

WYKONAWCY W POSTĘPOWANIU

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu ograniczonego na Wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego, wspólnego dla organizatorów i przewoźników, systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej

W związku z przedmiotowym postępowaniem, Komisja przetargowa poniżej przedstawia odpowiedzi na zadane pytania w zakresie treści ogłoszenia o zamówieniu:

Pytanie nr 1. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.16.2. Prosimy o podanie więcej szczegółów na temat szacowania 6 milionów kont pasażerskich, biorąc pod uwagę całkowitą populację mieszkańców Województwa Pomorskiego wynoszącą 2,3 miliona?

Odpowiedź:

6 milionów kont wynika głównie z ilości Turystów odwiedzających województwo pomorskie; w roku 2017 województwo pomorskie odwiedziło ok.9 mln turystów, a ponad 2,8 mln korzystało z noclegów. Liczba turystów w województwie pomorskim systematycznie rośnie od roku 2013.

Pytanie nr 2. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 3.10.1- Czy hosting na platformie Azure jest wymagany przez Zamawiającego, czy też jest to tylko opcja, którą Dostawca usług PZUM może ale nie musi wykorzystywać?

Odpowiedź:

Hosting na platformie Azure jest opcją którą Zamawiający może zakupić u Wykonawcy 1, zgodnie z zapisami Informacji o ogłoszeniu oraz Załącznik nr 6 do Ogłoszenia Załącznik nr 4 do SIWZ:

a) usługą dostępu do zasobów infrastrukturalnych i aplikacyjnych platformy chmurowej - Architektura Infrastrukturalna proponowanego rozwiązania dla Architektury testowej, developerskiej, podstawowej i rozszerzonej. Prawo Opcji w zakresie niniejszego pkt. 1. 2) c. dotyczy osobno zakresu każdej wymienionej Architektury i osobno w okresie:

- i. wdrożenia
- ii. 1 roku eksploatacji

Lub wykorzystać posiadane przez spółkę InnoBaltica subskrypcje w celu zapewnienia zasobów niezbędnych do uruchomienia przez Wykonawcę platformy PZUM.

Pytanie nr 3. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 3.10.1- Czy w przypadku hostingu Azure Zamawiający spodziewa się, że dostawca PZUM będzie korzystał z kont / zasobów Azure Zamawiającego, czy też dostawca PZUM będzie korzystał z własnych kont / subskrypcji Azure?

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia sobie wybór (zapisany w formie opcji) możliwości korzystania z zasobów Azure Wykonawcy lub skorzystania z Zasobów Zamawiającego

Pytanie nr 4. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 3.10.1- W przypadku korzystania z konta Azure Zamawiającego, prosimy o podanie więcej informacji o istniejącej infrastrukturze Azure (używanych centrach danych, zapewnieniu redundancji, innych usługach, w szczególności zabezpieczeniach, architekturze referencyjnej itd.)?

Odpowiedź:

W chwili obecnej Zamawiający ma zdolność Zamawiania usług Azure wg już posiadanych umów. W chwili obecnej Zamawiający posiada skonfigurowane w aparciu o centra przetwarzania w Europie Zachodniej AAD (Azure Active Directory) oraz rozwiązanie, które są niezbędne do pozyskiwania

danych od Interesariuszy projektu. Zamawiający oczekuje, że wszelkie niezbędne elementy do funkcjonowania PZUM będą zdefiniowane w ramach architektury Infrastrukturalnej proponowanego rozwiązania w wersji testowej, developerskiej, podstawowej i rozszerzonej wraz z listą, specyfikacją i kosztem poszczególnych komponentów wykorzystywanych w ramach poszczególnych architektur i będą załącznikiem do Oferty Zamawiającego.

Pytanie nr 5. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ- Prosimy o podanie ilości urządzeń walidujących, ilości kodów QR i znaczników NFC, które mają zostać zainstalowane, w podziale na przystanki, stacje kolejowe, pojazdy transportowe, regiony i ilości w skali roku?

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy w dokumencie Załączniku 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - Zamawiający zawarł niezbędne informacje o miejscach instalacji w:

- rozdziale 3.2.2 Zaprojektowanie oraz dostawę i instalację/ montaż urządzeń walidujących, kodów QR i tagów NFC, montowanych na przystankach i stacjach kolejowych,
- 3.2.3 Zaprojektowanie oraz dostawę i instalację/ montaż urządzeń walidujących, kodów QR i tagów NFC, montowanych w pojazdach komunikacji lokalnej,
- w rozdziale 3.10 Lokalizacja inwestycji,

Ilości w skali roku zależą od Wykonawcy, Wymagania w tym zakresie Zamawiający przedstawił w dokumentach:

- rozdział 6 Kamienie milowe - informacje, na podstawie których będzie możliwa ocena realizacji poszczególnych etapów projektu w zakresie dotrzymania planowanego terminu realizacji projektu, tam wskazał, że urządzenia walidujące będą uruchomione 18 miesięcy od podpisania umowy.
- Załącznik nr 3 do SIWZ § 4. Harmonogram realizacji Przedmiotu Umowy, gdzie wskazał warunki płatności za częściowe dostawy.

Pytanie nr 6. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ - Niektóre usługi komercyjne, takie jak taxi, car sharing mają być połączone z systemem PZUM. Czy dostawcy są już zdefiniowani? Jak wielu ich jest? Jakie rodzaje interfejsów komunikacyjnych zapewniają/udostępniają do integracji?

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ Wykonawca dostarczy System, który zapewni możliwość integracji systemu z innymi systemami usług wspierającymi mobilność (np. car sharing). Zamawiający na tym etapie prac nie posiada zdefiniowanych dostawców usług Car Sharingu.

Pytanie nr 7. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.6 - Czy Zamawiający oczekuje, że system PZUM zapewni funkcje planowania podróży, trasy, nawigacji? Czy te funkcje powinny być dostarczane przez istniejącą aplikację lub aplikację firm trzecich?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje, że system PZUM zapewni cechę Planera Podróży: Usługa dostępna na portalu i w aplikacji mobilnej umożliwiająca zaplanowanie przejazdu z punktu A do punktu B wg różnych parametrów (cena, komfort, czas) przy wykorzystaniu różnych środków transportu, zapewniająca również możliwość rezerwacji roweru w ramach SRM.

Sposób zapewnienia tej cechy i doboru komponentu jest po stronie Wykonawcy.

Sposób oceny efektywności Planera Podróży zostanie zbadany w ramach Załącznika nr 6 do SIWZ.

Pytanie nr 8. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.6 - Jakie języki i waluty powinny być obsługiwane przez rozwiązanie?

Odpowiedź:

Uzupełniono zapisy załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, rozdział 3.11.6

Pytanie nr 9. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.1- Jakie wyposażenie / oprogramowanie jest dostępne w autobusach, zapewniające połączenie sieciowe, w tym ew. urządzenie pokładowe?

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada, że infrastruktura instalowana w pojazdach będzie autonomiczna, a w przypadku zastosowania komputera pokładowego pozostawia sposób jego implementacji Wykonawcy.

Pytanie nr 10. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.1- Obsługiwane mają być nośniki i karty NFC. Prosimy o podanie specyfikacji technicznej kart które mają być obsługiwane?

Odpowiedź:

Zamawiający nie chce ograniczać oferentów w proponowanych rozwiązaniach. Oczekiwaniem Zamawiającego jest takie dobranie rozwiązania aby zapewnił wymagania funkcjonalne i niefunkcjonalne rozwiązania. Zamawiający nie chce ograniczać oferentów w proponowanych rozwiązaniach.

Pytanie nr 11. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.1- Czy zbieranie opłat i acquring jest objęte zakresem projektu PZUM? Czy jest to przedmiot niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Jeżeli Wykonawca w tym pytaniu miał na myśli usługi finansowe to Tak, zgodnie z zapisem SIWZ: Przedmiot Zamówienia obejmuje:

.....

f. usługami w okresie wdrożenia:

g. ...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów),

g. usługami w okresie 1 roku eksploatacji:

...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów).

Pytanie nr 12. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.2 - Czy rozwiązanie powinno zawierać funkcje rozliczeń z innymi organizatorami transportu w kilku regionach?

Odpowiedź:

Tak, zgodnie z cechami opisanymi w rozdziale 4.8 Cechy rozwiązania

Pytanie nr 13. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.4.1 - Aplikacja mobilna ma dostarczać wiadomości związane z informacjami o transporcie. Który system będzie źródłem tych informacji?

Odpowiedź:

Uzupełniono zapisy OPZ w rozdziale 4.9.1 Interoperacyjność Systemu.

Pytanie nr 14. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.6.4.2 - Karty mogą być wysyłane pocztą do konsumenta. Czy działania związane z realizacją tej usługi należą do zakresu niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 15. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.7 - W zakresie pozyskiwania danych mapowych czy Zamawiający ma preferowanego dostawcę lub istniejącą umowę na dostarczenie tych danych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie ma preferowanego Dostawcy. Zamawiający zakupił w chwili obecnej mapę w zakresie BDOT10k.

Pytanie nr 16. załącznik4dosiwz6doogoszenia-OPZ, sekcja 2.9 - Ile różnych układów layoutów jest wymaganych w przypadku kart NFC? Czy każde miasto będzie wymagało własnego wyglądu karty? Czy

300 000 kart powinny zostać dostarczone jednorazowo lub dostawa ma być rozłożona w czasie? Jaki jest przewidywany proces zamawiania/domawiania kart?

Odpowiedź:

"Zamawiający przewiduje, że będzie 20 różnych layoutów kart (dokonano zmian w zapisach OPZ). Wymagania w zakresie dostarczenia kart NFC Zamawiający przedstawił w dokumentach:

- Załączniku 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia, rozdział 6 Kamienie milowe - informacje, na podstawie których będzie możliwa ocena realizacji poszczególnych etapów projektu w zakresie dotrzymania planowanego terminu realizacji projektu, tam wskazał, że centrum Personalizacji a co za tym idzie dostawa Kart NFC powinna mieć miejsce w 8 miesięcy od podpisania umowy.
- Załącznik nr 3 do SIWZ § 4. Harmonogram realizacji Przedmiotu Umowy, gdzie wskazał warunki płatności, w tym przypadku za dostawę kart NFC w ramach etapu III."

Pytanie nr 17. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.9.4 - W przypadku płatności mobilnych i online, czy Zamawiający oczekuje usługi dostawcy usług płatniczych (PSP) jako części rozwiązania? Czy też rozwiązanie to powinno być zintegrowane z istniejącymi PSP? Jeśli tak, to prosimy o ich wskazanie.

Odpowiedź:

"Tak zgodnie z zapisami SIWZ: Przedmiot Zamówienia obejmuje:

.....

f. usługami w okresie wdrożenia:

i. ...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów),

g. usługami w okresie 1 roku eksploatacji:

...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów).

W chwili obecnej Zamawiający nie posiada wdrożonych usług płatniczych."

Pytanie nr 18. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.11.1.1 - Jaki ogranicznik dla taryf jest wymagany: dzienny, weekendowy, tygodniowy, miesięczny?

Odpowiedź:

Celem optymalizacji taryf jest dobór najlepszego produktu dla pasażera, mniej istotny jest wymiar czasowy, a największe znaczenie ma dobór najlepszego produktu dla klienta, oczywiście z uwzględnieniem akceptacji mechanizmu optymalizacji taryf przez JST. Mechanizm powinien zakładać zmiany jednej taryfy na inną przy różnych spełnionych parametrach (czasu: np. godzina, doba, 3 dni, weekend, tydzień, dekada, miesiąc tp.), kwota zakupu, forma płatności etc.

Pytanie nr 19. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.11.1.4 - Zakup biletu ma być dostępny u kierowcy autobusu / tramwaju. Czy Zamawiający wymaga do tego celu określonego sprzętu w ramach niniejszego zamówienia lub posiada takie wyposażenie? np. mPOS? Jakie środki płatnicze mają być akceptowane?

Odpowiedź:

"Przedmiotem Zamówienia jest dostawa POS opisana w rozdziale 3.8.3 POS Kierowcy. U kierowcy akceptowalna jest gotówka."

Pytanie nr 20. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.11.2 - W zakresie urządzeń walidacyjnych zainstalowanych na przystankach i stacjach kolejowych: Czy urządzenia będą zintegrowane z TVM (ticket vending machine/biletomatem) lub innym urządzeniem, czy też będą zainstalowane jako autonomiczne? Czy wymagana jest dodatkowa obudowa w ramach niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Wymaganie na urządzenie Walidujące zostało opisane w rozdziale 3.5 i opis wg Zamawiającego uwzględnia wszystkie informacje niezbędne do odpowiedzi na powyższe pytanie

Pytanie nr 21. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.13 - W zakresie terminalu kontrolera,

projekt w ramach niniejszego zamówienia ma zapewnić terminal aplikacji do zainstalowania w istniejącym sprzęcie. Prosimy o podanie specyfikacji technicznej tego sprzętu?

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń kontrolerskich w poszczególnych lokalizacjach. Podamy ilość i typ w czasie umożliwiającym przygotowanie oferty cenowej.

Pytanie nr 22. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ, sekcja 2.14.1 - Dostawca ma zapewnić 30 stacji roboczych dla CSC (Customer Service Points) wyposażenie punktów obsługi klienta. Czy instalacja i konserwacja tych urządzeń jest również częścią zakresu niniejszego zamówienia?

Odpowiedź:

Tak, zgodnie zapisami OPZ: Przedmiotem Zamówienia jest

f. usługami w okresie wdrożenia:

i. serwisowymi (w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne),

g. usługami w okresie 1 roku eksploatacji:

i. serwisowymi (w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne powdrożeniowe),

Pytanie nr 23. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ - W zakresie zarządzania programem zakładamy, że przedstawiciele Zamawiającego będą zarządzać projektem, wymaganiami, działaniami związanymi z akceptacją użytkownika i przejmą relacje ze wszystkimi interesariuszami. Czy to założenie jest poprawne?

Odpowiedź:

Podział obowiązków i zakres prac Zamawiającego został wskazany w tabeli: Tabela 15 Produkty szczegółowe Projektu PZUM.

Pytanie nr 24. załącznik4dosiwz6doogłoszenia-OPZ - W zakresie migracji / okresu przejściowego, czy Zamawiający może opisać obecny katalog produktów (AS-IS) dla poszczególnych miast i wskazać spodziewaną strategię przejścia i migracji do nowych produktów (TO-BE)?

Odpowiedź:

Opis aktualnej sytuacji w poszczególnych miastach wg wiedzy Zamawiającego został zamieszczony w rozdziale 3.10.2.7 OPZ, roadmapa dojścia została zamieszczona w rozdziale 5.1.

Pytanie nr 25. Proszę o informację czy Zamawiający wymaga załączenia zobowiązania podmiotów trzecich do oddania do dyspozycji Wykonawcy niezbędnych zasobów w zakresie osób zdolnych do wykonania zamówienia na etapie wniosku czy na etapie oferty? W przypadku wiedzy i doświadczenia zobowiązanie powinno być załączone na etapie składania wniosków, gdyż wskazane referencje podlegają ocenie na etapie wniosku. Czy w zakresie udostępnionych osób zobowiązanie to musi być również złożone na etapie wniosku? Pragniemy zauważyć, że zespół podlega kryterium ocen dopiero na etapie składania ofert. Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź:

Przedmiotowe zobowiązanie należy złożyć na etapie wniosków w przypadku gdy Wykonawca polega na tych zasobach przy wykazaniu spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Dla zespołu podlegającego ocenie kryterium, przedmiotowe zobowiązanie należy złożyć na etapie składania ofert.

Pytanie nr 26. SIWZ III.1.2).c) Zamawiający przewiduje w ramach prawa opcji możliwość zamówienia u wykonawcy usługi dostępu do zasobów infrastrukturalnych i aplikacyjnych platformy chmurowej. Opis zawiera stwierdzenie „Prawo Opcji w zakresie niniejszego par. 2 1. 2) a)”, który to punkt opisuje usługę modyfikacji systemu w wymiarze 10000 roboczogodzin. Czy oznacza to, że Zamawiający oczekuje ujęcie wyceny usługi dostępu do zasobów infrastrukturalnych i aplikacyjnych platformy chmurowej w ramach wyceny usługi modyfikacji systemu, choć przewidział odrębną pozycję poświęconą tej usłudze w formularzu ofertowym?

Jednocześnie, Zamawiający w pkt. 3.10.1 OPZ oczekuje od oferentów przedstawienia wymagań na

zapotrzebowanie infrastrukturalne przy wykorzystaniu rozwiązania Azure.

Prosimy o wyjaśnienie:

- a) czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie w ramach prawa opcji o której mowa w SIWZ III 1.2)c) innego rozwiązania niż Azure (np. Google Cloud)?
- b) czy w przypadku pozytywnej odpowiedzi na poprzednie pytanie Zamawiający przy wyliczeniu oceny punktowej wg kryterium F zastosuje kalkulator Azure dla przedstawionych przez Oferenta parametrów, czy też posłuży się wartościami podanymi przez Oferenta w formularzu ofertowym?

Odpowiedź:

Nie. Usługa modyfikacji systemu w wymiarze 10000 r-g jest pozycją niezależną i nie powiązaną z Jednostką Samorządu Terytorialnego.

Zamawiający nie dopuszcza zaoferowania w ramach prawa opcji innego rozwiązania niż Azure

Pytanie nr 27. OPZ 2.5 g) i h) Prosimy o wyjaśnienie i sprecyzowanie zakresów obowiązków Dostawcy w okresie wdrożenia i w okresie 1 roku eksploatacji. Jednocześnie prosimy o wyjaśnienie jak mają się te dwa okresy do okresu stabilizacji systemu zasygnalizowanego w harmonogramie projektu?

Odpowiedź:

Zamawiający doprecyzował zapisy dokumentu Harmonogram Realizacji Przedmiotu Umowy. Stabilizacja PZUM jest etapem realizacji a Usługa serwisowa i płatnicza w okresie wdrożenia jest świadczona przez okres cały okres wdrożenia i rozliczana w ramach etapów. Dostawca odpowiada za działanie systemu i możliwość realizacji procesów realizacji usług transportowych przy założonych parametrach SLA w tym także usług płatniczych.

Pytanie nr 28. OPZ 2.6.2 Czy bycie operatorem płatności wchodzi w zakres usług Dostawcy? Przez jaki okres? Czy Zamawiający wymaga, aby Dostawca był zarazem tzw. Acquireerem usług płatniczych? Czy też może korzystać z podwykonawców w tym zakresie? Jak będzie wyglądał proces przejmowania tych usług przez Zamawiającego po zakończeniu okresu świadczenia tego rodzaju usług przez Dostawcę lub firmę trzecią?

Odpowiedź:

Tak zgodnie z zapisami SIWZ: Przedmiot Zamówienia obejmuje:

.....

f. usługami w okresie wdrożenia:

i. ...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów),

g. usługami w okresie 1 roku eksploatacji:

...

ii. płatniczymi (w tym obsługi płatności, kart płatniczych i depozytów).

W chwili obecnej Zamawiający nie posiada wdrożonych usług płatniczych. Wykonawca może korzystać z podwykonawców w tym zakresie. Zamawiający przed zakończeniem umowy planuje ogłosić przetarg na usługi płatnicze na kolejne lata, zaś Wykonawca musi umożliwić Zamawiającemu zmianę lub dodanie operatora płatności.

Pytanie nr 29. OPZ 2.6.4.1 Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli, pisząc, że aplikacja mobilna będzie posiadała funkcjonalność umożliwiającą „zarządzanie problemami i komunikacją z dostawcą usług”? Czy jedynymi dopuszczalnymi sposobami realizacji kontroli biletów jest zabezpieczony kod QR lub tag NFC?

Odpowiedź:

Doprecyzowano zapisy OPZ w rozdziale 3.3.4.1 Aplikacja mobilna, dodano punkt, który otrzymał brzmienie:

„zarządzanie problemami i komunikacją, w ten sposób, aby w przypadku problemów aplikacji

mobilnej z komunikacją z systemem centralnym, komunikacji z urządzeniem walidującym, tagiem NFC, beaconem, kodem QR, informacji o geolokalizacji lub chwilowym brakiem łączności GSM pasażer mógł korzystać z transportu publicznego.

Pytanie nr 30. OPZ 2.6.4.1 Zamawiający oczekuje, iż „w przypadku pojawienia się nowych platform dla urządzeń mobilnych Dostawca zapewni, że aplikacja mobilna była dostępna również dla urządzeń z systemem operacyjnym nowej platformy”. Należy zauważyć, że wymaganie to jest niemożliwe do wyceny. Wykonawca na etapie składania oferty nie jest w stanie oszacować kosztów wdrożenia aplikacji mobilnej na nieznaną nawet co do założeń, nieistniejącej jeszcze platformie. Co więcej, Zamawiający nie sprecyzował, czy zobowiązanie do dostarczenia aplikacji dla nieistniejącej platformy dotyczy etapu wdrożenia, eksploatacji, stabilizacji czy gwarancji? Wykonawca nie jest w stanie rzetelnie oszacować okresu ekspozycji za powyższe ryzyko. Zamawiający nie określił również, czy w przypadku pojawienia się kilku nowych platform Wykonawca będzie zobowiązany do udostępnienia wersji aplikacji dla nich wszystkich? Zdaniem Wykonawcy tego rodzaju prace powinny być pokrywane z budżetu godzin pracy programistów, o których mowa w opcjach. Prosimy o wyjaśnienie tych kwestii.

Odpowiedź:

Zmieniono zapisy OPZ, w rozdziale 3.3.4.1 Zamawiający oczekuje że dostarczone rozwiązanie będzie rozwiązaniem światowym z planem wieloletniego utrzymania, uwzględniającego również pojawiające się oprócz IOS i Androida platformy dla urządzeń mobilnych, jeżeli te platformy osiągną większy niż 2% udział w rynku. W perspektywie umowy Zamawiający zakłada że Wykonawca będzie gotowy na wdrożenie platformy Flushia os. Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy przenoszenie kodu między różnymi platformami (OIS, Android). Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy ponowne wykorzystanie części kodu (np. Xamarin, Flutter).

Pytanie nr 31. OPZ 2.7 Zamawiający oczekuje od Wykonawcy pozyskania danych mapowych umożliwiających planowanie, realizowanie i rozliczenie podróży. Czy Zamawiający posiada informację o dostępnych u partnerów projektu informacji z opisanego w pkt. 2.7 OPZ danych? Czy Wykonawca będzie miał możliwość skorzystania z tych danych? Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż w przypadku, gdy Wykonawca będzie opracowywał tego rodzaju dane samodzielnie, niezależnie od podmiotów biorących udział w projekcie, może dojść do sytuacji, w której dane te nie będą ze sobą zgodne, co będzie pociągało za sobą problemy w planowaniu i rozliczaniu podróży i płatności (np. rozbieżności w identyfikacji przystanków).

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informacje o źródłach danych dostępnych u Interesariuszy Systemu PZUM, a którymi Wykonawca zasili system PZUM. Jednak w zakresie danych przedstawionych w ramach rozdziału 3.4 „Pozyskanie danych mapowych” Zamawiający oczekuje, że Wykonawca pozyska dane ze źródeł zewnętrznych, które będą mogły być źródłem danych do systemu PZUM bezpośrednio albo będą pozwalały na weryfikację źródeł danych przekazanych przez Interesariuszy.

Pytanie nr 32. OPZ 2.8 Zamawiający oczekuje przeszkolenia 222 osób. Czy osoby te to obecni pracownicy Zamawiającego/Partnerów projektu? Czy liczbę osób wskazanych w pkt. 2.8 należy uwzględnić w tabeli umieszczonej w pkt. II Załącznika nr 5 do SIWZ? Jakie zadania przewiduje Zamawiający dla 30 Administratorów?

Odpowiedź:

Czy osoby te to obecni pracownicy Zamawiającego/Partnerów projektu? Tak
Czy liczbę osób wskazanych w pkt. 2.8 należy uwzględnić w tabeli umieszczonej w pkt. II Załącznika nr 5 do SIWZ? Zaangażowanie osób w okresie realizacji umowy opisywane w punkcie II Załącznika

do SIWZ nie powinno uwzględniać czasu osób przeznaczonych na szkolenia wskazanego w punkcie 3.2.5 Szkolenia Użytkowników Systemu po stronie Operatorów Systemu PZUM.

Zadania jakie Zamawiający przewiduje dla 30 Administratorów to zadania związane z obsługą funkcjonalności centralnej, analizą danych zgromadzonych w systemie oraz przygotowanie administratorów do samodzielnego utrzymania systemu."

