

## PROTOKÓŁ Z ZEBRANIA WYKONAWCÓW

W dniu 07.01.2020 r o godz. 10:00 odbyło się zebranie wykonawców w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego 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 zebraniu wzięli udział przedstawiciele wykonawców zgodnie z listą obecności.

W trakcie zebrania padły następujące pytania:

1. Czy Zamawiający mógłby publikować dokumenty w wersji edytowalnej, żeby można było porównywać je z poprzednimi wersjami?

*Zamawiający będzie publikował dokumenty w wersji edytowalnej.*

2. Czy wykonanie, pozyskanie zgód do przyłączy walidatorów – w pełni został przeniesiony do obowiązków Zamawiającego?

*Odpowiednie zapisy znajdują się w 3.10.2.3.4 OPZ*

3. Jak zmiany w zobowiązaniach wpływają na harmonogram? Harmonogram uwzględnia jedynie zadania Wykonawcy.

*Zamawiający nie widzi możliwości precyzyjnego zapisu takiego wymagania. Intencją Zamawiającego jest ustalenie szczegółowego harmonogramu realizacji umowy na etapie planowania projektu.*

4. Czy rozwiązanie jednego zbiorczego UPS dla jednej stacji kolejowej byłoby dopuszczalne?

*Zamawiający nie widzi możliwości precyzyjnego zapisu takiego postępowania.*

5. Czy przetarg na wykonanie przyłączy będzie obejmował tylko zasilanie czy również infrastrukturę telekomunikacyjną?

*Zamawiający nie przewiduje uwzględnienia instalacji teletechnicznej w ramach przetargu na przyłącza elektroenergetyczne.*

6. Po czyjej stronie leży odpowiedzialność za kwestię migracji danych tj. zapewnienie danych do migracji, zawarcie stosownych porozumień itd.?

*Odpowiednie zapisy znajdują się w 3.1 OPZ*

7. Czy na ten moment Zamawiający ma ramy czasowe, kiedy mógłby przekazać Wykonawcy dostęp do danych i dostęp do przyłączy? Czy jest szansa, żeby te daty poznać? W harmonogramie do umowy brakuje kamieni milowych za które odpowiedzialny jest Zamawiający.

Zamawiający zaplanuje termin wykonania czynności wymienionych w pytaniu tak, żeby pozostawić potencjalnemu Wykonawcy odpowiedni przedział czasowy na wykonanie obowiązków w ramach postępowania na PZUM.

8. Jaki jest cel korzystania z danych historycznych – sprzed 2 lat?

*Migracja danych historycznych przewidziana jest dla wybranych obiektów zgodnie z zapisem dokumentu Załącznika nr 1 do OPZ. Import danych historycznych ma głównie 2 cele: analizę danych (szersze spectrum analizy) oraz możliwość aktywacji przystanku lub innego obiektu, który nie wymagałaby wprowadzenia od początku danych na temat danego obiektu, a jedynie zmianę jego statusu lub ponowną aktywację.*

9. Jak Zamawiający wyobraża sobie przeniesienie danych osobowych z systemów, ze względu na RODO?

*Zgodnie z zapisami Załącznika nr 2 do OPZ - Założenia do koncepcji migracji, konta użytkowników (a co za tym idzie, dane osobowe) nie znajdują się w zakresie migrowanych obiektów.*

10. W umowie opisane są kary jedynie po stronie Wykonawcy, nie ma kar wynikających z niedociągnięć Zamawiającego.

*Odpowiedzialność Zamawiającego regulują zasady ogólne kc. z tym, że zgodnie z par 17 ust. 13 Umowy, odpowiedzialność Zamawiającego z tytułu niniejszej Umowy ograniczona jest do wysokości wartości Umowy brutto określonej w § 5 ust 1. Umowy, wyłącznie za szkody rzeczywiste.*

11. Czy w ramach prac budowlanych na dworcach, Zamawiający będzie odpowiedzialny za wykonanie ścieżek dotykowych?

*Odpowiednie zapisy znajdują się w 3.10.2.3.6 OPZ.*

12. Nie ma zmian w zakresie porozumień technicznych, zgód na montaż i koszt montażu w pojazdach. Wykonawca nie powinien być odpowiedzialny za zgody z podmiotami trzecimi, nie będącymi stronami w umowie. Wykonawca nie może być obciążony pozyskaniem zgód i skalkulowaniem kosztów za nie. Zarzut GMV nie dotyczy montażu i uzgodnień sposobu montażu z producentami pojazdów.

