

Cieszyn, 22 sierpnia 2017 r.

ZP.271.1.14.2017

Wyjaśnienia 1 do SIWZ

dotyczy: postępowania nr ZP.271.1.14.2017 o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem dostawa wraz z wdrożeniem Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

Działając w oparciu o art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.), zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

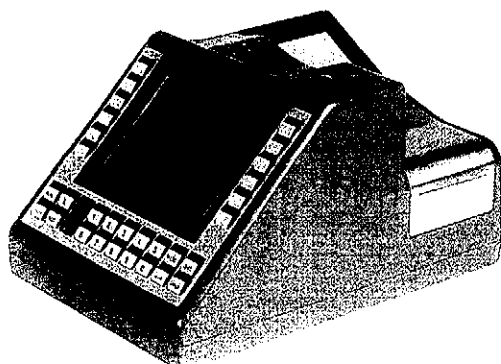
Pytanie nr 1: Czy zamawiający na podstawie długoletniego doświadczenia oferenta dopuści możliwość składania ofert częściowych, tj. na poszczególne moduły: informacja pasażerska, nadzór ruchu, zarządzanie rozkładami jazdy, system biletowy? Pozwoli to zaoferować rozwiązania różnych producentów bez potrzeby angażowania firmy integrującej oraz zwiększy konkurencyjność.

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza składania ofert częściowych.

Pytanie nr 2: Oferent prosi o zmianę sztywnego terminu realizacji 30.04.2017 na termin liczony w miesiącach od podpisania umowy. Procedura przetargowa może się (i zazwyczaj tak się dzieje) przedłużyć, realizacja tak skomplikowanego zadania w określonym sztywno terminie – 30.04.2017, może być bardzo trudna.

Odpowiedź: Zamawiający uwzględnił sugerowaną zmianę. Termin realizacji zamówienia ustalony jest na 210 dni od daty zawarcia umowy.

Pytanie nr 3: Załącznik nr 1 do PFU, 2.2. Komputery pokładowe na autobusach – Czy Zamawiający dopuści jako rozwiązanie równoważne do *kasownika elektronicznego z mikropłatnościami* umożliwienie pasażerom zakupu biletu przy użyciu kart bankowych w komputerze pokładowym / bileterce?



Załącznik nr 1 do PFU, 2.7. Kasowniki elektroniczne – wnosimy o zredagowanie wymagania w sposób następujący: *„Kasowniki elektroniczne = mikropłatnościami. Jeden z 3 kasowników montowanych w autobusie musi posiadać funkcję uzupełniania informacji o doładowanych środkach dotyczących biletu elektronicznego, które to uzupełnienie zostało uprzednio wykonane poprzez Internet, a także funkcję płatności za pomocą karty płatniczej zbliżeniowej oraz za pomocą telefonu = funkcją NFC za pojedynczy przejazd bez wydruku biletu. Musi być*

~~zapewniona możliwość kontroli dokonanej w ten sposób opłaty za przejazd za pomocą urządzeń kontroli biletów²².~~

Plusy umożliwienia dokonania zakupu biletu w komputerze kierowcy / bileterce przy użyciu karty płatniczej:

+ zagwarantowanie pasażerom rozszerzonej funkcjonalności o możliwość otrzymania potwierdzenia transakcji i biletu w tradycyjnej, papierowej formie, możliwość zakupu np. 10 biletów ulgowych

+ znaczne obniżenie kosztu wdrożenia, zakupu oraz późniejszej eksploatacji urządzeń w okresie gwarancyjnym oraz pogwarancyjnym

+ obniżenie kosztu zakupu urządzeń kontrolerskich oraz ułatwienie kontroli

+ zmniejszenie koszt transmisji danych – przy zakupie biletu w kasowniku niezbędnym jest utrzymywanie ciągłego połączenia GPS/GPRS do przesłania informacji o transakcji (w dalszej części wymagań Zamawiający zakłada również, iż urządzenia kontrolerskie działające będą w trybie offline, co uniemożliwia właściwą kontrolę)

+ zmniejszenie ilości kasowników serwisowych poprzez zastosowanie jednego modelu

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza jako rozwiązanie równoważne do kasownika elektronicznego z mikropłatnościami umożliwienie pasażerom zakupu biletu przy użyciu kart bankowych w komputerze pokładowym / bileterce.

Pytanie nr 4: Załącznik nr 1 do PFU, proszę o informację jakie rodzaje biletów będzie można zakupić przy pomocy karty płatniczej / NFC?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga, aby przy pomocy karty płatniczej / NFC była możliwość zakupu biletu jednoprejazdowego.

Pytanie nr 5: Załącznik nr 1 do PFU, czy Zamawiający poniesie wszelkie koszty związane z dostarczeniem niezbędnej ilości kart SIM do autokomputerów, kasowników oraz poniesie wszelkie koszty związane z obsługą płatności kartami płatniczymi (mogące dochodzić do nawet 10.000zł miesięcznie) przez cały okres wdrożenia oraz gwarancji?

Odpowiedź: Na okres testów oraz kalibracji systemu wykonawca dostarczy do wszystkich urządzeń wyposażonych w modemy GSM/UMTS karty SIM niezbędne do komunikacji urządzeń z siecią GSM/UMTS. Karty SIM pozostaną w użytkowaniu przez Zamawiającego do momentu odbioru końcowego. W okresie do odbioru końcowego koszty pokrywa Wykonawca. Zamawiający wybierze operatora w odrębnym postępowaniu. Karty SIM dostarczone przez Wykonawcę zostaną zastąpione kartami dostarczonymi w odrębnym postępowaniu, wymiana dokonana będzie przez Wykonawcę i odpowiednie służby Zamawiającego w terminie do 2 tygodni od dnia odbioru końcowego umowy.

Pytanie nr 6: Załącznik nr 1 do PFU, 2.2. Komputery pokładowe na autobusach – Dla jakich pojazdów z obecnej floty Zamawiający oczekuje rejestracji danych eksploatacyjnych przy pomocy szyny CAN a dla jakich analogowo? Proszę pomocniczo o udostępnienie pełnego przeglądu floty wraz ze szczegółowym określeniem, w których z pojazdów możliwe jest podłączenie do szyny CAN, a w których należy zainstalować dodatkowe analogowe czujniki (w szczególności zaś jakie czujniki analogowe zainstalowane winny być dla pojazdów – Autosan H9-35, Jelcz M125M, Jelcz M 101 I, Jelcz M 121 I, SOR BN 8,5, Autosan Solina, Solaris Urbino 10/12LE).

Odpowiedź: Zamawiający wymaga rejestrowania tylko tych parametrów eksploatacyjnych, które są dostępne przy pomocy szyny CAN w pojazdach Jelcz M125M, Jelcz M 101 I, Jelcz M 121 I, SOR BN 8,5, Autosan Solina, Solaris Urbino 10/12LE. Natomiast w autobusie Autosan H9-35 wymaga zamontowania czujników analogowych w celu rejestracji otwarcia i

zamknięcia drzwi.

Pytanie nr 7: Załącznik nr 1 do PFU, 2.3. Modem GSM/GPRS zintegrowany z odbiornikiem GPS – W związku z zapisem „Antena GPS powinna być zamontowana zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu, tak aby nie naruszyć ewentualnych warunków udzielonej przez niego gwarancji o ile dotyczy.” oraz „Wszelkie dodatkowe czynności montażu polegające na ingerencji w pojazd (np. dolożenie okablowania, montaż anten), mają być przeprowadzone w taki sposób aby ZAMAWIAJĄCY nie utracił gwarancji na autobusy o ile dotyczy”. – które z posiadanych obecnie przez Zamawiającego pojazdów objęte są gwarancją? Proszę o przedstawienie szczegółowych warunków gwarancji.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że obecnie tylko jeden autobus jest na gwarancji tj. Solaris Urbino 10 – rok produkcji 2015 (gwarancja producenta do listopada 2018 r.). Zgodnie z szczegółowymi warunkami gwarancji dla tego autobusu wymagana jest akceptacja producenta na montaż dodatkowych urządzeń, które będą podłączone do instalacji. Zamawiający oczekuje, że wykonawca przedstawi producentowi autobusu projekt obejmujący dodatkowe wyposażenie autobusu i schemat jego podłączenia. Dopiero po zaakceptowaniu projektu przez producenta będzie możliwość montażu urządzeń w autobusie.

Pytanie nr 8: Załącznik nr 1 do PFU, 2.3. Modem GSM/GPRS zintegrowany z odbiornikiem GPS – W związku z zapisem „Ewentualne zmiany mogą być przeprowadzone tylko powcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym i dostawcą autobusu, wymaga się aby WYKONAWCA otrzymał stosowną zgodę na piśmie od producenta, na jakich warunkach może dokonywać zmiany.” – proszę o przesłanie danych kontaktowych do wszystkich producentów autobusów, od których należy daną zgodę uzyskać. Proszę o informację czy Zamawiający gwarantuje bezpłatną asystę przedstawicieli producenta autobusów podczas montażu?

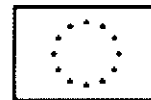
Odpowiedź: Zamawiający nie gwarantuje bezpłatnej asysty przedstawicieli producenta autobus podczas montażu urządzeń. Dane kontaktowe producenta autobusu na gwarancji: Solaris Bus & Coach S.A. z siedzibą w Bolechowie-Osiedle, 62-005 Owińska, przy ul. Obornickiej 46.

Pytanie nr 9: Załącznik nr 1 do PFU, 2.4. Pokładowe urządzenia informacji pasażerskiej – W związku z wymaganiem co do zakresu dostawy z tego ppkt. - czy Zamawiający uznaje za zasadne z punktu widzenia interesu publicznego oraz racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi ponoszenie wydatku rządu 500.000zł na wymianę tablic kierunkowych w całej posiadanej flocie pojazdów? Wnosimy o wykreślenie tego podpunktu w całości.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 10: Załącznik nr 1 do PFU, 2.8. Przycisk napadowy. Wnosimy o wykreślenie zapisu „Zamawiający wymaga, aby moduł GSM/GPRS i lokalizacyjny GPS w systemie informacji napadowej był ~~zasilany niezależnie od pozostałej instalacji pokładowej i od komputera pokładowego (tzn. był zasilany po głównym wyłączniku prądu pojazdu).~~” umożliwi to zastosowanie sprawdzonego oraz stosowanego na całym świecie rozwiązania.

Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do zmiany polegającej na wykreśleniu zdania „Zamawiający wymaga, aby moduł GSM/GPRS i lokalizacyjny GPS w systemie informacji napadowej był zasilany niezależnie od pozostałej instalacji pokładowej i od komputera pokładowego (tzn. był zasilany po głównym wyłączniku prądu pojazdu)”.