Pytanie nr 33. OPZ 2.9 Czy Zamawiający może wskazać modele „Istniejących urządzeń (drukarki, drukarki fiskalne)”, które oczekuje, że zostaną wykorzystane do drukowania biletu papierowego QR. Czy koszt integracji tych urządzeń z Systemem Centralnym należy włączyć do kosztu niniejszej oferty, czy też zostanie ona wykonana na koszt Zamawiającego lub Partnerów projektu?

Odpowiedź:

Oczekiwaniem zamawiającego jest umożliwienie drukowania kodu QR na istniejących drukarkach fiskalnych, po stronie Wykonawcy w ramach jego prac, umożliwienie integracji z drukarką fiskalną przy wykorzystaniu standardowego protokołu Posnet Thermal lub innego wprowadzonego obowiązującymi przepisami.

Pytanie nr 34. OPZ 2.9.1 i 2.9.2 Zamawiający przewiduje możliwość zwrotu pieniędzy z karty w przypadku kart NFC spersonalizowanych i niespersonalizowanych. Czy Zamawiający oczekuje, że karty te będą nośnikami wartości pieniężnych? Czy też ma na myśli zwrot pieniędzy z konta pasażera identyfikowanego przez powiązaną z nim kartę NFC?

Odpowiedź:

Jeżeli, Wykonawca pyta czy System ma być kartocentryczny to odpowiedź brzmi nie. Informacja o stanie środków ma być przechowywana na koncie w systemie centralnym. Jeżeli, chodzi o możliwość wydania karty EMV to Zamawiający akceptuje taką możliwość.

Pytanie nr 35. OPZ 2.9.4 Jakie metody płatności internetowych planuje Zamawiający uruchomić w aplikacji mobilnej?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga uruchomienia co najmniej następujących metod płatności: przelew elektroniczny, płatności cykliczne, karta płatnicza, portfel elektroniczny (blik, visa checkout, masterpass, google pay, apple pay)

Pytanie nr 36. OPZ 2.10 Czy Zamawiający przewiduje umieszczanie zdjęć pasażerów na nośnikach identyfikacji? Czy koszt wysyłki kart do Pasażerów jest kosztem Wykonawcy? Jaką formę wysyłki przewiduje Zamawiający? Kto będzie administratorem danych podawanych przez Pasażerów w celu personalizacji karty?

Odpowiedź:

Czy Zamawiający przewiduje umieszczanie zdjęć pasażerów na nośnikach identyfikacji?

Zamawiający oczekuje funkcjonalności w aplikacji umożliwiającej gromadzenia oraz wydruk na nośnikach NFC zdjęć pasażerów.

Czy koszt wysyłki kart do Pasażerów jest kosztem Wykonawcy?

Tak

Jaką formę wysyłki przewiduje Zamawiający?

Formę wysyłki Zamawiający pozostawia w gestii Wykonawcy

Kto będzie administratorem danych podawanych przez Pasażerów w celu personalizacji karty?

Właścicielem

i Administratorem danych jest InnoBaltica, która upoważni Wykonawcę w niezbędnych obszarach do przetwarzania danych.

Pytanie nr 37. OPZ 2.11.1.1 Opisując scenariusz identyfikacji dla spersonalizowanej karty NFC Zamawiający oczekuje, że Pasażer będzie miał możliwość zdefiniowania w swoim koncie (?) profil obejmujący jazdę z dodatkowymi elementami wymagającymi opłat. Czy identyfikacja podróży w ramach tak zdefiniowanego profilu ma dokonywać się podczas Check-in poprzez wybranie opcji na ekranie walidatora czy w jakiś inny sposób? Czy walidator za każdym razem podczas identyfikacji ma się łączyć z systemem centralnym w celu wyświetlenia informacji o zdefiniowanych przez pasażera profili podróży? Czy dopuszczalne jest umieszczenie stałej opcji wyboru podróży z dodatkowymi elementami wymagającymi opłat na ekranie walidatora i umieszczanie każdorazowo informacji o wybranej opcji w danych o Check-In przesyłanych do Systemu centralnego? Czy dodatkowe karty do obsługi przejazdów powinny posiadać specjalną kartę graficzną (kolor? zdjęcie psa? roweru?) Czy tego rodzaju karty również powinny być zamawiane na portalu? Czy Zamawiający nie sądzi, że posiadanie kilku kart i ich obsługa w przypadku pojedynczej podróży może być dla pasażera niezmiernie uciążliwe?

Odpowiedź:

Zamawiający wymagania co do sposobu definiowania profilu i jego obsługi przedstawił w załączniku nr 6 do SIWZ. Sposób rozwiązania problemu podróży Pasażera z psem, rowerem lub innym przedmiotem Zamawiający pozostawia Oferentowi jako specjaliście w tego typu rozwiązaniach i będzie to punktował w ramach Załącznika 6 do SIWZ, przy czym Zamawiający zakłada, że tylko urządzenie B2, A2 będzie miało możliwość definicji/edycji profilu pasażera. Szata graficzna będzie mieściła się w zdefiniowanych 20 layoutach w ramach których będą drukowane karty. Takie karty będą mogły być zamawiane na portalu i wiązane z kontem Pasażera. Zamawiający, chce stworzyć Pasażerowi jak najbardziej komfortowe warunki i analizując scenariusze podróży doszedł do wniosku, że nie istnieje jedno optymalne rozwiązanie (np. tylko profil, albo tylko karty dodatkowe) więc pozostawił dwie opcje.

Pytanie nr 38. OPZ 2.11.1.3 Czy walidator powinien posiadać możliwość wprowadzenia kodu PIN w przypadku, gdy zablokowanie środków w wysokości podróży do najbardziej oddalonej stacji przekroczy limit operacji wykonywanych bez PIN? Jaki scenariusz należy przyjąć dla podróży, dla których nie zaistnieje check-out? W jaki sposób Zamawiający planuje rozwiązać taryfowo podróże, które nie zakończą się przed upływem doby (godz. 23.59)?

Odpowiedź:

Tak.

W takim przypadku pasażerowi naliczony zostaje bilet do najbardziej oddalonej stacji na tej linii. Zgodnie z taryfą.

Pytanie nr 39. OPZ 2.11.1.4 W jakich sytuacjach walidator powinien sygnalizować brak możliwości podróży dla biletu QR? Co oznacza sformułowanie: „...w przypadku zakupu biletu w POS/POK do konkretnej stacji prawidłowości stacji początkowej i informacji że bilet jest na daną trasę”? Co oznacza sformułowanie „W przypadku kodu QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i.”?

Odpowiedź:

W momencie, którym pasażer chciałby dokonać ponownego użycia biletu QR który już wcześniej wykorzystał, biletu, który jest już nie ważny. Bilet QR kupowany jest na określony odcinek definiowana jest stacją początkową oraz końcową. Tzn., że bilet QR uwzględniać będzie także osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych. Osoba taka pomimo nieponoszenia kosztu związanego z zakupem biletu QR powinna posiadać bilet QR jako nośnik uprawnień do przejazdów.

Pytanie nr 40. OPZ 2.11.1.5.1 i 2.11.1.5.2 Opisując wnoszenie opłat przy pomocy aplikacji mobilnej Zamawiający różnicuje możliwość korzystania z ulg i przejazdów bezpłatnych:

- dla NFC: „ulgi i przejazdy bezpłatne będą naliczane na podstawie informacji zdefiniowanej

dla konta klienta”. W jaki sposób system ma zidentyfikować, z którego profilu pasażer chce w danej podróży skorzystać?

- dla kodu QR: „W przypadku kodu QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulg zakupionych w aplikacji”. Czy to oznacza, że dla kodu QR takiej możliwości ma nie być, czy ma być? Czy Wykonawca ma przygotować dwie różne wersje aplikacji mobilnej?

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy OPZ.

Pytanie nr 41. OPZ 2.11.1.5.3 Czy lista sposobów przypisania stacji początkowej jest listą opcji, jakie dla każdej stacji ma zrealizować Wykonawca, czy to lista przykładowych możliwości?

Odpowiedź:

Wykonawca ma zrealizować sposób przypisania stacji początkowej w aplikacji urządzenia mobilnego: ręcznie, przy wykorzystaniu lokalizacji stacji GPS, poprzez odczyt kodu QR z naklejki umieszczonej na peronie, w wyniku komunikacji BLE z beaconem umieszczonym na stacji. Każdy z wyżej zapisanych sposób identyfikacji ma być dostępny w aplikacji mobilnej.

Pytanie nr 42. OPZ 2.11.2 Zamawiający oczekuje, że Dostawca „dokona recertyfikacji TSI przez Dostawcę” – Czy oznacza to, że Dostawca ma być certyfikatorem dla wykonanych przez siebie prac?

Odpowiedź:

Wykonawca po wprowadzeniu zmian na infrastrukturze Zarządcy linii kolejowych, jeżeli Zarządca posiada Certyfikat TSI PRM dla tego obiektu, musi dokonać własnym staraniem i na swój koszt recertyfikacji na rzecz Zarządcy.

Pytanie nr 43. OPZ 2.12.1.3 Czy Zamawiający potwierdza, że w całym systemie płatności karta EMV będą pobierane zgodnie z opisana logiką Check-In – Check-Out? Czy – zgodnie z opisem Zamawiającego - należy w całym systemie zastosować rozliczenia płatności zgodnie z modelem MTT (Mass Transit Transaction)?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje procedury identyfikacji jak w technologii MTT VISA na wszystkich walidatorach oraz procedury płatności jak w technologii KFT VISA na walidatorze typu B.2, A.2. Dokonano zmiany zapisów w OPZ w rozdziale 3.5.1.3.

Pytanie nr 44. OPZ 2.12.1.4. Zamawiający, oczekuje, że kasownik biletu papierowego QR będzie informował pasażera o konieczności wykorzystania innego nośnika „np. karty EMV w dedykowanym kasowniku”. Czy sformułowanie to oznacza, że Zamawiający oczekuje, iż Dostawca dostarczy kasowniki z funkcją EMV i bez takiej funkcji? Ile dedykowanych dla EMV kasowników powinno być zainstalowanych w każdym pojeździe? Czy tak rozumiany kasownik jest tożsamy z opisywanym przez Zamawiającego walidatorem? Czy Zamawiający mógłby wyjaśnić, jakiego rodzaju/typu urządzenia mają być zainstalowane w pojazdach i czy ich funkcjonalności mają być tożsame, czy też różne?

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy SIWZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 45. OPZ 2.12.1.5.2 Zamawiający oczekuje, że po zbliżeniu wyświetlacza aplikacji mobilnej z kodem QR do urządzenia walidującego w przypadku braku wystarczających środków na koncie pasażera do odbycia podróży do końca linii obsługiwanej przez pojazd „Aplikacja wskaże przystanek, na którym Pasażer musi wysiąść”. Jednocześnie wiadomo, że wartość

podróży „będzie mogła jeszcze ulec optymalizacji”. Czy wyświetlanie takiej informacji nie będzie dla Pasażera mylące? Zamawiający oczekuje także, że system będzie posiadał funkcję podłączenia karty płatniczej do konta klienta, co sprawi, że wszystkie zobowiązania Pasażera będą regulowane z konta tejże karty. Tym samym pasażer może oczekiwać, że posiada niejako otwarty kredyt na dowolne przejazdy w ramach systemu.

Odpowiedź:

Z analiz Zamawiającego wynika, że optymalizacja głównie dotyczy obniżenia opłaty dla zakupu nowych usług transportowych. W takim przypadku opłaty już poniesione nie będą ulegały zmianie, a tańsze lub bezpłatne staną się zakupy kolejnych usług. W związku z tym Zamawiający ocenia to ryzyko jako minimalne, ale do zaadresowania na etapie prac w ramach projektu. W przypadku wybrania jako formy płatności karty płatniczej powyższe ryzyko będzie zminimalizowane.

Pytanie nr 46. OPZ 2.12.1.5.3 Zamawiający opisuje proces ręcznego wprowadzania informacji o rozpoczęciu podróży w aplikacji mobilnej, a jednocześnie oczekuje, że w przypadku braku/niewystarczających środków na koncie informację o tym fakcie ma zaszyfrować urządzenie walidujące. Czy to pomyłka wynikająca z kopiowania scenariuszy w ramach dokumentu, czy też Zamawiający rzeczywiście oczekuje w takim przypadku reakcji któregoś urządzenia walidującego w pojeździe? Prosimy o przedstawienie poprawnego scenariusza dla tej funkcjonalności.

Odpowiedź:

Zamawiający doprecyzował zapisy OPZ w rozdziale 3.6.1.5.3.

Pytanie nr 47. OPZ 2.12.2 Prosimy o wskazanie, na jakie warunki atmosferyczne ma być odporne urządzenie instalowane w pojazdach. Prosimy również o wskazanie, jakie „zdefiniowane rodzaje uchwytów” ma na myśli Zamawiający. Prosimy również o rozwinięcie zapisu, zgodnie z którym urządzenie walidujące ma „mieć możliwość wgrania aplikacji informującej o sposobie korzystania z urządzenia”.

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy SIWZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 48. Prosimy o wskazanie, na jakie warunki atmosferyczne ma być odporne urządzenie instalowane w pojazdach. – Zamawiający uszczegółowił zapisy w rozdziale 3.8.3 POS Kierowcy OPZ 2.12.2 W związku z wymogiem, zgodnie z którym urządzenie walidujące ma „mieć możliwość wgrania aplikacji informującej o sposobie korzystania z urządzenia”, prosimy o wyjaśnienie, dostawy ilu i jakiego rodzaju aplikacji oczekuje Zamawiający w ramach projektu?

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy SIWZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 49. OPZ 2.13 Prosimy o podanie listy modeli urządzeń posiadanych przez Organizatorów Transportu wraz z systemami operacyjnymi w celu oszacowania pracochłonności tworzenia aplikacji do walidacji biletów. Czy czarne listy rzeczywiście dotyczą jedynie osób dokonujących check in na peronie?

Odpowiedź:

"Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń posiadanych przez Organizatorów Transportu oraz systemów operacyjnych na tych urządzeniach w poszczególnych lokalizacjach. Podamy te informacje w czasie umożliwiającym przygotowanie oferty cenowej. Czarna lista to Lista numerów nośników zablokowanych/zastrzeżonych w systemie

centralnym."

Pytanie nr 50. OPZ 2.14.1. Zamawiający oczekuje, iż w POK będzie możliwość zwrotu środków z karty NFC, których Pasażer nie wykorzystał. Czy na karcie NFC mają być zapisane jakieś środki?

Odpowiedź:

Karta NFC służy jedynie identyfikacji. Zwrot środków nastąpi na podstawie informacji o ilości środków na koncie w Systemie PZUM.

Pytanie nr 51. OPZ 2.14.1 Czy drukarki fiskalne mają być sfiskalizowane? Kto będzie podmiotem odpowiedzialnym za sprzedaż biletów w ramach PZUM?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga aby System był zgodny z ustawą o podatku od Towarów i Usług. Model działania będzie uzgodniony w ramach podpisywanych z JST umów powierzenia.

Pytanie nr 52. OPZ 2.14.1 Czy drukarka i skaner mogą być jednym urządzeniem, czy Zamawiający oczekuje dostarczenia dwóch odrębnych urządzeń?

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający dopuści zastosowanie skanera i drukarki jako jednego urządzenia.

Pytanie nr 53. OPZ 2.14.1 Czy czytniki EMV i NFC mogą być jednym urządzeniem, czy Zamawiający oczekuje dostarczenia dwóch odrębnych urządzeń?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza dostarczenie czytnika EMV i NFC jako jednego urządzenia.

Pytanie nr 54. OPZ 2.14.1 Zamawiający oczekuje, że w ramach zestawu dla POK Wykonawca dostarczy „monitor multimedialny do wyświetlania informacji i instrukcji dla Pasażera”. Prosimy o podanie parametrów takiego monitora, sposobu wyświetlania informacji i instrukcji. Czy monitor ten ma być połączony w jakikolwiek sposób z komputerem obsługującym aplikację PZUM? Czy jest to jeden monitor na stanowisko czy na POK? Ile monitorów należy dostarczyć? Kto będzie autorem treści „informacji i instrukcji”?

Odpowiedź:

Doprecyzowano zapisy OPZ w rozdziale 3.8.1.

Pytanie nr 55. OPZ 2.15 Czy dostawa Innobusów leży w zakresie Dostawcy? Jeśli tak, Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że zamieszczony opis nie pozawala nawet na wstępne oszacowanie kosztów tego rodzaju pojazdu. Opis „pojazd zbudowany na bazie auta typu transporter” w powiązaniu z wymaganiami specjalnych drzwi, fotelami „jak w komunikacji publicznej”, wymóg instalacji agregatu prądotwórczego każe się domyślać, iż Zamawiający ma na myśli autobus. Niemniej brak jakichkolwiek elementów technicznych nie pozwalana na domyślenie się, jakie kryteria ma spełnić innobus i jakiego rodzaju pojazd zostanie przez Zamawiającego zaakceptowany.

Odpowiedź:

Dostawa Innobusów pozostaje w zakresie Dostawcy. Co do zgłoszonych wątpliwości odnośnie typu pojazdu - zakłada się, że „pojazd zbudowany na bazie auta typu transporter” będzie pojazdem do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej. Pojazd - poza obsługą klienta (zadania opisane w rozdziale 3.2.4.1) powinien umożliwiać prowadzenie wewnątrz czynności demonstracyjnych dla uczniów - m.in. korzystania z walidatorów, korzystania z planera podróży na komputerze, skanowania kodów QR i tagów NFC zamontowanych w przestrzeni pojazdu, wyświetlanie filmów i prezentacji na monitorze itp. Agregat prądotwórczy oraz możliwość zewnętrznego przyłączenia do prądu powinny umożliwiać

pracę urządzeń zainstalowanych w pojeździe przez minimum 8 godzin bez włączonego silnika.

Pytanie nr 56. OPZ 2.14.3 Na jakie warunki atmosferyczne ma być odporny POS Kierowcy?
Do jakich zdefiniowanych rodzajów uchwytów ma być przystosowany POS Kierowcy?

Odpowiedź:

Uszczegółowiono zapisy OPZ, w rozdziale 3.8.3 POS Kierowcy.

Pytanie nr 57. OPZ 2.14.4. Opis Punktu POS nie pozwala Dostawcy na oszacowanie kosztów POS. Co ma na myśli Zamawiający mówiąc, że funkcjonalność ma być udostępniona jako API? Jakie wybrane taryfy mają być dostępne?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje udostępnienia API umożliwiającego prowadzenie sprzedaży (np. zgodnego z BoB), gdzie podmioty prowadzące sprzedaż będą mogły się zmodyfikować swoje systemy umożliwiając prowadzenie sprzedaży usług transportowych. Zamawiający chciałby mieć możliwość wyboru z poziomu administratora taryf dostępnych w kanale sprzedaży POS.

Pytanie nr 58. OPZ 2.15 Jaki jest cel umieszczania w dokumentacji projektowej „szczegółowej wyceny dostarczanych produktów i usług”?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga tej dokumentacji na potrzeby Zamawiającego.

Pytanie nr 59. OPZ 2.15 Dlaczego Zamawiający zakłada absolutny zakaz testowania na danych rzeczywistych-produkcyjnych? Praktyka pokazuje, że często awarie i błędy są skutkiem szczególnych, nieprzewidzianych na etapie wdrożenia, kombinacji lub ilości danych. Tego rodzaju zakaz może spowodować brak możliwości wykrycia rzeczywistej przyczyny wystąpienia błędu/awarii.

Odpowiedź:

Niedopuszczalne jest testowanie systemu na rzeczywistych danych osobowych w środowisku produkcyjnym. InnoBatica jako Zamawiający, i jako prawny administrator danych jest odpowiedzialny za ich przetwarzanie zgodne z obowiązującym prawem. W trakcie testów systemu przetwarzającego dane może dojść do całkowitej, częściowej utraty bądź zniekształcenia danych. Szczegóły umożliwiające osiągnięcie jak najwyższej jakości testów powinny zostać określone w Planie testów i scenariuszy testowych, a dobór danych testowych powinien uwzględniać wystąpienia jak największej ilości trudnych przypadków testowych, co też jest trudne do osiągnięcia na danych rzeczywistych, które mogą nie uwzględniać danych rzeczywistych. Ponadto regulacji, zgodnie z metodyką prowadzenia prac przez Wykonawcę musi podlegać kwestia dostępu do danych osobowych występujących w PZUM, a te nie powinny być propagowane do dużej grupy użytkowników (np. programistów i testerów).

Pytanie nr 60. OPZ 2.16 Czy Zamawiający mógłby omówić mapy zamieszczone w niniejszym punkcie? Czy stacje niezaznaczone obszarem zielonym nie wchodzą w zakres projektu? Pod jakim względem nie wchodzą – również taryfowym? Zamawiający w scenariuszach płatności oczekuje wyliczania wartości podróży do najdalszej stacji na terenie województwa pomorskiego – na mapach uwzględniony jest również Elbląg. Czy Elbląg i tereny leżące poza województwem pomorskim będą uwzględniane w wyliczeniach wartości podróży czy nie?

Odpowiedź:

W zakres projektu wchodzą stacje i przystanki kolejowe (Na rysunku nr 4 zaznaczone są na czerwono stacje i przystanki kolejowe które wchodzą w zakres projektu i wykazane są w tabeli 4 Zestawienie ilości urządzeń walidujących dla poszczególnych stacji i przystanków dla infrastruktury kolejowej).

Na rysunku nr 4 zielonym obszarem zaznaczono obszary gdzie projekt obejmie lub będzie mógł objąć komunikację lokalną.

Pytanie nr 61. OPZ 2.16, tabela 4 Prosimy o podanie co najmniej modeli pojazdów komunikacji publicznej dla każdego organizatora. Czy każdy organizator dysponuje infrastrukturą zajezdniową pozwalającą na dokonanie prac instalacyjnych? Ile stanowisk udostępnią organizatorzy Wykonawcy? Czy Organizatorzy udostępnią możliwość przechowywania i magazynowania części i narzędzi niezbędnych do realizacji prac instalacyjnych?

Odpowiedź:

Modele pojazdów zostaną udostępnione zaproszonym do składania ofert, przy czym należy pamiętać, że do momentu montażu urządzeń walidujących w pojazdach może zmienić się przewoźnik lub jego tabor. Zamawiający oczekuje że montaż zostanie dokonany przez Wykonawcę, a szczegółowe ustalenia będą przedmiotem uzgodnień Wykonawca-Przewoźnik.

Pytanie nr 62. OPZ 2.16.2.3, Tabela 8 Jaką rolę w projekcie przewidziano dla „obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot”, wskazanego wśród organizatorów transportu jako „Emitent biletu”?

Odpowiedź:

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot jest stroną umowy z operatorem Roweru Metropolitalnego -Mevo.

Pytanie nr 63. OPZ 2.16.2.5, Tabela 10 Jaki jest sens tej tabeli? Co oznacza rola „Inne”?

Odpowiedź:

Wymienione podmioty w tabeli będą użytkownikami systemu. Na podstawie przedstawionego przez Wykonawcę rozwiązania Zamawiający określi rolę podmiotu.

Pytanie nr 64. OPZ 2.16.2.7. Zamawiający zamieszcza w niniejszym punkcie listę podmiotów, które – należy domniemywać – mają być partnerami projektu. Czasem zostają wymienione systemy i urządzenia z jakich te podmioty korzystają, czasem nie. Prosimy o wyjaśnienie, jakie jest znaczenie – poza czysto informacyjnym – tego punktu? Czy Zamawiający oczekuje integracji z systemami i urządzeniami ww. podmiotów? Jeśli tak, to w jakim zakresie? Należy też nadmienić, że zamieszczona informacja jest niepełna i nie pozwala na oszacowanie kosztów integracji (np. dla terminali identyfikujących ważność biletów wskazano tylko markę – Casio, nie zaś model, mimo deklaracji).

Odpowiedź:

Zamawiający przekazuje informację aby ułatwić Wykonawcy określenie zakresu i możliwości realizacji projektu, a także możliwość zadania pytań które pozwoliłyby Wykonawcy określić najlepszy sposób realizacji projektu. Odnośnie listy systemów, danych Zamawiający w OPZ zmodyfikował zapisy dotyczące integracji. Ad urządzeń kontrolerskich Zamawiający pozyskuje informację.

