

Nr postępowania: ZP/PO/04/18

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

Zamawiający, na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2014 r. Prawo Zamówień Publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1986 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Pzp, poniżej przedstawia treść pytań wraz z odpowiedziami do przedmiotowego postępowania:

Pytanie nr 1

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji Dotyczy integracji/migracji danych.

Pytanie: Dotyczy integracji/migracji danych.

Wg informacji uzyskanych od przedstawicieli firm korzystających z oprogramowania wymienionego przez Zamawiającego, dostawcy tych rozwiązań mogą nie posiadać obecnie funkcjonujących umów na utrzymanie i serwis wspomnianego systemu. W związku z tym zwracamy uwagę iż przerzucenie obowiązku na Wykonawcę pozyskania interfejsów/danych z tych systemów jest mocno niekorzystne i może mieć duży wpływ na koszt oferty oraz termin realizacji zamówienia. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że na terenie województwa pomorskiego funkcjonuje wiele wersji oprogramowania co skutkuje tym, że zakres, format danych oraz interfejsy do danych mogą się bardzo różnić od siebie. W związku z powyższym pragniemy zauważyć, że istnieje ryzyko braku możliwości pobrania jakichkolwiek danych z systemów wymienionych przez Zamawiającego.

Prosimy Zamawiającego o dokonanie weryfikacji i precyzyjne określenie listy systemów z których dane mają zostać zaimportowane. Zwracamy też uwagę iż dostarczany system będzie systemem obsługującym pobieranie opłat od pasażerów i w związku z tym wydaje się niecelowe importowanie danych z niektórych systemów, które zostały określone przez Zamawiającego w załączniku nr 1 do OPZ

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

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 21 305 000,00 PLN



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie nr 2**Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji Dotyczy integracji/migracji danych.**

Pytanie: W związku z oczekiwaniami migracji oraz integracji nowego systemu PZUM z wieloma różnymi systemami wymienionymi m.in. w załączniku nr 1 do OPZ, zwracamy uwagę, że oczekiwania Zamawiającego w tym zakresie znacząco wykraczają poza główny zakres zamówienia. Dodatkowo informacje przekazane przez Zamawiającego dotyczące dokumentacji, formatu oraz zakresu danych, które mają zostać zaimportowane są bardzo niejasne i nieprecyzyjne. Takie podejście Zamawiające uniemożliwia praktycznie przygotowanie oferty oraz zakresu prac niezbędnych do wykonania przez Dostawcę.

Brak jest wiedzy również o wolumenie danych jakie mają zostać zmigrowane do nowego systemu. Brak tej wiedzy uniemożliwia dokładne opracowanie przez Wykonawcę wymagań względem nowego systemu w tym chmury Azure. Wycena oraz określenie wymagań dla Azure jest jednym z elementów oferty podlegający ocenie przez Zamawiającego. Prosimy o przedstawienie przez Zamawiającego co najmniej:

- pełnej listy systemów z których na pewno konieczne będzie przeprowadzenie importu danych. Prosimy również o podanie przez Zamawiającego wersji oraz podwersji tych systemów.
- wszystkich właścicieli systemów które zostaną wymienione powyżej.
- informacji czy Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uprawnienia i narzędzia umożliwiające pozyskanie danych z systemów które zostaną wymienione powyżej
- zakresu danych jakie mają zostać zaimportowane
- formatu danych, dokumentacji, sposobu ich aktualizacji
- wielkości (wolumenu) danych wymaganych do zaimportowania

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 3**Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ Wymagania dotyczące awaryjnego zasilania dla urządzeń A1 oraz A2.**

Pytanie: Wymagania dotyczące awaryjnego zasilania dla urządzeń A1 oraz A2.

Wymaganie dotyczące zapewnienia podtrzymania awaryjnego na czas 24h jest praktycznie nierealizowalny. Dla przykładu cena za certyfikowane urządzenie umożliwiające podtrzymanie zasilania na wymagany czas 24h kilkakrotnie przekroczy koszt samego kasownika. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że w przypadku awarii zasilania na stacji istnieje możliwość, że przestaną funkcjonować również punkty kasowe, automaty biletowe itp. W związku z tym pozostawienie tylko funkcjonujących urządzeń dla systemu PZUM może powodować

zamieszanie wśród pasażerów chcących kupić bilet. Wobec powyższego prosimy o wykreślenie tego wymagania lub jego zmianę na „zapewnienie utrzymania awaryjnego na czas potrzebny na zakończenie pracy urządzenia oraz wysłanie przez niego wszystkich danych do systemu centralnego”.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 4

Pytanie: Instalacja urządzeń na stacjach/peronach. W związku z brakiem informacji odnośnie miejsca instalacji urządzeń kasujących na stacjach/peronach oraz informacji o możliwości realizacji podłączenia energii elektrycznej prosimy o zorganizowanie przez Zamawiającego wizji lokalnych z udziałem potencjalnych Wykonawców na wszystkich/wybranych lokalizacjach w których należy wykonać prace instalacyjne.

Brak wspomnianych powyżej informacji skutkuje brakiem dokładnego określenia kosztów oraz zakresu prac niezbędnych do przeprowadzenia prac instalacyjnych. Wobec tego nie jest możliwe przygotowanie dokładnej i konkurencyjnej oferty.