Pytanie nr 11: Załącznik nr 1 do PFU, 2.9. Urządzenia transmisji danych wifi oraz 3.3. Wyposażenie sieci wifi na zajezdni dla obsługi pojazdów – w związku z zapisem „Przygotowanie infrastruktury sieci bezprzewodowej na terenie zajezdni leży po stronie Wykonawcy.” – czy Zamawiający dysponuje dla obu lokalizacji (zarówno węzeł przesiadkowy jak i siedziba ZGK) dokumentacji istniejącej/planowanej infrastruktury sieciowej, instalacji elektrycznej oraz niskoprądowej? Jeśli tak proszę o udostępnienie wraz z informacją co do docelowego miejsca dostawy serwera oraz stanowisk dyspozytorskich.

Odpowiedź: Zgodnie z punktem 3.3 Załącznika nr 1 do PFU do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie i wykonanie infrastruktury sieci bezprzewodowej w całości jako niezależnej instalacji na terenie zajezdni autobusowej (ZGK w Cieszynie Sp. z o.o., ul Słowicza 59).

Pytanie nr 12: Załącznik nr 1 do PFU, 4.3. Automaty biletowe stacjonarne, ze względu na to, iż biletomaty umieszczone będą wewnątrz budynku wnosimy o zredagowanie następujących zapisów:

Usunięcie oczywistej omyłki pisarskiej - *Drzwi automatu muszą być zabezpieczone przed dostępem od zewnątrz wielopoziomowym mechanizmem zaryglowania - ryglowanie w obudowie automatu w co najmniej 7 punktach, w tym przy pomocy przesuwanej listwy ryglującej, dodatkowo listwa ryglująca zabezpieczona musi być patentowym zamkiem.*

Wykreślenie w całości - *Automat musi być wyposażony w dodatkowe zabezpieczenia antyprzewierceniowe umieszczone w obszarach kaset końcowych na gotówkę. W przypadku przewiercenia, wysyłany będzie natychmiastowy sygnał do centralnego systemu zarządzania.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 13: Załącznik nr 1 do PFU, 4.3. Automaty biletowe stacjonarne, ze względu na możliwość zaimplementowania w automatach alternatywnych rozwiązań dla zasobników monet (tańszych, bardziej niezawodnych) wnosimy o zredagowanie zapisów umożliwiające zastosowanie alternatywnego rozwiązania,

- *Automat musi być wyposażony w karuzelowe magazyny/zasobniki na monety, w ilości, co najmniej 6 szt. (każdy zasobnik przeznaczony do obsługi osobnego nominału monety) o pojemności minimum 50 szt., przeznaczone do wydawania reszty.*

- *Zasobniki monet muszą posiadać funkcję samonapełniania się podczas transakcji zakupu, a w przypadku rezygnacji z transakcji muszą zwracać fizycznie te same monety.*

- *W przypadku przepelnienia dowolnego magazynu „najstarsza” moneta zostaje skierowana do kasety końcowej.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 14: Załącznik nr 1 do PFU, 4.3. Automaty biletowe stacjonarne, ze względu na możliwość zaimplementowania w automatach alternatywnego rozwiązania (równie skutecznego, lecz bardziej niezawodnego i tańszego w utrzymaniu) dla blokady monet wnosimy o zredagowanie wymagań w sposób następujący:

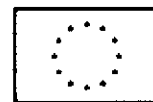
- *Wlot monet musi posiadać elektromagnetyczną lub mechaniczną blokadę.*

- *Po wybraniu biletu wlot monet nie może się otwierać automatycznie.*

- *Dopiero przyłożenie monety do otworu powoduje jej rozpoznanie przez detektor metalu i otwarcie wlotu.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 15: Załącznik nr 1 do PFU, 4.4. Oprogramowanie obsługi biletomatów biletowych, W związku z zapisem *Oprogramowanie musi współpracować z Systemem*



Zarządzania Rozkładami Jazdy w sposób umożliwiający sprzedaż biletu na dany odcinek w komunikacji ponadlokalnej. Proszę o potwierdzenie, iż to Zamawiający odpowiedzialny będzie za zdefiniowanie oraz wprowadzenie do oprogramowania pełnej informacji co do przewoźników, tras, taryf etc. niezbędnych do utworzenia pełnej oferty handlowej zarówno dla komunikacji miejskiej jak i wszystkich przewoźników w komunikacji ponadlokalnej.

Odpowiedź: W okresie wdrożenia Zamawiający przekaze pełną informację co do przewoźników, tras, taryf etc. Obowiązkiem Wykonawcy jest uruchomienie Systemu zarządzania Rozkładami Jazdy umożliwiającego sprzedaż biletu na dany odcinek w komunikacji ponadlokalnej i wprowadzenie do oprogramowania pełnej informacji. System musi mieć możliwość swobodnej edycji i wprowadzanie zmian w zakresie przewoźników, taryf i tras w okresie eksploatacji.

Pytanie nr 16: Załącznik nr 1 do PFU, 4.4. Oprogramowanie obsługi biletomatów biletowych, w związku z zapisem *Klasa zabezpieczeń systemu musi zapewniać separację użytkowników i danych.* Prosimy o uszczegółowienie tego wymagania bądź też usunięcie wymagania w całości.

Odpowiedź: W systemie musi być zaimplementowana możliwość dzielenia zasobów (ze względu na ochronę danych), na pewną liczbę podzbiorów obiektów pasywnych i zapewnienia sterowanego do nich dostępu. Wymagane jest rejestrowanie poszczególnych akcji użytkownika (np. serwis, obsługa biletomatu itd.). Koniecznym jest przedstawienie się użytkownika (dla potrzeb identyfikacji i upoważnienia) oraz śledzenie zadanego przez użytkownika procesu przetwarzania. Efektem tego śledzenia jest odpowiednia kronika z rekordami opisującymi akcje. System musi dysponować narzędziami przeglądania i analizy zawartości kroniki.

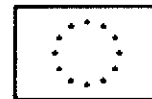
Pytanie nr 17: Załącznik nr 1 do PFU, 4.5. Urządzenia kontroli biletów, wnosimy o zredagowanie wymagania *Urządzenie musi posiadać funkcję rozpoznawania kart biletów elektronicznych kradzionych, zastrzeżonych, nieważnych z możliwością ich blokowania.*

Odpowiedź: Zamawiający przychyła się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie: „Urządzenie musi posiadać funkcję rozpoznawania biletów elektronicznych kradzionych, zastrzeżonych, nieważnych z możliwością ich blokowania.”.

Pytanie nr 18: Załącznik nr 1 do PFU, 4.5. Urządzenia kontroli biletów, w związku z zapisem *Dane o parametrach kontroli (np. linia, kurs, czas) winny być przenoszone w sposób bezkontaktowy z systemu pokładowego do pamięci czytnika.* Czy Zamawiający dopuszcza jako alternatywne rozwiązanie w którym zbliżenie karty kontrolera do czytnika kopiowało by dane o aktualnym kursie na kartę kontrolera, które po zbliżeniu do terminala zostają przeniesione na potrzeby kontroli? Zbliżenie karty przez kontrolera do kasownika jednocześnie blokowałoby wszystkie kasowniki. Zablokowany kasownik pozwala na przeniesienie danych do kontroli innym kontrolerom. Odblokowanie możliwe tą sama kartą w tym samym kasowniku, z poziomu panelu kierowcy lub automatycznie po wykryciu kolejnego przystanku.

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza zaproponowanego rozwiązania przenoszenia danych.

Pytanie nr 19: Załącznik nr 7 do PFU, 1.4. Zakres dostaw, usług i robót budowlanych, w związku z zapisem *Wyświetlanie: transport lokalny – tryb online, w oparciu o rzeczywistą lokalizację autobusów, transport ponadlokalny – tryb offline, w oparciu o wprowadzony do systemu rozkład jazdy przewoźników.* Zapewniona możliwość przejścia w transporcie



ponadlokalnym do trybu online dla zainteresowanych przewoźników. Proszę o potwierdzenie, iż Zamawiający nie wymaga od wykonawcy integracji z żadnym zewnętrznym systemem informacji pasażerskiej używanym przez ponadlokalnych przewoźników, a jedynie oczekuje aby system był gotowy na obsłużenie większej liczby pojazdów.

Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga od wykonawcy integracji z żadnym zewnętrznym systemem informacji pasażerskiej używanym przez ponadlokalnych przewoźników, a jedynie oczekuje, aby system był gotowy na obsłużenie większej liczby przewoźników i ich pojazdów. W zakresie zamówienia, zgodnie z opisem zawartym pkt. 1.5.3.3 PFU, Wykonawca opracuje szczegółową instrukcję „podłączania online” autobusów komunikacji ponadlokalnej do SDIP.

Pytanie nr 20: Załącznik nr 7 do PFU, 1.4. Zakres dostaw, usług i robót budowlanych, Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe, w związku z zapisem *System informacji pasażerskiej oraz system elektronicznego biletu powinien służyć nadzorowi realizacji usług transportowych zarówno pod względem punktualności jak również ilości przewożonych osób a także stopnia wykorzystania taboru.* Proszę o potwierdzenie, iż Zamawiający nie wymaga dostawy bramek liczących a jedynie oprogramowania pozwalającego na zliczanie pasażerów na podstawie ilości skasowanych biletów elektronicznych tzw. obowiązkowy check-in-check out.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, iż dostawa bramek liczących nie jest przedmiotem zamówienia.

Pytanie nr 21: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.1. Architektura systemu, w związku z niemożliwym do oszacowania zakresem prac programistycznych a co za tym idzie ryzyku w całym okresie gwarancyjnym wnosimy o wykreślenie pkt. 9 w całości. ~~System będzie rozwijany przez wykonawcę w zakresie funkcjonalnym i merytorycznym przez okres co najmniej 60 miesięcy od czasu odbioru ostatecznego, w celu zapewnienia ciągłej, optymalnej pracy Systemu. System musi współpracować z pakietem biurowym zamówionym i opisanym w zadaniu. Pod przytoczonymi zapisami należy rozumieć usługę asysty technicznej (realizowaną w okresie gwarancji) dla dostarczonego Systemu w tym w szczególności bieżącą aktualizację oprogramowania do najnowszej dostępnej wersji produkcyjnej, z udostępnieniem Zamawiającemu nowych funkcjonalności opracowanych przez Wykonawcę.~~

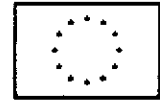
Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 22: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.2.1. Wymagania techniczne. Wnosimy o zredagowanie zapisów w sposób następujący:

~~1) Administracja i zarządzanie Systemem musi odbywać się poprzez przeglądarkę internetową.~~ Wnosimy o wykreślenie w całości – tylko część podstawowa dostarczonego oprogramowania dostarczana jest w prostej „webowej” wersji.

3) System musi być dostępny dla urządzeń mobilnych z platformami: Android, iOS, ~~Windows Phone, Symbian.~~ – zarówno Windows Phone jak i Symbian są platformami marginalnymi, używanymi przez mniej niż 0,5% użytkowników urządzeń mobilnych. Wymaganie to znacznie zawyża koszt realizacji.