Pytanie nr 65. OPZ 2.16.2.7.17 Zamawiający prezentuje taryfy istniejące w ramach województwa biletu pomorskiego. Jednocześnie nie jest jasne, czy wszystkie te taryfy mają znaleźć odzwierciedlenie w nowym systemie, a jeśli tak, to w jakim zakresie? Jak należy odzwierciedlić np. bilet telefoniczny z taryfy MZKZG? Czy bilety na okaziciela powinny być dostępne dla kart spersonalizowanych? Jak powinny być realizowane bilety obowiązujące w jednym pojeździe? Jak należy interpretować zapis „Taryfa nocna jest wyższa” dla Tczewa? Jak w praktyce ma się odbywać sprzedaż i walidacja biletów „w mieście” i „poza miastem” dla Chojnic?

Odpowiedź:

Zamawiający zgodnie z opisem w SIWZ oczekuje odzwierciedlenia wszystkich taryf występujących w ramach lokalizacji inwestycji w systemie PZUM w zakresie opisanym w SIWZ tzn. PZUM ma ułatwić Pasażerom korzystanie z komunikacji publicznej tak, by mogli oni dotrzeć z początkowej do docelowej lokalizacji (miejsca pracy, nauki, odpoczynku i rekreacji) bez konieczności znajomości taryf, przewoźników, w sposób najbardziej optymalny dla Pasażera (pod względem kosztów, czasu i komfortu podróży) przy minimalnym nakładzie energii na zaplanowanie i opłacenie przejazdów w ramach podróży. Sposób implementacji wymaga wykonania analizy wg metodyki zaproponowanej przez Wykonawcę. Zamawiający oczekuje wykorzystania doświadczenia Wykonawcy w sposobie implementacji poszczególnych taryf.

Pytanie nr 66. OPZ 2.16.2.8 Brak opisu zakresu funkcjonalnego API dla biletomatów nie pozwala na wycenę tego elementu dostawy. Kto ma dostosować biletomaty – czy dostosowanie biletomatów wchodzi w zakres niniejszego projektu? Brak informacji o modelach i systemach operacyjnych biletomatów nie pozwala na wycenę tego elementu dostawy. Czy kolumna „Rodzaje dostępnych biletów” wskazuje docelową funkcjonalność w ramach PZUM czy stan obecny? Czy tytuł tabeli 12 „Obecnie istniejące biletomaty ZTM Gdańsk” oznacza, że żadne inne biletomaty nie będą integrowane w ramach projektu?

Odpowiedź:

Zmodyfikowano zapisy OPZ w rozdziale 3.10.2.8.

Pytanie nr 67. OPZ 2.17.1.2 Co Zamawiający rozumie przez „powierzchnię ataku” (systemy operacyjne)? Prosimy o wskazanie wersji poszczególnych OS dla których Aplikacja mobilna ma być wspierana. Kto wybierze podmiot niezwiązany z dostawcą aplikacji na potrzeby testów penetracyjnych Aplikacji WWW? Na czyj koszt odbędą się te testy?

Odpowiedź:

Pytanie 1. Powierzchnia ataków rozumiana jest jako liczba obiektów w systemie komputerowym, które są potencjalnie narażone na ataki. Tutaj rozumianych jako liczba związana z systemami operacyjnymi : gdzie zamawiający oczekuje ograniczenia możliwości ataku przez co najmniej elementy wymienione w kolejnych podpunktach.

Pytanie 2. Wybór wykonawcy testów penetracyjnych i pokrycie ich kosztu jest po stronie Zamawiającego.

Pytanie nr 68. OPZ 2.17.1.3 Prosimy o przekazanie Polityki Bezpieczeństwa InnoBaltica w celu oszacowania kosztów wdrożenia mechanizmów zgodnych z ww. Polityką.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni Politykę Bezpieczeństwa Wykonawcom zaproszonym do składania ofert.

Pytanie nr 69. OPZ 2.17.1.7 Czy budynek serwerowni musi mieć konstrukcję żelbetonową? Czy Zamawiający dopuści budynki o konstrukcji ceglanej bądź stalowej?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza tylko rozwiązanie Azure. Dokonano zmian w dokumentacji OPZ, w rozdziale 3.11.1.6.

Pytanie nr 70. OPZ 2.17.5 Jaki jest związek rezerwacji roweru w systemie SRM z projektem skoro rowery nie wchodzi w zakres niniejszego projektu?

Odpowiedź:

Integracja z SRM jest w zakresie projektu.

Pytanie nr 71. OPZ 3, 3.2, Tabela 13 Jak jest przeznaczenie rozdziału 3? stanowi kolejny ogólny opis systemu czy też wskazuje kryteria oceny wdrożenia, którym zostanie poddany

Dostawca? Trzeba wskazać, że opis ten jest nieskorelowany w wcześniejszymi zapisami OPZ. Czy Dostawca będzie oceniany pod kątem realizacji celów projektu opisanych w tabeli 13? Wedle jakich kryteriów? Zwracamy uwagę, że na osiągnięcie wielu z tych celów Dostawca nie będzie miał wpływu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał modyfikacji zapisów OPZ, prezentując w rozdziale 2 zakres projektu i doprecyzowując je w rozdziałach 3, 4. Przedstawienie Celów projektu wg Zamawiającego jest niezmiernie ważne, na co wskazują metodyki projektowe, tak aby wdrożone rozwiązanie miało praktyczne uzasadnienie i możliwość wykorzystania przez Interesariuszy. Zamawiający nie zgadza się ze stwierdzeniem zawartym w pytaniu, że system nie będzie miał wpływu na osiągnięcie celów, czasami w sposób pośredni ale będzie mógł je wspierać.

Pytanie nr 72. OPZ 3.3 Czy Zasady Zarządzania Budżetem powinny znaleźć się w opisie metodyki zarządzania projektem sporządzanej przez Dostawcę? W jakim celu?

Odpowiedź:

Tak, szczególnie w zakresie wytwarzania oprogramowania, dla szacowania pracochłonności zmian.

Pytanie nr 73. OPZ 3.4 Prosimy o opisanie zakresu wsparcia Dostawcy PZUM dla InnoBaltica przy dostawie produktów projektu, dla których wytwórca została wskazana InnoBaltica. Prosimy również o opisanie zakresu wsparcia InnoBaltica dla produktów, a dla których InnoBaltica zadeklarowała swoje wsparcie.

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada współpracę stron. Zamawiający liczy w tym zakresie na wspólne warsztaty oraz weryfikację opracowanych dokumentów, a także dzielenie się wiedzą.

Pytanie nr 74. OPZ 3.5.1.2.1 Czy integracja PZUM z aplikacjami na urządzenia mobilne wskazanymi w tym punkcie wchodzi w zakres niniejszego projektu? W jakim zakresie? Czy Zamawiający ma podpisane w tym zakresie umowy ze wskazanymi producentami tych aplikacji? Dlaczego obsługa profili użytkowników opisanych w tabeli 16 nie została uwzględniona w scenariuszach w pkt. 2? Jaką kartę ma na myśli Zamawiający pisząc o Karcie Pomorskiej? Czy optymalizacje opisane w tym rozdziale stanowią oczekiwane funkcjonalności PZUM?

Odpowiedź:

Zmieniono zapisy OPZ, w rozdziale 4.5.1.2.1. JST powierzające InnoBaltice mają stosowne umowy. InnoBaltica może podjąć rozmowy jeżeli te zapisy okażą się niewystarczające. Rozwinięciem scenariuszy z punktu 2 są scenariusze zamieszczone w dokumencie Załącznik nr 6 do SIWZ. Usunięto zapisy dotyczące Karty Pomorskiej. Optymalizacje są oczekiwaną funkcjonalnością PZUM.

Pytanie nr 75. OPZ s. 96 Prosimy o opis funkcji rezerwacji środków transportu.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje przedstawienia takiej funkcji przez Dostawcę np. przy wykorzystaniu dostępnych standardów (BoB).

Pytanie nr 76. OPZ s. 96 Prosimy o wymienienie systemów centralnych, krajowych i zagranicznych, z którymi ma być powiązany System PZUM, zakresu wymiany danych itd..

Odpowiedź:

Zamawiający uzupełnił zapisy OPZ w rozdziale 4.9.1

Pytanie nr 77. OPZ 3.8 Cecha C1.1.10 – czy windykacja należności wchodzi w zakres obowiązków Dostawcy?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 78. OPZ 3.8 Prosimy o szczegółowy opis cech C3.1.7, C3.1.8, C3.2.7., C3.2.8, N001, N004, N005, N006, N007 (!), N008, PF001, PF04, PF05, jeśli stanowią one wymagania funkcjonalne względem PZUM.

Odpowiedź:

Uzupełniono zapisy OPZ, w rozdziale 4.8.

Pytanie nr 79. OPZ 3.9.1.3 Prosimy o opis funkcjonalności obsługi eventów.

Odpowiedź:

Uzupełniono zapisy OPZ

Pytanie nr 80. OPZ Prosimy o udostępnienie jednolitego i wewnętrznie spójnego OPZ, opisującego:

- wymagania funkcjonalne
- wymagania ilościowe
- informację o partnerach projektu (systemy, urządzenia, aplikacje, zakresy integracji)

Obecna forma OPZ jest dokumentem nieuporządkowanym i pełnym sklejonych fragmentów dokumentów, co uniemożliwia wykonawcy sporządzenie oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał modyfikacji zapisów OPZ. Prosimy w przyszłości o konkretyzowanie pytań do poszczególnych fragmentów dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 81. Prosimy o poprawienie całej dokumentacji przetargowej, w wielu miejscach jest sformułowanie „Błąd odniesienia”- utrudnia to czytanie i analizę dokumentów.

Odpowiedź:

Dokonano zmian redakcyjnych w dokumencie.

Pytanie nr 82. Pytania do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Załącznik nr 4 do SIWZ: Model podróży zakłada rozpoczęcie jej (check-in) bez deklaracji przystanku końcowego, a to oznacza, że w momencie rozpoczęcia podróży nie jest możliwe określenie jej szacunkowego kosztu. Czy w związku z tym system powinien alokować możliwie największą liczbę środków na karcie płatniczej/portmonetce przedpłaconej, wynikającej z najdłuższej trasy w ramach woj. pomorskiego, celem zabezpieczenia kwoty potencjalnego przejazdu? W praktyce mogą to być blokady na bardzo duże kwoty, których uwolnienie nie musi być natychmiastowe, kiedy faktycznie pasażer będzie podróżował na znacznie krótszym odcinku (np. kilku przystanków). Operator płatności w przypadku karty płatniczej nie ma możliwości sprawdzenia salda, jedynym sposobem zabezpieczenia środków jest alokacja na wskazaną kwotę.

Odpowiedź:

Planujemy w modelu MTT i KFT, a w przypadku kart NFC zdefiniowany poziom ryzyka. Transakcje z blokadą środków będą zachodzić tylko wtedy kiedy przekroczymy zdefiniowany poziom ryzyka.

Pytanie nr 83. W przypadku rezygnacji z alokacji środków, w grę wchodzi model post-paid, płatność po zakończeniu podróży, która wiąże się z ryzykiem braku środków na koncie i uruchomieniu procesu windykacji. Czy takie było założenie projektu?

Odpowiedź:

Dopuszczamy możliwość Postpaid z założonym poziomem ryzyka zróżnicowaną dla kont personalizowanych i anonimowych i w skrajnych przypadkach uruchomienie procesu windykacji.

Pytanie nr 84. Czy system rowerów miejskich umożliwi dostęp do następujących informacji w trybie on-line:

- a. Stacje rowerowe – jeżeli nie on-line, to w jaki sposób i jak będą aktualizowane
- b. Liczba rowerów na stacji – jeżeli nie, to w jaki sposób pasażer będzie miał pewność, że będzie w stanie skorzystać z roweru w ramach uprzednio zaplanowanej podróży
- c. Rezerwacji roweru on-line – jeżeli nie, to w jaki sposób pasażer będzie miał gwarancję, że rower będzie na niego czekał na stacji rowerowej
- d. Płatności za rower

Odpowiedź:

Zakres zakładanej integracji systemu MEVO z systemem PZUM zawarty jest SIWZ Mevo. Zamawiający zakłada że wykonawca ustali to z wykonawcą systemu MEVO. Zapisy odnośnie integracji zamieszczono w Załączniku 4 do SIWZ.

Pytanie nr 85. Czy optymalizacja kosztów przejazdu w modelu CICO na koniec dnia także ma obejmować bilety okresowe, które wykraczają poza taryfę dzienną, na wskazane odcinki przejechanych tras? Jeżeli tak, to na jakich zasadach?

Odpowiedź:

System powinien udostępniać taką możliwość,

Pytanie nr 86. Czy w sytuacji ew. ogłoszenia upadłości spółki Innobaltica w okresie wdrażania systemu lub pierwszego roku eksploatacji Wykonawca będzie zabezpieczony przed skutkami tej upadłości? Jeżeli tak to w jaki sposób?

Odpowiedź:

W postępowaniu nie przewiduje się konstrukcji prawnej gwarancji dla Wykonawcy. Spółka zwraca jednak uwagę, że kwestia ewentualnej upadłości, w praktyce jest bardzo mało prawdopodobna. Nie przewiduje się podpisania umowy z Wykonawcą, bez zapewnienia finansowania. Ponadto wskazać należy, że Spółka jest podmiotem wewnętrznym Gminy Miasta Gdyni, Gminy Miasta Gdańska oraz Województwa Pomorskiego. Spółka jest zobowiązana do świadczenia powierzonych zadań i będzie beneficjentem finansowania w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, stanowiącej pomoc publiczną. Pomoc taka może być przyznawana zgodnie z Decyzją Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.Urz.UE L 7/3 z dnia 11 stycznia 2012 r.).

Pytanie nr 87. Str. 8 p. 2.1

- a) Czy Zamawiający ma zawarte umowy na pobór opłat za przewozy z podmiotami, które mają być objęte systemem poboru opłat, w szczególności z gminami Gdańsk, Gdynia oraz przewoźnikami kolejowymi objętymi systemem?
- b) Czy Zamawiający ma zawarte umowy z zarządcami dworców, na których mają być realizowane prace budowlane?
- c) Jaki ma być zakres projektu w zakresie systemu jednolitej informacji pasażerskiej?

Odpowiedź:

- a) Są podjęte uchwały powierzenia spółce InnoBaltica zadań w części Organizatora Transportu.
- b) Zamawiający uzgodni z zarządcą infrastruktury zgodę na instalację urządzeń walidujących, Wykonawca będzie odpowiedzialny za szczegółowe uzgodnienia dotyczące poszczególnych stacji i przystanków
- c) Zakres wdrożenia informacji pasażerskiej w ramach Projektu obejmuje wdrożenie informacji

pasażerskiej dostępnej w ramach Planera Podróży w aplikacji mobilnej oraz Portalu Pasażera przy wykorzystaniu integracji z systemami ITS (Tristar, Busman, oraz systemów Kolejowych).

Zamawiający

zakłada również że planowanie podróży będzie możliwe również na urządzeniach walidujących A2 i B2.

Dokonano uszczegółowień w OPZ (Załącznik nr 4 do SIWZ, nr 6 do Ogłoszenia, nr 1 do Umowy).

Pytanie nr 88. Str. 8 p. 2.1 a) Czy Zamawiający dopuszcza, aby wygląd urządzeń walidujących był zgodny z posiadanymi już przez Wykonawcę urządzeniami?

Odpowiedź:

Tak. Zamawiający zmienił zapisy OPZ, w rozdziale 2.6.

Pytanie nr 89. Str. 11 p. 2.5 a) 2. Czy w ramach budowy systemu PZUM ma być stworzony całkowicie nowy system informacji pasażerskiej, lokalizacji pojazdów itp.? Czy też Wykonawca ma pozyskać niezbędne dane od obecnych organizatorów transportu lub przewoźników? W jaki sposób dane te mają być przez Wykonawcę pozyskane w sytuacji, gdy podmioty te nie będą stronami umowy?

Odpowiedź:

Zakres wdrożenia informacji pasażerskiej w ramach Projektu obejmuje wdrożenie informacji pasażerskiej dostępnej w ramach Planera Podróży w aplikacji mobilnej oraz Portalu Pasażera przy wykorzystaniu integracji z systemami ITS (Tristar, Busman, oraz systemów Kolejowych). Zamawiający zakłada również że planowanie podróży będzie możliwe również na urządzeniach walidujących A2 i B2.

Dokonano uszczegółowień w OPZ (Załącznik nr 4 do SIWZ, nr 6 do Ogłoszenia, nr 1 do Umowy).

Pytanie nr 90. Str. 11 p. 2.5 a) 3.

Co to jest System SPO?

Zgodnie z zapisami w projekcie umowy stanowiącym załącznik nr 3 do SIWZ, definicje powinny być określone w załączniku nr 1 do Umowy – Opis Przedmiotu Zamówienia. W opublikowanej dokumentacji brak takiego załącznika. W opublikowanej przez Zamawiającego dokumentacji znajduje się Załącznik nr 6 do Ogłoszenia Załącznik nr 4 do SIWZ – Opis przedmiotu Zamówienia, w którym występuje słownik pojęć ale brak definicji.

Odpowiedź:

Dokonano zmian edycyjnych, SPO to wczesna nazwa PZUM.

Pytanie nr 91. Str. 12 p. 2.5 d)

Na podstawie jakich umów będzie realizowany montaż urządzeń walidujących na przystankach i stacjach kolejowych? Kto będzie stroną takich umów? Czy Zamawiający przedstawi projekty umów?

Odpowiedź:

Są podjęte uchwały powierzenia spółce InnoBaltica zadań w części Organizatora Transportu. Zamawiający uzgodni z zarządcą infrastruktury zgody na instalację urządzeń walidujących, Wykonawca będzie odpowiedzialny za szczegółowe uzgodnienia dotyczące poszczególnych stacji i przystanków.

Pytanie nr 92. Str. 12 p. 2.5 e)

Na podstawie jakich umów będzie realizowany montaż urządzeń walidujących pojazdach poszczególnych przewoźników? Kto będzie stroną takich umów? Czy Zamawiający przedstawi projekty umów?

Odpowiedź:

Są podjęte uchwały powierzenia spółce InnoBaltica zadań w części Organizatora Transportu. Spółka

InnoBaltica umocuje Wykonawcę do prowadzenia prac montażu urządzeń walidujących.

Pytanie nr 93. Str. 13 p. 2.6.1

- e. W jaki sposób będzie określany czas przejazdu rowerem?
- f. Skąd kontroler biletowy będzie wiedział, czy opłata za dany bilet promowy zawiera w sobie cenę przejazdu komunikacją miejską? Jaki będzie okres ważności takiego biletu? Czy wszyscy przewoźnicy promowi, realizujący przewozy do Gdańska/ Gdyni będą włączeni do systemu PZUM?
- g. Na jakiej podstawie system PZUM ma zoptymalizować opłaty podróznego ze Szwecji w sytuacji, gdy pasażer ten nie będzie zarejestrowany w systemie a bilet będzie od przewoźnika promowego niewłączonego do systemu?
- h. Czy jeden pasażer może posługiwać się podczas jednej łączonej podróży różnymi nośnikami identyfikacji?
- i. W jaki sposób pasażer anonimowy będzie mógł pozyskać kartę NFC? Czy karta ta będzie dostępna bezpłatnie? Jeżeli tak to czy pasażer będzie mógł pozyskać dowolną ilość kart?
- j. Czy anonimowe konto dotyczy wszystkich nośników czy tylko wybranych – np. kart NFC na okaziciela?

Odpowiedź:

Zamawiający widzi kilka możliwości określania czasu przejazdu rowerem, zakłada jednak że to Dostawca zaprojektuje najbardziej optymalny sposób określania czasu przejazdu rowerem. Kontroler powinien pozyskać informację zgodnie z zaimplementowanym sposobem odbywania podróży między różnymi systemami taryfowymi np. w oparciu o standardy Smart Ticketing Alliance (Documentation of Use Cases for

Interoperable Fare Management System data exchanges) lub zgodnie ze standardem BoB. W chwili obecnej trwają uzgodnienia z przewoźnikami promowymi w ramach projektu Interconnect, zamawiający chce mieć możliwość udostępniania możliwości integracji przy wykorzystaniu standardu BoB. Optymalizacja taryf w scenariuszy dotyczy Pasażera a nie partnera ze Szwecji, przy zastosowaniu mechanizmów optymalizacji dla Partnera ze Szwecji może być realizowane wg analogicznych systemów optymalizacji wg przyjętej metody odbywania podróży. Bilet może pochodzić tylko od przewoźnika włączonego do systemu. pasażer może posługiwać się w trakcie jednej podróży różnymi nośnikami identyfikacji. Kartę NFC będzie można pozyskać w POK. Karta będzie dostępna za opłatą. Pasażer będzie mógł pozyskać dodatkowe karty za opłatą. Anonimowe konto dotyczy pasażerów wskazanych w tabeli 18 Sposób obsługi taryf dla poszczególnych grup pasażerów i nośników Załącznika 4 do SIWZ.

Pytanie nr 94. Str. 16 p. 2.6.4

Zgodnie z wymogami OPZ konta pasażera mogą być spersonalizowane lub anonimowe. W kontekście zapisów zawartych w p. 2.9.1. i 2.9.2 OPZ prosimy o potwierdzenie, że wymagania określone w p. 2.6.4 dotyczą wyłącznie kont spersonalizowanych.

Odpowiedź:

Karta NFC Anonimowa dotyczy pasażerów, od których nie jest wymagane podanie danych personalnych, jednak dla karty NFC anonimowej Zamawiający zakłada utworzenie dedykowanego konta w Systemie, konto to jednak nie będzie obsługiwane z poziomu Aplikacji mobilnej czy Portalu Pasażera, a jedynie z poziomu POS, POK i urządzenia walidującego. Zamawiający zakłada możliwość spersonalizowania karty anonimowej przez pasażera.

Pytanie nr 95. 34. Str. 18 p.2.8

- a) jaki jest minimalny czas pojedynczego szkolenia realizowanego przez Dostawcę odpowiednio dla 1 i 2 linii wsparcia, Administratorów, Brygady serwisowych, Użytkowników

- b) Prośba o podanie maksymalnej liczebności grupy- liczby osób biorących udział w pojedynczym szkoleniu Dostawcy odpowiednio dla: 1 i 2 linii wsparcia, Administratorów, Brygad serwisowych, Użytkowników.
- c) W jakim czasie Dostawca ma przeprowadzić wszystkie szkolenia?
- d) Czy szkolenia mogą być realizowane zdalnie?
- e) W jakiej lokalizacji mają odbywać się szkolenia?

Odpowiedź:

Ad a) Zamawiający oczekuje od Wykonawcy określenie czasu trwania szkolenia niezbędnego do przekazania wiedzy i umiejętności niezbędnych dla samodzielnego realizowania zadań przez pracowników Zamawiającego.

Ad b) maksymalna grupa szkolonych osób nie powinna przekraczać 10 osób

Ad c) harmonogram szkoleń powinien być zdefiniowany w planie projektu w ramach szczegółowego harmonogramu Projektu

Ad d) Zamawiający dopuszcza, że część szkoleń może być realizowanych zdalnie

Ad e) Szkolenia przeprowadzone powinny być w Trójmieście oraz w przypadku realizacji opcji w miastach, gdzie jest siedziba danego JST.

Pytanie nr 96. Str. 18 p. 2.9

- k. W jaki sposób aplikacje mobilne innego sprzedawcy usług transportowych będą zintegrowane z systemem centralnym PZUM? Czy Zamawiający zakłada w systemie centralny PZUM moduł integrujący takie aplikacje zewnętrzne?
- l. Czy Zamawiający zakłada ujednolicenie kodu QR dla aplikacji mobilnych innych sprzedawców? Jeżeli tak to w jaki sposób?
- m. Czy Zamawiający zakłada wykorzystanie w systemie PZUM dotychczasowych nośników identyfikacji tj. kart Mifare classic używanych aktualnie w Gdańsku i w Gdyni? Jeżeli tak, to w jaki sposób będzie realizowana funkcja odczytu karty / zapisu na tych kartach? Czy Zamawiający dostarczy narzędzia informatyczne do realizacji tych funkcji?

Odpowiedź:

Ad a) Interoperacyjność systemu opisano w rozdziale Interoperacyjność Poziom 4 – wymiana danych (wersja 1.03.2019) . Architektura integracji opisana w rozdziale Architektura docelowa

Ad b) Zamawiający zakłada wykorzystanie kodu QR wg zdefiniowanych standardów np BoB,

Ad c) Zamawiający nie przewiduje wykorzystania kart Mifare classic . Uszczegółowiono zapisy OPZ"

Pytanie nr 97. Str. 19 p. 2.9.3

Czy pasażer będzie mógł sam wydrukować bilet papierowy QR na przejazd pojazdem komunikacji miejskiej?