*Zamawiający wskazuje, że zostały dokonane zmiany w umowie w zakresie dotyczącym pytania. W szczególności treść 8 ust. 26 otrzymała nowe brzmienie.*

13. Wykonawca prosi o dostarczenie aktualnej listy taboru.

*Lista taboru została zaktualizowana.*

14. Czy poza Gdańskiem i Gdynią, dla pozostałych JST zostały podpisane umowy na wdrożenie PZUM? We wzorze umowy (paragraf 8, punkt 26) powinna znaleźć się deklaracja, że z pozostałymi gminami również zostaną podpisane umowy w ramach opcji. Zamawiający powinien przejąć tę odpowiedzialność na siebie w zakresie udostępnienia pojazdów, ponieważ Wykonawca jako podmiot niezwiązany, będzie otrzymywał mniej korzystne cenowo oferty. Propozycja: Zamawiający zobligowany jest do uzyskania zgód i poniesienia kosztów z tym związanych. Wykonawca natomiast dokonuje uzgodnień dokumentacji technicznej instalacyjnej.

Zamawiający powinien doprecyzować listę aktualnych gwarantów oraz wystosować do nich oficjalne pismo w celu ustalenia czy wyrażają zgodę na montaż walidatorów, czy będzie

wymagało to asysty technika gwaranta oraz ustalenia, że Wykonawca dostarcza materiały do montażu na własną rękę.

Zamawiający wskazuje, że uruchomienie opcji dla Gmin, o których mowa w Prawie Opcji, zostanie dokonane dopiero po zawarciu odpowiednich umów z tymi Gminami. W związku z powyższym treść 8 ust. 26 otrzymała nowe brzmienie:

"26. Zamawiający oświadcza, że na podstawie umów ze Spółką, Gmina Miasta Gdańska i Gmina Miasta Gdyni, są zobowiązane do udostępnienia eksploatowanej w ramach umów operatorstwa, infrastruktury i pojazdów w celu dokonania montażu elementów Systemu oraz do zobowiązania operatorów PTZ świadczących usługi na terenie Gminy (niezależnie od struktury własności tych operatorów), w ramach zawartych lub zawieranych umów o świadczenie usług publicznych, do udostępnienia eksploatowanych pojazdów. Zamawiający w porozumieniu z Gminą Miasta Gdańska i Gminą Miasta Gdyni wskaże udostępnione pojazdy i elementy infrastruktury oraz uzyska niezbędne zgody do przeprowadzenia montażu urządzeń w pojazdach. Wszelkie ewentualne ustalenia z producentami pojazdów w zakresie sposobu montażu urządzeń, podłączenia instalacji oraz konfiguracji oprogramowania w pojazdach będą prowadzone przez Wykonawcę za pośrednictwem Zamawiającego. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania powyższych czynności w sposób zapewniający zachowanie wszelkich dotychczasowych funkcjonalności pojazdów oraz zapewniający bezpieczną eksploatację pojazdów. W szczególności nowo montowane przez Wykonawcę urządzenia lub instalowane oprogramowanie nie może zakłócać pracy dotychczasowych urządzeń oraz oprogramowań funkcjonujących w pojazdach. Zamawiający zobowiązany jest do pozyskania niezbędnych zgód od użytkownika pojazdów lub ich producentów/gwarantów do przeprowadzenia montażu urządzeń przez Wykonawcę na podstawie przeprowadzonych uzgodnień między stronami Umowy. Zamawiający zobowiązany jest również do pokrywania wszelkich kosztów, jakie mogą pojawić się ze strony użytkowników lub producentów/gwarantów pojazdów z tytułu: uzgodnienia dokumentacji instalacyjnej, wydania dokumentacji technicznej pojazdu, udostępnienia pojazdu do montażu urządzeń, asysty technicznej użytkownika lub producenta/gwaranta pojazdu, utrzymania gwarancji pojazdu w związku z prowadzonym montażem urządzeń. Powyższe obowiązki spoczywają na Zamawiającym również w przypadku zawarcia umów z innymi gminami niż wymienione w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu."

15. Scenariusze: w jaki sposób realizowany jest przejazd pasażera w oparciu o bilet promowy i w jaki sposób wykonywana jest kontrola tego biletu?