7) ~~Moduły zarządzania muszą być przyjazne dla użytkowników, tzn. charakteryzować się łatwością i intuicyjnością obsługi oprogramowania między innymi poprzez umożliwienie dokonywania wszelkich zmian struktury wprowadzanych danych poprzez mechanizmy „Drag & Drop” (Przeciągnij i upuść).~~ – żadne z dostępnych obecnie na rynku profesjonalnych rozwiązań systemów biletowych, systemów informacji pasażerskiej oraz systemów zarządzania flotą nie ma takiej funkcjonalności, wnosimy w całości o wykreślenie.



Odpowiedź:

ad. 1) Wymaga się, aby system miał możliwość zarządzania i administracji poprzez przeglądarkę internetową w podstawowej części systemu. Dopuszcza się, aby część systemu dla użytkowników wewnętrznych Zamawiającego dostępna była w architekturze desktopowej.

ad. 2) Zamawiający ogranicza listę platform dla aplikacji mobilnych do Android i iOS.

ad. 3) Zamawiający przychylił się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie: „Moduły zarządzania muszą być przyjazne dla użytkowników, tzn. charakteryzować się łatwością i intuicyjnością obsługi oprogramowania.”.

Pytanie nr 23: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.2.2. Otwartość systemu. W związku z zapisem „Oprogramowanie typu GIS z obsługą formatów przyjętych za standardy w tej dziedzinie (MapInfo, ESRI, Intergraph)” proszę o potwierdzenie, iż to Zamawiający odpowiedzialny będzie za dostarczenie podkładów mapowych.

Odpowiedź: _Wszelkie podkłady mapowe niezbędne do funkcjonowania Systemu są w zakresie zamówienia i dostawy po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 24: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.2.3. Interoperacyjność systemu – magistrala usług ESB. Wnosimy o wykreślenie wymagania w całości – przy zakresie objętym tym zamówieniem jest to wymaganie, którego nie jest w stanie bezkosztowo zrealizować żaden z oferentów. Dodatkowo nie istnieje w Europie żadne tego typu wdrożenie. Ceny zakupu istniejących, komercyjnych implementacji architektury ESB są bardzo wysokie. Orientacyjne, przybliżone koszty to ok. 20.000 USD za instancję BEA AquaLogic Service Bus (dla jednego procesora), również ok. 20.000 USD za instancję Websphere ESB (także dla jednego procesora). Kwota jaką trzeba wydać na zakup Websphere Process Servera dla jednego CPU (zawiera on w sobie funkcjonalność ESB, a także możliwość tworzenia modułów biznesowych i inne) to rząd wielkości 90.000 USD. Narzędzie umożliwiające pracę integratora aplikacji Websphere Integration Developer to wydatek rzędu 4.000 USD. Możliwości tych systemów są ogromne, jednak ma to wyraźne przełożenie na ich cenę. Oczywiście do ww. cen dodać należy również koszty związane z pracami programistycznymi etc. Fakty powyższe pokazują, że na wdrożenie stabilnych i niezawodnych rozwiązań opartych na ESB mogą sobie pozwolić jedynie bardzo duże przedsiębiorstwa (nie mówiąc już o kosztach nieograniczonej pięcioletniej asysty technicznej oraz aktualizacji systemu patrz pkt. 50)

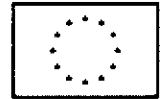
Dla zapewnienia interoperacyjności systemu w zupełności wystarczą:

- zaimplementowanie standardu Siri dla tablic i pojazdów,
- zapewnienie widoku baz danych ODBC oraz web service'ów dla systemów raportowych i wymiany danych pomiędzy innymi systemami,

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje wymagania. Samo zaimplementowanie standardów protokołów transmisji takich jak Siri czy widoki z bazy danych nie zapewniają interoperacyjności pozwalającej na pełną współpracę obecnych i planowanych w przyszłości systemów autonomicznych. Zamawiający dopuszcza implementację usług opartych o WebServices pod warunkiem zachowania wymaganej architektury magistrali usług ESB.

Pytanie nr 25: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.3.1. Szczegółowe wymagania funkcjonalne dla prawidłowego działania SDIP, w związku z zapisem 13. ... *SDIP musi odpowiednio walidować*

dane wejściowe i raportować wszelkie nieprawidłowości występujące w tych danych. Proszę o uszczegółowienie wymagania w jakim zakresie wymagane jest raportowanie



nieprawidłowości?

Odpowiedź: Zakres ten powinien być określony przez Wykonawcę na etapie szczegółowej analizy wymagań.

Pytanie nr 26: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.3.1. Szczegółowe wymagania funkcjonalne dla prawidłowego działania SDIP, Wnosimy o zredagowanie zapisu w sposób następujący 22. *SDIP musi być obsługiwany przez aplikację umożliwiającą zdalny dostęp dla wybranych użytkowników. Aplikacja musi mieć możliwość uruchamiania na urządzeniach mobilnych.*

Odpowiedź: Zamawiający przychyła się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie: „SDIP musi być obsługiwany przez aplikację umożliwiającą zdalny dostęp dla wybranych użytkowników.”.

Pytanie nr 27: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.3.1. Szczegółowe wymagania funkcjonalne dla prawidłowego działania SDIP, w związku z zapisem 24. *W skład SDIP wchodzi infrastruktura komunikacyjna dla wymiany danych lokalizacyjnych i komunikatów tekstowych pomiędzy centrum zarządzania SDIP a tablicami informacyjnymi.* Proszę o potwierdzenie, iż Zamawiający nie wymaga od wykonawcy położenia światłowodów do każdej z tablic oraz, iż Zamawiający dostarczy odpowiednią ilość kart SIM oraz pokryje wszelkie koszty związane z transferem danych dla zapewnienia bezprzewodowej komunikacji z tablicami.

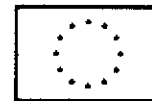
Odpowiedź: W skład SDIP wchodzi infrastruktura komunikacyjna dla wymiany danych lokalizacyjnych i komunikatów tekstowych pomiędzy centrum zarządzania SDIP a tablicami informacyjnymi. Wykonawca zobowiązany jest wykonać całość infrastruktury koniecznej do prawidłowego działania Systemu łącznie z położeniem światłowodów. W ramach prowadzonych robót budowlanych pomiędzy budynkiem dworca, a słupami konstrukcji zadaszania przystanków autobusowych zostały zabudowane rury ochronne, którymi należy przeprowadzić światłowody.

Pytanie nr 28: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.3.1. Szczegółowe wymagania funkcjonalne dla prawidłowego działania SDIP, w związku z zapisem 26. Zamawiający wymaga minimalizacji kosztów utrzymania SDIP i w związku z tym zastrzega sobie prawo do wnoszenia uwag do projektu SDIP. Proszę o uszczegółowienie na jakim etapie Zamawiający chce zgłaszać takie uwagi? Ewentualnie o jakiej minimalizacji kosztów jest mowa? (Zmiana technologii? Zmiana wielkości tablic? Zmiana ilości tablic?)

Odpowiedź: Zamówienie realizowane jest w trybie zaprojektuj i wybuduj. Zamawiający zgodnie z dokumentacją przetargową ma prawo wnosić uwagi na etapie koncepcji i projektu SDIP, ukierunkowane na spełnienie warunków ustalonych w PFU oraz SIWZ.

Pytanie nr 29: Załącznik nr 7 do PFU, 1.5.3.2. Portal informacji pasażerskiej. Wnosimy o zredagowanie *Dostępność SDIP dla pasażera - pasażer musi mieć możliwość sprawdzenia położenia autobusu i sprawdzenia odjazdu na ogólnodostępnej stronie internetowej wraz z możliwością pobrania aplikacji na smartfon niezależnie od jego systemu operacyjnego (Android, iOS, ~~Windows Phone, Symbian OS~~).* Zamawiający bierze pod uwagę ograniczenie tej funkcjonalności na starszych modelach telefonów. Zamawiający oczekuje, aby wersja mobilna działała na systemach co najmniej Android (1.5 i nowszy), iOS (4.2.1 i nowszy), ~~Windows Mobile/Phone (6.0 i nowszy) oraz Symbian OS (9.5 i nowszy).~~

Odpowiedź: Zamawiający przychyła się częściowo do proponowanej zmiany, poprzez rezygnację z systemu operacyjnego Symbian OS oraz ustala nowe wersje systemów. Nowe brzmienie: „Dostępność SDIP dla pasażera - pasażer musi mieć możliwość sprawdzenia położenia autobusu i sprawdzenia odjazdu na ogólnodostępnej stronie internetowej wraz z



możliwością pobrania aplikacji na smartfon niezależnie od jego systemu operacyjnego (Android, iOS, Windows Phone). Zamawiający bierze pod uwagę ograniczenie tej funkcjonalności na starszych modelach telefonów. Zamawiający oczekuje, aby wersja mobilna działała na systemach co najmniej Android (2.3 i nowszy), iOS (6.0 i nowszy), Windows Phone (8.1 i nowszy).”.

Pytanie nr 30: Załącznik nr 7 do PFU, 3.4 Szkolenia, w związku z zapisami o wymaganych szkoleniach dla personelu m.in. z pkt 2. oraz 10. proszę o zredagowanie dla wszystkich zespołów zapisu dot. długości szkoleń ze względu na to, iż bardziej efektywne będą szkolenia przeprowadzane dla kilkusobowych grup 10.a 16h/**zespół** 10.b 8h/**zespół** ... analogicznie dla kolejnych ... 10.h 4h/**zespół**. W efekcie proponowanych zamiast 29 roboczych dni szkoleniowych wystarczy zaledwie siedem.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Intencją Zamawiającego było wskazanie, ilugodzinnym szkoleniem powinna podlegać każda osoba. Zamawiający dopuszcza szkolenia przeprowadzone dla poszczególnych zespołów (złożonych z kilku osób) wg harmonogramu ustalonego z Zamawiającym. Z przyczyn organizacyjnych Zamawiający wymaga, aby liczebność grupy szkolonej w zespole kierowców nie przekraczała 4 osób, a w zespołach operatorów systemu w lokalizacji zintegrowanego węzła przesiadkowego przy ul. Hajduka oraz dyspozytorów - 2 osób.

