Uniemożliwia ono zaferowanie innych rozwiązań niż aktualnie funkcjonujące. Zarzut nr 11 Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania z pkt 2.6 PFU (Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe – str. 24 PFU) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: „W związku z architekturą istniejącego Systemu Zarządzania Ruchem, rozbudowywany SZR musi zapewniać każdą, aktualnie realizowaną funkcjonalność i być w pełni kompatybilny z obecnie działającym Systemem Zarządzania Ruchem, głównie w zakresie: • zdecentralizowane sterowanie sygnalizacją

oparte na poziomach zarządzania: lokalnym, obszarowym, centralnym, • zarządzanie ruchem w Systemie musi być realizowane hierarchicznie: • poziom lokalny - kompatybilny z algorytmem sterowania lokalnego PTV Epics wersja 2015.0, • poziom obszarowy - kompatybilny z algorytmem sterowania obszarowego PTV Balance wersja 2016.0, • poziom centralny – oparty na systemie PTV Optima wersji 16.0.49132 lub wyższej”. • krótko i średnioterminowa (min. 60 min) predykcja warunków ruchu na podstawie modelu makroskopowego sieci drogowej miasta oraz modelu podróży, • Aplikacja Centralna musi być kompatybilna z poziomem centralnym (system PTV Optima wersji 16.0.49132 lub wyższej) oraz uwzględniać integrację z podsystemami zewnętrznymi oraz Portalem i Aplikacją Mobilną. W odniesieniu do wskazanych powyżej punktów tiret 1 i 2 należy wskazać, że w oparciu o powyższe zapisy Zamawiający wymaga od Odwołującego zainstalowania systemu kompatybilnego z obecnie funkcjonującym, wskazując zakresy tej kompatybilności oraz wymagane funkcjonalności. Odwołujący wskazuje, że na rynku występują różne systemy o strukturze hierarchicznej jak wymaga tego Zamawiający, jednak zapisy PFU wskazują na konieczność zastosowania wyłącznie rozwiązań firmy PTV. Sytuacja ta wynika z okoliczności, w której Zamawiający nie przekazuje wykonawcom niezbędnych do zapewnienia oczekiwanej kompatybilności protokołów komunikacji. Uwzględniając powyższe niezbędna jest zmiana oczekiwanego zakresu kompatybilności, uwzględniająca konieczność przekazania wykonawcom ww. protokołów komunikacji. Obecne brzmienie wymogu prowadzi do uprzywilejowania jednego z wykonawców tj. podmiotu, który wykonał System dla części obszaru miejskiego miasta Lublina, jak również wykonawców, którzy zamierzają wykonać zamówienie przy zastosowaniu rozwiązań firmy PTV. Do ograniczenia konkurencji prowadzi również zapis o konieczności zapewnienia przy wykonywaniu zamówienia każdej realizowanych przez obecny system funkcjonalności. Zapis ten jest niezasadny w świetle obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. Odwołujący stwierdza, że Zamawiający w sposób instrumentalny wykorzystuje fakt, w którym w części obszaru miejskiego funkcjonuje konkretny System, wykonany w oparciu o rozwiązania firmy PTV. W doktrynie wskazuje się jednak w sposób jednoznaczny, iż zlecenie jednego zamówienie nie może wymuszać udzielenia kolejnych zamówień temu samemu wykonawcy, opartych o te same rozwiązania produktowe. W odniesieniu do wskazanych wyżej wymagań z pkt tiret 3 i 4 należy wskazać, że cechy te są charakterystyczne dla rozwiązań firmy PTV i nie są niezbędne do spełnienia obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. Konkurencyjne systemy w inny, równoważny sposób spełniają oczekiwane przez Zamawiającego cele (określone w pkt 2.1 PFU). Kwestionowane zapisy prowadzą zatem do ograniczenia konkurencji, utrudniając zaoferowanie konkurencyjnych rozwiązań. Zarzut nr 12 Odwołujący stwierdza, że cytowany poniżej zapis ze strony 27 PFU (pkt 2.7.1 Aplikacja centralna) prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: • „możliwość wyboru scenariuszy strategii sterowania – Aplikacja Centralna po wybraniu scenariuszy powinna zasymulować wpływ zastosowanych strategii wraz z predykcją w horyzoncie, co najmniej 60 min oraz wskazać rozwiązane