*Platforma PZUM jako zgodna z założeniem Interopreacyjności i Intermodalności wdrażanym przez Unię Europejską ma być gotowa na integrację z innymi systemami zgodnymi z wymienionymi w OPZ standardami poprzez przygotowania odpowiednich interfejsów zgodnych z wymienionymi w OPZ standardami. Integracja z "systemem szwedzkim" nie znajduje się w zakresie prac Wykonawcy, jednakowoż jest on zobowiązany udostępnić interfejs i dokumentację umożliwiającą taką integrację.*

16. Walidatory na stacjach: Czy Zamawiający dopuści możliwość odbioru walidatorów na magazyne?

*Tak, ale tylko w przypadku, gdy Wykonawca nie będzie miał możliwości zamontowania walidatora z winy Zamawiającego.*

17. Jeden z peronów uwzględnionych w dokumentacji nie istnieje.

*Nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi na przedstawione pytanie - a właściwie do udzielenia wyjaśnienia do przedstawionego stwierdzenia - ponieważ nie określono jakiego peronu dotyczy stwierdzenie.*

18. Należy ujednoczyć listę pojazdów – kolumna I – zera, myślniki, nie dotyczy, po gwarancji, brak danych – nie są to jednoznaczne informacje.

*Zaktualizowana i ustandaryzowana lista pojazdów zostanie opublikowana.*

19. Cały OPZ skonstruowany jest w oparciu o Check in - check out. Jaki system taryfowy ma być przyjęty w tym systemie informatycznym?

*System odpowiada obowiązującym taryfom na odpowiednich obszarach. Zamawiający w ramach prac równoległych do niniejszego postępowania prowadzi prace zmierzające do modyfikacji regulaminów przewozów u Organizatorów Transportu objętych projektem.*

20. Jaki jest cel „odczekowywania się” w przypadku przejazdu na bilecie jednorazowym i dlaczego pasażer miałby chcieć to robić?

*Celem "odczekowywania się" jest zbieranie informacji o miejscu zakończenia podróży i aktualnym obciążeniu pojazdu. Zamawiający nie rozumie intencji drugiej części pytania.*

21. Szyfrowanie metodą DES jest mocno ryzykowne. Czy Zamawiający na pewno chce w to wchodzić?

*Zgodnie z zapisami 3.2 OPZ Wykonawca musi wykorzystać "co najmniej algorytm DES, 3DES lub AES" i rolą Wykonawcy jest wybór algorytmu zapewniającego odpowiedni poziom bezpieczeństwa.*

22. Walidatory pokładowe B2 mające możliwość zakupu biletu kolejowego. Czy Zamawiający przewiduje konieczność instalacji drukarek dla potwierdzenia transakcji kartowych?

*Zamawiający nie przewiduje konieczności drukowania pokwitowania zakupu zaraz po zakończeniu (w trakcie) transakcji. Natomiast należy zapewnić Nabywcy, na jego żądanie, możliwość pozyskania pokwitowania w późniejszym czasie (np. drogą elektroniczną lub na indywidualnym koncie klienta). Jeśli wymaga to gromadzenia, transmisji i przetwarzania danych karty to trzeba spełniać wymogi PCI DSS (Payment Card Industry Data Security Standard).*

23. Jak przy 4 przyciskach na walidatorze zrealizować tzw. „żółty check-in”, gdy środki na karcie nie są wystracające?

*Mały walidator zostanie zaprogramowany tak, żeby w przytoczonej sytuacji wyświetlał komunikat o dokończeniu transakcji w walidatorze typu 2 (dużym).*

24. OPZ – dokładność lokalizacji 15 metrów. Czy to nie za duża wartość?

*Zamawiający oszacował tę wartość na podstawie działania systemów nawigacji. Zamawiający dopuszcza określenie innej dokładności lokalizacji, która będzie dalej pozwalała na prawidłowe rozliczenie usług transportowych, kontroli uprawnień i innych procesów realizowanych przez PZUM.*

25. Czy uwagi z protokołu z zebrania Wykonawców z poprzedniego postępowania zostały uwzględnione w aktualnej dokumentacji?

*Zamawiający z najwyższą starannością próbował uwzględnić wszystkie uwagi, jednak ze względu na dynamikę poprzedniego postępowania nie jest w stanie zagwarantować, że*

*wszystkie uwagi zostały uwzględnione. W koniecznych przypadkach prosimy o ponowienie pytania.*

26. Czy Zamawiający brał po uwagę rezygnację z zapisu dotyczącego wysokich kar za SLA? Intencja kar umownych jest zrozumiała jednak niedotrzymanie miesięcznego SLA jest zagrożone nawet zerwaniem kontraktu. Prośba o zmniejszenie poziomu SLA lub kar umownych. Chodzi zarówno o SLA aplikacyjne jak i sprzętowe. Takie poziomy są niemożliwe do zrealizowania a kwoty kar ogromne, z możliwością zerwania kontraktu.