Prosimy o przekazanie dokładnych informacji co najmniej dotyczących instalacji tj.:

- odległość urządzenia od tzw. skrzynki elektrycznej od której ma zostać doprowadzone zasilanie do urządzenia
- wskazania dokładnych lokalizacji dla instalacji urządzeń A1 oraz A2 na wszystkich stacjach/peronach
- przekazania informacji o możliwości wykorzystania istniejących sieci energetycznych na stacjach/peronach.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami OPZ: „Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego (...) uwzględniając: pozyskanie danych o: (...) przystankach i stacjach kolejowych, a także danych mapowych i innych danych niezbędnych do działania systemu PZUM.”

Cytowany zapis oznacza, że na etapie przygotowywania ofert, po stronie Wykonawców leży oszacowanie potencjalnych kosztów, w tym dotyczących instalacji urządzeń walidujących na stacjach i przystankach kolejowych oraz kosztów doprowadzenia do tych urządzeń zasilania.

Przeprowadzenie wspólnych wizji lokalnych w około 200 lokalizacjach nie jest możliwe.

Niezależnie od powyższych, celem umożliwienia Wykonawcy bardziej precyzyjnego oszacowania ww. kosztów, Zamawiający udostępnił link do strony zawierającej Informację - Wstępne identyfikacje Zamawiającego w zakresie optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących na stacjach kolejowych i przystankach osobowych (dla 81 lokalizacji zidentyfikowanych dotychczas przez Zamawiającego):

https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:f/g/personal/aw_innobaltica_pl/ErgBIS0xZStAjjDgmAyttYBQ7ybiz-Q6DyOYEa45wzT8A?e=6s5yGE

Pytanie nr 5

Pytanie: Dotyczy scenariusza testów (załącznik nr 6 do SIWZ). W związku z tym, że wymagania stawiane przez Zamawiającego względem próbki jaka ma zostać dostarczona przez Wykonawcę w tym również filmu są bardzo duże, Wykonawca rozpoczął prace związane z realizacją tego wymagania.

Wobec powyższego pragniemy zauważyć, że częste zmiany tych wymagań powodują konieczność wielokrotnego dostosowywania przez Wykonawców próbki względem wymagań Zamawiającego. Takie podejście uniemożliwiać może prawidłowe przygotowanie filmu, który jest elementem oferty.

Odpowiedź: Każdy z Wykonawców ma 8h na prezentację. Zamawiający działając na korzyść Wykonawców, na ich prośbę usunął ze scenariuszy testowych przypadki związane np. z integracją z rowerem MEVO.

Pytanie nr 6

Pytanie: Jak należy rozumieć definicję elementu W0012 makiety:

a. Czy Zamawiający przekaze Wykonawcy tylko cztery rączki ([RAC1], [RAC2], [RAC3], [RAC4]) czy łącznie szesnaście, po cztery na każde urządzenie walidujące?

b. Jeżeli Zamawiający przekaze tylko cztery rączki, to jak należy rozumieć sformułowanie „każdemu urządzeniu walidującemu Wykonawcy zostaną przypisane rączki [RAC1], [RAC2], [RAC3], [RAC4]”? W celu jednoznacznej identyfikacji urządzenia walidującego, a tym samym pojazdu, Rączka/Tag powinna ma być przypisana wyłącznie do jednego urządzenia walidującego, innymi słowy relacja: „Rączka/Tag – urządzenie walidujące” powinna być jeden do jednego.

c. W jaki sposób należy w tym kontekście rozumieć „przypisanie” rączki do urządzenia walidującego w systemie? Kto, kiedy i w jakim trybie dokonuje tego przypisania? Czy to przypisanie ma być elementem któregoś ze scenariuszy czy też może być dokonane przez Wykonawcę w czasie przygotowywania elementu W0012 makiety?

Odpowiedź: Zmieniono zapisy Załącznika nr 6 do SIWZ. Do uczestników postępowania wysłano rączki.

Pytanie nr 7

Pytanie: W scenariuszu 3.4.5 następuje przypisanie [RAC1], [RAC2], [RAC3], [RAC4] do [BUS1], [BUS2], [BUS3], [BUS4]. Czy to oznacza, że uprzednie przypisania Rączek do urządzeń walidujących z elementu W0012 makiety mają zostać zerwane i zamienione na przypisania do pojazdów?

Odpowiedź: Zmieniono zapisy Załącznika nr 6 do SIWZ.

Pytanie nr 8

Pytanie: W scenariuszu 4.4.8 jest mowa o powiązaniu Rączki [RAC3] (kodu QR) z przystankiem [P03]. Kto, kiedy i w jakim trybie dokonuje zmiany przypisania Rączki [RAC3] z [BUS3] na [P03]?

Odpowiedź: Zmieniono zapisy Załącznika nr 6 do SIWZ.

Pytanie nr 9

Pytanie: Dokonanie wymaganych powiązań Rączek/Tagów/kodów QR z elementami Systemu wymaga znajomości standardu i treści zapisów na tych nośnikach. Czy i kiedy Zamawiający poda Wykonawcom symbol modelu zastosowanych Tagów na Rączkach oraz standard, format i treść zapisów na Tagach? Analogicznie, czy i kiedy Zamawiający poda zawartość i standard zapisu zastosowany na kodach QR?

Odpowiedź: Do uczestników postępowania wysłano rączki.

Pytanie nr 10

Pytanie: Czy Zamawiający dopuszcza możliwość przeprogramowania Tagów NFC na Rączkach na standard stosowany w oferowanym przez Wykonawcę Systemie? Czy Tagi NFC na Rączkach są zablokowane przed zapisem?