Odpowiedź:

Aplikacja powinna udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 98. Str. 21 p. 2.11.1.1 (oraz p. 2.11.1.2, p. 2.11.1.4, p. 2.11.1.5, p. 2.12.2)

Czy informacje o kolorach lampek, sygnałach dźwiękowych mają charakter sugestii, czy są to zapisy obowiązujące?

Odpowiedź:

Zamawiający wskazał wg niego najlepsze sposoby zrealizowania komunikacji z Pasażerem. Wykonawcy mogą doprecyzować rozwiązania w ramach projektu realizacyjnego urządzenia walidującego w uzgodnieniu z Zamawiającym.

Pytanie nr 99. Str. 22 p. 2.11.1.3

Czy dla biletów opłacanych za pomocą kart zbliżeniowych EMV będzie możliwość korzystania z przejazdów ulgowych oraz czy będzie można wносить opłatę za np. za rower, psa, bagaż, osobę dodatkową?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 100. Str. 23 p. 2.11.1.4

Czy dla biletów papierowych QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 101. Str. 24 p. 2.11.1.5.2

Czy dla biletów w aplikacji mobilnej z kodem QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 102. Str. 25 p. 2.11.2

- a. Urządzenie walidujące instalowane przez Dostawcę ma posiadać aktualne certyfikaty i homologacje wymagane przez prawo polskie i prawo UE oraz inne przepisy. Zważywszy, iż projekt ideowy oraz projekt graficzny urządzenia walidującego będzie dostarczony przez Zamawiającego, wszelkie certyfikaty i homologacje dla urządzeń będących już w posiadaniu Wykonawcy nie będą miały zastosowania. W tej sytuacji dostawa pierwszych urządzeń walidujących w 12-tym miesiącu trwania projektu (zgodnie z załącznikiem nr 2 do umowy) wydaje się mało realna. W związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie do zastosowania w projekcie urządzeń będących w posiadaniu Wykonawcy.
- b. W jaki sposób urządzenie ma zostać zamontowane w sposób skuteczny i trwały za pomocą kotwienia do podłoża, „bez trwałego związania z gruntem a także w sposób nieinwazyjny dla istniejącego zainwestowania”, w szczególności w sytuacji, gdy urządzenie musi być zasilane prądem, więc poza posadowieniem urządzenia na fundamencie wymagane jest również wykonanie przyłącza elektrycznego.
- c. Wnosimy o rezygnację z wymogu zasilania akumulatorowego. W naszej opinii urządzenia powinny być zasilane z sieci elektrycznej.
- d. Wnosimy o doprecyzowanie wymagań Zamawiającego w zakresie odporności urządzeń na warunki atmosferyczne.
- e. Czy intuicyjne menu do obsługi urządzenia, uzgodnione na etapie wdrożenia z Zamawiającym, spełni oczekiwania Zamawiającego w zakresie „wgrania aplikacji informującej o sposobie korzystania z urządzenia”?
- f. W celu oszacowania kosztów recertyfikacji TSI, prosimy o podanie ilości stacji oraz ilości urządzeń, których ta ponowna certyfikacja dotyczy.

Odpowiedź:

- a. Zmieniono zapisy OPZ,
- b. Obiekty trwale związane z gruntem, to takie, które stanowią część składową gruntu, na którym zostały posadowione.

Rozwiązanie kwestii techniczno – budowlanej „W jaki sposób urządzenie ma zostać zamontowane w sposób skuteczny i trwały” leży po stronie Wykonawcy.

W przypadku, np. przyłącza elektrycznego, po stronie Wykonawcy będzie leżało rozwiązanie optymalnego sposobu realizacji (np. przepustem, a nie w wykopie otwartym itp.)

c. Zgadza się z opinią, że urządzenia walidujące powinny być zasilane z sieci elektrycznej i takie przyjęliśmy założenie.

Jednak w sytuacji, kiedy, z powodów technicznych lub formalno – prawnych, będzie to niemożliwe, należy przewidzieć, jako opcję, zasilanie akumulatorowe lub alternatywne źródła energii.

d. Zmodyfikowano zapisy OPZ

e. Tak, przy czym zakładamy dodatkowo skorzystanie z opcji wygaszacza ekranu pokazującego film instruktażowy oraz instrukcję głosową dla osób z ograniczoną percepcją wzrokową.

f. Żadne przystanki i stacje kolejowe, na których zarządcą jest SKM nie posiadają certyfikacji TSI PRM, wszystkie przystanki kolejowe (łącznie 8), na których zarządcą jest PKM posiadają certyfikację TSI PRM, Zamawiający nie dysponuje na dzień dzisiejszy informacją ile stacji i przystanków kolejowych, na których zarządcą jest PKP PLK, posiada certyfikację TSI PRM, jednak spodziewać się można, że w zdecydowanej większości ww. przystanki i stacje nie posiadają certyfikacji TSI PRM.

Pytanie nr 103. Str. 28 p. 2.12.1.3

Czy dla biletów opłacanych za pomocą kart zbliżeniowych EMV będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz wносить opłatę za np. za rower, psa, bagaż, osobę dodatkową?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 104. Str. 29 p. 2.12.1.4

Czy dla biletów papierowych QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 105. Str. 29 p. 2.12.1.5.2

Czy dla biletów w aplikacji mobilnej z kodem QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych?

Odpowiedź:

System PZUM powinien udostępniać taką możliwość.

Pytanie nr 106. Str. 32 p. 2.12.2

- a. Urządzenie walidujące instalowane przez Dostawcę ma posiadać aktualne certyfikaty i homologacje wymagane przez prawo polskie i prawo UE oraz inne przepisy. Zważywszy, iż projekt ideowy oraz projekt graficzny urządzenia walidującego będzie dostarczony przez Zamawiającego, wszelkie certyfikaty i homologacje dla urządzeń będących już w posiadaniu Wykonawcy nie będą miały zastosowania. W tej sytuacji dostawa pierwszych urządzeń walidujących w 12-tym miesiącu trwania projektu (zgodnie z załącznikiem nr 2 do umowy) wydaje się mało realna. W związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie do zastosowania w projekcie urządzeń będących w posiadaniu Wykonawcy.

- b. Zważywszy, że urządzenia będą instalowane w pojazdach, jakie są szczegółowe wymagania Zamawiającego w zakresie odporności urządzeń na warunki atmosferyczne?
- c. Wnosimy o doprecyzowanie wymagań w zakresie ilości urządzeń walidujących w pojazdach: W p. 2.12.2 pierwsza kropka jest zapis: „urządzenie zostanie zainstalowane przy każdych drzwiach pojazdu.” W p. 2.12.2 druga kropka jest zapis: „jedno takie urządzenie zostanie zainstalowane w każdym pojeździe komunikacji...”

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy SIWZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 107. Str. 21. p.2.11.1.1.

Czy dedykowana karta dla roweru ma działać również w systemie CICO?

Odpowiedź:

Pytanie jest niezrozumiałe dla Zamawiającego, jeżeli jednak Wykonawca pyta czy karta SRM będzie obsługiwana w systemie PZUM Zamawiający zakłada, taką możliwość jeżeli spełni warunki bezpieczeństwa. Jeżeli zaś Wykonawca pyta czy przy pomocy karty NFC systemu PZUM będzie istniała możliwość wypożyczenia roweru to odpowiedź brzmi tak.

Pytanie nr 108. Str. 21. P.2.11.1.1

Prosimy o doprecyzowanie działania mechanizmu „doboru tańszej taryfy”.

Odpowiedź:

Zakłada się że mechanizm doboru tańszej taryfy na podstawie dostępnych taryf wybierze najlepszą (niższą kwotę biletu) pod względem zadanych przez pasażera parametrów początkowych oraz preferencji pasażera. Jeden z przypadków jakie mogą wystąpić w ramach mechanizmu doboru tańszej taryfy można zobaczyć w ramach załącznika nr 6 do SIWZ.

Pytanie nr 109. Str. 33 p. 2.13

- d. Czy urządzenia będące w posiadaniu organizatorów transportu umożliwiają odczyt kart EMV oraz tokenizację?

Jeżeli nie to czy możliwe jest zastosowanie dodatkowych zewnętrznych mPOS-ów do tokenizacji kart?

Jeżeli tak to prosimy o podanie ilości urządzeń kontrolerskich wykorzystywanych aktualnie przez organizatorów transportu, którzy będą włączeni do projektu.

- e. Ze względu na to, że Wykonawca ma dostarczyć oprogramowanie dla sprawdzarek kontrolerskich, prosimy o podanie wszystkich typów sprawdzarek używanych przez organizatorów transportu, którzy będą włączeni do projektu.
- f. Czy urządzenia będące w posiadaniu organizatorów transportu umożliwiają odczyt kodów QR?
- g. W jaki sposób ma być realizowane sprawdzenie środków finansowych na koncie pasażera dla kart bankowych EMV?
- h. W jaki sposób ma być realizowane sprawdzenie środków finansowych na koncie pasażera w przypadku aplikacji mobilnej z podpiętą kartą płatniczą?
- i. Czy Zamawiający dostarczy Dostawcy SDK do wyżej wymienionych urządzeń, sprawdzarek kontrolerskich?

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń kontrolerskich w poszczególnych lokalizacjach. Podamy ilość i typ w czasie umożliwiającym przygotowanie oferty cenowej. Ad d) Zamawiający zakłada wykorzystanie modelu MTT i KFT. Ad e) dla aplikacji mobilnej powinien być weryfikowany poziom ryzyka ad f) Zamawiający weryfikuje możliwość sposobu wykorzystania istniejących urządzeń kontrolerskich.

Pytanie nr 110. Str. 35 p. 2.14.2

j. Czy Innobusy będą zakupione przez Zamawiającego czy przez Wykonawcę?

k. Jeżeli Innobusy będą zakupione przez Wykonawcę, wnosimy o podanie szczegółowych wymagań technicznych i funkcjonalnych w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami 3.8 OPZ innobusy dostarcza Wykonawca. Wymagania są ujęte w rozdziale i 3.8.2.

Pytanie nr 111. Str. 36 p. 2.14.4

Czy instalacja terminali POS w Punktach POS będzie realizowana przez Wykonawcę w ramach projektu? Jeżeli tak to czy Zamawiający zawrze stosowne umowy z właścicielami punktów POS?

Odpowiedź:

Instalacja w Punktach Obsługi Sprzedaży nie jest wymagana od Wykonawcy.

Pytanie nr 112. Str. 40 p. 2.16 tabela 2

Czy w przypadku punktów sezonowych urządzenia będą demontowane na okres poza sezonem?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 113. Str. 77 p. 2.17.1.7

Innobaltica zakłada umieszczenie rozwiązania serwerowego w chmurze. Kto będzie ponosił nakłady na ew. rozbudowę infrastruktury serwerowej u dostawcy usług oraz koszty jej utrzymania w okresie po wdrożeniu oraz po upływie pierwszego roku eksploatacji systemu jeżeli zamawiający po tym okresie zdecyduje się skorzystać z prawa opcji?

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada skorzystanie z prawa opcji w okresie trwania Umowy.

Pytanie nr 114. Str. 61 p. 2.16.2.7.15 oraz str. 103 p. 3.9.1.3

W założeniach system PZUM ma być systemem typu check-in/check-out. W jakim zakresie będą zatem wykorzystywane w nowym systemie PZUM aktualne systemy taryfowe poszczególnych przewoźników? Czy to pasażer ma wybierać przed rozpoczęciem podróży, czy skorzysta z taryfy strefowej, czasowej, odległościowej itd.?

Jak taki ew. wybór taryfy ma się do wymogu określonego w OPZ na str. 94 cyt.: „...Wymaga się od wszystkich pasażerów dokonywania rejestracji wejścia i wyjścia do pojazdu ...

Odpowiedź:

Dodatkowe czynności checkin-checkout Pasażera będą uregulowane w Uchwałach Jednostek Samorządu Terytorialnego

w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu ręcznego pojazdami gminnego transportu zbiorowego na terenie obsługiwanych przez komunikację miejską bazując na analogicznych obecnych zapisach dotyczących biletu tradycyjnego cytując: „Pasażer ma obowiązek skasować bilet niezwłocznie po wejściu do pojazdu”. Warunki transportu nie zwalniają pasażera z przestrzegania postanowień uchwały. Głównym założeniem systemu jest: "PZUM ma ułatwić Pasażerom korzystanie z komunikacji publicznej tak, by mogli oni dotrzeć z początkowej do docelowej lokalizacji (miejsca pracy, nauki, odpoczynku i rekreacji) bez konieczności znajomości taryf, przewoźników, w sposób najbardziej optymalny dla Pasażera (pod względem kosztów, czasu i komfortu podróży) przy minimalnym nakładzie energii na zaplanowanie i opłacenie przejazdów w ramach podróży." czyli Pasażer nie ma obowiązku wyboru taryfy. Zakłada się że aktualne systemy taryfowe mają być w pełni obsługiwane przez system PZUM od samego początku.

Dotyczy to zarówno systemów taryfowych wymagających check-in/check-out (jak w Tczewie) jak i systemów wymagających tylko check-in/walidacji przy wejściu do pojazdu (u większości pozostałych organizatorów). Ponadto, PZUM musi być w stanie obsłużyć sytuację, w której podróżni będą dokonywać check-in także w sytuacji, gdy wg dzisiejszych wymogów nie mają obowiązku dokonywania check-in/walidacji biletu (np. użytkownicy biletów miesięcznych, biletów bezpłatnych, wcześniej zwalidowanych biletów czasowych – n.p. godzinnych, dobowych). Zakłada się że każdy pojazd oraz przystanek kolejowy wyposażony zostanie w co najmniej jeden kasownik z ekranem umożliwiającym m.in. wybór rodzaju biletu / taryfy. Ponadto, pojazd / przystanek wyposażony będzie w pewną ilość kasowników (od 2 do 4) umożliwiających tylko dokonanie „check-in” oraz „check-out”. System PZUM musi umożliwiać zaimplementowanie logiki, w której wybór biletu (jednoprzekazowy lub czasowy) będzie pochodną tego czy pasażer dokona tylko „check-in” czy też „check-in” oraz „check-out”. System PZUM musi być przygotowany do zrealizowania cytowanego wymogu. Nawet jeśli obecnie funkcjonujące systemy taryfowe nie przewidują takiej procedury, jest wysoce uprawdopodobnione że w przyszłości zostanie wdrożone rozwiązanie taryfowe wymagające od wszystkich pasażerów dokonywania rejestracji wejścia i wyjścia do pojazdu.

Pytanie nr 115. Str. 64 p.2.16.2.8

W jakiej technologii ma zostać przygotowane API do biletomatu?

Odpowiedź:

Dopuszczalne technologie to w minimum następujących technologiach: ASP .NET, PHP, Python, Java, C#.

Pytanie nr 116. Str. 82 p.3.1

„...pozwalającym na kształtowanie strategii rozwoju publicznego transportu zbiorowego, dzięki opcjom implementacji różnych taryf i ulg umożliwiających: o dobową lub miesięczną optymalizację opłat...”

Prosimy o doprecyzowanie mechanizmu dobowej oraz miesięcznej optymalizacji opłat.

Odpowiedź:

Celem optymalizacji taryf jest dobór najlepszego produktu dla pasażera, mniej istotny jest wymiar czasowy, a największe znaczenie ma dobór najlepszego produktu dla klienta, oczywiście z uwzględnieniem akceptacji mechanizmu optymalizacji taryf przez JST. Mechanizm powinien zakładać zmiany jednej taryfy na inną przy różnych spełnionych parametrach (czasu: np. godzina, doba, 3 dni, weekend, tydzień, dekada, miesiąc itp.), kwota zakupu, forma płatności etc.

Pytanie nr 117. Str. 84 p. 3.1

W jaki sposób system PZUM ma być powiązany z innymi systemami biletowymi np. innych przewoźników kolejowych? W jaki sposób będzie realizowana kontrola biletowa w pojazdach tych innych przewoźników?

Odpowiedź:

ad a) Interoperacyjność systemu opisano w rozdziale 4.9.1.4 Interoperacyjność Poziom 4 – wymiana danych (wersja 1.03.2019). Zamawiający zakłada dostarczenie dedykowanej aplikacji do przeprowadzenia kontroli lub zbudowania mechanizmów integracji. Szczegółowe rozwiązania zostanie opracowane na podstawie doświadczenia Wykonawcy.

Pytanie nr 118. Str. 89 p. 3.4

Z jakich istniejących systemów mają być migrowane dane do systemu PZUM?

Jaki zakres danych będzie podlegał migracji?

Czy Zamawiający uwzględnił okoliczność, że migracja danych osobowych z jednego systemu informatycznego do innego będzie wymagała udzielenia nowych zgód pasażerów na przetwarzanie tych danych co sprowadza się w zasadzie do wygenerowania całkowicie nowych kont pasażerów?

Odpowiedź:

Zadaniem Wykonawcy jest: 1. Pozyskanie danych o taryfach, klientach, rozkładach jazdy, drogach komunikacyjnych i przystankach w zakresie komunikacji lokalnej oraz przystankach i stacjach kolejowych, a także danych mapowych i innych danych niezbędnych do działania Systemu PZUM, tzn. zakres pozyskania danych powinien zdefiniować Wykonawca aby zapewnić dane niezbędne do działania systemu PZUM. Istniejące systemy informatyczne opisano w rozdziale 3.10.2.7. Zamawiający przekaze firmom zaproszonym do składania ofert Koncepcję Realizacji Migracji Danych, która prezentuje założenia Zamawiającego do Migracji Danych.

Pytanie nr 119. Str. 93 p. 3.5.1.2.1.

- l. Dlaczego pasażer „spersonalizowany” nie może wносить opłaty za bilet jednorazowy za pomocą karty zbliżeniowej EMV?
- m. Skoro nie wszystkie bilety będą typu CICO to w jaki sposób ma zostać zrealizowane zadanie, o którym mowa w p. 3.1. na str. 83 o monitorowaniu potoków pasażerskich?

Odpowiedź:

Zmodyfikowano zapisy OPZ.

Pytanie nr 120. Str. 94 p. 3.5.1.2.1.

- n. Jak należy rozumieć zapis cyt.: „W projekcie istnieje konieczność przezbrojenia biletomatów na rzecz wydawania kart...”

Czy to oznacza konieczność zmiany konstrukcji istniejących biletomatów i zamontowanie dyspenserów kart NFC? Uważamy, że taka przebudowa istniejących urządzeń nie jest możliwa.

Czy też chodzi o umożliwienie kodowania w automatach biletów na kartach NFC?

- o. Czy do systemu PZUM mają zostać włączone tylko automaty biletowe stacjonarne ZTM Gdańsk, czy również automaty kolejowe?

Odpowiedź:

Zmodyfikowano zapisy OPZ, w rozdziale 4.5.1.2.1

- Pytanie nr 121.** Czy Zamawiający dopuszcza uruchomienie całości systemu w chmurze innej niż Microsoft Azure? Jeśli nie to, które części systemu muszą być uruchomione na usłudze Microsoft?

Odpowiedź:

Nie

- Pytanie nr 122.** Czy Zamawiający wymaga aby aplikacje systemu centralnego pomiędzy centrami danych działały w trybie active/active czy dopuszcza model active/pasive?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje utrzymania parametrów dostępności systemu oraz spełnienia wymagań w zakresie "Bezpieczeństwo rozwiązania". Zmodyfikowano zapisy OPZ.

Pytanie nr 123. Wymaganie w OPZ nr 2.17.1.8 Wymagania środowiskowe

Wykorzystanie rozwiązania klasy Firewall UTM do ochrony styku sieci teleinformatycznej z Internetem.

Pytanie: Czy postawienie wirtualnego Firewalla jako maszyny w Microsoft Azure będzie spełnieniem tego wymagania?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 124. Wymaganie w OPZ nr 2.17.6 Inne

Dostawca udostępni narzędzia wspomagające migrację aplikacji i danych z Platformy na dowolną inną platformę opartą o standard serwerów X64

Pytanie: Prosimy o rozwinięcie oznaczenia standardu serwerów X64?

Odpowiedź:

Nastąpił błąd pisarski- zapisy poprawiono w SIWZ wersja z dnia 1.03.2019 (Wykonawca udostępni narzędzia wspomagające migrację aplikacji i danych z Platformy na dowolną inną platformę opartą o standard serwerów X86 / X64).

Pytanie nr 125. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.6.4.2 Portal Pasażera, fragment: „(...)zarządzanie kontem użytkownika (dane pasażera, sposoby płatności, nośniki, ulgi)(...)”

czy pasażer z poziomu swojego profilu w portalu pasażera będzie miał możliwość zarządzania/edycji zbiorem posiadanych ulg, czy będzie to tylko podgląd/zapoznanie się ze zbiorem posiadanych ulg a samo przyznawanie uprawnień do ulg będzie realizowane przez operatora w POK?

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada oba scenariusze jako możliwe do wykorzystania w systemie, a dodatkowo należy założyć weryfikację uprawnień z systemem legitymacji studenckiej i szkolnej w formie interfejsu z dedykowanymi systemami.

Pytanie nr 126. Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.6.4.2 Portal Pasażera, fragment: „(...)W szczególności w ramach portalu będzie można wypełnić wniosek o wydanie karty NFC. Karta na podstawie wniosku zostanie wysłana na adres wskazany przez Pasażera lub do wskazanego przez niego punktu POK.(...)”

czy pasażer we wniosku o kartę NFC będzie mógł wskazać, iż posiada uprawnienia do ulg i w scenariuszu, w którym pasażer zamówi wysłanie karty bezpośrednio do domu to czy rzeczywiście ten pasażer otrzyma kartę NFC z uprawnieniami do korzystania z ulg pomimo brak weryfikacji przez POK uprawnień/dokumentów uprawniających pasażera do korzystania z biletów ulgowych?

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada obie możliwości do wykorzystania w systemie zarówno wysyłkę kart ulgowych bez weryfikacji uprawnień lub z weryfikacją uprawnień dokonywanymi kanałami elektronicznymi.

Pytanie nr 127. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.14.4 POS-Punkt Obsługi Sprzedaży, fragment: „(...)Funkcjonalność będzie udostępniona jako API lub dedykowany Portal(...)” prosimy o wyjaśnienie znaczenia przytoczonego fragmentu w kontekście POS?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje przygotowania przez Wykonawcę: a) standardowego API, które będzie mógł udostępniać firmom zewnętrznym w celu prowadzenia sprzedaży b) Portalu, na którym zalogowani Sprzedawcy, przy pomocy funkcjonalności portalu będą mogli prowadzić sprzedaż biletów.

Pytanie nr 128. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.9 Nośniki identyfikacji, fragment: „(...)telefon/urządzenie mobilne z aplikacją innego sprzedawcy usług transportowych (...)”

czy chodzi tutaj o aplikację innego sprzedawcy usług transportowych, która to aplikacja została zintegrowana z systemem PZUM i realizuje ona funkcjonalności analogiczne do funkcjonalności aplikacji mobilnej PZUM, czy chodzi tutaj o dowolną aplikację innego sprzedawcy usług transportowych?

Odpowiedź:

Zamawiający doszczegółowił zapisy Telefon/urządzenie mobilne z aplikacją PZUM lub inną aplikacją mobilną zintegrowaną z Systemem PZUM.

Pytanie nr 129. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.9
Nośniki identyfikacji, fragment: „(...)telefon/urządzenie mobilne wyposażone w technologię NFC (...)”

– czy chodzi tutaj o sam telefon/urządzenie, na którym nie musi działać aplikacja mobilna?

Odpowiedź:

Zamawiający doszczegółowił zapis: telefon/urządzenie mobilne wyposażone w technologię NFC i aplikację PZUM.

Pytanie nr 130. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.9
Nośniki identyfikacji, fragment: „(...)nośnik NFC (karta bezstykowa lub inny nośnik zgodny ze standardem ISO/IEC 14443) (...)” czy chodzi tutaj o nośniki NFC wydawane pasażerom wyłącznie przez POK, czy mogą to być dowolne nośniki NFC posiadane przez pasażera?

Odpowiedź:

Zamawiający doprecyzował zapisy OPZ. • nośnik NFC (karta bezstykowa lub inny nośnik zgodny ze standardem kart stosowanych w Systemie PZUM), Zamawiający oczekuje możliwości uzgodnienia nośników z potencjalnymi interesariuszami systemu, tak by w przypadku możliwości rozszerzenia działania projektu nowi Interesariusze mogli dokonać zakupu kart NFC samodzielnie, od różnych dostawców.