optymalne Operatorowi; na etapie realizacji Zamawiający ustali z Wykonawcą scenariusze sterowania uwzględnione w Aplikacji Centralnej. Szczegółowe wymagania opisano w części „Moduł scenariuszy strategii sterowania,” Odwołujący stwierdza, że ww. funkcjonalność jest cechą charakterystyczną systemu PTV Optima i wskazuje bezpośrednio na konieczność zastosowania ww. systemu. Inne systemy mają możliwość realizacji scenariuszy/strategii sterowania bazujących na predykcji z zachowaniem różnych parametrów czasowych. Określenie minimalnego czasu horyzontu na 60 min. oraz konieczności wskazania operatorowi systemu rozwiązania optymalnego ma na celu jedynie nadmierne doprecyzowanie wymagań. Odwołujący wskazuje, że analogiczne zapisy, charakterystyczne dla rozwiązań firmy PTV, a dotyczące konieczności zastosowania predykcji na podstawie modelu ruchu oraz modelu podróży w horyzoncie czasowym 60 min znajdują się w innych postanowieniach PFU. Tego rodzaju postanowienia prowadzą do dyskryminacji innych rozwiązań, w których predykcja jest dokonywana w krótszym horyzoncie czasowym na podstawie danych wpływających w czasie rzeczywistym. Zarzut nr 13 Odwołujący stwierdza, że cytowany poniżej zapis ze strony 28 PFU (Moduł strategii sterowania) prowadzi do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: „Powyższy moduł musi w pełni integrować się z Aplikacją Centralną. Moduł musi

spełniać następujące funkcjonalności: • możliwość wyboru w Aplikacji Centralnej predefiniowanych scenariuszy strategii sterowania, które zostaną zasymulowane, • symulację strategii sterowania odbywającą się z wykorzystaniem dynamicznego rozkładu ruchu oraz umożliwienie uwzględnienie prognozowanej sytuacji ruchowej w horyzoncie min. 60 minut,” • „zestawienie wskaźników efektywności dla każdego z symulowanych scenariuszy w formie graficznej oraz tabelarycznej”. Ponownie należy wskazać, że ww. zapisy określają funkcjonalności, które są cechami charakterystycznymi systemu PTV Optima i wskazują bezpośrednio na konieczność zastosowania ww. systemu. Wymagania te nie są niezbędne do osiągnięcia obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. W szczególności należy wskazać, że inne systemy mają możliwość realizacji scenariuszy/strategii sterowania bazujących na predykcji z zachowaniem różnych parametrów czasowych. Określenie minimalnego czasu horyzontu na 60 min. oraz konieczności wskazania operatorowi systemu rozwiązania optymalnego ma na celu jedynie nadmierne doprecyzowanie wymagań wskazujących rozwiązanie jednego producenta. Zarzut nr 14 Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania sformułowane w pkt 2.7.3 PFU dla poziomu lokalnego – operacyjnego (str. 31 PFU) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: a) • wykorzystywanie przez algorytm danych, z co najmniej trzech linii detekcji pojazdów (znajdujących się w różnej odległości od linii zatrzymania danego wlotu skrzyżowania) dla danego pasa ruchu,” Z powyższego wynika, że Zamawiający opisuje konkretne rozwiązanie i wymaga przez to, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Zamawiający nie powinien precyzować w tak dokładny sposób, z których konkretnie oraz w jaki sposób detektorów algorytm obliczeniowy powinien korzystać. Zadaniem systemu jest optymalizacja ruchu, a takie doprecyzowanie zapisów służy jedynie wskazaniu konkretnego producenta systemu. Wymaganie to nie jest niezbędne do osiągnięcia obiektywnie określonych potrzeb Zamawiającego. Jego skutkiem jest istotne ograniczenie konkurencji poprzez preferowanie „z góry” wskazanych rozwiązań. b) • możliwość sumowania oraz odejmowania danych przez algorytm w ramach poszczególnych grup detektorów, Ponownie należy stwierdzić, że Zamawiający wskazuje konkretne rozwiązanie i wymaga, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Zamawiający nie powinien precyzować w tak dokładny sposób, z których konkretnie