Odpowiedź: W chwili obecnej Zamawiający posiada już rączki zainstalowane w pojazdach, rączki te powinny być wykorzystane w systemie (przykłady rączek zostały wysłane do uczestników postępowania). Zamawiający dopuszcza zastosowanie rączek w standardzie Dostawców jest możliwe o ile Wykonawca zastąpi istniejące rączki w pojazdach na swój koszt.

Pytanie nr 11

Pytanie: Przewidywane w SIWZ wykorzystanie Tagów NFC do zakupu lub walidacji biletów, a także do rejestracji Check-In i Check-Out, za pomocą urządzeń mobilnych Pasażera i komunikacji GSM z tych urządzeń mobilnych, wymaga wdrożenia odpowiednich mechanizmów bezpieczeństwa po stronie Taga NFC, Systemu Wykonawcy oraz aplikacji mobilnej (o ile zawiera ona opcję wykorzystywania Tagów NFC do walidacji). Te mechanizmy bezpieczeństwa powinny stanowić integralną część oferowanego przez Wykonawcę rozwiązania. Nie mogą być one wdrożone ani zademonstrowane przy wykorzystaniu Rączek/Tagów dostarczonych przez Zamawiającego. Dlatego też pytamy, czy Zamawiający, na potrzeby demonstracji scenariuszy, dopuszcza zastosowanie przez Wykonawcę własnych Rączek (Tagów i kodów QR)? Zastosowanie własnych Tagów rozwiązałoby również problemy z jednoznacznością przypisywania [RACn] do urządzeń walidujących, do pojazdów [BUSn] oraz do przystanków [Pnn] podniesionych w pytaniach 1, 2 i 3 powyżej.

Odpowiedź: W chwili obecnej Zamawiający posiada już rączki zainstalowane w pojazdach, rączki te powinny być wykorzystane w systemie (przykłady rączek zostały wysłane do uczestników postępowania). Zamawiający dopuszcza zastosowanie rączek w standardzie Dostawców jest możliwe o ile Wykonawca zastąpi istniejące rączki w pojazdach na swój koszt.

Pytanie nr 12

Pytanie: W żadnym ze scenariuszy nie ma wariantu demonstrującego wykorzystanie Taga NFC w procesie Check-In, Check-Out lub w innym procesie walidacji po tapnięciu na Taga NFC Urządzeniem Mobilnym. Czy Zamawiający dopuszcza modyfikacje scenariuszy w celu umożliwienia zademonstrowania tej funkcjonalności? Przykładem może być przeprowadzenie Check-Out poprzez przyłożenie urządzenia mobilnego do [RAC3] na przystanku [P03] (gdy pasażer nie zdążył wykonać Check-Out przy wysiadaniu z pojazdu).

Odpowiedź: Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

Pytanie nr 13

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji pkt 4, pkt. 4.5.1.2.1

Pytanie: W załączniku nr 1 do OPZ w pkt 4, Zamawiający wymienił listę systemów źródłowych do procesu migracji. Wykonawca wskazuje, że część tych systemów jest własnością firm, które z racji wykonywanych obecnie zadań (np. sprzedaż biletów) mogą nie być zainteresowane udostępnieniem danych. Odmowa udostępnienia danych może wynikać z faktu, że projekt PZUM jest projektem niejako konkurencyjnym dla takich firm, m.in. urządzenia do sprzedaży obecnie użytkowanych biletów. Zgodnie z pkt. 4.5.1.2.1 OPZ, do zadań Wykonawcy należeć będzie jedynie dostarczenie API oraz dokumentacji do niej. Wobec powyższego, Wykonawca wnosi o modyfikację SIWZ w zakresie odpowiedzialności za udostępnienie i pozyskanie danych z systemów wymienionych w przedmiotowej liście i przeniesienie tej odpowiedzialności z Wykonawcy na Zamawiającego. W ocenie Wykonawcy, to Zamawiający jako podmiot mający odpowiednie umocowania jest odpowiedzialny za pozyskanie i udostępnienie Wykonawcy wspomnianych dostępów do systemów oraz danych wymienionych w OPZ oraz Załącznikach nr 1 oraz 2 do OPZ.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 14

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji

Pytanie: W dniu 25 października 2019 r w siedzibie Zamawiającego odbyło się zebranie wykonawców mające na celu wyjaśnienie wątpliwości dotyczących treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla projektu PZUM. Na spotkaniu wszyscy zainteresowani Wykonawcy podnieśli zarzuty względem wymagań dotyczących migracji oraz integracji zewnętrznych systemów wymienionych w załączniku nr 1 do OPZ, iż ze względu na oczekiwany zakres oraz terminy realizacji istnieje bardzo wysokie ryzyko niemożności ich realizacji. Wynika to z faktu,

że właściciele tych systemów bardzo często nie posiadają umów serwisowo-utrzymeniowych, dokumentacji ani wiedzy w zakresie technicznym ich funkcjonowania. Wobec powyższego prosimy o zmianę zapisów i wymagań jasno wyjaśniających, że to Zamawiający jest odpowiedzialny za pozyskanie i udostępnienie Wykonawcy wspomnianych dostępu do systemów oraz danych.

Odpowiedź: zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 15

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ pkt 3.10.2.1 oraz 3.10.2.2

Pytanie: Dotyczy wymagań dla urządzeń walidujących A1 oraz A2 opisanych w OPZ w pkt 3.10.2.1 oraz 3.10.2.2.