Pytanie nr 131. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.9.1
Karta NFC Spersonalizowana, fragment: „(...)POS: w zakresie doładowanie karty (...)”
czy chodzi tutaj wyłącznie o doładowanie konta elektronicznej portmonetki?
czy jako doładowanie karty należy tutaj rozumieć jednocześnie i doładowanie konta elektronicznej portmonetki i zakup biletów?

Odpowiedź:

Należy rozumieć zgodnie z zapisami OPZ. Zamawiający zawarł odniesienie i wskazał je w tym punkcie do rozdziałów opisujących zakres działania aplikacji mobilnej i portalu: wskazując na możliwość m.in. zakupu biletów i usług patrz poniżej: 3.3.4.1 Aplikacja mobilna Aplikacja będzie posiadała pełną funkcjonalność umożliwiającą dokonywanie podróży, a w szczególności: zarządzanie kontem użytkownika (dane pasażera, sposoby płatności, nośniki, ulgi),

- zakup biletów i usług, w tym obsługę płatności wraz historią (płatność będzie realizowana przez operatora płatności poprzez obsługę karty płatniczej podpiętej do konta, integrację z usługami ApplePay, Google Pay, Blik),
- zarządzanie listą nośników (z możliwością obsługi kont członków rodziny),
- obsługę profili pasażera umożliwiającą definiowanie rodzajów podróży (z dziećmi, z wózkiem, z rowerem itp.), preferowanych środków transportu (kolej, rower, tramwaj itp.),
- historię podróży, płatności, faktur,
- zarządzanie problemami i komunikacją, w ten sposób, aby w przypadku problemów z komunikacją z systemem centralnym, komunikacją z urządzeniem walidującym, tagiem NFC, beaconem, kodem QR, informacji o geolokalizacji lub chwilowym brakiem łączności GSM pasażer mógł korzystać z transportu publicznego,
- planer podróży - umożliwiający planowanie podróży z punktu początkowego do punktu docelowego, udostępniający również funkcje informacji Pasażerskiej,
- obsługę kontroli biletów (okazanie biletu do kontroli), w postaci zabezpieczonego kodu QR na ekranie aplikacji lub tagu NFC,
- obsługę komunikatów (m.in. opóźnień w transporcie, zmian w rozkładach jazdy).

Aplikację mobilną będzie można pobrać z dedykowanej strony udostępnionej przez InnoBaltica lub

dla wersji Android ze „Sklepu Play”, a telefonów z systemem iOS z App Store. Zamawiający oczekuje także otrzymać również rozwiązanie w formie „mobilnej aplikacji uproszczonej”.

Zakładane grupy docelowe dla aplikacji uproszczonej:

- osoby niepełnosprawne, w tym w zakresie:
- niepełnosprawności ruchowej (osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby ze stałymi lub czasowymi dysfunkcjami narządów ruchu, kobiety w zaawansowanej ciąży, osoby ze szczególnie dużym, ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osoby starsze, itp.),
- niepełnosprawności wzrokowej (osoby niewidzące i niedowidzące),
- niepełnosprawności słuchowej (osoby niesłyszące i niedosłyszące),
- niepełnosprawności intelektualnej (osoby o ograniczonych możliwościach intelektualnych),
- osoby mające problemy z obsługą aplikacji mobilnych lub urządzeń przenośnych,
- inne.

Interfejs uproszczonej aplikacji mobilnej powinien spełniać następujące wymagania:

- Duże i czytelne ikony;
- Uproszczony interfejs;
- Głosowe wprowadzanie trasy;
- Możliwość wyświetlania interfejsu aplikacji w silnym kontraście;
- Zamiana tekstu na mowę;
- Komunikaty głosowe;
- Tryb nocny;
- Możliwość włączenia lupy;
- Możliwość zwiększenia czcionki według własnego uznania użytkownika;
- Dodatkowe sygnały dźwiękowe.

Interfejs aplikacji uproszczonej powinien być jak najbardziej zrozumiały pod względem graficznym oraz ograniczony w zakresie liczby elementów na poszczególnych widokach ekranu aplikacji mobilnej oraz liczby funkcjonalności dostępnych na poszczególnych widokach aplikacji. Aplikacja powinna umożliwiać użytkownikowi dostęp do najważniejszych funkcji aplikacji. Najważniejsze funkcje aplikacji zamawiający określi w trakcie realizacji przedmiotu umowy. Zamawiający oczekuje, że wykonawca zaproponuje zamawiającemu, poza wymienionymi udogodnieniami interfejsu, które zdefiniował sam zamawiający w dokumencie, swoje pomysły na udogodnienia w aplikacji uproszczonej. Po konsultacjach zamawiającego z dostawcą, zamawiający wybierze i określi, które udogodnienia zostaną zaimplementowane w uproszczonej aplikacji mobilnej.

3.3.4.2 Portal Fala

Portal będzie posiadał pełną funkcjonalność umożliwiającą dokonywanie podróży a w szczególności:

- zarządzanie kontem użytkownika (dane pasażera, sposoby płatności, nośniki, ulgi),
- zakup biletów i usług, w tym obsługę płatności, a w szczególności:
 - o doładowanie karty NFC,
 - o doładowanie konta w aplikacji mobilnej,
 - o zakup i wydruk biletu QR,
- zarządzanie listą nośników (z możliwością obsługi kont i kart członków rodziny),
- obsługę profili pasażera umożliwiającą definiowanie rodzajów podróży (z dziećmi, z wózkiem, z rowerem itp.), preferowanych środków transportu (kolej, rower, tramwaj itp.),
- udostępnienie historii podróży, płatności, faktur,
- zarządzanie problemami i komunikacją z dostawcą usług,
- korzystanie z planer podróży - umożliwiającego planowanie podróży z punktu A do B,
- obsługę komunikatów (opóźnień w transporcie, zmian w rozkładzie jazdy itp.).

W szczególności w ramach portalu będzie można wypełnić wniosek o wydanie karty NFC. Karta na podstawie wniosku zostanie wysłana na adres wskazany przez pasażera lub do wskazanego przez

niego punktu obsługi klienta (POK).

Portal będzie dostępny na dedykowanej stronie internetowej, nazwa strony zostanie powiązana z nazwą produktu (pomorski bilet metropolitalny FALA), która została wybrana w drodze konkursu.

Pytanie nr 132. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.11.1 Funkcjonalność urządzeń walidujących instalowanych na przystankach i stacjach kolejowych:

czy posiadacze biletów okresowych (np. miesięcznych) obowiązujących na danej trasie będą musieli również rejestrować fakt rozpoczęcia (check in) i zakończenia podróży (check out) w urządzeniach walidujących?

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami OPZ (rozdział 4.5.1.2.1 wersja 1.03.2019) Tak, jednak w pierwszych latach systemu zakłada się możliwość korzystania z biletów miesięcznych bez konieczności dokonywania CICO.

Pytanie nr 133. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.11.1.1 Dla karty zbliżeniowej NFC przypisanej do Pasażera (karta spersonalizowana), fragment: „(...)Ulgi i przejazdy bezpłatne będą naliczane na podstawie informacji zdefiniowanej dla konta klienta (...)”

- czy uprawnienia konta klienta, do korzystania z ulg, będą weryfikowane przez POK? Jeśli tak, to na którym etapie, w kontekście możliwości złożenia wniosku o kartę w portalu z opcją zamówienia wysyłki karty na adres domowy?
- prosimy o przykłady scenariuszy/uprawnień pasażera pozwalających na korzystanie z przejazdów bezpłatnych,

Odpowiedź:

Uprawnienia nie będą weryfikowane przez POK, z wyjątkami (przejazdy bezpłatne dla młodzieży szkolnej).

Pytanie nr 134. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.11.1.4 Dla biletu papierowe QR, fragment: „(...)Potwierdzenie lampką pomarańczową komunikatem na wyświetlaczu i podwójnym sygnałem w przypadku zakupu biletu w POS/POK do konkretnej stacji prawidłowości stacji początkowej i informacji że bilet jest na daną trasę (...)”

- co oznacza termin „stacji prawidłowości stacji początkowej”,
- w przypadku zakupu biletu w POS/POK, do konkretnej stacji, pasażer będzie musiał zarejestrować fakt rozpoczęcia podróży (check in) w urządzeniu walidującym, ale czy rejestracja faktu zakończenia podróży (check out) również będzie w tym przypadku wymagana? Jeśli tak, to w jakim celu?

Odpowiedź:

Pasażer zakupując bilet w POK/POS wskazuje stację początkową i końcową. Pasażer może dokonać zakupu kilku biletów, a także posiadać inne bilety, w celu uniknięcia pomyłki, a co za tym idzie narażenia się na karę, wskazane jest aby dokonywał procedury check in. Ponadto dokonanie zarówno check in i check out pozwoli przypisać właściwego przewoźnika z SKM, PKM, PR do zakupionej usługi transportowej, z uwagi że na wybranych trasach np. Gdańsk Główny -Wrzeszcz przewoży realizuje kilku przewoźników.

Pytanie nr 135. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.11.1.4 Dla biletu papierowe QR, fragment: „(...)W przypadku kodu QR będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i. (...)”

- czy to oznacza, że pasażer będzie np. w portalu lub w POS miał możliwość „zakupu” biletu bezpłatnego?

Odpowiedź:

Tak, system powinien mieć możliwość zakupu biletu przez portal, w niektórych przypadkach może to oznaczać bilet bezpłatny. Patrz zapisy OPZ, rozdział 4.5.1.2.1: ...pozwalało na kształtowanie dedykowanej polityki transportowej poprzez oferowanie:

- zachęt w postaci taryf na rzecz zmniejszenia kongestii na drogach, np.: o ulg na bezpłatne przejazdy w godzinach szczytu na dedykowanych trasach,

Pytanie nr 136. dokument: Załączniki nr 6 do Ogłoszenia, Załącznik nr 4 do SIWZ, punkt 2.11.1.5.2 W technologii odczytu kodu QR, fragment: „(...)W przypadku kodu QR będzie możliwości korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulg zakupionych w aplikacji.(...)”

– czy tutaj chodzi o zakup biletów ulgowych czy o zakup uprawnień do korzystania z biletów ulgowych?

Odpowiedź:

Poprawiono zapisy OPZ: W przypadku aplikacji mobilnej będzie możliwość korzystania z przejazdów bezpłatnych i biletów ulgowych zakupionych w aplikacji.

Pytanie nr 137. Dotyczy: Pkt. 2.11.1.3 oraz Pkt. 2.212.1.3 ww. dokumentu

W świetle wymagań funkcjonalnych wskazanych przez Zamawiającego dla urządzeń walidujących montowanych na przystankach i stacjach kolejowych, jak również urządzeń instalowanych w pojazdach komunikacji miejskiej, pobór opłat jaki miałyby być realizowany z wykorzystaniem instrumentu w postaci bankowej zbliżeniowej karty płatniczej (EMV) miałyby opierać się na założeniu, iż początek naliczania opłat przy rejestracji początku podróży skutkować miałyby dla pasażera inicjacją procedury płatności u operatora płatności, przy czym rekomendacją Zamawiającego jest zablokowanie środków na koncie klienta powiązanych z kartą płatniczą w wysokości dopuszczalnego poziomu ryzyka tj. kwocie nie wyższej niż koszt podróży do najbardziej oddalonej stacji lub końca trasy na linii pojazdu.

W ocenie pytającego powyższe rozwiązanie nie jest dostosowane do obsługi ruchu transakcyjnego dla dużych potoków pasażerskich. W przypadku konieczności oczekiwania przez pasażera na wynik operacji płatniczej związanej z połączeniem on-line z systemem agenta rozliczeniowego, będzie dochodzić do piętrzenia kolejek pasażerów przy terminalach EMV, a w efekcie do powszechnego niezadowolenia pasażerów z przepustowości systemu. Jednocześnie w ocenie pytającego, konieczność weryfikacji on-line stanu i salda karty EMV jest w przypadku pojazdów narażone na możliwość braku sygnału komunikacji GPRS, co spowoduje odrzucenie transakcji płatniczej i konieczność jej powtórzenia przez pasażera.

W przypadku, gdy operacja oznaczenia rozpoczęcia podróży kartą w terminalu EMV będzie tożsama z realizacją przez ww. terminal EMV operacji preautoryzacji środków na kwotę maksymalną do końca podróży, to w efekcie na koncie pasażera będą pojawiać się blokady środków na koncie, które w przypadku regulacji polskiego rynku płatności mogą trwać nawet do 14 dni. W przypadku częstego korzystania przez pasażerów z systemu PZUM, powyższe rozwiązanie może narazić ich na nieplanowane koszty dodatkowe.

Mając na uwadze przytoczoną powyżej argumentację pytający zwraca się do Zamawiającego z wnioskiem o dopuszczenie rozwiązania, w którym sprzedaż biletów kartą EMV w urządzeniach walidujących będzie realizowana w modelu Mass Transit Transaction zgodnym z rekomendacjami wskazanymi przez organizacje płatnicze VISA oraz Mastercard a opisanymi w szczególności w dokumentach: VISA Contactless Transit Implementation Guide v.1_1 oraz VISA Contactless Transit Terminal Requirements and Implementation Guide v.1_2 oraz Mastercard Global Transit Implementation Guide – January 2018.

Rozwiązanie modelowe cechuje się możliwością agregacji przez oprogramowanie Transit Back Office w ramach systemu PZUM przyłożeń zbliżeniowej karty płatniczej EMV w urządzeniach walidujących i rozliczania ich w określonych interwałach czasowych. Aplikacja płatnicza znajdująca

się urządzeniu walidującym rejestruje fakt zbliżenia karty płatniczej i dokona konwersji danych odczytanych ze zbliżenia karty na bezpieczny numer token. Następnie dane transakcyjne są przesyłane komunikacją GPRS przez aplikację płatniczą w tle działania (tzw. odroczone autoryzacja) aplikacji urządzenia walidującego do modułu Transit Back Office funkcjonującego w ramach systemu PZUM razem z informacją o kwocie transakcji oraz identyfikatorem transakcji. W ramach modułu Transit Back Office zawartego w systemie PZUM zostaną przechowane transakcje pochodzące z całej sieci urządzeń walidujących. Moduł Transit Back Office będzie zintegrowany z systemem taryfowym funkcjonującym w ramach PZUM dla konkretnego przewoźnika/organizatora transportu. Na poziomie modułu Transit Back Office dane transakcyjne są autoryzowane, agregowane, obciążane i rozliczane zgodnie z regułami opracowanymi przez organizacje płatnicze.

W świetle powyższego, pytający wnosi o zmianę treści pkt. 2.11.1.3 zgodnie z poniższą propozycją:

- „Rozpoczęcie podróży (check-in) będzie odbywało się poprzez zbliżenie karty EMV do urządzenia walidującego na stacji początkowej przy czym początek podróży będzie równoznaczny z wygenerowaniem dla konkretnej karty EMV tokena autoryzacyjnego powiązanego z danymi identyfikującymi w systemie konkretną transakcję.
- Zakończenie podróży (check-out) będzie odbywało się poprzez zbliżenie karty EMV do urządzenia walidującego na stacji końcowej podróży pasażera. Pod koniec dnia system wyliczy najbardziej korzystną dla pasażera opłatę a następnie dane transakcyjne będą autoryzowane, agregowane, obciążane i rozliczane zgodnie z regułami opracowanymi przez organizacje płatnicze.”

Jednocześnie pytający wnosi o zmianę treści pkt. 2.2.12.3 zgodnie z poniższą propozycją:

- „Rozpoczęcie podróży (check-in) będzie odbywało się poprzez zbliżenie karty EMV do urządzenia walidującego w pojeździe przy czym:
 - Potwierdzenie sygnalizacją świetlną w ciągu 500 ms i komunikatem na wyświetlaczu i sygnałem, zgodnie ze standardem EMV, możliwości podróży do końca linii obsługowanej przez pojazd.
 - Początek podróży będzie równoznaczny z wygenerowaniem dla konkretnej karty EMV tokena autoryzacyjnego powiązanego z danymi identyfikującymi w systemie konkretną transakcję.
- Potwierdzenie sygnałem świetlnym w ciągu 500 ms, sygnałem dźwiękowym i komunikatem na wyświetlaczu o braku możliwości podróży z uwagi na wpisanie karty na listę kart zastrzeżonych w module Transit Backoffice.
- Zakończenie podróży (check-out) będzie odbywało się poprzez zbliżenie karty EMV do urządzenia walidującego w pojeździe przed wyjściem z pojazdu. Pod koniec dnia system wyliczy najbardziej korzystną dla pasażera opłatę a następnie dane transakcyjne będą autoryzowane, agregowane, obciążane i rozliczane zgodnie z regułami opracowanymi przez organizacje płatnicze.”

Odpowiedź:

Zamawiający zmienił zgodnie z propozycją zapisy OPZ, w rozdziale 3.5.1.3 i 3.6.1.3.

Pytanie nr 138. Dotyczy: Pkt. 2.11.2 ww. dokumentu

Wnosimy o dodanie do treści dokumentu wymagania zgodnie z propozycją:

„Urządzenia walidujące na stacjach (użyty w nim czytnik EMV oraz jego oprogramowanie) muszą posiadać niezbędne certyfikacje co najmniej międzynarodowych organizacji płatniczych VISA i MASTERCARD, które w tym zakresie są wymagane poprzez przepisy prawa oraz regulacje organizacji wydających karty płatnicze, pozwalając na obsługę zbliżeniowych kart płatniczych w sposób wskazany w OPZ, przez cały okres trwania umowy.”

Wnosimy o zmianę wymagania cyt. „wyposażone w przyciski umożliwiające dokonywanie wyborów (nie mniej niż 2 które zamawiający będzie mógł programować) zgodnie z poniższą propozycją:

„Urządzenia walidujące muszą być wyposażone w ekran dotykowy LCD/TFT o przekątnej minimum 7”, jasności ekranu 600 cd/m² i rozdzielczości co najmniej 800 na 480 pikseli umożliwiający

pasażerom obsługę urządzenia”.

Wnosimy o zmianę wymagania cyt. „zawierało co najmniej po jednym czytniku: kodu QR, NFC 14433, EMV” zgodnie z poniższą propozycją:

„Urządzenia walidujące muszą posiadać czytnik QR oraz jeden wspólny czytnik RFiD (z punktu widzenia pasażera – rozumiany jako miejsce przyłożenia karty) umożliwiający odczyt kart NFC 14433 oraz zbliżeniowych kart płatniczych.”

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy OPZ, w rozdziale 3.5.2

Pytanie nr 139. Dotyczy: Pkt. 2.12.1 ww. dokumentu

Czy na potrzeby pobierania przez Urządzenia walidujące, które zostaną zainstalowane w pojazdach Zamawiający udostępni Wykonawcy protokoły komunikacyjne do zewnętrznych systemów informatycznych pozwalające w czasie rzeczywistym informacji o realizowanym zadaniu przewozowym (kursie pojazdu), numerze linii, numerze taborowym, strefie przystankowej, przystanku na którym znajduje się pojazd, bieżącej i aktualnej lokalizacji pojazdu na trasie, jak również innych niezbędnych informacji w celu naliczenia opłaty?

Odpowiedź:

Zamawiający, bazując na umowach powierzenia, umożliwi Wykonawcy na dostęp do danych systemów wskazanych w OPZ wg metod integracji wskazanych w OPZ.

Pytanie nr 140. Dotyczy: Pkt. 2.12.2 ww. dokumentu

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga od Wykonawcy wyposażenia pojazdów w Urządzenia walidujące w ilości odpowiadającej liczbie drzwi w pojeździe, jednakże tylko jedno urządzenie na pojazd będzie posiadało możliwości odczytu karty NFC, biletu QR oraz karty płatniczej.

Wnosimy do Zamawiającego o ujednoczenie wymagań technicznych w odniesieniu do Urządzeń walidujących i wprowadzenie wymogu, iż wszystkie urządzenia mają posiadać taką samą funkcjonalność tj. możliwość odczytu karty NFC, biletu QR oraz karty płatniczej.

Wnosimy o dodanie do treści dokumentu wymagania zgodnie z propozycją:

„Urządzenia walidujące w pojazdach (użyty w nim czytnik EMV oraz jego oprogramowanie) muszą posiadać niezbędne certyfikacje co najmniej międzynarodowych organizacji płatniczych VISA i MASTERCARD, które w tym zakresie są wymagane poprzez przepisy prawa oraz regulacje organizacji wydających karty płatnicze, pozwalając na obsługę zbliżeniowych kart płatniczych w sposób wskazany w OPZ, przez cały okres trwania umowy.”

Wnosimy o zmianę wymagania cyt. „wyposażone w przyciski umożliwiające dokonywanie wyborów (nie mniej niż 2 które zamawiający będzie mógł programować) zgodnie z poniższą propozycją:

„Urządzenia walidujące muszą być wyposażone w ekran dotykowy LCD/TFT o przekątnej minimum 7”, jasności ekranu 600 cd/m² i rozdzielczości co najmniej 800 na 480 pikseli umożliwiający pasażerom obsługę urządzenia”.

Wnosimy o zmianę wymagania cyt. „zawierało co najmniej po jednym czytniku: kodu QR, NFC 14433, EMV” zgodnie z poniższą propozycją:

„Urządzenia walidujące muszą posiadać czytnik QR oraz jeden wspólny czytnik RFiD (z punktu widzenia pasażera – rozumiany jako miejsce przyłożenia karty) umożliwiający odczyt kart NFC 14433 oraz zbliżeniowych kart płatniczych.”

Wnosimy o zmianę wymagania cyt. „aktualne certyfikaty i homologacje wymagane przez polskie prawo i prawo Unii Europejskiej oraz inne przepisy wymagane dla tego typu urządzeń” zgodnie z poniższą propozycją:

„Urządzenia walidujące muszą posiadać aktualne certyfikaty i homologacje wymagane przez polskie prawo i prawo Unii Europejskiej oraz inne przepisy wymagane dla tego typu urządzeń. W szczególności Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dokumentację potwierdzającą, że montowane

Urządzenia walidujące posiadają dopuszczenie do eksploatacji w taborze tramwajowym wydane przez jednostki do tego upoważnione (np. Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor” lub Zakład Komunikacji Miejskiej Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa).”

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy OPZ, w rozdziale 3.6.2.

Pytanie nr 141. Dotyczy: Pkt. 2.12.3 ww. dokumentu

Prosimy o informację na jakie urządzenia kontrolerski ma być dostarczona aplikacja do walidacji biletów.

Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy dokumentację i kody źródłowe do oprogramowania obecnie funkcjonujących urządzeń kontrolerskich?

W związku z faktem, iż na ww. urządzeniach kontrolerskich będzie realizowana również kontrola biletów, których nośnikiem jest kart EMV – Czy Zamawiający potwierdza, iż ww. urządzenia są certyfikowane na poziomie EMVco Level 1 i Level 2.

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń kontrolerskich w poszczególnych lokalizacjach. Podamy typ oraz dodatkowe informacje w czasie umożliwiających przygotowanie oferty cenowej.

Pytanie nr 142. Dotyczy: Pkt. 2.14.1 ww. dokumentu

Prosimy o informację w jakim celu na wyposażeniu Zestawów w POK ma być Czytnik EMV. Czy chodzi o umożliwienie operacji płatności za bilety czy raczej inne cele związane chociażby z procesem tokenizacji karty EMV?

Odpowiedź:

Czytnik EMV -tutaj jest rozumiany jako terminal płatniczy umożliwiający płatności. Jeżeli proces tokenizacji wg doświadczenia Wykonawcy będzie również realizowany Zamawiający nie widzi przeszkód aby go realizować na stanowisku POK.

Pytanie nr 143. Dotyczy: Pkt. 2.16.2.7.14 ww. dokumentu

Czy Zamawiający prześle Wykonawcy API i dokumentację integracyjną z systemem KURS90, który aktualnie użytkuje SKM oraz Przewozy Regionalne POLREGIO?

Odpowiedź:

Zamawiający, bazując na umowach powierzenia, umożliwi Wykonawcy dostęp do dokumentacji systemów Przewoźników świadczących usługi na rzecz Organizatorów transportu, z którymi takie umowy zostaną zawarte.

Pytanie nr 144. Dotyczy: Pkt. 2.16.2.8 ww. dokumentu

Czy Zamawiający prześle Wykonawcy dokumentację i kody źródłowe do oprogramowania obecnie funkcjonujących Automatów Biletowych?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje opracowania API do biletomatów wg przyjętych standardów. Kwestia implementacji będzie po stronie operatora biletomatów, jeżeli operator biletomatów będzie zainteresowany. Zmieniono zapisy OPZ, w rozdziale 3.10.2.8.