oraz w jaki sposób detektorów algorytm obliczeniowy powinien korzystać. Zadaniem systemu jest optymalizacja ruchu (wykonywania przez algorytmy sterujące), tak doprecyzowanie zapisów służy jedynie wskazaniu konkretnego producenta i konkretnego rozwiązania. c) • możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy osobno dla transportu zbiorowego, indywidualnego, pieszych/rowerzystów, Zamawiający wskazuje konkretne rozwiązanie i wymaga, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV w konkretnej wersji 2015.0. Możliwość przypisywania wag dla poszczególnych grup detektorów w obrębie grupy nie jest funkcjonalnością użytkową systemu. Systemy sterowania korzystają z szeregu różnych algorytmów, których zadaniem i celem jest optymalizacja ruchu. Kalibracja systemu poprzez preferencję dla określonej grupy sygnałowej może odbywać się np. poprzez określenie wag bezpośrednio do grup sygnałowych a nie konieczne konkretnie dla określonych detektorów ruchu. Zapis ogranicza konkurencję poprzez wskazanie konkretnego rozwiązania, jako jedyne dopuszczalne. d) • możliwość modyfikacji horyzontu prognozy algorytmu optymalizującego, osobno dla każdego ze sterowników lokalnych, • możliwość ustawienia czasu potrzebnego na przekroczenie linii zatrzymania [s/pojazd] przez pojazdy (osobno dla pojazdów transportu zbiorowego i pozostałych pojazdów) indywidualnie dla każdej grupy detektorów, Zamawiający opisuje stosowane obecnie konkretne rozwiązanie i wymaga przez to, aby Wykonawca zastosował algorytm EPICS firmy PTV. Nie jest to funkcjonalność użytkowa systemu, a jedynie bardzo szczegółowe doprecyzowanie warunków kalibracji dla konkretnego algorytmu sterującego. Inne systemy sterowania i algorytmy sterujące nie muszą posiadać opisanych cech i wykorzystywać parametrów określających czas przejazdu dla konkretnego strumienia ruchu przez detektor pomiarowy. Nie oznacza to, że nie będą w stanie uzyskać poprawy warunków ruchowych na skrzyżowaniu a taki jest cel końcowy systemu sterowania ruchem. Zapis ogranicza konkurencję poprzez wskazanie konkretnego rozwiązania,

jako jedyne dopuszczalne. e) • „Z uwagi na skuteczność optymalizacji algorytmów sterowania przewidzianych w rozbudowywanym SZR Zamawiający wyklucza możliwość stosowania rozwiązań umożliwiających bezpośrednią ingerencję Operatorów w trakcie trwania aktualnej fazy (np. wydłużanie w sposób ręczny długości danej fazy przez Operatora) bez konieczności wgrywania zmodyfikowanych plików sterujących” Cytowany powyżej zapis ma za zadanie przedstawienie poważnej wady systemu zainstalowanego w Lublinie – braku możliwości przejęcia sterowania przez operatora – jako cechy wymaganej. Zakazana tu funkcjonalność jest cechą bardzo przydatną w praktyce operatorskiej, pozwala ona bowiem na szybką reakcję w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej na skrzyżowaniu. Blokowanie przez Zamawiającego praktycznej funkcjonalności, którą każdy zaawansowany system sterowania ruchem powinien posiadać może wskazywać tylko na chęć ograniczenia konkurencyjności postępowania przetargowego. Zarzut 15 Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania sformułowane w pkt 2.7.3 dla poziomu obszarowo – taktycznego (str. 32) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: a) „W obecnie działającym SZR operacyjny poziom sterowania stanowią sterowniki obszarowe wyposażone w adaptacyjny algorytm optymalizujący PTV Balance w wersji 2016.0. Z uwagi na pełną integralność systemu, doświadczenie i wiedzę pracowników CSR oraz względy utrzymania i obsługi systemu, Zamawiający preferuje wykorzystanie ww. algorytmu (w najbardziej aktualnej wersji obowiązującej ostatniego dnia projektu rozwoju systemu) lub równoważnego pod kątem funkcjonalności i integralności (pod warunkiem zachowania oraz integracji z obecnie istniejącym rozwiązaniem z uwagi na trwałość projektu), spełniającego wszystkie