Zgodnie z ww. punktami OPZ, Zamawiający wymaga wyposażenia urządzeń A1 oraz A2 w dodatkowe zasilanie bateryjne umożliwiające podtrzymanie zasilania na okres 24 godzin. Wskazujemy, że tego typu dodatkowe zasilanie jest bardzo nieefektywne kosztowo, wymaga zapewnienia dodatkowej przestrzeni ze względu na dużo większe gabaryty w stosunku do samego urządzenia walidującego. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę fakt, iż koszt tego typu zasilania, z tak długą rezerwą energetyczną (24 godziny) jest wielokrotnie wyższy niż koszt samego kasownika. Dodatkowo, w przypadku instalacji tego typu urządzeń (UPS) należy zapewnić bardzo wysoki poziom zabezpieczeń przez uszkodzeniami oraz kradzieżą. Wobec powyższego, wnosimy o zmianę tego wymagania na: „zapewnienie podtrzymania awaryjnego na czas potrzebny na zakończenie pracy urządzenia oraz wysłanie przez niego wszystkich danych do systemu centralnego” lub „zapewnienia podtrzymania awaryjnego przez maksimum 30 minut od momentu zaniku zasilania na terenie stacji/peronu”.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 16

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ pkt. 3.12

Pytanie: Dotyczy wymagań opisanych w OPZ w pkt. 3.12.

Zgodnie z ww. punktem OPZ, Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia aplikacji do walidacji biletów przez kontrolerów, która będzie instalowana na istniejących urządzeniach przewoźników kolejowych (POS kierownika pociągu).

W odpowiedziach na pytania (dot. odpowiedzi na pytania nr 8, 84, 139, 182) opublikowanych przez Zamawiającego w dniu 18 października 2019 roku, Zamawiający udzielił sprzecznych informacji o tym, kto będzie odpowiedzialny za instalację aplikacji na istniejących urządzeniach kontrolerskich. Wobec powyższego wnosimy o precyzyjne określenie wymagań i wskazanie urządzeń na których Wykonawca będzie zobowiązany do instalacji dostarczonej przez siebie aplikacji do walidacji biletów systemu PZUM.

Odpowiedź: Instalacja aplikacji kontrolerskiej odbędzie się wyłącznie na urządzeniach wykorzystywanych przez operatorów - Przewozy Regionalne, SKM oraz PKM (w PKM wykorzystywane są urządzenia kontrolerskie SKM i Przewozów Regionalnych). Za instalację odpowiedzialny będzie Wykonawca (w zakresie przygotowania wersji instalacyjnej i instrukcji instalacji), który również będzie wspierał w ramach problemów pracowników PKM i SKM w instalacji aplikacji na urządzeniach.

Zakres Tabeli 4 OPZ został zmodyfikowany.

Treść podrozdziału 7.8 została rozbudowana.

"Dostarczenie urządzeń kierownika pociągu / kontrolera biletów w kolei nie jest przedmiotem zamówienia. Przedmiotem zamówienia jest natomiast przygotowanie i wsparcie instalacji na istniejących urządzeniach odpowiedniego oprogramowania.

Dostarczenie urządzeń komunikacji lokalnej jest przedmiotem zamówienia."

Pytanie nr 17

SIWZ

Pytanie: Dotyczy wymagań dotyczących instalacji urządzeń walidujących w pojazdach oraz na stacjach i peronach. W wyjaśnieniach treści SIWZ opublikowanych w dn. 18.10.2019 r., Zamawiający wskazał Wykonawcę jako stronę odpowiedzialną za pozyskanie wszelkich zgód i uzgodnień dotyczących instalacji urządzeń walidujących a siebie jako stronę jedynie służącą pomocą. Zwracamy uwagę, że Wykonawca nie jest żadną stroną dla właścicieli pojazdów i miejsc w których mają być przeprowadzane instalacje, co może skutkować brakiem możliwości przeprowadzenia prac ze względu na brak zgody tych podmiotów. Wskazujemy, że Zamawiający jako główny zainteresowany i strona w tym projekcie powinien być odpowiedzialny za pozyskanie wszelkich zgód od właścicieli, z którymi będzie współpracować Wykonawca w procesie instalacji urządzeń w pojazdach oraz na stacjach i peronach.

Odpowiedź: Dokonano zmian we wzorze Umowy.

Pytanie nr 18

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi z dnia 18.10.2019 na pytanie nr 98 pkt c) i d)

Pytanie: Dotyczy wymagania zapewnienia przyłączy energetycznych do urządzeń walidujących typu A1 oraz A2

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi z dnia 18.10.2019 na pytanie nr 98 pkt c) i d), prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca będzie odpowiedzialny jedynie za instalację urządzeń oraz poprowadzenie przewodów/kabli do najbliższego wskazanego przez Zamawiającego przyłącza energetycznego. Z kolei Zamawiający, jako końcowy użytkownik dostarczonego systemu, będzie odpowiedzialny za uzyskanie wszelkich niezbędnych uzgodnień dotyczących przyłączy energetycznych dla urządzeń typu A1 oraz A2.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami OPZ: „Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego (...)", co oznacza m. in., że wszelkie prace projektowe (w tym uzgodnieniowe) i inwestycyjne polegające na budowie tego systemu leżą po stronie Wykonawcy. W związku z powyższym Zamawiający nie będzie realizował procesu projektowego w zakresie zasilania energetycznego i nie będzie wskazywał przyłączy energetycznych niezbędnych do doprowadzenia od nich zasilania do poszczególnych urządzeń końcowych oraz nie będzie dokonywał uzgodnień branżowych projektowych.

Pytanie nr 19

Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu PZUM"

Pytanie: Dotyczy Załącznika nr 2 do OPZ.