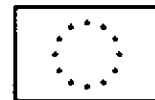
Pytanie nr 31: Załącznik nr 7 do PFU, 4.1.1.1.1.1. Strategia sterowania, w związku z zapisem: *Wykonawca przygotowuje opis metod i sposobów realizacji podstawowych strategii sterowania pojazdami, informacją pasażerską. Wykonawca opisze także metody i sposoby realizacji zarządzania strategicznego, oraz przedstawi możliwości integracji obecnie wykorzystywanego oprogramowania do celów systemu (np. moduł sprzedaży, księgowy itd.). Dla sytuacji awaryjnych Wykonawca przedstawi przykład strategii/scenariuszy wykorzystujących zmienne z różnych podsystemów przy realizacji przewozów pasażerskich.* Wnosimy o zredagowanie zapisu lub o uszczegółowienie informacji dotyczących obecnie wykorzystywanego oprogramowania oraz zakresu wymaganej integracji.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 32: Załącznik nr 7 do PFU, 4.1.2.1. Analiza wymagań, projekt funkcjonalny i techniczny, wnosimy o wykreślenie wymagań:

~~–projekt powinien być sporządzony w notacji UML lub równoważnej,~~
~~–powinien zawierać diagramy przypadków użycia wraz z głównymi i alternatywnymi scenariuszami zdarzeń, punkty rozszerzeń i agregacji oraz związki pomiędzy przypadkami użycia,~~
~~–powinien zawierać ustrukturyzowany opis przypadków użycia,~~
~~–powinien zawierać diagramy sekwencji i diagramy przejść stanów,~~
~~–powinien zawierać diagramy klas z atrybutami i funkcjami,~~
~~–powinien zawierać logiczny model danych w postaci diagramów ERD lub równoważnych, z pełnym opisem atrybutów, funkcji i procedur~~ przekazanie projektu Systemu w wyżej wymieniony sposób jest naruszeniem praw autorskich wykonawcy oraz generuje tylko niepotrzebne godziny pracy na stworzenie ponad 2000 stron dokumentów. Alternatywnie proponujemy przygotowanie opisów funkcjonalnych dla wszystkich aplikacji składowych systemu wraz z podręcznikami dla użytkowników oraz opisem najważniejszych funkcji i najczęstszych przypadków.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SIWZ. Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, iż projekt winien być sporządzony w sposób umożliwiający jego



weryfikację i prawidłowość wykonania. Zgodnie z dokumentacją przetargową Wykonawca zobowiązuje się przenieść na Zamawiającego autorskie prawa majątkowe do Utworów wytworzonych przez Wykonawcę w ramach zamówienia z prawem do dalszego przenoszenia tych praw na podmioty trzecie oraz z prawem zezwalania na wykonywanie zależnych praw autorskich, w tym prawem do dokonywania opracowań oraz rozporządzania i korzystania z opracowań – na wszelkich polach eksploatacji.

Pytanie nr 33: Załącznik nr 7 do PFU, 4.1.2.2. Wykonanie projektu systemu, w związku z brakiem niezbędnych informacji co do zakresu i dostępnej dokumentacji wnosimy o zredagowanie wymagań w sposób następujący:

~~5. Wykonanie wszelkich opracowań oraz uzyskanie wszelkich wymaganych prawem zgód, pozwoleń i decyzji umożliwiających uzyskanie odpowiednich decyzji i/lub skutecznych zgłoszeń organu administracji architektoniczno-budowlanej pozwalających na wykonanie robót budowlanych niezbędnych do prawidłowego zrealizowania przedmiotowej Inwestycji należy do obowiązków Wykonawcy~~

~~6. Wykonawca wszelkie dodatkowe opracowania niezbędne do uzyskania wymaganych opinii i uzgodnień uzyska własnym staraniem i na swój koszt, a wynagrodzenie obejmie wszystkie koszty ponoszone przez Wykonawcę w celu zrealizowania przedmiotu umowy.~~

~~8. Wykonawca zapewni opracowanie wszelkiej dokumentacji z należytą starannością wraz z dokonaniem uzgodnień branżowych oraz dostosowanie jej do obowiązujących w danym czasie przepisów.~~

~~12. Wykonawca zobowiązuje się, w zakresie projektowania, do opracowania i wzięcia odpowiedzialności za opracowane projekty oraz każdy inny dokument wymagany przez Zamawiającego.~~

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

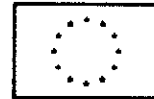
Pytanie nr 34: Załącznik nr 7 do PFU, 4.2. Zakres prac projektowych – odbiór. Wnosimy o zredagowanie zapisu: ~~1. Zamawiający nie jest zobowiązany do sprawdzenia jakości opracowanego i przekazanego projektu Systemu, a wszystkie jego wady i braki Wykonawca będzie usuwał w trakcie realizacji inwestycji z inicyjatywy własnej bądź na żądanie Zamawiającego, w tym też okresie będzie go uzupełniał i modyfikował. Czynnności, o których mowa wyżej, Wykonawca będzie realizował w ramach wynagrodzenia ryczałtowego obejmującego ww. zakres rzeczowy.~~

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 35 : Załącznik nr 7 do PFU, 4.3. Zakres dostaw, usług i robót. W związku z zapisem 3. ~~Termin udostępnienia placu budowy wskazany będzie przez Zamawiającego, w uzgodnieniu z wykonawcą prowadzonych robót budowlanych.~~ Czy Zamawiający przewiduje, iż opóźnienie w realizacji prac budowlanych wpływać będzie na przedłużenie terminu realizacji niniejszego zamówienia?

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje opóźnień w realizacji prac budowlanych mogących wpłynąć na terminy wskazane w dokumentacji przetargowej.

Pytanie nr 36: Załącznik nr 7 do PFU, 4.3. Zakres dostaw, usług i robót. W związku z zapisem 5. ~~W okresie przejściowym, który rozpoczyna się wraz z okresem wdrażania biletu elektronicznego i kończy się nie wcześniej niż data podpisania protokołu końcowego bez zastrzeżeń, w każdym z autobusów, oprócz 3 kasowników wchodzących w zakres Systemu, Wykonawca zamontuje kasownik do kasowania biletów tradycyjnych (podłączony do komputera pokładowego). Koszty udostępnienia kasowników, montażu oraz demontażu~~



wchodzą w cenę zamówienia. Zamawiający dopuszcza wykorzystanie w tym celu kasowników będących własnością przewoźnika (KRG-6 produkcji R&G). Czy aktualnie w całej flocie zainstalowane są kasowniki KRG-6? Czy Zamawiający uzna za spełnienie tego wymagania na czas montażu kasowników jednofunkcyjnych elektronicznych pozostawienie po jednym kasowniku KRG-6 w każdym pojeździe oraz ich późniejszy demontaż po uruchomieniu biletu elektronicznego (montaż kasowników elektronicznych nie powinien zająć więcej niż dwa tygodnie).

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie w każdym autobusie są kasowniki KRG-6, ale Zamawiający dysponuje 20-stoma kasownikami tego typu. Zamawiający nie dopuszcza możliwości, aby na czas montażu kasowników jednofunkcyjnych elektronicznych pozostawić tylko po jednym kasowniku KRG-6 w każdym pojeździe. Zgodnie z PFU Wykonawca oprócz 3 kasowników wchodzących w zakres Systemu, ma zamontować kasownik do kasowania biletów tradycyjnych i zdemontować go po okresie przejściowym.

Pytanie nr 37: Załącznik nr 7 do PFU, 4.3. Zakres dostaw, usług i robót. Wnosimy zredagowanie lub o wykreślenie w całości pkt 7.27. ~~Wykonawca zabezpieczy Zamawiającego przed jakąkolwiek odpowiedzialnością Zamawiającego wobec innych osób, a także wszelkimi roszczeniami, postępowaniami, kosztami i wydatkami takimi, które będą kierowane przeciwko Zamawiającemu lub które będzie musiał ponosić Zamawiający i które mogą powstać w konsekwencji wykorzystania opracowania, chyba że szkoda była spowodowana wyłącznie z winy Zamawiającego.~~

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 38: Załącznik nr 6 do PFU, § 1. Pkt. 4. Zamawiający nie powinien uznawać przedmiotu Umowy za niewykonany w przypadku, gdy nie będą spełnione nieistotne wymagania Zamawiającego, które będzie można w krótkim czasie poprawić. Wnosimy o zredagowanie.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

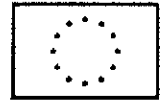
Pytanie nr 39: Załącznik nr 6 do PFU, § 2. Pkt. 2. ~~Koncepcja Wdrożenia musi zostać sporządzona z uwzględnieniem wymagań Zamawiającego określonych w SIWZ, PFU i Umowie oraz wymagań sformułowanych przez Zamawiającego podczas wykonywania przedmiotu Umowy.~~ - Trudno przewidzieć przyszłe wymagania Zamawiającego, więc albo powinno być zastrzeżone, że chodzi o wymagania zgłoszone w terminie 21 dni od zawarcia Umowy, albo ta część postanowienia powinna być usunięta.

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany wskazanej treści. Nowe brzmienie: „Koncepcja Wdrożenia musi zostać sporządzona z uwzględnieniem wymagań Zamawiającego określonych w SIWZ, PFU i Umowie oraz wymagań, zgodnych i wynikających z PFU, sformułowanych przez Zamawiającego podczas wykonywania przedmiotu Umowy.”.

Pytanie nr 40: Załącznik nr 6 do PFU, § 2. Pkt. 4. Uprawnienie to powinno służyć Zamawiającemu jedynie w sytuacji uzasadnionego merytorycznie braku akceptacji stanowiska Wykonawcy. Wnosimy o wykreślenie zapisu: ~~Jeżeli Zamawiający nie zaakceptuje stanowiska Wykonawcy może odstąpić od umowy w terminie 7 dni od dnia przedstawienia uzasadnienia przez Wykonawcę.~~

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 41: Załącznik nr 6 do PFU, § 2. Pkt. 5. W związku z zapisem: *Sformułowane uwagi, poprawki lub zastrzeżenia, o których jest mowa w ust. 4, nie zwalniają Wykonawcę od*



odpowiedzialności za Wdrożenie Systemu, którego funkcjonalność została założona w PFU. - Uwagi, zastrzeżenia i poprawki powinny być zatem zgodne z PFU – wnosimy o dodanie w pkt. 4. Zamawiający może w terminie 7 Dni od daty przekazania Koncepcji Wdrożenia zgłosić uwagi, poprawki lub zastrzeżenia zgodne i wynikające wprost z PFU, które Wykonawca będzie zobowiązany uwzględnić i wprowadzić do Koncepcji Wdrożenia.

Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie pierwszego zdania w pkt. 4 w par. 2: „Zamawiający może w terminie 7 Dni od daty przekazania Koncepcji Wdrożenia zgłosić uwagi, poprawki lub zastrzeżenia zgodne i wynikające wprost z PFU, które Wykonawca będzie zobowiązany uwzględnić i wprowadzić do Koncepcji Wdrożenia.”.