*Zamawiający zmienił zapisy Umowy i Załącznika nr 5 SLA*

27. Wykonawca zwrócił uwagę na fakt, że kary się nakładają. Za jedno niedociągnięcie Zamawiający może nałożyć kilka kar.

*Zamawiający nie identyfikuje nakładania zakresu kar umownych, a pytanie nie wskazuje takich nakładających się zakresów.*

28. Zamawiający powinien dopilnować, żeby nowe pojazdy, wprowadzane w trakcie trwania projektu, były dostosowywane do montażu urządzeń, w tym celu powinien specyfikować m.in. niezbędną instalację gotową do montażu urządzeń walidujących w planowanych przetargach na zakup pojazdu.

*Zamawiający dokłada wszelkich starań, aby w nowych postępowaniach znalazły się zapisy umożliwiające instalację urządzeń walidujących PZUM.*

29. Możliwość naliczania kar za nieutrzymanie parametrów technicznych urządzeń jest bardzo niska – daje to możliwość ewentualnym nieuczciwym Wykonawcom nieutrzymania wymaganych parametrów pod groźbą kary jedynie symbolicznej.

*Zamawiający w umowie dokonał szeregu zmian dotyczących kar umownych.*

30. Czy na podstawie przedstawionej dokumentacji Wykonawcy mogą zaproponować rozwiązanie, które nie jest docelowe?

*Zapisy Załącznika nr 6 do SIWZ "Scenariusze testowe" podrozdział 2.1 zostały zmodyfikowane.*

31. Jaki jest cel przygotowania makiety?

*Zamawiający ma prawo konstruowania rozwiązań według swoich potrzeb i chce mieć możliwość weryfikacji funkcjonalności już na etapie oceny ofert.*

32. Przeniesienie autorskich praw majątkowych do wytworzonego na potrzeby projektu oprogramowania. W jaki sposób zostanie podjęta decyzja o miejscu rozdzielania oprogramowania dedykowanego od podstawowego. Czy na podstawie makiety, czy będzie organizowane spotkanie?

*Zgodnie z zapisami punktu 4.8 Załącznika nr 4 do SIWZ za Oprogramowanie Standardowe lub Oprogramowanie Podmiotów Trzecich zgodnie z definicjami z Umowy, można uznać oprogramowanie, które zostanie udostępnione na etapie testowania próbki/prezentacji makiety lub udostępnione na etapie Planu Projektu PZUM lub udostępni funkcjonalność mikroustug.*

Wstępne identyfikacje Zamawiającego w zakresie optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących na stacjach kolejowych i przystankach osobowych (dla 81 lokalizacji zidentyfikowanych dotychczas przez Zamawiającego) znajdują się pod linkiem: [https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/aw\\_innobaltica\\_pl/ErgBIS0xZStAjjDgmAyttYBQ7ybiz-Q6DyOYEa45wzT8A?e=6s5yGE](https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/aw_innobaltica_pl/ErgBIS0xZStAjjDgmAyttYBQ7ybiz-Q6DyOYEa45wzT8A?e=6s5yGE)

Nagranie ze spotkania potencjalnych Wykonawców znajduje się pod linkiem: [https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/pd\\_innobaltica\\_pl/EV5gTDfuF7xNsGtylyeyaloByz8L9BD6riCWsM0wT8gciA?e=gXsUSp](https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:u:/g/personal/pd_innobaltica_pl/EV5gTDfuF7xNsGtylyeyaloByz8L9BD6riCWsM0wT8gciA?e=gXsUSp)

INNOBALTICA SP. Z O.O. 80-067 GDAŃSK, UL. RÓWNA 19/21  
NIP 957-10-03-404, REGON 220639884, BANK PKO BP SA 63 1020 1811 0000 0102 0311 6969  
KRS 0000311943, VII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO KAPITAŁ ZAKŁADOWY 21 755 000,00 PLN



**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Fundusz Spójności



Wylączna odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji leży po stronie jej autorów. Jej treść nie musi odzwierciedlać opinii Unii Europejskiej. Ani Europejski Bank Inwestycyjny ani Komisja Europejska nie są odpowiedzialne za jakiegokolwiek wykorzystanie zawartych tu informacji.

Współfinansowane przez program ramowy Unii Europejskiej „Horyzont 2020”