Zgodnie z Załącznikiem nr 2 do OPZ, Zamawiający wymaga dostarczenia m.in. funkcjonalności dla:

- Zarządzania flotą pojazdów
- Zarządzenia rozkładami jazdy
- Zarządzania diagnostyką pojazdów
- Zarządzania pracą kierowców oraz ich obsadą
- Zarządzania typami pojazdów, zużyciem paliwa, innymi materiałami eksploatacyjnymi
- systemu F-K

Pragniemy zauważyć, że powyższe wymagania w ocenie Wykonawcy znacznie wykraczają poza zakres zamówienia, a dodatkowo nie zostały one precyzyjnie opisane przez Zamawiającego. Czy np. wymaganie opisane w pkt 33.3 Załącznika nr 2 do OPZ dotyczące raportowania zdarzeń związanych ze spełnieniem przez kierowcę wymogu noszenia koszuli dotyczy dostarczenia przez Wykonawcę pełnego systemu monitorującego (kamera) wraz z systemem analizującym obraz? Tego typu wymaganie nie zostało nigdzie szerzej opisane w żadnym z przedstawionych dokumentów (SIWZ, OPZ oraz załączniki). Ta sama sytuacja dotyczy m.in. systemów pozwalających na zarządzanie flotą pojazdów, pracą kierowców oraz diagnostyką pojazdów. Wnosimy o usunięcie tych wymagań. Ewentualnie, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni Wykonawcy wszelkie niezbędne materiały do realizacji zamówienia w zakresie przedmiotowych wymagań oraz uzgodni z ich właścicielami sposób podłączenia do ich systemów (np. szyna CAN w pojazdach) ?

Odpowiedź: Wymagania zostały doprecyzowane.

Pytanie nr 20

par. 17 pkt 4 Umowy

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 GOSPODARCTWA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO KAPITAŁ ZAKŁADOWY 21 305 000,00 PLN



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie: Dotyczy określenia wysokości odpowiedzialności Wykonawcy opisanej w par. 17 pkt 4 Umowy.

Prosimy o dokładne przedstawienie wysokości odpowiedzialności wynikającej z utraconej rekompensaty z podziałem na miesiące w trakcie jej trwania.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy par. 17 pkt.4 . Zgodnie z przygotowaną przez Spółkę prognozą rozdziału maksymalnej rekompensaty w latach realizacji Umowy wysokość całej prognozowanej rekompensaty wynosi: 2020 r. - ok. 3 200 000 zł; 2021 r. - ok. 3 200 000 zł; 2022 r. - ok. 9 000 000 zł; 2023 r. - ok. 23 000 000 zł (jedynie do wysokości połowy należnej rekompensaty)

Pytanie nr 21

Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu PZUM” pkt. 1.2, 4.1, 4.2, 9.2, 14.2, 15.2 – 15.7, 21.1, 21.3, 21.4, 33.5, 33.6.

Pytanie: Prosimy o wskazanie szczegółowych wymagań w pkt. 1.2, 4.1, 4.2, 9.2, 14.2, 15.2 – 15.7, 21.1, 21.3, 21.4, 33.5, 33.6. dokumentu pn. „Opis cech systemu PZUM” stanowiącego załącznik 2 do OPZ.

Odpowiedź: Wymagania zostały doprecyzowane.

Pytanie nr 22

Załącznik nr 5 do Umowy SLA Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 317 opublikowanej dnia 18 października 2019 r.

Pytanie: Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 317 opublikowanej dnia 18 października 2019 r. Prosimy o wprowadzenie w pkt 2.5.a.II Załącznika nr 5 do Umowy SLA następującej treści: „naprawa może być prowadzona tylko i wyłącznie w momencie gdy pojazd znajduje się na pętli lub zajezdni, a naprawa nie będzie skutkowała opóźnieniem w realizacji pracy przewozowej tego pojazdu”.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy SLA.

Pytanie nr 23

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ rozdziale 4.9.1.4.2

Pytanie: W dokumencie OPZ w rozdziale 4.9.1.4.2 Zakres integracji, Zamawiający przedstawia zidentyfikowane systemy, z którymi integrował się będzie system PZUM. Prosimy o uzupełnienie tej informacji o zakres danych i kierunku ich wymiany pomiędzy każdym zidentyfikowanym systemem. W ocenie Wykonawcy niektóre z systemów przedstawionych do integracji posiadają dane wzajemnie się replikujące. Dodatkowo Wykonawca wskazuje, że wiedza o zakresie integracji pozwoli na wykonanie analizy prowadzącej do oceny czynności

niezbędnych do realizacji projektu lub pozwoli na minimalizację przedmiotowej integracji wynikającej z faktu wzajemnego duplikowania się danych.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 24

Pytanie: Czy Zamawiający przejmie rolę koordynacji oraz odpowiedzialność za możliwość wykonania uzgodnień i integracji z firmami i ich infrastrukturą, które pozostają poza relacją wiążącą Wykonawcę i Zamawiającego. Na przykład zarządców dworców i peronów, czy firmy posiadające w swoim użytkowaniu systemy informatyczne, z którymi system PZUM ma się integrować.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ.

Pytanie nr 25

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ Dotyczy punktu 4.9.1.4.3.

Pytanie: Dotyczy punktu 4.9.1.4.3. OPZ

Prosimy o przekazanie informacji o procesie integracji z systemem projektu Interconnect. Wykonawca wskazuje, że zgodnie z OPZ, projekt Interconnect jest w trakcie realizacji, wobec czego potencjalny Wykonawca nie posiada wiedzy o sposobie i możliwościach integracji. W związku z powyższym prosimy o przekazanie informacji o procesie integracji z systemem projektu Interconnect. Dodatkowo prosimy o informację, czy system Interconnect będzie również zarządzał systemem BoB?