Pytanie nr 42: Załącznik nr 6 do PFU, § 3. Pkt. 6. Uprawnienie to powinno służyć Zamawiającemu jedynie w sytuacji uzasadnionego merytorycznie braku akceptacji stanowiska Wykonawcy. Wnosimy o wykreślenie zapisu: *Jeżeli Zamawiający nie zaakceptuje stanowiska Wykonawcy może odstąpić od umowy w terminie 7 dni od dnia przedstawienia uzasadnienia przez Wykonawcę.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 43: Załącznik nr 6 do PFU, § 3. Pkt. 7. W związku z zapisem: *Sformułowane uwagi, poprawki lub zastrzeżenia, o których jest mowa w ust. 4, nie zwalniają Wykonawcę od odpowiedzialności za Wdrożenie Systemu, którego funkcjonalność została założona w PFU. - Uwagi, zastrzeżenia i poprawki powinny być zatem zgodne z PFU – wnosimy o dodanie w pkt. 4. Zamawiający może w terminie 14 Dni od daty przekazania Projektu zgłosić uwagi, poprawki lub zastrzeżenia zgodne i wynikające wprost z PFU, które Wykonawca będzie zobowiązany uwzględnić i wprowadzić do Projektu.*

Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie pierwszego zdania w pkt. 6 w par. 3: „Zamawiający może w terminie 14 Dni od daty przekazania Projektu zgłosić uwagi, poprawki lub zastrzeżenia zgodne i wynikające wprost z PFU, które Wykonawca będzie zobowiązany uwzględnić i wprowadzić do Projektu.”.

Pytanie nr 44: Załącznik nr 6 do PFU, § 4. Pkt 2. Postanowienie to może okazać się niekorzystne dla Wykonawcy w przypadku długotrwałego przestoju czy też okoliczności niezależnych od wykonawcy jak np. opóźnienia w realizacji robót budowlanych centrum przesiadkowego. Prosimy o zredagowanie zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 35, Zamawiający nie przewiduje opóźnień w realizacji prac budowlanych mogących wpłynąć na terminy wskazane w dokumentacji przetargowej.

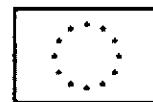
Pytanie nr 45: Załącznik nr 6 do PFU, § 5. Pkt. 4 (str. 7) - Postanowienie powinno mieć zastosowanie tylko do przypadku kosztów i wydatków, które Wykonawca mógł przewidzieć na podstawie dokumentów przekazanych przez Zamawiającego. Wnosimy o zredagowanie.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 46: Załącznik nr 6 do PFU, § 9. Pkt. 2. Ppkt 1) Wnosimy o zredagowanie (*jeżeli w protokole tym nie stwierdzono istotnych wad*)

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 47: Załącznik nr 6 do PFU, § 11. Pkt. 4 W jakiej formie ma nastąpić akceptacja? Postanowienie powinno to przewidywać, że niemożliwa jest odmowa akceptacji, jeżeli sprzęt



i oprogramowanie są zgodne z PFU, a jeżeli taka odmowa nastąpi - że jest uważana za niebyłą. Wnosimy o wykreślenie w całości zapisu ~~Bez akceptacji Zamawiającego, sprzęt oraz Oprogramowanie nie mogą być zastosowane w Systemie.~~

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Akceptacja jest potwierdzeniem, że Zamawiający sprawdził zgodność sprzętu i oprogramowania z wymaganiami zawartymi w PFU.

Pytanie nr 48: Załącznik nr 6 do PFU, § 12. Pkt. 2 Wydania czy podpisania? Te daty mogą być inne, a do wydania - rozumianego jako przekazanie - może nigdy nie dojść. Wnosimy o zmianę słowa wydania na **podpisania**.

Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do zmiany. Nowe brzmienie: „Okres udzielonej gwarancji i rękojmi na wykonany przedmiot umowy, licząc od daty podpisania protokołu odbioru końcowego, wynosi 60 miesięcy.”.

Pytanie nr 49: Załącznik nr 6 do PFU, § 13. Pkt. 5 Wnosimy o zredagowanie wymagania *W przypadku, gdy w toku czynności odbioru zostaną stwierdzone wady istotne, Zamawiający może odmówić odbioru do czasu usunięcia wad lub dostarczenia przedmiotu odbioru wolnego od wad istotnych.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 50: Załącznik nr 6 do PFU, § 13. Pkt. 6 W związku z zapisem *W przypadku, gdy Wykonawca nie uwzględni uwag Zamawiającego zawartych w protokole rozbieżności, Zamawiający może odstąpić od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy.* Postanowienie to powinno się odnosić jedynie do bezzasadnego braku uwzględnienia wad i powinno być poprzedzone jeszcze jednym wezwaniem Wykonawcy do usunięcia wad. Wnosimy o zredagowanie wymagania.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

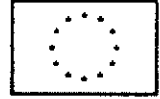
Pytanie nr 51: Załącznik nr 6 do PFU, § 13. Pkt. 8 *Do dnia podpisania protokołu odbioru końcowego Umowy ryzyko utraty lub uszkodzenia przedmiotu Umowy spoczywa na Wykonawcy, niezależnie od prawa Zamawiającego do użytkowania przedmiotu Umowy odebranego odbiorami częściowymi* - Postanowienie niekorzystne dla Wykonawcy w sytuacji, gdy utrata lub uszkodzenie przedmiotu Umowy nastąpi np. z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, już po odbiorze częściowym. Wnosimy o zredagowanie lub zrezygnowanie z wymagania w całości.

Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do propozycji zmiany. Nowe brzmienie: „Do dnia podpisania protokołu odbioru końcowego Umowy ryzyko utraty lub uszkodzenia przedmiotu Umowy spoczywa na Wykonawcy, niezależnie od prawa Zamawiającego do użytkowania przedmiotu Umowy odebranego odbiorami częściowymi. Nie dotyczy to przypadków utraty lub uszkodzenia przedmiotu Umowy spowodowanych winą Zamawiającego.”.

Pytanie nr 52: Załącznik nr 6 do PFU, § 16 oraz § 17. Wnosimy o zredagowanie paragrafu w całości, poniżej propozycja zapisów dotyczących praw majątkowych oraz licencjonowania, odsyłamy ewentualnie do proponowanych przez Ministerstwo Cyfryzacji wzorcowych klauzul w umowach IT <https://mc.gov.pl/aktualnosci/wzorcowe-klauzule-w-umowach-it>

I. Majątkowe prawa autorskie

1. Wykonawca przenosi na Zamawiającego, w ramach Ceny Kontraktowej określonej w klauzuli [Cena Kontraktowa], autorskie prawa majątkowe do Dokumentów Wykonawcy oraz innej dokumentacji projektowej – w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994r. o prawie



autorskim i prawach pokrewnych, powstałych w wyniku wykonania przedmiotowego Kontraktu na następujących polach eksploatacji:

- a) w zakresie używania,*
- b) w zakresie wykorzystania w całości lub w części Dokumentów Wykonawcy oraz dokonywania w nich zmian (tzw. zależne prawa autorskie), w szczególności dla celów ukończenia, użytkowania, konserwacji, dokonywania zmian i naprawy Robót, bezpłatnego używania dokumentów wykonawcy dla celów dalszej rozbudowy systemu.*
- c) w zakresie utrwalania i zwielokrotniania Dokumentów Wykonawcy – wytwarzanie określonej techniki egzemplarzy Dokumentów Wykonawcy, w tym techniki drukarską, techniką reprograficzną, zapisu magnetycznego oraz techniką cyfrową,*
- d) dystrybucji utworu, w szczególności jej ekspozycji i publicznego udostępniania w środkach masowego przekazu,*
- e) w zakresie obrotu oryginałem albo egzemplarzami, na których Dokument Wykonawcy utrwalono – wprowadzanie do obrotu, użyczenie albo najem oryginału albo egzemplarzy,*
- f) w zakresie rozpowszechniania Dokumentów Wykonawcy – w sposób inny niż określony w punkcie d) – publiczne wykonanie, wystawienie, wyświetlenie, odtworzenie lub nadawanie i reemitowanie, a także publiczne udostępnianie Dokumentów Wykonawcy w taki sposób, aby każdy mógł mieć do nich dostęp w miejscu i czasie przez siebie wybranym,*
- g) w zakresie wprowadzenia zmian*

2. Zamawiający nabywa prawo do przeniesienia na rzecz osób trzecich autorskich praw majątkowych, nabytych zgodnie z postanowieniami niniejszej Klauzuli.

3. Zamawiający nabywa również prawo do korzystania i rozporządzania zależnym prawem autorskim w zakresie wymienionym w ust. 1 i 2 niniejszej Klauzuli.

4. Zamawiający nabywa prawo do korzystania i rozporządzania prawem wymienionym w ust. 1, 2 i 3 nie tylko w kraju, ale również za granicą.

5. Zapłata wynagrodzenia, o którym mowa w w klauzuli [Cena Kontraktowa] wyczerpuje roszczenia Wykonawcy z tytułu przeniesienia na rzecz Zamawiającego autorskich praw majątkowych oraz praw zależnych do Dokumentów Wykonawcy oraz innej dokumentacji projektowej, o których mowa w ust. 1, oraz przeniesienia własności egzemplarzy utworu, zgodnie z postanowieniami niniejszej Klauzuli .

6. Przeniesienie autorskich praw majątkowych i praw zależnych zgodnie z postanowieniami niniejszej Klauzuli oraz przeniesienie własności egzemplarza utworu następuje z chwilą dostarczenia utworu Zamawiającemu.

7. Wykonawca oświadcza, że osoby trzecie nie uzyskały ani nie uzyskają autorskich praw majątkowych do Dokumentów Wykonawcy oraz innej dokumentacji projektowej, o których mowa w ust. 1.

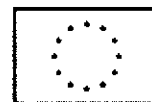
8. Postanowienia niniejszego paragrafu w niczym nie naruszają autorskich praw osobistych.

II. Licencja.

1. Wykonawca udziela Zamawiającemu, w ramach Ceny Kontraktowej określonej w klauzuli [Cena Kontraktowa], niewyłącznej licencji na korzystanie z wytworzonego, lub dostarczonego w ramach realizacji Przedsięwzięcia oprogramowania oraz aplikacji komputerowych, które podlegają ochronie przewidzianej ustawą z dnia 4 lutego 1994r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t. jedn. Dz. U. z 2006 r. nr 90, poz. 631 z późn. zm.).

2. Licencja, o której mowa w ust. 1, zostaje udzielona na czas nieoznaczony, bez prawa wypowiedzenia i obejmuje prawo korzystania przez Zamawiającego, z utworów, o których mowa w ust. 1 na terytorium Polski i poza jej granicami na następujących polach eksploatacji:

- 1) korzystania z utworu na własny użytek,*



2) trwale lub czasowe zwielokrotnianie oprogramowania oraz aplikacji komputerowych w całości lub w części jakimikolwiek środkami i w jakiejkolwiek formie, w tym również w zakresie, w którym dla wprowadzania, wyświetlania, stosowania, przekazywania i przechowywania wyników oprogramowania oraz aplikacji komputerowych niezbędne jest ich zwielokrotnienie,

3) tłumaczenia, przystosowywania, zmiany układu lub jakichkolwiek inne zmiany w oprogramowaniu,

4) dokonywanie modyfikacji lub opracowania oprogramowania oraz aplikacji komputerowych, a następnie trwale lub czasowe zwielokrotnianie oprogramowania zmodyfikowanego lub opracowania oprogramowania w pamięci operacyjnej urządzeń elektronicznych w całości lub w części jakimikolwiek środkami i w jakiejkolwiek formie w ramach realizacji przez Zamawiającego celu, o którym mowa w pkt. 1) powyżej.