Pytanie nr 145. Załącznik nr 2 do Umowy – Harmonogram:

Dlaczego instalacja urządzeń w pojazdach będzie realizowana dopiero w VIII etapie? Wg naszych doświadczeń nie jest możliwe zainstalowanie ok. 3900 urządzeń w ponad 1000 pojazdów w okresie 3 miesięcy.

Odpowiedź:

Zamawiający określił w harmonogramie miesiąc zakończenia prac, Wykonawca może rozpocząć pracę związaną z dostawą i instalacją urządzeń walidujących w terminie umożliwiającym mu zakończenie prac zgodnie z Harmonogramem Realizacji Przedmiotu Umowy. Szczegółowy harmonogram prac (Harmonogramy Wewnątrz Etapowe wg. Umowy) powinien zostać dostarczony wraz z Planem projektu.

Pytanie nr 146. Załącznik nr 9 do Umowy – Warunki Licencji oraz par. 7 ust. 3 Umowy

p. Brak załącznika – Warunki licencji

q. Czy producenci oprogramowania systemowego i bazodanowego mają udzielić prawa do dostępu i modyfikacji kodów źródłowych?

Odpowiedź:

A. Zamawiający zrezygnował z załącznika nr 9 do umowy – Warunki licencji. B. Nie

Pytanie nr 147. Str. 2 p. III. 2.b

Cyt: „Prawo Opcji w zakresie niniejszego **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** 1. 2) a). dotyczy osobno zakresu każdej wymienionej gminy obsługującej PTZ.”

Czy to oznacza, że usługą modyfikacji systemu w wymiarze 10.000 rg należy objąć każdą gminę?

Odpowiedź:

Nie. Usługa modyfikacji systemu w wymiarze 10000 r-g jest pozycją niezależną i nie powiązaną z Jednostką Samorządu Terytorialnego.

Pytanie nr 148. Czy zamawiający będzie punktował w kryteriach selekcji Projekty Podobne wskazane przez Wykonawcę wykonane przez Podwykonawcę, na zasobach którego polega Wykonawca?

Odpowiedź:

Zamawiający w ramach kryteriów selekcji będzie punktował projekty podmiotów wskazanych w oświadczeniu „Zobowiązanie podmiotów trzecich do oddania do dyspozycji Wykonawcy niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonywaniu zamówienia”. Wykonawca aby uzyskać punkty musi złożyć „Zobowiązanie...” danego podmiotu już na etapie WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU. Przy czym zakłada się, że jedna referencja na dany zakres projektu zrealizowanej u jednego klienta nie może wystąpić w więcej niż w jednej ofercie. Referencje złożone przez jeden podmiot na ten sam zakres więcej niż w jednym wniosku nie będą punktowane.

Pytanie nr 149. Definicje

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na definicję „**Gotowości**”, wedle której, pojęcie to oznacza czas, w którym Wykonawca pozostaje do dyspozycji Zamawiającego w zakresie świadczenia Usług Gwarancji i Serwisu. Definicja sugeruje zatem że oprócz usługi serwisu (która nie jest definiowana – można w tym zakresie domyślać się jedynie, że chodzi o opisane w umowie usługi serwisowe w okresie wdrożenia i w okresie 1 roku eksploatacji) jest jeszcze jakaś usługa gwarancji, gdzie Wykonawca również ma pozostawać do dyspozycji Zamawiającego. Nie została ona przy tym w żaden sposób zdefiniowana, nie wspomina o niej również § 12 Umowy dotyczący gwarancji ani żadne z pozostałych postanowień Umowy. Niemniej jednak, jeżeli pojęcie miało by mieć jakiegokolwiek znaczenie, to trzeba byłoby je rozumieć jako realizację świadczeń gwarancyjnych określonych w Umowie, co teoretycznie nie powinno oznaczać jeszcze, że udzielana gwarancja obejmuje również SLA. Biorąc jednak pod uwagę treść § 12 ust. 11, zgodnie z którą Wykonawca zobowiązuje się także naprawiać Błędy – niezdefiniowane i niewystępujące poza tym przypadkiem w umowie, lecz właśnie w warunkach SLA – jak również ust. 1 Warunków Ogólnych SLA, gdzie poziom SLA określa się także dla okresu gwarancji, uzasadnione jest twierdzenie, wedle którego dotrzymanie SLA pozostaje

jednym ze świadczeń gwarancyjnych Wykonawcy. Pozostaje to przy tym w pewnej sprzeczności z § 12 ust. 7 i 9 umowy, zgodnie z którym Wykonawca ma 10 dni roboczych na naprawę oprogramowania i nie sposób tym samym rozróżnić, które wady oprogramowania miałyby podpadać pod naprawę zgodnie z SLA jako Błędy, a które pod reżim z § 12 ust. 7 i 9 Umowy.

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów umowy.

Czy utrzymanie SLA należy również do obowiązków gwarancyjnych?

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany definicji Gotowości w umowie opublikowanej w dniu 1 marca 2019 r.

Pytanie nr 150. Warunki Ogólne SLA

W tabelce z ust. 1 Warunków Ogólnych, SLA dla okresu wdrożenia jest ustalone na tym samym poziomie jak w pozostałych okresach. Biorąc pod uwagę, że okres wdrożenia to zasadniczo czas, kiedy pewne rzeczy nie działają od razu prawidłowo, wydaje się, że wymóg utrzymania w tym okresie SLA na tym samym poziomie, co w okresach po wdrożeniu nie jest racjonalny.

Wnosimy o modyfikację zapisów umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada, że rozwiązanie po etapie Go-Live będzie działało na zakładanym poziomie dostępu do usług, aby nie zniechęcać pasażerów do korzystania z Systemu PZUM, w wyjątkowych przypadkach, zgodnie z zapisami Załącznika nr 5 do Umowy, Zamawiający dopuszcza możliwość czasowej zmiany parametrów SLA przy wprowadzaniu uzgodnionych przez Strony funkcjonalności.

Pytanie nr 151. Warunki SLA Aplikacyjnego

Jakkolwiek w ust. 1 warunków opisano sposób wyliczenia parametru SLA, jednakże nie jest on precyzyjny i na tle sposobu jego stosowania może dojść między stronami do sporów. Wzór, który ma być stosowany celem określenia SLA posługuje się bowiem nieokreślonym, nieostрым pojęciem „Czasu niedostępności lub ograniczonej dostępności” – liczonego, wedle ust. 2 warunków jako czas:

- a) od momentu zgłoszenia Formularzem Zgłoszenia Serwisowego przez Zamawiającego do momentu zgłoszenia przez Wykonawcę rozwiązania zgłoszonego Problemu i potwierdzenia przez Zamawiającego braku Problemu w systemie Obsługi Zgłoszeń Zamawiającego lub,
- b) od momentu stwierdzenia przez Zamawiającego na podstawie Raportu, zdarzenia niedostępności usługi lub jej ograniczonej dostępności do momentu naprawy i/lub stwierdzenia przez Zamawiającego prawidłowego działania usługi.

W powyższej formule z lit. a) uderza brak jakichkolwiek odniesień do Błędów zdefiniowanych w Warunkach Ogólnych SLA i posługiwanie się w zamian pojęciem „Problemu” jak również niewystępująca wcześniej – zwłaszcza przy definicji „Czasu Naprawy” – formuła potwierdzenia przez Zamawiającego braku Problemu po zgłoszeniu przez Wykonawcę rozwiązania Problemu. W zakresie definicji „Problemu”, przypadki, które można identyfikować jako „czas niedostępności lub ograniczonej dostępności” zostały określone bardzo szeroko i nieprecyzyjnie w ust. 10 – między innymi jako przypadki, gdy:

- a) funkcjonalność usługi nie może być używana (tutaj należy zwrócić uwagę – że chodzi o jakąkolwiek funkcjonalność);
- b) usługa nadal funkcjonuje lecz w sposób uniemożliwiający pracę na zadowalającym poziomie,
- c) usługa nadal pracuje, występują niewielkie niedobory w jej działaniu, powodujące iż praca z jej wykorzystaniem staje się utrudniona.

Tym samym, stosując nomenklaturę „Błędów” zgodnie z ich definicją z Warunków Ogólnych SLA, należałoby uznać że wystąpienie nawet Błędu podstawowego, a w niektórych przypadkach Błędu niskiego zalicza się do „czasu niedostępności lub ograniczonej dostępności” obniżającego SLA w okresie rozliczeniowym - zaś dodatkowo czas naprawy wszystkich Błędów wydłuża się każdorazowo o czas potrzebny Zamawiającemu na potwierdzenie „braku Problemu”, co odbywa się bez żadnego trybu dyscyplinującego Zamawiającego, a tym samym może trwać nawet dłużej niż

sama naprawa Błędów, zwłaszcza, jeżeli miałoby tu znaleźć zastosowanie postanowienie z ust. 4 pkt 4 Warunków SLA Obsługa Zgłoszeń Serwisowych – wymagające pisemnego potwierdzenia naprawy każdego Błędu poprzez podpisany protokół odbioru. Co do formuły z lit. b), Zamawiający ma pełną dowolność w stwierdzaniu „zdarzeń niedostępności usługi lub jej ograniczonej dostępności”, bowiem tryb tego stwierdzania nie został określony.

W kontekście powyższego, na szczególną uwagę zasługuje okoliczność, że dotrzymywanie przez Wykonawcę czasów naprawy Błędów określonych Warunkach Ogólnych SLA nie ma znaczenia z punktu widzenia wyliczania parametrów SLA – gdyż czas realizowania każdej naprawy Błędu stanowi zgodnie z formułą a) i b) czas niedostępności lub ograniczonej dostępności obniżający poziom SLA. SLA jest zatem tutaj gwarancją niepojawiania się zdarzeń niedostępności czy ograniczonej dostępności, nie zaś naprawy Błędów w deklarowanym czasie. W tym kontekście niezrozumiałe zostaje przy tym postanowienie ust. 4 z rozdziału 4 Obsługa Zgłoszeń Serwisowych, wedle której Usunięcie Błędu zgodnie z gwarantowanymi czasami SLA zostanie potwierdzone protokołem. Usunięcie błędu nie ma bowiem nic wspólnego z gwarantowanym czasem SLA. Abstrahując od powyższego, niezrozumiały i niepraktyczny wydaje się wymóg każdorazowego potwierdzania naprawy błędu w formie pisemnego protokołu.

Wnosimy o zmianę zapisów umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał modyfikacji definicji Błędów przenosząc je do Umowy oraz dokonał modyfikacji Załącznika SLA - zmiany zostały opublikowane w dniu 1 marca 2019 r.

Pytanie nr 152. Warunki SLA Sprzętowego

Zawarte powyżej uwagi do Warunków SLA Aplikacyjnego mają zastosowanie także w przypadku SLA Sprzętowego, z tym zastrzeżeniem że nie zostały tutaj wprost określone przypadki niedostępności lub ograniczonej dostępności, w związku z czym w ogóle nie wiadomo co będzie zaliczać się do takich przypadków, a co nie – jednak można zakładać na podstawie definicji Błędów, że chodzi o dowolne przypadki wystąpienia Błędów z kategorii podstawowej lub wyższej.

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał modyfikacji definicji Błędów przenosząc je do Umowy oraz dokonał modyfikacji Załącznika SLA - zmiany zostały opublikowane w dniu 1 marca 2019 r.

Pytanie nr 153. Zgodnie z treścią SIWZ rozdział IX. 1, Wykonawca składa ofertę za pośrednictwem Formularza dostępnego na ePUAP i udostępnionego na miniPortalu. Natomiast w rozdziale XI.3.E, Zamawiający wymaga przygotowania i załączenia do Oferty filmu prezentującego działanie oferowanego rozwiązania (dalej: Próbkę) utrwalonego na nośniku DVD/CD bez możliwości późniejszej edycji zawartości. W związku z powyższym, Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie miejsca, w którym należy złożyć ww. Próbkę, stanowiącą część Oferty

Odpowiedź:

Zamawiający zmienił system elektronicznej. Forma i sposób złożenia określony został w zmianach w tym zakresie.

Pytanie nr 154. Zamawiający nie doprecyzował, w którym miejscu systemu będzie liczone SLA aplikacyjne. Na dostępność usług i aplikacji, w przypadku systemu takiego jak PZUM, wpływ ma cała infrastruktura informatyczna: aplikacje, serwery/chmura, APN, terminale końcowe. W związku z powyższym wnioskujemy o wskazanie, że SLA aplikacyjne jest liczone dla aplikacji z wyłączeniem wpływu innych elementów infrastruktury informatycznej.

Odpowiedź:

Zamawiający doprecyzował definicję błędów i sposób ich liczenia zarówno w umowie jak i załączniku nr 5 do Umowy.

Pytanie nr 155. Dotyczy: SIWZ, Opis przedmiotu zamówienia (Załącznik nr 4 do SIWZ): Zamawiający wielokrotnie w dokumentach używa skrótu PTZ. Czy przez ten skrót należy rozumieć w całym postępowaniu Publiczny Transport Zbiorowy?

Odpowiedź:

Tak. Skrót PTZ to Publiczny Transport Zbiorowy. Definicja Publicznego Transportu znajduje się w załączniku 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia-OPZ zaś wyjaśnienie skrótu PTZ znajduje się w Załączniku nr 3 do SIWZ Umowa.

Pytanie nr 156. Na stronie 8 OPZ w punkcie 2.1 a) (drugie a) Zamawiający wymaga „zaprojektowaniem oraz dostawą i instalacją urządzeń walidujących, kodów QR i tagów NFC montowanych na przystankach i stacjach kolejowych, gdzie wygląd urządzeń walidujących będzie zgodny z konkursowym projektem ideowym dostarczonym przez InnoBaltikę”. Kiedy Zamawiający przewiduje rozstrzygnięcie konkursu i dostarczenie projektu Wykonawcy? Czy rozstrzygnięcie i projekt będzie przekazane Wykonawcom z odpowiednim wyprzedzeniem (minimum 21 dni) przed terminem składania ofert?

Odpowiedź:

Zamawiający zrezygnował z przeprowadzenia konkursu i zmienił odpowiednie zapisy w dokumentacji.

Pytanie nr 157. Na stronie 8 OPZ w punkcie 2.1 a) (drugie a) Zamawiający wymaga „zaprojektowaniem oraz dostawą i instalacją urządzeń walidujących, kodów QR i tagów NFC montowanych na przystankach i stacjach kolejowych, gdzie wygląd urządzeń walidujących będzie zgodny z konkursowym projektem ideowym dostarczonym przez InnoBaltikę”. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w ramach projektu ideowego rozumie jedynie dopasowanie kolorystyki i logotypów.

Odpowiedź:

Zamawiający zrezygnował z przeprowadzenia konkursu i zmienił odpowiednie zapisy w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 158. Na stronie 8 OPZ w punkcie 2.1 a) (drugie a) Zamawiający wymaga "zaprojektowaniem oraz dostawą i instalacją urządzeń walidujących, kodów QR i tagów NFC montowanych na przystankach i stacjach kolejowych, gdzie wygląd urządzeń walidujących będzie zgodny z konkursowym projektem ideowym dostarczonym przez InnoBaltikę". Czy w przypadku braku akceptacji przez Konserwatora Zabytków lub innego podmiotu wymaganego do uzyskania zgody (np. zarządcy infrastruktury) na instalację urządzeń zgodnych z projektem ideowym wynikającym z konkursu nie będzie podstawą do rozwiązania umowy z winy Wykonawcy ani podstawą do naliczenia kar za wynikające z tego opóźnienia.

Odpowiedź:

Zamawiający zrezygnowała z konkursu, jednak w przypadku wystąpienia zdarzeń, Strony Umowy na podstawie przeprowadzenia analizy sytuacji, dokonają konkretnych ustaleń, optymalizujących, dla obu Stron, dalsze działania. Zamawiający nie przewiduje rozwiązania Umowy, ani naliczania kar umownych, w sytuacji, gdy określone zdarzenie nie będzie spowodowane winą Wykonawcy ani okolicznościami za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność.

Pytanie nr 159. Na stronie 11 OPZ Zamawiający w punkcie 2.5a).3 przywołuje jako jedno z zadań Wykonawcy: „migracja/integracja Danych do Systemu SPO”. Czy przez system SPO należy rozumieć pod System Poboru Opłat jako pojęcie równoważne do platforma PZUM?

Odpowiedź:

Dokonano zmian edycyjnych, SPO to wczesna nazwa PZUM.

Pytanie nr 160. Na stronie 14 OPZ zamawiający w punkcie 2.6.1 tiret drugi podtiret pierwszy wskazuje na „urządzenie mobilne z aplikacją z możliwością komunikacji z infrastrukturą pojazdów za pomocą kodu QR, NFC” jako jednym z nośników identyfikacji. Jednocześnie w podtiret dwa przywołuje „telefon wyposażony w NFC” jako odrębne urządzenie. Prosimy o wyjaśnienie jakie „urządzenie mobilne z aplikacją” Zamawiający ma na myśli w podtiret jeden

Odpowiedź:

Doprecyzowano zapisy w OPZ. W punkcie „urządzenie mobilne z aplikacją z możliwością komunikacji z infrastrukturą pojazdów za pomocą kodu QR, NFC - Pasażer wykonuje zdjęcie kodu QR lub odczytuje tag NFC -nie ma konieczności wykorzystania urządzenia walidującego. W przypadku drugim telefon z aplikacją komunikuje się z urządzeniem walidującym przy wykorzystaniu NFC. Szczegóły wykonywania czynności identyfikacji pasażera w pojeździe są przedstawione w ramach scenariuszy testowych makiety.

Pytanie nr 161. Zamawiający w punkcie 2.6.1. tiret 3 wymaga: „Pasażer może podawać swoje dane, wtedy posiada w systemie konto spersonalizowane lub pozostać anonimowy, wtedy dla każdego zasilenia konta tworzone jest konto anonimowe a jego ważność trwa do momentu wyczerpania środków pochodzących z zasilenia”. Czy Zamawiający dopuszcza żeby konto anonimowe było powiązane z nośnikiem identyfikacji (anonimowym) a tym samym jako spełnienie wymagania dopuści także wielokrotne doładowanie tego samego konta bez konieczności zakładania w systemie kolejnego konta anonimowego ?

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający dopuści wielokrotne doładowanie konta anonimowego dla nośnika identyfikacji innego niż papierowy bilet QR.

Pytanie nr 162. Zamawiający w punkcie 2.6.4.1 w ostatnim akapicie wymaga m.in. „W przypadku pojawienia się nowych platform dla urządzeń mobilnych Dostawca zapewni, aby aplikacja mobilna była dostępna również dla urządzeń z systemem operacyjnym nowej platformy.”. Wymaganie to jest otwarte i na rynku co jakiś czas pojawiają się „nowe platformy”. Przykłady takich platform to np. Lineage OS, SailFish, Tizen czy EELO. W okresie realizacji platformy PZUM (czyli do momentu odbioru końcowego) trudno spodziewać się, że pojawi się platforma która w sposób znaczący zmieni udziały w rynku (obecnie szacuje się że w EU zaledwie 3% rynku to systemy inne niż IOS i Android). Jednocześnie tak niedookreślony warunek (np. brak udziału w rynku nowej platformy która zostanie uznany za wymagająca opracowania aplikacji mobilnej) wprowadza do oferty konieczność doliczenia kosztów ryzyka związanego z takim wymaganiami. W związku z powyższym czy Zamawiający odstąpi do tego wymogu?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje że dostarczone rozwiązanie będzie rozwiązaniem światowym z planem wieloletniego utrzymania, uwzględniającego również pojawiające się oprócz IOS i Androida platformy dla urządzeń mobilnych, jeżeli te platformy będą osiągną większy niż 2% udział w rynku. W perspektywie umowy Zamawiający zakłada że Wykonawca będzie gotowy na wdrożenie platformy Flush. Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy przenoszenie kodu między różnymi platformami (OIS, Android).

Pytanie nr 163. Zamawiający w punkcie 2.6.4.2 opisuje wymagalną funkcjonalność Portalu Pasażera.

W związku z powyższym wnioskujemy o wykreślenie słów „a w szczególności” w pierwszym zdaniu powyższego punktu, w tirecie drugim. Wnioskujemy także o wykreślenie słów „W

szczegółności" w przedostatnim zdaniu. Tak sformułowane zdania wprowadzają niedookreśloność przedmiotu umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje, że dostarczone rozwiązanie będzie rozwiązaniem bazującym na istniejących rozwiązaniach o szerokiej bazowej funkcjonalności, co Zamawiający będzie oceniał w ramach kryterium sposobu spełnienia wymagań stawianych przed rozwiązaniem. W związku z tym zakłada, że rozwiązanie będzie posiadało funkcjonalności gotowe oraz wszystkie niezbędne dla prawidłowego działania, a nie tylko wyspecyfikowane przez Zamawiającego.

Pytanie nr 164. Zamawiający w punkcie 2.9 wskazuje jako nośnik identyfikacji w tirecie czwartym „*telefon/urządzenie mobilne wyposażone w technologię NFC*". Zwracamy uwagę, że samo posiadanie urządzenia mobilnego/telefonu z NFC bez aplikacji w żaden sposób nie umożliwia identyfikacji pasażera. W związku z powyższym prosimy o wykreślenie tego punktu z OPZ.

Odpowiedź:

Doprecyzowano zapisy OPZ w punkcie 3.3.3.1

Pytanie nr 165. Zamawiający na stronie 26 i dalszych OPZ wymaga żeby recertyfikować lub doprowadzić ścieżki TSI w określonych warunkach (zawartych w OPZ). Z uwagi na fakt, iż tego rodzaju działania wymagają prac budowlanych w ramach infrastruktury dworca lub przystanku - czy Zamawiający dysponuje zgodą lub zgodami dysponentów tych obiektów na tego rodzaju prace. Czy w ramach tych zgód jest wskazanie że tego rodzaju prace nie spowodują utraty ewentualnej gwarancji na wcześniejsze prace budowlane realizowane na w/w ? Obecne zapisy są wg Wykonawcy niemożliwe do spełnienia w związku z powyższym wnioskujemy o wykreślenie tych zapisów.

Odpowiedź:

Materiał z jakiego będą wykonane ścieżki dotykowe oraz technologie ich układania należy uzgodnić z Zarządcą linii kolejowej. Obowiązek udostępnienia miejsc na stacjach, przystankach i w pojazdach w celu instalacji urządzeń walidujących będzie uregulowany w umowie powierzenia pomiędzy InnoBaltica, a odpowiednimi podmiotami.

Pytanie nr 166. Zamawiający wskazuje, że podróż z wykorzystaniem biletu QR w kasowniku ma mieć miejsce pod warunkiem, że dany bilet będzie umożliwiawał w ramach zdefiniowanych dla niego środków przejazd do końca trasy danego pojazdu. Jednocześnie wymaga od użytkownika check-out - co powoduje, że Pasażer może nie wykorzystać całości środków przypisanych do takiego biletu. Czy należy przez to rozumieć, że Pasażer może wielokrotnie korzystać z biletu papierowego QR do czasu wykorzystania środków albo „pozostania” środków mniejszych niż koszt przejazdu na najkrótszej możliwej trasie?

Odpowiedź:

Taki przypadek, z punktu widzenia funkcjonalnego powinien być możliwy do przeprowadzenia w systemie. Na ten moment Zamawiający zakłada wykorzystanie biletów QR do ograniczonych typów biletów (jednoprzejazdowych, krótkookresowe), co niestety z uwagi na fakt różnych taryf u różnych JST może powodować, w skrajnych przypadkach, pozostawienia na kontach biletów QR niewykorzystanych kwot.

Pytanie nr 167. W punkcie 2.14.1 wskazano, że należy zainstalować co najmniej 30 zestawów urządzeń do obsługi pasażera. W jakich lokalizacjach (miejscowościach) przewidziane są POK?

Odpowiedź:

Uzupełniono zapisy OPZ w wersji 1.03.2019 dotyczące miast w zakresie opcji. 30 POK w ramach Zamówienia będzie instalowanych głównie na terenie Trójmiasta oraz w wybranych miejscowościach objętych projektem niezbędnych do obsługi Pasażerów korzystających z kolei.

Pytanie nr 168. W punkcie 2.15 OPZ tiret 3 (na stronie 36) Zamawiający wymaga "Koncepcji migracji danych". Prosimy o wskazanie o migrację danych z jakich systemów chodzi oraz o wskazanie zakresu danych które podlegają migracji.

Odpowiedź:

Uszczegółowiono zapisy OPZ zapisy w rozdziale 4.9.1.4.

Pytanie nr 169. W punkcie 2.16 na stronie 49 w podpisie pod tabelą ilości pojazdów objętych projektem jest adnotacja że "Ilość pojazdów może się zmienić w docelowej specyfikacji". Tym samym naszym zdaniem przedmiot umowy nie jest określony. Wnoskujemy o wykreślenie tej adnotacji.