Odpowiedź: Informacje o prowadzonym w ramach projektu InterConnect postępowaniu znajdują się pod adresem: <https://platformazakupowa.pl/transakcja/270092>

Interconnect nie będzie zarządzał systemem BoB.

Pytanie nr 26

Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 281 opublikowanej dnia 18 października 2019 r.

Pytanie: Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 281 opublikowanej dnia 18 października 2019 r. Czy Zamawiający oczekuje możliwości korzystania w systemie PZUM z aplikacji mobilnych z biletami QR oraz NFC innych dostawców niż dostawca systemu PZUM? Jeżeli tak, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający jako strona przedmiotowego postępowania posiada wszelkie niezbędne informacje, w tym dokumentację i porozumienia umożliwiające dostarczenie tego typu funkcjonalności i przekaze ją Wykonawcy.

Odpowiedź: Integracja ma się odbywać na podstawie wymienionych w OPZ standardach.

Pytanie nr 27**Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ Dotyczy rozdział 4**

Pytanie: Dotyczy rozdział 4 w Załączniku nr 2 do OPZ

Zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w ww. rozdziale Załącznika nr 2, Zamawiający oczekuje w planerze podróży funkcjonalności umożliwiającej informowanie pasażera o zmianie toru, peronu lub przystanku.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający jako strona przedmiotowego postępowania posiada wszelkie niezbędne informacje, w tym dokumentację i porozumienia umożliwiające realizację tego typu funkcjonalności i przekaze ją Wykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający ma zapewniony w umowach z Właścicielami dostęp do danych, które mają zapewnić

Pytanie nr 28**Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 153 opublikowanej dnia 18 października 2019 r.**

Pytanie: Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 153 opublikowanej dnia 18 października 2019 r. Prosimy o określenie, czy instalacja przez Wykonawcę zewnętrznych aplikacji na kartach NFC zamówienia na dostawę systemu PZUM? Zgodnie z wymaganiami określonymi w OPZ, Wykonawca ma umożliwić instalację innych aplikacji na kartach NFC, które będą dostarczone w ramach przedmiotowego zamówienia.

Odpowiedź: Zamawiającemu chodzi o możliwość instalacji przez Zamawiającego dodatkowej aplikacji na karcie NFC dostarczonej przez Wykonawcę

Pytanie nr 29**Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 291 oraz 310 opublikowanych dnia 18 października 2019 r.**

Pytanie: Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 291 oraz 310 opublikowanych dnia 18 października 2019 r.

W związku ze sprzecznymi odpowiedziami, , prosimy o informację, kto jest odpowiedzialny za podpisanie umowy z bankiem?

Odpowiedź: Zamawiający nie widzi sprzeczności w odpowiedziach, w pytaniu 310 mowa jest o tym że w zakresie dostaw jest dostarczenie usług płatniczych. W pytaniu 291 jest informacja o tym, że na ten moment nie istnieje umowa z żadnym bankiem po stronie Innobaltiki w zakresie obsługi wpłat, a wymaganiem Zamawiającego jest obsługa informacji o wpłatach w oparciu o standardową strukturę plików udostępnianych przez Bank lub instytucje płatnicze.

Pytanie nr 30

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 GOSPODARCTWA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO KAPITAŁ ZAKŁADOWY 21 305 000,00 PLN



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Załącznik nr 5 do Umowy SLA

Pytanie: Dotyczy Załącznika nr 5 do Umowy – SLA.

Czy Zamawiający potwierdza, że system zgłoszeń serwisowych i ich obsługi zostanie przez niego udostępniony i Wykonawca ma z niego korzystać?

Odpowiedź: Tak zamawiający udostępni system zgłoszeń serwisowych. Wykonawca ma korzystać z systemu zgłoszeń serwisowych zamawiającego zgodnie z zakresami np: "Raport informacyjny o dobowym poziomie SLA, Wykonawca będzie przedstawiał codziennie o godzinie 7:00 w Systemie do Obsługi Zgłoszeń Serwisowych Zamawiającego."

Pytanie nr 31

Pytanie: W dniu 28 października 2019 pojawiły się informacje o zerwaniu umowy przez samorządy trójmiejskie z dostawcą rozwiązania na zarządzanie rowerem MEVO. W związku z tym, czy Zamawiający potwierdza wymaganie konieczności integracji systemu PZUM z systemem MEVO ?

Odpowiedź: Zamawiający zmienił zapisy OPZ

Pytanie nr 32

Pytanie: Dotyczy ewentualnego naliczania kar. W obecnych zapisach Umowy istnieje ryzyko, że potencjalny wykonawca może zostać ukarany dwa razy za to samo przewinienie, np. w przypadku awarii urządzenia A2 lub B2 może zostać naliczona kara wynikająca z SLA oraz dodatkowo Wykonawca może być zobowiązany do pokrycia różnicy wynikającej z obniżonych dochodów PTZ, organizatorów transportu. W ocenie Wykonawcy, nie można zostać ukaranym dwiema różnymi karami za to samo przewinienie.

W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o jasne określenie w Umowie, że Zamawiający za dany przypadek może naliczyć jeden rodzaj kary.

Odpowiedź: Wysokość kar określona w obecnie opublikowanym Załączniku nr 3 do SIWZ - Umowa, wg. Zamawiającego jest adekwatna dla osiągnięcia celu jakim jest zminimalizowanie czasu niedziałania lub złego działania podstawowego systemu obsługującego PTZ w skali całego województwa.