5) korzystanie i rozporządzanie zależnym prawem autorskim do utworu w zakresie wymienionym w pkt 1) – 4) niniejszego ustępu, w tym korzystanie w całości lub części w tym poprzez łączenie z innymi utworami, opracowanie poprzez dodanie różnych elementów, uaktualnienie, modyfikację, tłumaczenie na różne języki,

3. Wykonawca udziela Zamawiającemu zgody na udzielenie niewyłącznej dalszej licencji na korzystanie z oprogramowania oraz aplikacji komputerowych, o której mowa w ust. 1.

4. Dalsze licencje, na których udzielenie Wykonawca wyraża zgodę zgodnie z ust. 3, mogą zostać przez Zamawiającego udzielone odpłatnie lub nieodpłatnie (według wyboru Zamawiającego) na czas nieoznaczony, bez prawa wypowiedzenia i mogą obejmować prawo korzystania licencjobiorców z oprogramowania oraz aplikacji komputerowych na terytorium Polski i poza jej granicami na polach eksploatacji, wymienionych w ust. 2.

5. Zapłata wynagrodzenia, o którym mowa w klauzuli [Cena Kontraktowa] wyczerpuje roszczenia Wykonawcy z tytułu udzielenia Zamawiającemu licencji zgodnie z niniejszą Klauzulą.

6. Udzielenie licencji zgodnie z niniejszą Klauzulą następuje z chwilą dostarczenia utworu Zamawiającemu.

7. Postanowienia niniejszej Klauzuli w niczym nie naruszają autorskich praw osobistych. Udzielona Zamawiającemu licencja nie wyłącza prawa Wykonawcy do korzystania z utworu na wszystkich polach eksploatacji.

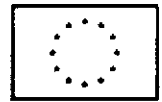
8. Jeśli w związku z wykonywaniem Umowy Wykonawca dokona wynalazku lub wzoru użytkowego, Zamawiający zastrzega sobie udział w prawie do patentu na ten wynalazek, lub w prawach ochronnych na wzór użytkowy. Ustalenie udziałów Stron w prawie do patentu lub w prawach do ochrony wzoru użytkowego nastąpi na podstawie osobnej Umowy.

9. Wraz z Dokumentami Wykonawcy, Wykonawca przekaze Zamawiającemu wszelkie dane techniczne zainstalowanego w ramach realizacji Przedsięwzięcia oprogramowania oraz aplikacji, niezależnie od praw autorskich, patentów, licencji itp., które będą niezbędne w celu rozszerzenia zainstalowanego systemu o nowe funkcje oraz możliwość istniejących i budowę nowych funkcji.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Zgodnie z informacją Ministerstwa Cyfryzacji powyższe zapisy są w dalszym ciągu uzgadniane i nie były konsultowane z Urzędem Zamówień Publicznych.

Pytanie nr 53: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 2 W przypadkach ppkt. 2 i 3 Zamawiający powinien użyć kodów źródłowych po uprzednim ponownym wezwaniu Wykonawcy do wykonania tych obowiązków. Ujawnienie kodów źródłowych powinno następować w stanie absolutnej konieczności. Wnosimy o zredagowanie zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.



Pytanie nr 54: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 2 ppkt. 1 Powinno to dotyczyć wyłącznie udokumentowanej sytuacji zaprzestania rozwoju. Wnosimy o zredagowanie lub wykreślenie w całości.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 55: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 2 ppkt. 2 oraz 3 wnosimy o zredagowanie zapisu 2) 3) *nieuzasadnionej odmowy przez Wykonawcę*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 56: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 2 ppkt. 3 Proszę o wyjaśnienie z jakimi oczekiwaniami? Kiedy wyrażonymi? Wnosimy o całkowitą rezygnację z tego podpunkty i wykreślenie zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 57: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 3 Oprogramowanie dedykowane będzie składać się z komponentów, których ujawnienie doprowadzi do naruszenia know-how Wykonawcy wnosimy o wykreślenie w całości.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 58: Załącznik nr 6 do PFU, § 18 Pkt. 8 *Zamawiający zapewni bezpłatny depozyt notarialny w swojej siedzibie.*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Depozyt będzie przechowywany w sejfie w siedzibie Zamawiającego.

Pytanie nr 59: Załącznik nr 6 do PFU, § 19 Dla całości paragrafu pojęcie "opóźnienia" powinno zostać zamienione na pojęcie "zwłoki", czyli nieterminowego wykonania pewnych obowiązków z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 60: Załącznik nr 6 do PFU, § 19 pkt. 1 ppkt 5) wnosimy o całkowite wykreślenie tego podpunktu

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

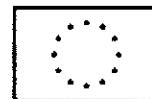
Pytanie nr 61: Załącznik nr 6 do PFU, § 20 pkt. 1 ppkt 2) *w przypadku ogłoszenia upadłości lub rozwiązania firmy Wykonawcy*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 62: Załącznik nr 6 do PFU, § 20 pkt. 1 ppkt 3) oraz 4) Umowa powinna określać minimalny termin na podjęcie robót, tak aby Zamawiający nie mógł wyznaczyć terminu nazbyt krótkiego, jedynie w celu odstąpienia od Umowy.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 63: Załącznik nr 3 do umowy, I Definicje, 11) W praktyce pozbycie się formy kontaktu za pośrednictwem poczty elektronicznej może powodować, że Wykonawca nie będzie w stanie udowodnić, że serwis prawidłowo zareagował. Wnosimy o zredagowanie zapisu: Kontakt może mieć formę bezpośrednią, telefoniczną, za pośrednictwem specjalnego dedykowanego serwisu www lub za pośrednictwem poczty elektronicznej e-mail.



Odpowiedź: Zamawiający przychyła się do propozycji zmiany. Nowa treść: „Reakcja Serwisu - nawiązanie kontaktu przez pracownika Serwisu ze zgłaszającym Awarię i/lub Usterkę pracownikiem Zamawiającego w celu przeprowadzenia wstępnej diagnostyki i w miarę możliwości przekazania zaleceń. Kontakt może mieć formę bezpośrednią, telefoniczną, za pośrednictwem specjalnego dedykowanego serwisu www lub za pośrednictwem poczty elektronicznej e-mail.”.

Pytanie nr 64: Załącznik nr 3 do umowy, II, 6) Postanowienie to powinno zostać rozszerzone - np. o siłę wyższą, działanie osób trzecich, działanie lub zaniechanie Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 65: Załącznik nr 3 do umowy, II, 16) 1) Wobec niemożności przewidzenia kierunku zmian w prawie, ryzyko istotnej ingerencji w oprogramowanie nie może zostać uwzględnione w cenie ofertowej. Wnosimy o rezygnację z całego zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 66: Załącznik nr 3 do umowy, II, 21) wnosimy o dodanie zapisu ... z winy użytkownika, siły wyższej oraz osób trzecich.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 67: Załącznik nr 3 do umowy, II, 22) wnosimy o przedłużenie czasu na odpowiedź do 7 dni roboczych.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 68: Załącznik nr 2 do PFU, 2. System Nadzoru Ruchu, wnosimy o zredagowanie *SNR ma zbierać informacje o wykonaniu rozkładu jazdy – jazdę zgodnie z rozkładem jazdy i ewentualnymi odchyłkami, informacje o włączonym i wyłączonym silniku oraz ogrzewaniu postojowym, informację o zatrzymaniu się na przystanku i otwarciu każdych drzwi z osobna*

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian.

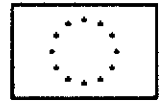
Pytanie nr 69: Załącznik nr 2 do PFU, 2. System Nadzoru Ruchu wnosimy o wykreślenie w całości podpunktu e) ze względu na tabor jakim dysponuje Zamawiający niemożliwym jest zapewnienie wszystkich wymienionych danych eksploatacyjnych.

Odpowiedź: Zamawiający wymaga rejestrowania tylko tych parametrów eksploatacyjnych, które są dostępne przy pomocy szyny CAN w pojazdach Jelcz M125M, Jelcz M 101 I, Jelcz M 121 I, SOR BN 8,5, Autosan Solina, Solaris Urbino 10/12LE. Natomiast w autobusie Autosan H9-35 wymaga zamontowania czujników analogowych w celu rejestracji otwarcia i zamknięcia drzwi.

Pytanie nr 70: Załącznik nr 2 do PFU, 2. Wnosimy o wykreślenie w całości wymagania *Dla zwiększenia dokładności danych lokalizacyjnych SNR powinien być wyposażony w stację referencyjną GPS*. Jest to tylko generowanie zbędnego kosztu, nowoczesne urządzenia działają z wystarczającą dokładnością, a koszt roczny utrzymania takiej stacji to kilka tysięcy złotych.

Odpowiedź: Zamawiający przychyła się do zmiany. Wskazane wymaganie wykreślone.

Pytanie nr 71: Załącznik nr 2 do PFU, 5. w związku z wymaganiem *Rozliczenie za usługę powinno odbywać się za pomocą dwukrotnego kasowania na wejściu i wyjściu*. – Czy Zamawiający dopuszcza wybór współpasażera z ekranu TFT Kasownika?



Odpowiedź: Tak. System ma umożliwiać opłacenie przejazdu współpasażera, pod warunkiem posiadania środków na bilecie elektronicznym.

Pytanie nr 72: Załącznik nr 2 do PFU, 5. w związku z wymaganiem *Jednak w przypadku ponownego odczytu karty w innym pojeździe (jednak przed zakończeniem pierwszego kursu) powinna być naliczana opłata stosownie do odpowiedniej taryfy, na przykład czasowej.* - czy system ma obsługiwać taryfe czasową i kilometrową jednocześnie? Proszę o pełną informację co do systemu taryfowego jaki ma być wdrożony wraz z systemem.

Odpowiedź: Oferowany przez Wykonawcę system biletowy musi posiadać funkcjonalność obsługi „elektronicznej portmonetki”, w szczególności biletów funkcjonujących w systemie „check in – check out”. Funkcja systemu check in – check out może być włączona lub wyłączona w dowolnym momencie pracy systemu przez Zamawiającego.

System ma być przygotowany do stosowania taryf na poszczególnych liniach z podziałem na strefy komunikacyjne oraz pobierania opłat zgodnie z taryfą czasową i kilometrową jednocześnie.

Pytanie nr 73: Załącznik nr 2 do PFU, 5. w związku z wymaganiem *SBE musi zapewniać blokowanie, we wszystkich urządzeniach Systemu, kart zastrzeżonych zgodnie z pobraną czarną i białą listą kart.* – co Zamawiający rozumie pod „białą listą kart”?

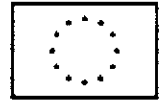
Odpowiedź: Zamawiający zredagował zapis. Nowe brzmienie: „SBE musi zapewniać blokowanie, we wszystkich urządzeniach Systemu, kart zastrzeżonych zgodnie z pobraną czarną listą kart.”.