wymogi zawarte w PFU poprzez: • integrowanie danych z detektorów poziomu lokalnego do wykorzystania w makroskopowym i mezoskopowym modelu ruchu stanowiącym podstawę danych dla obszarowego algorytmu optymalizującego” Cytowany powyżej zapis wskazuje bezpośrednio na jeden system zarządzania ruchem dostępny na rynku firmy PTV. Inne systemy zarządzania i sterowania ruchem nie wykorzystują danych z detektorów poziomu lokalnego w modelu makroskopowym, a w pełni wystarcza to i umożliwia obliczanie zmiennych sterujących stanowiących podstawę danych dla obszarowego algorytmu optymalizującego. b) • „optymalizowanie parametrów sterowania – w tym co najmniej: split, offset, długość cyklu na poziomie obszaru z wykorzystaniem algorytmów genetycznych w horyzoncie 5-15 min” Zamawiający wymagając systemu wykorzystującego algorytm genetyczny w horyzoncie 5-15 min opisuje cechy konkretnego systemu i ogranicza konkurencję do jednego dostawcy. Zapis ogranicza konkurencję w sposób jednoznacznie określający dostawcę. c) • „obserwację pracy i obliczeń optymalizujących w czasie służących do analizy poprawności funkcjonowania i optymalizacji sterowania”, Odwołujący stwierdza, że tak szczegółowy opis funkcjonalności wskazuje bezpośrednio na konieczność zastosowania systemu Balance na poziomie taktycznym. Wizualizacja i obserwacja obliczeń algorytmu optymalizującego nie jest funkcjonalnością niezbędną do osiągnięcia celu, jakim jest poprawa warunków ruchu drogowego w mieście. d) • „..... Ponadto w przypadku zastosowania innej metody sterowania obszarowego niż zastosowany w I etapie SZR algorytm Balance wymaga się, aby był on co najmniej tak efektywny jak obecnie działający algorytm oraz był w pełni z nim kompatybilny. Wykazanie kompatybilności i efektywności rozwiązania leży po stronie Wykonawcy”. Zamawiający nie wskazuje nigdzie w dokumentacji przetargowej wskaźników efektywności zastosowanego w wdrożonym systemie algorytmu Balance i jej wyników - potwierdzonych przez badania wykonane przez niezależną jednostkę. Wykonawcy nie posiadają więc tym samym żadnej wiedzy na temat współczynników poprawy warunków ruchu jakie należy osiągnąć. Zarzut 16 Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania sformułowane w pkt 2.7.3 dla poziomu centralnego – strategicznego (str. 33 PFU) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: „W obecnie działającym SZR strategiczny poziom sterowania stanowi oprogramowanie PTV Optima w wersji 16.0.49132. Z uwagi na pełną integralność systemu, doświadczenie i wiedzę pracowników CSR oraz względy utrzymania i obsługi Systemu, Zamawiający wymaga wykorzystania ww. systemu (w najbardziej aktualnej wersji obowiązującej ostatniego dnia projektu rozwoju systemu) spełniającego wszystkie wymogi zawarte w PFU poprzez [...]”. Z powyższego wynika, że Zamawiający w sposób jednoznaczny określa

oprogramowanie, które ma zostać zastosowane na strategicznym poziomie sterowania (PTV Optima). Uniemożliwia to zachowanie konkurencyjności a tym samym narzuca wykonawcy wybór konkretnego dostawcy – firmy PTV. Na rynku istnieje wiele rozwiązań, które umożliwiają osiągnięcie takich samych lub lepszych wyników powdrożeniowych. Wymaga podkreślenia brak dopuszczenia rozwiązania równoważnego. Ponownie należy wskazać, że dla zapewnienia oczekiwanej kompatybilności systemów niezbędne jest przekazanie protokołów komunikacji, dzięki czemu zamówienie zostanie otwarte na konkurencję. Zakwestionowanie powyższego wymagania (zastosowanie PTV Optima) oznacza, że sformułowane w przedmiotowym punkcie funkcjonalności są bezprzedmiotowe. Zarzut 17 Odwołujący stwierdza, że wskazane poniżej wymagania sformułowane w pkt 2.10.3 Projekty inżynierii ruchu (str. 59 PFU) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: „ - tabelę parametrów lokalnego algorytmu sterującego EPICS (minimalny i maksymalny czas trwania fazy, preferowany początek