Pytanie nr 33

Pytanie: Dotyczy windykacji należności w tzw. okresie przejściowym trwającym od momentu uruchomienia systemu do momentu podpisania przez Zamawiającego protokołu końcowego. Wg opisu i wymagań określonych w dokumentacji, Zamawiający oczekuje iż w w/w okresie, to Wykonawca będzie odpowiedzialny za windykację należności od pasażerów. Rodzi się

jednak wątpliwość co będzie z tzw. długami po odbiorze końcowym. Kto będzie ich właścicielem? Prosimy o jasne zdefiniowanie tego w zapisach Umowy.

Odpowiedź: Zamawiający nie dokonuje zmian w umowie. Wykonawca zobowiązany jest do dokończenia procesu windykacji wszczętych przez siebie.

Pytanie nr 34

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ pkt. 3.8.2.

Pytanie: Jak wygląda ścieżka przepływu pieniędzy według zamawiającego, jaka jest rola/odpowiedzialność pośrednika płatności? Dlaczego w pkt. 3.8.2. załącznika 4 do SIWZ znajduje się sugestia, że środki od Operatora płatności kierowane są zarówno do Operatora Transportu jak i Przewoźnika? Prosimy o wskazanie wszystkich scenariuszy.

Odpowiedź: Zamawiający Załączył uzupełniony załącznik nr 3 do OPZ

Pytanie nr 35

Pytanie: Kto jest Merchantem (otrzymuje pieniądze od kupującego) poprzez systemy Operator płatności online?

Odpowiedź: Zamawiający Załączył uzupełniony załącznik nr 3 do OPZ

Pytanie nr 36

Pytanie: "Powinna istnieć także możliwość dodawania nowych systemów płatności w zależności od potrzeb zamawiającego" - prosimy o doprecyzowanie zapisu, operator płatności musi mieć czas na dodanie nowej formy płatności, ponieważ jest pośrednikiem i nie ma wpływu na podmioty trzecie.

Odpowiedź: W tym wymaganiu chodzi o zapewnienie możliwości włączania/dodawania do systemu PZUM wszystkich nowych systemów płatności jakie zostaną zintegrowane z infrastrukturą operatora płatności i znajdują się w jego ofercie.

Pytanie nr 37

Pytanie: Co Zamawiający rozumie poprzez zapis c pre-paid niewykorzystanych w okresie ich ważności.?"

Odpowiedź: W przypadku posiadania środków na koncie i chęci zrezygnowania z posiadania konta w Systemie PZUM Pasażer będzie mógł wydać dyspozycję przełania środków na swoje konto w innym banku lub wypłaty gotówki w wysokości wskazanej jednak nie większej niż saldo konta

Pytanie nr 38

Pytanie: "W przypadku pasażera możliwy będzie zwrot środków dostępnych na koncie pasażera na podstawie wyliczonej kwoty do zwrotu." - prosimy o doprecyzowanie jak Zamawiający będzie wymagał działania takiego mechanizmu?

Odpowiedź: Uzupełniono zapisy Załącznika nr 2 do OPZ.

Pytanie nr 39

Pytanie: "Możliwość wprowadzenia danych o wpłatach dokonanych w POK" - prosimy o doprecyzowanie jak Zamawiający będzie wymagał działania takiego mechanizmu.

Odpowiedź: Zamawiający Załączył uzupełniony załącznik nr 3 do OPZ

Pytanie nr 40

Pytanie: "Możliwość wsparcia obsługi polecenia zapłaty jako sposobu płatności - prosimy o doprecyzowanie jak Zamawiający będzie wymagał działania takiego mechanizmu.

Odpowiedź: Zamawiający Załączył uzupełniony załącznik nr 3 do OPZ

Pytanie nr 41**Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ rozdziale 3.8.4**

Pytanie: Lista metod płatności nie znajduje się w rozdziale 3.8.4 Załącznika nr 4 do SIWZ.- nie można nazwać metodą płatności "aplikacji mobilnej". Aplikacja mobilna to jedynie narzędzie. Metodą płatności jest BLIK/przelew online/karta płatnicza, itp. Jak Zamawiający zapatruje się na usługę zapisywania kart płatniczych w aplikacji mobilnej? Jak Zamawiający zapatruje się na zabezpieczenia 3DS transakcji kartowych w aplikacji mobilnej - czy jest świadomy, że w procesie zakupu mogą pojawić się monity zabezpieczenia 3DS?

Odpowiedź: Posługując się językiem pytającego można przyjąć, że lista zawiera narzędzia/technologie jakie mają być wykorzystywane przez system PZUM. Wykorzystując te narzędzia/technologie należy przygotować rozwiązania spełniające wszystkie wymagania systemów płatniczych jakie są nakładane na poszczególne produkty płatnicze / metody płatności.

W szczególności oznacza to konieczność stworzenia np. aplikacji mobilnej PZUM zawierającej obsługę produktów płatniczych / metod płatności w taki sposób, który spełnia wszystkie wymagania/ograniczenia nałożone na taki produkt/metodę. Inne ograniczenia nakładane są na takie produkty/metody jak BLIK a inne na takie jak karty płatnicze. Zamawiający dopuszcza możliwość współpracy Wykonawcy z certyfikowanymi operatorami płatności dostarczającymi certyfikowane rozwiązania umożliwiające integrację takich produktów/metod z aplikacją mobilną lub innymi narzędziami/technologiami.

Pytanie nr 42**Dot. 1. zał 2 do POZ pkt 6**

Pytanie: Prosimy o doprecyzowanie „innych systemów wskazanych przez zamawiającego” oraz inne mechanizmy obok DEBT recovery.