Odpowiedź:

Usunięto zapis, że ilość pojazdów może się zmienić w docelowej specyfikacji.

Pytanie nr 170. W punkcie 2.16.1 na stronach 49 i 50 OPZ wymienieni są sygnatariusze listu intencyjnego jako kluczowi interesariusze. Wg naszej wiedzy wśród tych podmiotów nie ma podmiotu zarządzającego infrastrukturą kolejową. Czy Zamawiający dysponuje odrębnymi porozumieniami z w/w zarządzającymi? Jeśli tak, to czy może udostępnić ich treść? Jeśli nie, to czy planuje takie porozumienia? Zwracamy uwagę, że bardzo ważnym elementem jest zamontowanie infrastruktury na stacjach i przystankach kolejowych (walidatory, ścieżki TSI). Bez zgody tych zarządzających takie prace nie są możliwe, zaś z naszego doświadczenia uzyskanie takich zgód może trwać dłużej niż planowany czas realizacji projektu. Prosimy o potwierdzenie, że brak możliwości realizacji prac wynikający z braku powyższych porozumień i uzgodnień nie będzie podstawą do naliczania kar Wykonawcy. Prosimy także o potwierdzenie, że w przypadku braku możliwości instalacji urządzeń w w/w obiektach Zamawiający dokona zgodnie z przedstawionym harmonogramem odbioru urządzeń na swój magazyn.

Odpowiedź:

Materiał z jakiego będą wykonane ścieżki dotykowe oraz technologie ich układania należy uzgodnić z Zarządcą linii kolejowej. Obowiązek udostępnienia miejsc na stacjach, przystankach i w pojazdach w celu instalacji urządzeń walidujących będzie uregulowany w umowie powierzenia pomiędzy InnoBaltica, a odpowiednimi podmiotami.

Pytanie nr 171. Zamawiający w punkcie 2.16.2.6 wskazał jako opcje niektórych partnerów w zakresie sprzedaży biletów przez PZUM. Jednocześnie zaznaczył że "*InnoBaltica dostarcza usługę platformy informatycznej PZUM (wraz z urządzeniami końcowymi) do prowadzenia sprzedaży*". Prosimy o doprecyzowanie jakie urządzenia końcowe i w jakich ilościach (także w opcjach) Zamawiający miał na myśli?

Odpowiedź:

Oczekiwaniem zamawiającego jest umożliwienie drukowania kodu QR na istniejących drukarkach fiskalnych, zakłada się wykorzystanie w tym celu standardowych dostępnych na rynku protokołów Posnet Thermal oraz zgodności z obowiązującym prawem.

Pytanie nr 172. W punkcie 2.17.1.2. tiret 6 (Systemy operacyjne) podtiret pięć Zamawiający wymaga dla Aplikacji Mobilnej: "Zapewnienie działania aplikacji na wszystkich dostępnych na rynku

platformach mobilnych, przy czym zostaną wskazane wersje poszczególnych OS, dla których aplikacja będzie wspierana". Prosimy o doprecyzowanie tego punktu. Technicznie nie jest możliwe zapewnienie aplikacji na wszystkich dostępnych platformach mobilnych ze względu na ich ilość a także często wielką niszowość. Wg naszych szacunków obecnie IOS i Android pokrywają w EU około 97% platform mobilnych. Czy Zamawiający uzna za wystarczające realizację na system IOS i Android ?

Odpowiedź:

Zmieniono zapisy OPZ, w rozdziale 3.11.1.2. Zamawiający oczekuje że dostarczone rozwiązanie będzie rozwiązaniem światowym z planem wieloletniego utrzymania, uwzględniającego również pojawiające się oprócz IOS i Androida platformy dla urządzeń mobilnych, jeżeli te platformy osiągną większy niż 2% udział w rynku. W perspektywie umowy Zamawiający zakłada że Wykonawca będzie gotowy na wdrożenie platformy Flush. Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy przenoszenie kodu między różnymi platformami (OIS, Android). Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy ponowne wykorzystanie części kodu (np. Xamarin, Flutter).

Pytanie nr 173. W punkcie 2.17.1.2. tiret 6 (Systemy operacyjne) podtiret pięć Zamawiający wymaga dla WWW: „*Wymagane jest prowadzenie regularne (min raz na pół roku) testów penetracyjnych aplikacji.*” Prosimy o wyjaśnienie w jakim okresie mają być przeprowadzane te testy. Prosimy o potwierdzenie, że dotyczy to tylko i wyłącznie 1 roku eksploatacji systemu ?

Odpowiedź:

Testy penetracyjne mają być przeprowadzane od momentu uruchomienia funkcjonalności centralnej tj. od 8 miesiąca trwania umowy.

Pytanie nr 174. Co Zamawiający rozumie przez dostępność na rynku platform mobilnych? Z rozdziału 2.6.4.1 OPZ wynika, że Zamawiający uważa za aktualnie dostępne platformy Android i iOS. Czy w związku z tym, za „dostępne na rynku” (w kontekście rozdziału 2.17.1.2 OPZ punkt Aplikacja mobilna) można uznać platformy obejmujące określony procent udziału w rynku (proponujemy przynajmniej 3% - wg Gartner dla 4Q 2017 oznacza to dwie platformy: Android 85,9% i iOS 14%). I analogicznie w kontekście punktu 2.6.4.1 OPZ, czy za „pojawienie się” nowej platformy można uznać przekroczenie tego progu udziału w rynku przez nową platformę mobilną?

Odpowiedź:

Zmieniono zapisy OPZ. Zamawiający oczekuje że dostarczone rozwiązanie będzie rozwiązaniem światowym z planem wieloletniego utrzymania, uwzględniającego również pojawiające się oprócz IOS i Androida platformy dla urządzeń mobilnych, jeżeli te platformy osiągną większy niż 2% udział w rynku. W perspektywie umowy Zamawiający zakłada że Wykonawca będzie gotowy na wdrożenie platformy Flush. Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy przenoszenie kodu między różnymi platformami (OIS, Android). Ponadto Zamawiający zakłada zastosowanie narzędzi ,które umożliwią Wykonawcy ponowne wykorzystanie części kodu (np. Xamarin, Flutter).

Pytanie nr 175. Jaką aplikację informującą ma na myśli Zamawiający w rozdziale 2.11.2 wypunktowanie 22 – „Urządzenie walidujące [...] będzie [...] mieć możliwość wgrania aplikacji informującej o sposobie korzystania z urządzenia” ?

Odpowiedź:

Zmodyfikowano zapisy OPZ.

Pytanie nr 176. Prosimy o potwierdzenie, że w rozdziale 3.1 na stronie wypunktowanie 12 – „system umożliwił będzie dokonywanie opłaty [...] w istniejących biletomatach i punktach

sprzedaży [...]” Zamawiający oczekuje jedynie zapewnienia odpowiedniego API systemu PZUM, nie oczekuje natomiast budowy lub wdrożenia aplikacji na tych urządzeniach.

Odpowiedź:

Zmieniono zapisy OPZ.

Pytanie nr 177. W rozdziale 3.4 zdefiniowano m.in. produkty typu „Migracja danych ...”, które zdefiniowano jako proces ekstrakcji z istniejących danych, a następnie czyszczenia i migracji na potrzeby PZUM. W związku z powyższym, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zagwarantuje dostarczenie odpowiedniej dokumentacji, a w przypadku jej braku lub braku kompletności, zapewni w inny sposób informacje, umożliwiające interpretację danych przechowywanych w systemach istniejących w celu zdefiniowania zakresu ekstrakcji oraz zapewni techniczne i formalne możliwości oprogramowania i wykonania zdefiniowanych ekstrakcji. Prosimy też o potwierdzenie, że Zamawiający jest świadomy konieczności zapewnienia ze Swojej strony odpowiednich (także w zakresie decyzyjnym) zasobów do wsparcia procesu czyszczenia danych migrowanych i weryfikacji efektów migracji

Odpowiedź:

Zamawiający zgodnie z zapisami OPZ będzie współpracował przy pozyskaniu danych w tym także w zapewnieniu informacji umożliwiających interpretację danych. Oczekiwaniem Zamawiającego jest przedstawienie oczekiwanego zaangażowania Zamawiającego w pracach w ramach opisu metodyki w ramach pełnego cyklu życia projektu i zaangażowania Zamawiającego w prace projektowe.

Pytanie nr 178. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie jakie są założenia Zamawiającego, co do technicznej strony badania czasu realizacji scenariuszy? Kto będzie dokonywał weryfikowalnego pomiaru czasu i w jaki sposób (stoper, analiza logów systemu, dedykowana funkcjonalność wymagana tylko na potrzeby prezentacji scenariuszy, inny)?

Odpowiedź:

Zamawiający będzie korzystał ze stopera oraz dla wybranych przypadków z logów systemowych.

Pytanie nr 179. Prosimy o potwierdzenie, że na potrzeby weryfikacji kryterium W0051 scenariusza 6.4.14, Zamawiający przedstawi referencyjne wartości naliczeń w celu porównania zgodności

Odpowiedź:

Nie, zamawiający oczekuje że system na podstawie danych testowych przeprowadzi prawidłowe rozliczenie, Zamawiający pozostawia sobie możliwość ich weryfikacji.

Pytanie nr 180. Dotyczy pkt. 2.5 (str. 11): W ramach zakresu wdrożenia PZUM po stronie Dostawcy Zamawiający wskazuje jako zobowiązanie Wykonawcy zadanie "pozyskanie danych o taryfach, klientach, rozkładach jazdy, drogach komunikacyjnych i przystankach i danych mapowych i innych niezbędnych do działania Systemu PZUM" - prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zobowiąże podmioty - gestorów tych danych - do ich nieodpłatnego i niezwłocznego udostępnienia na żądanie Wykonawcy systemu, wszelkie zaś opóźnienia generowane przez podmioty trzecie - np. właścicieli tych danych - nie będą generować opóźnienia a tym bardziej zwłoki w realizacji przedmiotu Zamówienia.

Odpowiedź:

Są podjęte uchwały powierzenia spółce InnoBaltica zadań w części Organizatora Transportu.

Pytanie nr 181. Dotyczy pkt. 2.5 (str. 11) a także w odniesieniu do przedstawionego scenariusza realizacji podróży: Zamawiający identyfikuje w zbiorze interesariuszy projektów co najmniej kilkanaście podmiotów pełniących rolę "Organizatora transportu" - w szczególności definiującego zasady taryfy komunikacyjnej. Jednocześnie Zamawiający w pkt. 2.16.2.7.15

Stosowane taryfy identyfikuje jednego organizatora u którego obowiązuje taryfa odcinkowa. Czy Wykonawca wyceniając koszt wdrożenia powinien przyjąć informacje z pkt. 2.16.2.7.15 oraz 3.9.1.3 "Interoperacyjność Poziom 3 - zgodność typów taryf" jako wyznacznik złożoności taryf które będzie można spotkać na terenie objętym wdrożeniem? Czy w przypadku zidentyfikowania innego, nowego wariantu taryfowego (np. taryfa odległościowa-kilometrowa z progresją przedziałów, strefowo-czasowa) którego obsługa/wdrożenie wymagałoby dodatkowej pracy, Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykona takie prace w ramach "zlecenia modyfikacji"?

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisem punktu 4.9.1.3 Poziom 3 – zgodność typów taryf (wersja 1.03.2019) Zamawiający oczekuje że PZUM powinien mieć zdolność do obsługi wszystkich opłat wg istniejących i planowanych taryf istniejących w obrębie działania PZUM, czyli na ten moment Zamawiający nie zakłada konieczności prac w ramach zlecenia modyfikacji.

Pytanie nr 182. Dotyczy pkt 2.6.1 Ogólny opis Systemu PZUM-Perspektywa Pasażera: W przedstawionym scenariuszu Zamawiający wskazuje że w przypadku "pasażera anonimowego" każdorazowe "zasilenie" tworzyć winno dedykowane konto z ważnością trwającą do wyczerpania środków.

Rekomendujemy rewizję podejścia w którym będzie możliwe wielokrotne/ciągłe korzystanie z usług systemu w oparciu o to samo "konto anonimowe" powiązane z odpowiednim nośnikiem identyfikującym to konto, niezależnie od liczby zasileń lub wykorzystanych usług. Takie podejście w opinii Wykonawcy będzie wygodniejsze z perspektywy pasażera (np. możliwość zasilenia jedynie brakującej kwoty do odbycia podróży, brak problemu z "końcówkami" dla kont anonimowych, które mogą być problematyczne w dalszej obsłudze).

Odpowiedź:

Zmodyfikowano zapisy OPZ, w rozdziale 3.3.1.

Pytanie nr 183. Dotyczy pkt. 2.6.2 Ogólny opis systemu PZUM - Perspektywa organizatora, operatora transportu, przewoźnika: Prosimy o informację w jaki sposób planowana jest realizacja fiskalizacji transakcji generowanych w ramach modelu rozliczeń PZUM - przy tak wielu podmiotach zaangażowanych w zapewnienie usługi "przewozu z pkt. A do B" transakcja z perspektywy pasażera obejmować może usługi wielu dostawców usług transportowych. Czy założyć należy że w zakresie projektu jest zapewnienie jednego, spójnego interfejsu umożliwiającego umieszczenie stosownych transakcji zakupu usług transportowych dla poszczególnych uczestników zaś obowiązkiem tych uczestników będzie wykonanie (poza zakresem tego projektu) integracji z tym interfejsem? Prosimy również o informację w jaki sposób planuje się skonfigurować funkcję generowania faktury dla Pasażera (zakładając że będzie on miał takie życzenie) - czy Wystawcą faktury (sprzedawcą) będzie InnoBaltica sp. z o. o. / Wykonawca / Inny podmiot?

Odpowiedź:

Są podjęte uchwały powierzenia spółce InnoBaltica zadań w części Organizatora Transportu, na ich podstawie w chwili obecnej trwa przygotowanie umów z JST, które doprecyzują zapisy. Należy założyć, że w zakresie projektu jest zapewnienie interfejsów umożliwiających zakup usług transportowych dla poszczególnych uczestników (np. zgodnie z standardem BoB) dla POS, Biletomatów, strony WWW a uczestnicy będą dostosowywać swoje systemy poza zakresem niniejszego zamówienia. Sposób konfiguracji faktury jest w tej chwili w trakcie analiz prowadzonych przez Spółkę.

Pytanie nr 184. Dotyczy pkt. 2.17.5 Wydajność: Zamawiający wskazuje na potrzebę zapewnienia obsługi ponad 6 milionów kont pasażerów - prosimy o potwierdzenie, że ten wymiar

dotyczy raczej "pojemności" systemu, w przypadku zaś wydajności rekomendowane jest oszacowanie parametru "liczby jednoczesnych użytkowników" systemu, zwłaszcza uwzględniając postulat kontocentryczności rozwiązania. Prosimy o doprecyzowanie wymagań dla wykonawców w tym zakresie. Jednocześnie, celem właściwego oszacowania przez Wykonawców zasobów usług infrastrukturalnych (pojemność) oraz ewentualnych usług płatniczych prosimy o podanie oszacowania liczby i wartości transakcji sprzedaży biletów u organizatorów objętych wdrożeniem, najchętniej w podziale na typ biletu (jednorazowy / okresowy etc.).

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami rozdziału 3.11.5: Parametr 6 mln kont jest dokładnie rozumiany jako parametr pojemnościowy. Jako parametr wydajnościowy jest postawiony wymóg obsługi w godzinach szczytu w każdym kwadransie ponad 150000 przejazdów. Podano wartość transakcji z lat poprzednich w ramach punktu 3.2.6- 330 mln pln), Uzupełniono liczbę transakcji dla biletów jednorazowych i okresowych.

Pytanie nr 185. Dotyczy pkt. 3.6 Wysokopoziomowa architektura: Na Rysunku 5 Zamawiający umieszcza elementy Systemy PZUM w kontekście innych projektów/systemów realizowanych w ramach odrębnych przedsięwzięć projektowych i przez innych Dostawców - prosimy o informację w jakiej kolejności realizowane będą te przedsięwzięcia? Kto, komu i jaki interfejs powinien zapewnić? Jednocześnie połączenia na ww. rysunku wskazują na konieczność integracji np. "chmura IoT PZUM" z "System roweru metropolitalnego", "Ticketing PZUM" z "GIS", "Billing PZUM" z "BI". Prosimy o dodefiniowanie zasad integracji systemu PZUM z systemami zewnętrznymi.

Wykonawca na potrzeby wyceny powinien przyjąć założenia wolumetryczne dot. np. liczby integrujących się z usługami jego systemu klientów tych usług oraz mieć wyobrażenie o przynajmniej podstawowych scenariuszach tych integracji - np. pojawienie się "Chmury BI" sugerować może, że Zamawiający uruchamia w ramach odrębnego postępowania rozwiązanie klasy Business Intelligence, które będzie potrzebowało zapewne wykonać zasilenie (inicjalne jak i przyrostowe) danych PZUM - w oparciu o jakie interfejsy? Z jaką częstotliwością? W jakim standardzie? Są to zagadnienia które potencjalnie mogą rzutować na poprawność oszacowania kosztów zasobów infrastruktury (np. często dostawcy usług chmurowych pobierają znaczną opłatę za transfer danych "poza chmurę"). Analogicznie pojawia się "Chmura GIS" sugerująca integracje "obustronne" również komponentów PZUM z usługami GIS - jakie możliwości zapewni "Chmura GIS" np. w zakresie zadania o migracji danych dot. map/sieci przystanków etc.?

Jeżeli Zamawiający na moment opracowania wymagań nie posiada szczegółowej informacji na ww. zagadnienie, prosimy o jasne wskazanie, że projekt realizowany jest w formule "Zaprojektuj i Zbuduj", przy czym Wykonawca PZUM ma wiodącą rolę w kreowaniu architektury i wymagań na integrację oraz komponenty/systemy zewnętrzne które będą musiały dostosować się do wymagań stawianych przez Wykonawcę PZUM. Równocześnie w innych miejscach dokumentu, np. 3.9.1.4.3 Architektura docelowa wymaga się aby system PZUM integrował się z aplikacjami Organizatorów transportu przy czym lista aplikacji w pkt. 2.16.2.7 wydaje się być niekompletna (...) - prosimy o zweryfikowanie i potwierdzenie kompletności listy aplikacji Organizatorów transportu z którymi zintegrować się winien System PZUM.

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy OPZ, modyfikując obraz wysokopoziomowej architektury oraz wprowadzając Rysunek 8 Architektura Integracji z informacjami o systemach Organizatorów Transportu. Szczegółowe informacje dotyczące integracji są zamieszczone w dalszych podpunktach OPZ. Zgodnie ze standardami wytwarzania oprogramowania proces wytwórczy jest iteracyjny i

przyrostowy. Zamawiający zakłada, że zgodnie z przedstawioną mu metodyką Wykonawcy będzie założony proces analityczny, który będzie uszczegóławiał realizację przedmiotu umowy w zgodzie z zapisami OPZ.

Pytanie nr 186. Dotyczy pkt. 4.1 Mapa Drogowa: Przedstawione na diagramie "Pakiety Prac" są niespójne z katalogiem produktów projektu przedstawionym w pkt. 3.4 (np. brakuje zadania migracji danych do PZUM dla funkcjonalności Podróż Mobilna). Prosimy o weryfikację i uspoźnienie, najchętniej przez naniesienie na mapę drogową kompletu produktów, których realizacji oczekuje Zamawiający.

Odpowiedź:

Mapa drogowa pokazuje produkty istotne z punktu widzenia działalności Zamawiającego i jego oczekiwania. Produkty projektu są istotne z punktu widzenia projektu, w związku z tym granulacja obu widoków nie musi być tożsama. Zamawiający dokonał uspoźnienia niezbędnych zapisów w OPZ.

Pytanie nr 187. Dotyczy pkt. 4.1 Mapa Drogowa: Wykonawca rekomenduje weryfikację terminu zadania "pozyskiwania danych" - aktualnie zadanie realizowane przed rozpoczęciem zadania "budowy" pierwszej wersji systemu - które to zadanie zgodnie z rozumieniem Wykonawcy obejmuje pełny cykl projektowy włącznie z analizą wymagań funkcjonalnych i niefunkcjonalnych oraz projektem rozwiązania.

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej skupia się na pozyskaniu ekstraktów danych istniejących systemów Informatycznych lub innych źródeł danych co jest procesem w pewnym stopniu niezależnym od od cyklu wytwórczego docelowego rozwiązania. Zamawiający pozostawia zapisy OPZ, ale zgadza się z Pytającym i zakłada że cały cykl wytwarzania oprogramowania zostanie ujęty w procesie budowy Wydania.

Pytanie nr 188. Dotyczy pkt. 4.1 Mapa Drogowa: Wykonawca rekomenduje jawne przypisanie zestawu "cech" systemu PZUM do proponowanych przez Zamawiającego Wydań Systemu.

Odpowiedź:

Zamawiający określił oczekiwania biznesowe i oczekuje od Wykonawcy, że ten w oparciu o swoją wiedzę, zdefiniuje cechy które zapewnią realizację biznesowych oczekiwań Zamawiającego w szczegółowym harmonogramie Projektu dostarczanym w ramach Planu Projektu.

Pytanie nr 189. Dotyczy pkt. 4.1 Mapa Drogowa: Prosimy o bardziej precyzyjne wskazanie pakietów prac realizowanych "w ramach zamówienia" oraz realizowanych np. przez Zamawiającego poza tym zamówieniem - np. zadanie "Promocja projektu" wydaje się być zadaniem nie realizowanym w ramach niniejszego zamówienia, ale już zadanie "Szkolenia Użytkowników" są realizowane w ramach zamówienia a ich wizualizacja na diagramie jest taka sama.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał uzupełnienia zapisów OPZ, w rozdziale 5.1.

Pytanie nr 190. Dotyczy pkt. 4.1 Mapa Drogowa: Prosimy o naniesienie na mapę kompletu działań w innych projektach towarzyszących (np. projekt BI, projekt GIS etc.), które mogą mieć wpływ na realizację projektu

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał uzupełnienia zapisów OPZ, w rozdziale 5.1

Pytanie nr 191. Prosimy o wskazanie sposobu realizacji SRM (Systemu Roweru Miejskiego), zasad integracji produktów SRM z PZUM oraz harmonogramu realizacji projektu SRM w odniesieniu do PZUM.

Odpowiedź:

Sposób realizacji integracji między PZUM, a SRM został opisany między innymi w SIWZ SRM, dostępnym pod adresem: <https://www.metropoliagdansk.pl/ogloszenia/ogloszenia-o-przetargach/przetarg-nr-omggspn012018-swiadczenie-polegajace-na-dostawie-uruchomieniu-oraz-zarządzaniu-i-kompleksowej-eksploatacji-systemu-roweru-metropolitalnego-omg-g-s/>

Pytanie nr 192. Z uwagi na opublikowane na stronie internetowej wyjaśnienia Zamawiającego z dnia 24.01.2019 r., celem zapewnienia uczciwej konkurencji i równego traktowania Wykonawców, zwracam się z wnioskiem o wyjaśnienie treści Ogłoszenia o zamówieniu oraz Informacji do ogłoszenia w następującym zakresie: Dotyczy – Ogłoszenie o zamówieniu, sekcja III pkt 1.3) lit. B) oraz Informacja do ogłoszenia o zamówieniu, rozdział VI ust. 2 pkt 3 lit. B): Zamawiający w Ogłoszeniu o zamówieniu (po modyfikacji z dnia 24.01.2019 r.) dla roli Programista wymaga - "osoba posiadająca minimum 3 letnie doświadczenie w tworzeniu oprogramowania w technologii „cloudowej”. Osoba ta musi posiadać certyfikat dostawcy rozwiązania chmurowego Zamawiającego – co najmniej jeden z następujących: Microsoft Azure Developer Core Solutions (AZ-200) lub Microsoft Azure Developer Advanced Solutions (AZ-201) lub Microsoft Azure Developer Certification Transition (AZ-202) lub Developing Microsoft Azure Solutions (70-532)". Zgodnie z informacją podaną na stronach firmy Microsoft wszystkie wskazane w ogłoszeniu egzaminy serii AZ nie są lub nie będą już kontynuowane od marca 2019 r. Zastąpi je egzamin AZ-203 Developing Solutions for Microsoft Azure. Czy Zamawiający uwzględni także ten egzamin jako spełniający wymagania udziału w postępowaniu dla roli Programista?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 193. Dotyczy: SIWZ, Opis przedmiotu zamówienia (Załącznik nr 4 do SIWZ): Zamawiający w punkcie 2.11.2 tiret 13 wymaga od walidatora instalowanego na dworcach i przystankach kolejowych "posiadać określoną klasę wodo i pyło odporności". Czy Zamawiający uzna za wystarczające zapewnienie IP54 dla walidatora ?