Pytanie nr 74: Załącznik nr 2 do PFU, 5. w związku z wymaganiem *SBE powinien posiadać opcję, bez jej implementacji w ramach zadania, automatycznego pobierania opłaty stosownie do aktualnie wykorzystanych środków, to znaczy po przekroczeniu wartości biletu dziennego następne przejazdy przy użyciu karty nie powinny obciążać jej użytkownika. Analogicznie w przypadku przekroczenia kwoty biletu miesięcznego, liniowego, sieciowego.* – skoro system ma posiadać taką opcję lecz bez jej implementacji. – zapis niezrozumiały, proszę o uszczegółowienie bądź też wykreślenie całości.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian. Sformułowanie jest wystarczająco zrozumiałe i jednoznaczne. Przykładowo: bilet dzienny kosztuje 8,00 zł, a bilet jednorazowy 2,80 zł. Dwa początkowe przejazdy osobę kosztują 5,60 zł, a jeżeli w tym samym dniu zainicjuje przejazd za 2,80, to system ostatecznie naliczy opłatę za ten przejazd w wysokości 2,40 zł, a kolejne przejazdy będą już bezpłatne. Po zakończeniu dnia system zaliczy (zaksięguje) opłatę za bilet jednodniowy. Zamawiający nie posiada takiego rozwiązania w taryfie, jednak w związku z planowanym wdrożeniem biletu elektronicznego przewiduje możliwość zastosowania takiego rozwiązania.

Pytanie nr 75: Załącznik nr 2 do PFU, 5. wnosimy o zredagowanie zapisu poprzez dodanie *Karta musi posiadać funkcjonalność pamiętania ostatnich 10 wykonanych transakcji tak, aby umożliwiać pobieranie odpowiednich opłat za usługi przez kasowniki pozostające w trybie off-line to znaczy bez stałej wymiany informacji z SBE.*

Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie: „Karta musi posiadać funkcjonalność pamiętania ostatnich 10 wykonanych transakcji tak, aby umożliwiać pobieranie odpowiednich opłat za usługi przez kasowniki pozostające w trybie off-line to znaczy bez stałej wymiany informacji z SBE.”.



Pytanie nr 76: Załącznik nr 2 do PFU, 6. W związku z wymaganiem *Urządzenia na zajezdni* powinny zostać zaprojektowane w sposób odpowiedni ~~redundantny~~, aby zapewnić bezawaryjność działania 365 dni/24h. Czy Zamawiający oczekuje dostawy dwóch identycznych systemów zajezdniowych Wi-Fi? Wnosimy o zredagowanie zapisu.

Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do proponowanej zmiany. Nowe brzmienie: „Urządzenia na zajezdni powinny zostać zaprojektowane w sposób odpowiedni, aby zapewnić bezawaryjność działania 365 dni/24h.”.

Pytanie 77: PFU 1.5.1 Architektura systemu

10. Wykonawca zobowiązany jest do zaprogramowania Systemu w dane niezbędne do pracy przed przystąpieniem do testów.

11. Wykonawca zobowiązany jest do zaprogramowania wszelkich danych przed odbiorem ostatecznym

Pytanie :

a)

Czy Wykonawca odpowiedzialny jest również za zaprogramowanie danych: rozkładu jazdy, taryfy biletowej, rejestru pojazdów, rejestru kierowców, czy też Wykonawca ma dostarczyć narzędzia programowe do wprowadzania lub importu tych danych, a dane zostaną wprowadzone lub zaimportowane przez użytkowników systemu (pracowników Zamawiającego) ?

b)

W jakiej formie powyższe dane zostaną przekazane Wykonawcy ? Proszę o określenie struktury i formatu plików tych danych ?

Odpowiedź:

ad. a) Wykonawca odpowiedzialny będzie za wprowadzenie danych takich jak: rozkład jazdy, taryfy biletowe, rejestr pojazdów i kierowców w okresie wdrażania systemu, tzw. pierwotne uruchomienie Systemu z danymi aktualnymi na dzień wdrożenia Systemu. Proces ten będzie realizowany we współpracy z personelem Zamawiającego.

ad. b) Rozkłady komunikacji miejskiej zostaną przekazane w formacie *.xls. Natomiast pozostałe rozkłady w wersji papierowej.

Pytanie 78: PFU 1.5.2.1 Wymagania techniczne

1. Administracja i zarządzanie Systemem musi odbywać się poprzez przeglądarkę internetową
Technologia przeglądarki internetowej znacznie ogranicza możliwości techniczne interfejsu użytkownika.

Pytanie:

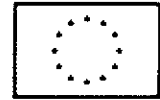
Czy zamawiający dopuszcza aby część systemu przeznaczona dla użytkowników wewnętrznych Zamawiającego (nie dla pasażerów), dostępna była w architekturze aplikacji desktopowej?

Odpowiedź: Wymaga się, aby system miał możliwość zarządzania i administracji poprzez przeglądarkę internetową w podstawowej części systemu. Dopuszcza się, aby część systemu dla użytkowników wewnętrznych Zamawiającego dostępna była w architekturze desktopowej.

Pytanie 79: PFU 1.5.2.1 Wymagania techniczne

3. System musi być dostępny dla urządzeń mobilnych z platformami: Android, iOS Windows Phone, Symbian

Pytania:



- a) Proszę o potwierdzenie że w aplikacjach mobilnych dostępne mają być funkcje systemu przeznaczone dla pasażerów ?
b) Nokia zamknęła sklep publikujący aplikację dla systemu Symbian OS i nie jest on już wspierany od 2014 roku.

Proszę potwierdzenie że Zamawiający ograniczy listę platform dla aplikacji mobilnych do Android, iOS i Windows Phone.

Odpowiedź:

- ad a) Nie. Aplikacje opisane w tym miejscu dotyczą zarządzania Systemem i nie korzystają z nich podróżni.
ad b) Zamawiający ogranicza listę platform dla aplikacji mobilnych do Android i iOS.

Pytanie 80:PFU 1.5.3.2 Portal informacji pasażerskiej

Pytania:

- a) Nokia zamknęła sklep publikujący aplikację dla systemu Symbian OS i nie jest on już wspierany od 2014 roku.

System Windows Mobile nie jest już wspierany przez Microsoft od 2010 roku. Brak oficjalnego sklepu w którym można publikować aplikacje.

Proszę potwierdzenie że Zamawiający ograniczy listę platform dla aplikacji mobilnych do Android, iOS i Windows Phone.

- b) Ze względu na minimalny udział w rynku urządzeń ze starszymi wersjami systemu operacyjnego proszę o zgodę na podniesienie minimalnych wersji systemu operacyjnego dla aplikacji SDIP przeznaczonej dla urządzeń mobilnych :

- Android: do wersji 2.3 i nowszej.

(Wersja 1.5 nie jest wspierana przez Google. Google nie udostępnia statystyk użycia systemów Android poniżej wersji 2.3)

- Windows Phone OS: do wersji 8.1 i nowszej

- iOS: do wersji iOS 6.0 i nowszej

Odpowiedź:

ad a) i ad b) Zamawiający przychylił się do propozycji zmiany. Nowe brzmienie: „Dostępność SDIP dla pasażera - pasażer musi mieć możliwość sprawdzenia położenia autobusu i sprawdzenia odjazdu na ogólnodostępnej stronie internetowej wraz z możliwością pobrania aplikacji na smartfon niezależnie od jego systemu operacyjnego (Android, iOS, Windows Phone). Zamawiający bierze pod uwagę ograniczenie tej funkcjonalności na starszych modelach telefonów. Zamawiający oczekuje, aby wersja mobilna działała na systemach co najmniej Android (2.3 i nowszy), iOS (6.0 i nowszy), Windows Phone (8.1 i nowszy).”.

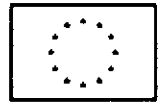
Pytanie 81:PFU 1.5.2.3 Interoperacyjność systemu - magistrala usług ESB

43. Skonfigurowania infrastruktury technicznej tak aby spełniała wszystkie wymagania dostarczonego Systemu oraz wymagania systemów zewnętrznych z którymi dostarczony System musi być zintegrowany,

Pytanie :

- a) Proszę o zdefiniowanie listy systemów zewnętrznych (w stosunku do dostarczanego systemu) z którymi system musi zostać zintegrowany ?
b) Proszę o określenie zakresu wymiany danych z tymi systemami ?
c) Proszę o potwierdzenie że Zamawiający udostępni specyfikację interfejsów tych systemów do wykorzystania przez Wykonawcę w celu integracji ?

Odpowiedź: Specyfikacja wymagań, w tym infrastruktury technicznej i wymagania systemów autonomicznych powinna zostać określona i przedstawiona przez Wykonawcę Zamawiającemu na etapie sporządzenia koncepcji wdrożenia Systemu.



Pytanie 82: PFU 1.5.2.3 Interoperacyjność systemu - magistrala usług ESB

44 m. Wykonania aplikacji mobilnej umożliwiającej raportowanie realizacji kursu przez operatorów/przewoźników.

Pytania:

- Przez kogo ma być użytkowana wymieniona aplikacja mobilna. Zamawiającego / Przewoźnika / Operatora transportu ?
- Proszę o doprecyzowanie wymaganej funkcjonalności aplikacji ?
- Jaki powinien być efekt raportowania wykonania kursów w systemie centralnym?

Odpowiedź: Zamawiający zmienia PFU poprzez usunięcie wymogu ustalonego w rozdz. 1.5.2.3 pkt. 44 pkt. m.

Pytanie 83: PFU 1.5.5.CENTRALNY SYSTEM NADZORU RUCHU I LOKALIZACJI POJAZDÓW

Natychmiastowe powiadomienie dyspozytora przez kierowcę o sytuacji krytycznej poprzez użycie przycisku bezpieczeństwa wraz z automatycznym uruchomieniem połączenia z dyspozytorem i przesłanie informacji o położeniu autobusu.

Pytanie :

Jakiego rodzaju medium transmisyjne ma zostać wykorzystane do połączenia z dyspozytorem ?

Odpowiedź: Podstawowe medium transmisji tj. GSM/GPRS/LTE.

Pytanie 84:Załącznik nr 2 do PFU str 5 pkt 2

Dla zwiększenia dokładności danych lokalizacyjnych SNR powinien być doposażony w stację referencyjną GPS.

Pytanie :

Czy zamawiający dopuszcza , możliwość zrezygnowania z doposażenia lokalizacji SNR w referencyjną stację GPS. Zaznaczamy że dokładność systemu jest na tyle duża że nie ma potrzeby zwiększania jej dokładności Lokalizacja przystanków oraz ich raportowanie do systemu wykorzystująca globalizację GPS zapewnia dokładne przyporządkowane i prawidłowe działanie całego systemu.

Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do propozycji zmiany. Wymaganie wykreślone.