Odpowiedź: Przez „możliwość dodawania nowych systemów płatności w zależności od potrzeb zamawiającego” należy rozumieć otwartość systemu PZUM na implementację nowych form płatności (instrumentów płatniczych) jakie w najbliższym czasie mogą pojawić się na rynku i w szczególności w ofercie wybranego operatora płatności.

Podobnie należy rozumieć wymaganie obsługi Innych mechanizmów obok DEBT recovery. W tym przypadku wymaganie dotyczy również otwartości systemu PZUM (nie implementowania w systemie PZUM rozwiązań sztywnych np. zawierających na stałe zaszyte dane będące de facto parametrem usługi) na możliwość implementacji pojawiających się, nowych mechanizmów odzyskiwania należności jakie w najbliższym czasie mogą pojawić się na rynku i w szczególności w ofercie wybranego operatora płatności.

Pytanie nr 43**Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji pkt 6.1**

Pytanie: Dot. pkt 6.1 możliwość współpracy z systemami płatności dokonywanych w kasach niezależnych punktów handlowych, takimi jak np. VIA - Moje Rachunki, Wygodne Rachunki

Prosimy o wskazanie konkretnych systemów, czy użyte np. to wskazanie na tych konkretnych usługodawców?

Odpowiedź: Zamawiający nie oczekuje od Wykonawcy integracji systemu PZUM z żadnym konkretnym systemem IT dostępnym w punktach handlowych. Zamawiający oczekuje opracowania i wdrożenia uniwersalnego interfejsu umożliwiającego integrację z serwerami dowolnych systemów handlowych/usługowych, które po dostosowaniu do takiego interfejsu PZUM będą mogły realizować wybrane jego funkcje.

Pytanie nr 44**Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji**

Pytanie: Prosimy o przekazanie wykazu urządzeń będących w posiadaniu kolei i metody integracji czytników do kart płatniczych z istniejącymi urządzeniami. Czy to mają być rozwiązania software czy też integracja z urządzeniami peryferyjnymi np. pinpad kasowy czy mPOS etc. Zwracamy uwagę, że jeśli to mają być wyłącznie rozwiązania software to może być to niewykonalne z uwagi na brak w tych urządzeniach EMV.

Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, że integracja z systemami kolei jak i innych tego typu partnerów PZUM nie będzie wiązać się z koniecznością integracji z poszczególnymi

urządzeniami wykorzystywanymi przez partnerów i ograniczyć się jedynie do integracji serwera systemu PZUM z serwerami systemów wykorzystywanymi przez partnerów.

Pytanie nr 45

Pytanie i odpowiedź 126

Pytanie: Pytanie i odpowiedź 126

Przesunięcie decyzji co do migracji i zastąpienia dotychczasowych systemów, czy też budowie dwustronnego interfejsu na etap realizacji projektu stwarza ogromne zagrożenie niedoszacowania lub przeszacowania kosztów oferty. Prosimy o wskazanie decyzji na tym etapie.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ.

Pytanie nr 46

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ punkt 3.11.2.1 oraz 3.11.2.2

Pytanie: OPZ punkt 3.11.2.1 oraz 3.11.2.2 Proszę o jednoznaczne określenie wymagań dla urządzeń walidujących – czy Zamawiający potwierdza, że obudowy wszystkich urządzeń walidujących mają spełniać wymagania norm IP54 oraz IK07

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ. Dla urządzeń walidujących znajdujących się wewnątrz pojazdów - IP54 oraz IK08.

Pytanie nr 47

Wynagrodzenie i warunki płatności

Pytanie: Umowa § 5. Wynagrodzenie i warunki płatności

Prosimy o wyrażenie zgody na modyfikację zaproponowanych przez Zamawiającego warunków płatności w zakresie zmiany procentowego wynagrodzenia w Etapie XI i XII (zaznaczone pogrubioną czcionką). Przyczyna naszej prośby wynika z faktu, że Wykonawca w pierwszych fazach projektu ponosi wysokie ryzyka produkcyjno-wdrożeniowe, które nie jest w pełni objęte obecnym mechanizmem płatności i utrzymuje negatywny wynik projektu przez kilkanaście miesięcy

2.1. za wykonanie elementów wskazanych w § 2. 1.1)a., 1.1)b, 1.1)c, 1.1)d, 1.1)e, 1.1)f, w wysokości zł netto (słownie: ...) plus należny podatek VAT, co stanowi kwotę brutto (słownie: ...) w podziale na płatności:

1) Etapu I i II - zł brutto (słownie:.....), co stanowi 2 % wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.

- 2) Etapu III - zł brutto (słownie.....), co stanowi 1% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 3) Etapu IV - zł brutto (słownie.....), co stanowi 10% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 4) Etapu V - zł brutto (słownie.....), co stanowi 2% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 5) Etapu VI - zł brutto (słownie.....), co stanowi 10% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 6) Etapu VII - zł brutto (słownie.....), co stanowi 10% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 7) Etapu VIII - zł brutto (słownie.....), co stanowi 15% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 8) Etapu IX - zł brutto (słownie.....), co stanowi 5% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 9) Etapu X - zł brutto (słownie.....), co stanowi 5% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 10) Etapu XI - zł brutto (słownie.....), co stanowi 30% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.
- 11) Etapu XII - zł brutto (słownie.....), co stanowi 10% wynagrodzenia określonego w ust. 2.1.

Odpowiedź: Zamawiający nie zmienia zapisów Umowy.