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy OPZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 194. Zamawiający w punkcie 2.12.2 tiret 6 wymaga od walidatora instalowanego w pojazdach "posiadać określoną klasę wodo i pyło odporności". Czy Zamawiający uzna za wystarczające zapewnienie IP54 dla walidatora ?

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy OPZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 195. Zamawiający w punkcie 2.12.2 tiret 8 wymaga od walidatora instalowanego w pojazdach "przystosowanego do zdefiniowanych rodzajów uchwytów". Czy Zamawiający przez zdefiniowane rodzaje uchwytów rozumie rurki fi 30 i fi 35 standardowo stosowane w pojazdach komunikacji publicznej ?

Odpowiedź:

Zamawiający uszczegółowił zapisy OPZ dotyczące urządzeń walidujących w rozdziale 3.5 i 3.6 OPZ.

Pytanie nr 196. Zamawiający w punkcie 2.14.3 w tiret 2 wymaga odporności POS na warunki atmosferyczne. Jednocześnie wymaga możliwości wydruku biletu QR jednonprzejazdowego. POS

będzie instalowany wewnątrz pojazdu i obszarze pracy kierowcy co powoduje, że wpływ warunków atmosferycznych na urządzenia będzie żaden lub znikomy. Czy Zamawiający uzna za spełnienie wymagań zakres temperatur pracy POS -15 do 50 stC, temperatura przechowywania od -40 do +60 st C ?

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował zapisy OPZ, w rozdziale 3.8.3.

Pytanie nr 197. Zamawiający w punkcie 2.14.4 stwierdza, że w Punkcie POS zostanie udostępniona funkcjonalność doładowania karty NFC i sprzedaży biletu QR dla wybranych tariff. System ma być gotowy do obsługi co najmniej 500 POS. Prosimy o potwierdzenie że w ramach punktu 2.14.4 nie jest przedmiotem dostawy sprzęt i oprogramowanie dla Punktu Obsługi Sprzedaży a dostarczenie API spełni wymaganie w całości.

Odpowiedź:

Wykonawca nie dostarcza sprzętu do POS-Punkt Obsługi Sprzedaży. W ramach umowy konieczne będzie dostarczenie Funkcjonalność sprzedaży w formie udostępnionej jako API lub dedykowany Portal.

Pytanie nr 198. Zamawiający w OPZ (na stronie 76) w punkcie 2.17.1.4 w tiret 3 wymaga wdrożenia mechanizmów zarządzania pojemnością infrastruktury. Prosimy o potwierdzenie, że zarządzanie pojemnością infrastruktury w tym punkcie rozumie się generowanie alarmów dla wskazanych w wymaganiu progów.

Odpowiedź:

Potwierdzamy, że dotyczy to także między innymi alarmy/alerty przekroczenia progów.

Pytanie nr 199. Dotyczy pkt. 3.5.2 Wysokopoziomowa Segmentacja Pasażerów: W nawiązaniu do założenia o "kontocentryczności" PZUM prosimy o zweryfikowanie poprawności zapisów mówiących o zakupie pakietu usług transportowych na nośnik zbliżeniowy (str. 94 oraz inne miejsca w dokumencie gdzie mowa o wykonywaniu zwrotów pieniędzy zapisanych na kartach). Czy Zamawiający przez ww. zapisy rozumie że chodzi o zakup usług jak i zwrot „na konto” klienta PZUM, nie zaś bezpośrednio „na nośnik zbliżeniowy”?

Odpowiedź:

Nośnik ma służyć jedynie identyfikacji Pasażera. Zwrot dotyczy kwot zapisanych na koncie pasażera a zwracanych pasażerowi po jego identyfikacji przy wykorzystaniu nośnika zbliżeniowego.

Pytanie nr 200. Dotyczy pkt. 3.7 Wysokopoziomowa architektura funkcjonalna: Wnioskujemy, w celu uniknięcia dwuznaczności i ewentualnych nieporozumień w procesie realizacji projektu, o uzupełnienie diagramu ze schematem bloków funkcjonalnych Systemu PZUM o przedstawione w pkt. 3.8 "cechy" rozwiązania które można interpretować jako zestaw procesów których realizację "w jakiś sposób" (który będzie podlegał co do zakresu i szczegółów specyfikacji na etapie projektu) wspiera System PZUM. Prosimy również o przyporządkowanie cech systemu z listy do jednej z 3 wersji systemu (pierwsze pojawienie się danej cechy) w celu właściwego oszacowania zasobów jak i uwarunkowań realizacji każdego z tych etapów.

Odpowiedź:

Zamawiający określił oczekiwania biznesowe i oczekuje od Wykonawcy, że ten w oparciu o swoją wiedzę, zdefiniuje cechy które zapewnią realizację biznesowych oczekiwań Zamawiającego w szczegółowym harmonogramie Projektu dostarczanym w ramach Planu Projektu.

Pytanie nr 201. Dotyczy pkt. 3.10.1 Infrastruktura w rozwiązaniu chmurowym: Zamawiający wskazuje, że infrastruktura w rozwiązaniu chmurowym dostępna InnoBaltice i możliwa do udostępnienia na potrzeby realizacji projektu to rozwiązanie Microsoft, jednocześnie na

diagramie wskazano pewne bloki (klasy) rozwiązań nie definiując szczegółów dostępnych dla Wykonawcy technologii/standardów/licencji. Czy Wykonawca może przyjąć że Zamawiający zapewni dowolną klasę rozwiązania danego typu (np. Przestrzeń Danych zrealizowana w oparciu o licencję "Oracle" lub "DB2" które to według najlepszej wiedzy dostępne są na platformie Azure). Prosimy o doprecyzowanie zagadnienia.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje przedstawienia architektury infrastrukturalnej rozwiązania na podstawie wyceny kalkulatora Azure, w ten sposób wg Zamawiającego będą wybierane tylko te elementy który są dostępne w chmurze Azure.

Pytanie nr 202. Czy Zamawiający dysponuje zgodą dysponentów dworców i przystanków kolejowych na zamontowanie odnawialnych źródeł energii (w szczególności ogniw fotowoltaicznych)? Zwracamy uwagę, że urządzenia typu walidator muszą działać w trybie ciągłym co oznacza duży relatywnie pobór prądu, a tym samym duże rozmiary instalacji źródła odnawialnego. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku braku takiej zgody wynikające z tego opóźnienia nie będą obciążały wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada, że urządzenia walidujące powinny być zasilane z sieci elektrycznej. Jednak w sytuacji, kiedy, z powodów technicznych lub formalno – prawnych, będzie to niemożliwe, należy przewidzieć zasilanie alternatywne.

Pytanie nr 203. Czy Zamawiający dysponuje zgodą dysponentów dworców i przystanków kolejowych na wykorzystanie i budowę przyłącza zasilającego walidatory? Prosimy o potwierdzenie że w przypadku braku takiej zgody wynikające z tego opóźnienia nie będą obciążały wykonawcy.

Odpowiedź:

W przypadku wystąpienia zdarzenia, opisanego w zapytaniu Wykonawcy, Strony Umowy, na podstawie przeprowadzenia analizy sytuacji, dokonają konkretnych ustaleń, optymalizujących, dla obu Stron, dalsze działania. Zamawiający nie przewiduje rozwiązania Umowy, ani naliczania kar umownych, w sytuacji, gdy określone zdarzenie nie będzie spowodowane winą Wykonawcy ani z powodu okoliczności za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność .

Pytanie nr 204. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. W opisie wymaga żeby były to pojazdy zbudowane na bazie auta typu transporter. Prosimy o potwierdzenie, że dotyczy to pojazdów do 3,5t d.m.c.

Odpowiedź:

Potwierdza się, że dotyczy to pojazdów do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej.

Pytanie nr 205. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. Zamawiający w tirecie pierwszym wymaga "specjalne drzwi jak w pociągu lub w autobusie". Czy przez to należy rozumieć drzwi suwane otwierane ręcznie na boku otworu drzwiowego?

Odpowiedź:

Ponieważ planuje się, że jednym z zastosowań mobilnych POK, będzie prowadzenie lekcji edukacyjnych, "specjalne drzwi jak w pociągu lub w autobusie" mają służyć uczeniu dzieci i młodzieży, jak otworzyć drzwi pojazdu transportu publicznego. Ponieważ bardzo popularnym rozwiązaniem jest samodzielne otwieranie drzwi poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku usytuowanego obok otworu drzwiowego, założeniem jest montaż tego typu rozwiązania w tzw. Innobusach.

Pytanie nr 206. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. Zamawiający w tirecie drugim wymaga "fotele analogiczne jak w komunikacji publicznej, słupki imitujące słupki w pociągach/autobusach". Czy Zamawiający uzna za wystarczającą ilość foteli 3 sztuki oraz 2 słupki.

Odpowiedź:

Liczba trzech foteli (poza przestrzenią kierowcy) i dwóch słupków jest wystarczająca.

Pytanie nr 207. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. Zamawiający w tirecie trzecim wymaga "nagłośnienie zewnętrzne i wewnętrzne umożliwiające emisję specjalnego utworu „firmowego”. Czy przez to należy rozumieć jako standardowe nagłośnienie wewnątrz (dostarczane przez producenta pojazdu) i zestaw maksymalnie 2 głośniki zewnętrzne?

Odpowiedź:

Standardowe nagłośnienie wewnętrzne w pojeździe wystarczy. Co do nagłośnienia zewnętrznego, istotna jest nie liczba głośników, ale zbudowanie takiego systemu głośników wraz ze wzmacniaczem (z wejściem mikrofonowym), który da możliwość skutecznego nagłośnienia obszaru w promieniu 250 m od pojazdu.

Pytanie nr 208. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. Zamawiający w tirecie czwartym wymaga "oklejenie lub malowanie pojazdu w zaprojektowane specjalnie wzory projektowe". Prosimy o ograniczenie tylko do oklejania, ponieważ malowanie w niedoprecyzowanym jeszcze projekcie może stanowić znaczny koszt i wpływ na koszt gwarancji pojazdu?

Odpowiedź:

Jeśli wykonawca uzna, że oklejenie jest bezpieczniejszą formą oznakowania pojazdu (wg wskazań wynikających z projektu graficznego), dokona wyboru tej formy. Zamawiający nie narzuca, którą formę wybierze Wykonawca, nie ma więc konieczności ograniczania zapisu.

Pytanie nr 209. W punkcie 2.14.2 Zamawiający wymaga dostarczenia 2 Mobilnych stanowisk POS. Zamawiający w szóstym tirecie wymaga "wewnętrzne urządzenie – komputer lub konsola, na której zainstalowana będzie demonstracyjna wersja aplikacji planera podróży, duże ekrany, kasowniki/biletomaty do uczenia, jak zacheckować się w pojeździe, urządzenia mobilne z aplikacją PZUM w wersji i konfiguracji umożliwiającej przeprowadzenia szkolenia". Czy przez to należy rozumieć jeden zestaw komputerowy jak w POK i prezentacja na Monitorze do 24" i jednym dodatkowym większym ekranie do 27", jeden kasownik i konsola kierowcy i jedno urządzenie mobilne klasy smartfon? Prosimy o potwierdzenie, że biletomat nie jest w zakresie systemu demo w innobusie.

Odpowiedź:

Potwierdza się, że zestaw komputerowy jak w POK oraz monitory 24" i 27" są odpowiednimi wielkościami do prezentacji w pojeździe. Dodatkowe wymagania to jeden kasownik B.1, B2., jedna konsola kierowcy oraz jedno urządzenie klasy smartfon lub tablet. Biletomat usunięto z zapisów OPZ.

Pytanie nr 210. W punkcie 2.13 (na stronie 33) OPZ Zamawiający wymaga dostarczenia aplikacji do walidacji biletów przez kontrolerów "która będzie zainstalowana na istniejących urządzeniach posiadanych przez Organizatorów Transportu lub na urządzeniach POS Kierowcy". W związku z powyższym prosimy o podanie wykazu modeli "istniejących urządzeń" wskazanych w powyższym tekście.

Odpowiedź:

Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń kontrolerskich w poszczególnych lokalizacjach. Podamy ilość i typ w czasie umożliwiającym przygotowanie oferty cenowej.

Pytanie nr 211. W punkcie 2.13 na stronie 33 OPZ Zamawiający wymaga dostarczenia aplikacji do walidacji biletów przez kontrolerów "która będzie zainstalowana na istniejących urządzeniach posiadanych przez Organizatorów Transportu lub na urządzeniach POS Kierowcy". Ponieważ od aplikacji wymagane jest obsługa EMV, NFC, skanowania kodów QR - prosimy o oświadczenie, prosimy o wyłączenie z zakresu powyższego wymagania istniejących urządzeń nieposiadających odpowiednich możliwości technicznych w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający jest w trakcie pozyskiwania danych o istniejących urządzeniach kontrolerskich, Zamawiający nie zakłada, że będzie wykorzystywał aplikacje na urządzeniach, które nie zapewniają odczytów nośników identyfikacji wdrożonych w systemie PZUM w danym okresie. W okresie przejściowym tzn. w okresie wdrożenia aplikacji mobilnej, gdzie ważność usługi może być potwierdzana kodem QR dopuszczamy możliwość instalowania aplikacji na urządzeniach kontrolerskich wyposażonych tylko w czytnik kodów QR.

Pytanie nr 212. Co Zamawiający rozumie przez różnicę między Architekturą podstawową i rozszerzoną wskazaną w punkcie 1.2) c rozdziału 2.5 OPZ? Zwracamy uwagę że pojęcie architektury rozszerzonej występuje wyłącznie w tym punkcie.

Odpowiedź:

Różnice między architekturami zostały wskazana w SIWZ w punkcie 4.2, gdzie w tabeli podano parametry architektury podstawowej (F.2.3.) oraz rozszerzonej (F.2.4)

Pytanie nr 213. Prosimy o potwierdzenie, że analizy cykliczne aplikacji mobilnej (rozdział 2.17.1.2 OPZ) dotyczą wyłącznie okresu 1 roku eksploatacji.

Odpowiedź:

Dotyczą okresu Usług w okresie wdrożenia, okresu 1 roku eksploatacji oraz okresu rękojmi i gwarancji.

Pytanie nr 214. W jaki sposób Zamawiający przewiduje funkcjonowanie nowych urządzeń PZUM w okresie przejściowym? Czy Zamawiający oczekuje wymiany istniejących urządzeń systemów biletowych na nowe, czy też nowe urządzenia mają zostać doinstalowane jako kolejne? Dotyczy urządzeń znajdujących się w pojazdach.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia stare urządzenie walidujące, nowe będą zainstalowane jako kolejne. W szczególnym przypadku, kiedy stare urządzenie będzie uniemożliwiało montaż nowego urządzenia Wykonawca jest zobowiązany do przeniesienia starego urządzenia walidującego.

Pytanie nr 215. Czy Zamawiający posiada pełny dostęp i udostępni Wykonawcy wszystkie pojazdy, które mają zostać wyposażone w nowe urządzenia?

Odpowiedź:

Zamawiający będzie miał zapewniony dostęp do pojazdów w ramach opracowywanej umowy powierzenia z poszczególnymi JST.

Pytanie nr 216. Czy Zamawiający posiada przewidziane procedury instalacji nowych urządzeń w pojazdach będących na gwarancji producenta? Jeśli tak, prosimy o ich udostępnienie.

Odpowiedź:

Na ten moment Zamawiający nie posiada ww procedur.

Pytanie nr 217. Czy instalowane urządzenia mają funkcjonować (być włączone w tryb obsługi pasażerskiej) w trakcie postoju pojazdu na pętli, zajezdni przy wyłączonym zapłonie?

Odpowiedź:

Tak

Pytanie nr 218. Czy Zamawiający posiada wiedzę o fakcie statusu „obiektu zabytkowego” stacji lub przystanku osobowego w przypadku instalacji urządzenia PZUM na peronie? Czy w przypadku gdy taki obiekt posiada status zabytkowy, to czy Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia i pozwolenia na instalację urządzeń na tym obiekcie? Jeżeli nie, to czy Zamawiający będzie stroną w procesie uzyskania niezbędnych uzgodnień i pozwoleń konserwatora zabytków?

Odpowiedź:

Niezależnie od zakresu wiedzy, jaką posiada Zamawiający, Wykonawca (patrz SIWZ): „zobowiązany jest do uzyskania własnym staraniem i na własny koszt wszystkich wymaganych danych wyjściowych”.

Określone dane wyjściowe, w tym dotyczące ochrony zabytków, Wykonawca zobowiązany jest pozyskać w pełnym zakresie, odpowiadającym zakresowi przedmiotowemu Projektu, oraz według aktualnego, na dzień przygotowywania określonych wniosków, statusu prawnego obiektów i terenów będących pod ochroną.

Zamawiający będzie stroną w postępowaniu przed organami administracji architektoniczno – budowlanej, nadzoru budowlanego, konserwatora zabytków, niezależnie od faktu, że stosowne upoważnienia i/ lub pełnomocnictwo, do ich pozyskania, otrzyma Wykonawca.

Pytanie nr 219. Czy Zamawiający posiada wiedzę o lokalach POS w których ma zostać zainstalowany sprzęt do obsługi PZUM? Pytanie dotyczy dostępnej powierzchni, infrastruktury sieciowej, dostępności do obiektu oraz obecnie funkcjonujących zabezpieczeniach?

Odpowiedź:

Zamawiający będzie dokonywał aranżacji POK w ramach prac prowadzonych poza projektem i udostępni pomieszczenie z gotową instalacją elektryczną i siecią uzgodnioną z Wykonawcą umożliwiającą instalację sprzętu Wykonawcy.

Pytanie nr 220. Czy Zamawiający posiada pełen dostęp do istniejących systemów informatycznych, które mają zostać włączone do nowego systemu PZUM?

Odpowiedź:

Zasada integracji jest taka, że integrujemy się na odpowiednich standardach ustalonych pomiędzy Dostawcą a Wykonawcą, do niektórych systemów integrowanych Zamawiający będzie mieć dostęp tylko do odpowiednich metadanych zdefiniowanych przy webservicjach, a do innych systemów mogą być udostępnione inne mechanizmy integracji opisane w OPZ.

Pytanie nr 221. Czy Zamawiający posiada i udostępni pełną dokumentację techniczną, do istniejących systemów, które mają zostać zintegrowane z nowym systemem PZUM?

Odpowiedź:

Nie, nie widzimy takiej potrzeby. Będzie udostępniona dokumentacja potrzebna do integracji między systemami.

Pytanie nr 222. Czy Zamawiający posiada zarezerwowane pomieszczenie/a w których ma zostać zainstalowany sprzęt informatyczny (serwery, modemy itp.)? Kto będzie odpowiedzialny za przygotowanie i dostosowanie tych pomieszczeń do wymaganych warunków dla tego rodzaju urządzeń?

Odpowiedź:

Nie. 4.10.1 OPZ definiuje że cała infrastruktura systemu będzie w chmurze.

Pytanie nr 223. W związku z tym, że nowe rozwiązanie ma akceptować istniejące nośniki (karty zbliżeniowe), to czy Zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy pełną dokumentację techniczną

(mapa pamięci karty, klucze dostępne itp.)?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje wykorzystania obecnie istniejących kart Mifare classic.

Pytanie nr 224. Czy Zamawiający przewiduje zmianę sposobu naliczania kar za opóźnienia w realizacji Zamówienia wynikające nie z winy Wykonawcy np. brak dostępu do pojazdów celem instalacji urządzeń?

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadził zmiany do zapisów dotyczących kar umownych w zakresie opóźnienia i zawinienia, wprowadzając także możliwość zmiany terminów realizacji - par 17 ust 11.

Pytanie nr 225. Czy Zamawiający przewiduje w ramach realizacji Zamówienia doposażenie służb kontrolerskich w dodatkowe urządzenia umożliwiające odczyt kart płatniczych (EMV)? Jeżeli nie to czy Zamawiający posiada wiedzę czy obecnie stosowane urządzenia do kontroli biletów są wyposażone w niezbędne elementy oprogramowania oraz sprzętu do obsługi kart płatniczych (EMV)? Jeżeli tak to czy Zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy pełną dokumentację niezbędną do ich integracji istniejących urządzeń kontrolerskich z nowym systemem?

Odpowiedź:

Nie. Zamawiający w chwili obecnej pozyskuje informację dotyczące urządzeń kontrolerskich w poszczególnych lokalizacjach.

Pytanie nr 226. Czy w przypadku decyzji o zainstalowaniu nowych walidatorów w pojazdach przy pozostawieniu starych, będzie rezerwa mocy energetycznej w pojazdach, aby zabezpieczyć równoległe funkcjonowanie urządzeń?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje że zaproponowane rozwiązanie Wykonawcy będzie w stanie rozwiązać problem mocy energetycznej w pojazdach. Zamawiający wprowadził pobór mocy jako kryterium oceny rozwiązania.

Pytanie nr 227. W nawiązaniu do pytania nr 1 z dnia 03.01.2019 r., ponawiamy prośbę o udostępnienie brakującego Załącznika nr 9 do Projektu Umowy, tzn. Warunków Licencji?

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany par 6 i 7 rezygnując z załącznika nr 9.

Pytanie nr 228. W nawiązaniu do opublikowanych przez Zamawiającego w dniu 01.03.2019 **Załącznika nr 4 do SIWZ 6 do Ogłoszenia** oraz **Załącznika nr 3 do SIWZ Umowy**, uprzejmie prosimy o udostępnienie ww. dokumentacji przetargowej w formacie .doc i/lub w formacie .pdf umożliwiającym wyszukiwanie tekstu, w wersji z widocznymi zmianami treści. Wskazujemy, że udostępnienie dokumentów w ww. wersji, znacznie ułatwi Wykonawcom proces zapoznania się z zakresem wprowadzonych zmian.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

Pytanie nr 229. Dotyczy: odpowiedzi na pytanie nr 1 oraz pytanie nr 2 z dnia 24.01.2019 W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 1 oraz pytanie nr 2 z dnia 24.01.2019 oraz pytania z dnia 01.02.2019, ponownie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści, aby Wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz wszelkie pozostałe dokumenty i oświadczenia składane w postępowaniu, zostały sporządzone w formacie .pdf. Wskazujemy, że format HTML określony we wskazanym przez Zamawiającego Regulaminie korzystania z systemu miniPortal Wymagania techniczne ust. 2 to format przesyłanych danych, a nie format, w jakim mogą zostać sporządzone przesyłane dokumenty i oświadczenia. Dodatkowo zwracamy uwagę, że w załączniku nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów

teleinformatycznych („Rozporządzenie”), format HTML został wskazany jako format stosowany do tworzenia stron WWW, a nie format stosowany do danych zawierających dokumenty tekstowe, tekstowo-graficzne. Zgodnie z przedmiotowym załącznikiem, jednym z formatów stosowanym do danych zawierających dokumenty tekstowe jest format .pdf. Podkreślamy, że w przypadku danych zawierających dokumenty tekstowe, tekstowo-graficzne, zgodnie z przywołanym Rozporządzeniem, konieczne jest zastosowanie co najmniej jednego z wymienionych w nim formatów (nie formatu HTML).

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany systemu elektronizacji. Wszelkie zmiany w zakresie obsługi systemu, składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i ofert określone zostały w zamianach dokumentacji.

Pytanie nr 230. Dotyczy – Ogłoszenie o zamówieniu, sekcja III pkt 1.3) lit. b) oraz Informacja do ogłoszenia o zamówieniu, rozdział VI ust. 2 pkt 3 lit. b): Zgodnie z treścią rozdziału VI ust. 2 pkt 3 lit. b) Informacji do ogłoszenia o zamówieniu, Zamawiający wymaga wykazania przez Wykonawcę, że skieruje do realizacji zamówienia osobę do pełnienia funkcji Kierownika utrzymania w ramach systemów transportowych lub biletowych, która posiada certyfikat ITIL Practitioner. Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za spełniony warunek dla funkcji Kierownika utrzymania poprzez skierowanie osoby posiadającej certyfikat ITIL Practitioner lub równoważny/wyższy, a tym samym o dopuszczenie osoby posiadającej certyfikat ITIL Expert, który zgodnie ze schematem certyfikacji ITIL, znajduje się powyżej poziomu certyfikatu ITIL Practitioner.

Odpowiedź:

Doszczegółowiono zapisy ogłoszenia.