i koniec fazy, koszty obszaru preferowanego i niepreferowanego)”. Z powyższego wynika, że Zamawiający wymaga od wykonawcy umieszczenia konkretnego algorytmu sterującego już na etapie wykonywania projektów ruchowego sygnalizacji świetlnej. Wskazuje to jednoznacznie na konieczność zastosowania w dalszym etapie konkretnego rozwiązania i eliminuje inne systemy i algorytmy sterujące pozwalające osiągnięcie tych samych lub lepszych efektów końcowych. Zarzut 18 Odwołujący stwierdza, że cytowane poniżej zapisy ze strony 86 PFU – tiret piąty (pkt 3.11. Sterownik) prowadzą do naruszenia art. 7 ust. 1, art. 29 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp: „Sterowniki muszą być wyposażone w: • układy wykonawcze (styczniki) doprowadzające napięcie zasilania dla sterowania sygnałami w układzie, który umożliwia w przypadku awarii: • odłączenie napięcia sieci od obwodów sygnałów czerwonych i zielonych (etap I), • odłączenie napięcia sieci od obwodów sygnałów żółtych (etap II)”. Odwołujący wskazuje, że przedstawione w opisie wymagania dla układów wykonawczych sterownika sygnalizacji świetlnej mają na celu wskazanie jednego producenta sterownika sygnalizacji świetlnej – MSR Traffic. Przedstawiona funkcjonalność realizowana jest różnymi metodami przez sterowniki sygnalizacji świetlnej innych producentów. Doprecyzowanie tak szczegółowo parametrów technicznych oraz wskazanie konkretnych elementów sprzętowych, w jakie musi zostać wyposażony sterownik ma na celu jedynie ograniczenie konkurencji i nie dopuszczenie do postępowania innych sterowników, również spełniających przedstawioną funkcjonalność. Zarzut 19 Odwołujący stwierdza, że okoliczność braku przekazania protokołów komunikacyjnych oznacza konieczność wykonania zamówienia przy zastosowaniu rozwiązań firmy PTV: Epics, Balance, Optima. W przypadku podtrzymania przez Zamawiającego wymagań w zakresie zapewnienia kompatybilności realizowanego systemu z obecnie funkcjonującym niezbędne jest przekazanie protokołów komunikacyjnych. Brak w tym zakresie świadczy o naruszeniu art. 29 ust. 1 i ust. 2 ustawy Pzp poprzez brak opisanie przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący oraz ograniczający konkurencję. Kwestionowany brak budzi uzasadnione zastrzeżenie, szczególnie w okolicznościach, w których w opisie przedmiotu zamówienia realizowanego przez firmę Qumak S.A. znalazły się następujące wymagania i postanowienia: 3.4.1.1. Otwartość systemu – standard protokołów Przez otwartość systemu rozumie się zgodność z definicją Komisji Europejskiej opublikowaną w dokumencie " European Interoperability Framework for paneuropean eGovernment Services" z 2004 r. Oferowany system musi być otwarty na dołączanie kolejnych podsystemów i instalowanie kolejnych urządzeń. Dlatego powinien korzystać z powszechnie stosowanych rozwiązań w dziedzinie komunikacji. Otwartość protokołu definiuje się jako zbiór zasad komunikacji, funkcje odpowiedzialne za wymianę danych oraz zdefiniowane struktury danych. Otwartość protokołów musi odnosić się do komunikacji pomiędzy systemami/podsystemami, pomiędzy poziomami nadrzędnymi systemów / podsystemów a urządzeniami lokalnymi oraz pomiędzy urządzeniami lokalnymi tworzącymi system. Uwzględniając powyższe, w pełni uzasadnione jest przedmiotowe żądanie. W przypadku braku przekazania wnioskowanych protokołów niezbędne jest dokonanie takich zmian w OPZ, które doprowadzą do wykreślenia wszelkich wymagań w zakresie zapewnienia kompatybilności realizowanego Systemu z Systemem obecnie eksploatowanym, w szczególności wykreślenie wymagań dotyczących zastosowania rozwiązań firmy PTV.

Do odwołania należy załączyć:

1. Dowód uiszczenia wpisu
2. Pełnomocnictwo, jeżeli odwołanie wnosi pełnomocnik
3. Właściwy rejestr z którego wynika zasada reprezentacji odwołującego
4. Dowód przesłania kopii odwołania zamawiającemu

operationDetailsForm_09012017_142744.pdf