Pytanie 85: Załącznik nr 2 do PFU str 6 pkt 4

W zakres SZRJ wchodzi Podsystem Biletowy Komunikacji Ponadlokalnej. Podsystem Biletowy

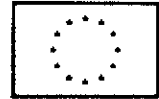
Komunikacji Ponadlokalnej ze względu na dużą ilość przewoźników opierać się będzie na drukowanych biletach papierowych sprzedawanych przez stacjonarne automaty biletowe, a także w punkcie informacyjnym (kasa). Funkcjonalność wskazanego Podsystemu wykorzystywana będzie tylko na terenie węzła przesiadkowego (na przystankach poza węzłem przesiadkowym pasażerowie nabywać będą bilety w sposób tradycyjny u kierowcy).

Pytanie:

W jaki sposób tzn. za pomocą jakich urządzeń zamawiający wyobraża sobie sprzedaż biletów papierowych w punkcie informacyjnym (kasie)

Odpowiedź: Sprzedaż będzie dokonywana za pomocą kasy fiskalnej (nie wchodzi w zakres dostawy).

Pytanie 86: Załącznik nr 1 do PFU str 3 pkt 2.2.1



Instalacja elektryczna jedнопrzewodowa 24 V oparta na magistrali CAN oraz multiplekserach.

Wiązki przewodów, złącza przewodów i urządzeń oznakowane i opisane w sposób trwały i czytelny jak na schematach elektrycznych. Schemat ideowy podłączeń musi być umieszczony trwale w autobusie.

Pytanie:

Czy zamawiający dopuszcza do komunikacji pomiędzy urządzeniami w które będą doposażane pojazdy inny rodzaj komunikacji jak CAN. zaznaczamy że ten rodzaj komunikacji jest używany głównie jako komunikacja wewnętrzpokładowa Często korzysta się z tej magistrali w celu pomiaru parametrów technicznych pojazdu.

Odpowiedź: Pomędzy urządzeniami zamontowanymi przez Wykonawcę w autobusach nie jest wymagane połączenie za pomocą szyny CAN.

Pytanie 87: Załącznik nr 1 do PFU str 4 pkt 2.2.2

Urządzenie nadrzędne pełniące funkcje terminala kierowcy sterujące pracą wszystkich urządzeń peryferyjnych, wyposażone w funkcje sprzedaży biletów jednorazowych,

Pytanie:

Jak zamawiający rozumie zapis że urządzenie nadrzędne ma posiadać funkcje sprzedaży biletów jednorazowych i czy zamawiający dopuszcza aby urządzenie sprzedające bilety jednorazowe było urządzeniem oddzielnym – połączonym z urządzeniem nadrzędnym.

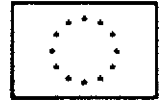
Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza, aby urządzenie sprzedające bilety jednorazowe było urządzeniem oddzielnym – połączonym z urządzeniem nadrzędnym.

Pytanie 88: Załącznik nr 2 do PFU str 4 pkt 2e

e) monitorowanie danych eksploatacyjnych pojazdów takich jak:

- Przekroczenia prędkości,
- Gwałtowne hamowanie i przyspieszanie,
- Czas pracy systemu agregatu ogrzewania,
- Włączenie/wyłączenie silnika,
- Włączenie/wyłączenie oświetlenia wewnętrznego,
- Użycie przyklęku,
- Użycie przycisku „stop”,
- Otwarcie drzwi,
- Jazda na biegu neutralnym,
- Przekroczenie obrotów silnika,
- Postój na biegu jałowym,
- Otwarcie kłapy głównego zbiornika paliwa,
- Otwarcie kłapy silnika,
- Stan paliwa w zbiorniku,
- Paliwo zużyte dla włączonego silnika (odczytywane na podstawie danych z wtryskiwaczy),
- Paliwo zużyte na kierunku (odczytywane na podstawie danych z wtryskiwaczy),
- Paliwo zużyte przez kierowcę (odczytywane na podstawie danych z wtryskiwaczy),
- Przekroczenie temperatury oleju w skrzyni biegów,
- Przekroczenie temperatury cieczy chłodzącej w silniku.
- Czas przybycia na przystanek,
- Logowanie kierowców,
- Droga przejechana przez kierowcę, inne parametry uzgodnione z ZGK Cieszyn.

Pytanie:



Czy producenci pojazdów będących na wyposażeniu zamawiającego udostępniają wszystkie wymagane parametry techniczne wyszczególnione przez zamawiającego np. otwarcie klapy silnika a jeżeli nie to czy zamawiający dopuszcza rejestrowanie tylko tych parametrów które są osiągalne na autobusie

Odpowiedź: Zamawiający wymaga rejestrowania tylko tych parametrów eksploatacyjnych, które są dostępne przy pomocy szyny CAN w pojazdach Jelcz M125M, Jelcz M 101 I, Jelcz M 121 I, SOR BN 8,5, Autosan Solina, Solaris Urbino 10/12LE. Natomiast w autobusie Autosan H9-35 jest konieczność zamontowania czujników analogowych w celu rejestracji otwarcia i zamknięcia drzwi.

Pytanie 89: Dot. 1.5.4. Co Zamawiający rozumie przez "jednolity rozkład jazdy" dla komunikacji lokalnej, ponadlokalnej i pociągów? Specyfikacja prezentowania informacji zwłaszcza w ostatniej grupie przewoźników znacznie odbiega od reszty (np. konieczność prezentowania rozkładów zamknięciowych, zestawieniu składów pociągów, informacji o kolejowej komunikacji autobusowej itp.).

Odpowiedź: Określenie „jednolity rozkład jazdy” zostało wyrwane z kontekstu. Zamawiający wyjaśnia iż zapis:

„System Zarządzania Rozkładami Jazdy powinien służyć wprowadzaniu i opracowywaniu rozkładów jazdy wielu przewoźników do postaci jednolitego rozkładu jazdy komunikacji lokalnej, ponadlokalnej i odjazdów pociągów z dworca Cieszyn. System musi mieć możliwość zbierania, zapamiętywania i analizę danych przewozowych, wykorzystywanych do tworzenia prognoz transportowych oraz wykonywania zestawień dotyczących poprawności wykonywania usług przewozowych na danej linii, przystanku, przez danego kierowcę itp.”

dotyczy funkcjonalności systemu jako całości, a nie prezentacji na tablicach informacji pasażerskiej. Jednolity, tzn. tożsamy dla każdej z wymienionych grup rodzajowych, co ma umożliwić zbieranie, zapamiętywanie, przetwarzanie i analizę danych przewozowych.

Pytanie 90: Dot. 1.5.3.1. str. 16., 6. akapit. Jaki "okres czasu" uzna Zamawiający za "długi"?

Odpowiedź: Parametry techniczne tablic informacji pasażerskiej zostały określone w rozdziale 5.1 Załącznika nr 2 do PFU z podaniem wymaganego czasu pracy ciągłej.

Pytanie 91: Dot. 1.5.3.1. str. 16., 6. akapit. Jaki kąt uzna Zamawiający za "odpowiedni"?

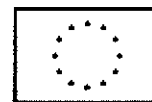
Odpowiedź: Parametry techniczne tablic informacji pasażerskiej zostały określone w rozdziale 5.1 Załącznika nr 2 do PFU z podaniem parametrów technicznych obudowy.

Pytanie 92: Dot. 1.5.3.1. str. 19, pkt 8. Co Zamawiający rozumie poprzez "indywidualny kod identyfikacyjny"?

Odpowiedź: Stosowne oznaczenie urządzenia fizyczne, jak i w strukturze oprogramowania umożliwiające jego jednoznaczną identyfikację.

Pytanie 93: Dot. 1.5.3.1. str. 19, pkt 13. Jakie mają być kryteria walidacji danych?

Odpowiedź: Specyfikacja wymagań Systemu powinna zostać określona i przedstawiona przez Wykonawcę Zamawiającemu na etapie sporządzania koncepcji i projektu Systemu. Walidacja danych, jako działanie mające na celu potwierdzenie w sposób udokumentowany i zgodny z założeniami, iż procesy rzeczywiście prowadzą do zaplanowanych wyników, ma być prowadzona w sposób zapewniający prawidłowe działanie systemu.



Pytanie 94: Dot. 1.5.3.2. Jakie są obiektywne kryteria spełnienia wymagania "ułatwienia pasażerom zarządzania czasem w oczekiwaniu na środek transportu", które uzna Zamawiający?

Odpowiedź: Portal Informacji Pasażerskiej powinien ułatwić pasażerom zarządzanie czasem w oczekiwaniu na środek transportu i umożliwiać prezentację informacji rozkładowej i rzeczywistej w Internecie dla każdego przystanku wchodzącego w skład sieci komunikacyjnej. Zamawiający wyjaśnia, iż obiektywnym kryterium spełnienia tego wymagania jest prezentacja informacji w czasie rzeczywistym z uwzględnieniem zdarzeń wpływających na czas przybycia pojazdów transportu zbiorowego dla danej lokalizacji.

Pytanie 95: Dot. 1.5.3.3. Proszę o podanie obiektywnych kryteriów akceptacji Zamawiającego dla rozwiązań proponowanych przez Wykonawcę.

Odpowiedź: W zakresie otwartości SDIP na rozbudowę rozwiązanie musi umożliwiać dołączenie w przyszłości kolejnych pojazdów bez dodatkowych opłat, konieczności rozbudowy urządzeń oraz wymiany oprogramowania dostarczonych w ramach Systemu i są to główne kryteria, które będą badane podczas oceny zaprezentowanego rozwiązania. Dodatkowo Zamawiający określił PFU w punkcie 1.5.2.2. oraz w punkcie 1.5.2.3. szczegółowo wymagania dotyczące otwartości i interoperacyjności Systemu, które będą zapewniać możliwość przejścia w transporcie ponadlokalnym z trybu „offline” do trybu „online”.

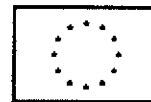
Pytanie 96: Oba automaty muszą zostać podłączone do zasilania 230V. Doprowadzenie zasilania leży po stronie Wykonawcy.

Kto odpowiada za pozwolenia i tym samym ponosi koszty z tym związane. Według informacji Zamawiającego automaty będą zamontowane wewnątrz pomieszczenia. Czy podłoże będzie odpowiednio przygotowane, czy wymagane jest zrobienie fundamentu umożliwiającego montaż automatu?

Odpowiedź: Pomieszczenia, w których będą montowane biletomaty będą wyposażone w gniazdko 230V. Zasilanie biletomatów w obrębie pomieszczenia leży po stronie Wykonawcy. Podłoże w pomieszczeniach będzie przygotowane zgodnie z warstwami posadzkowymi, które przedstawia poniższy schemat. Sposób posadowienia biletomatów leży po stronie Wykonawcy.

P1

płytki gresowe antypoślizgowe	1 CM
wylewka cementowa zbrojona siatką zgrzewaną stalową o oczkach 3,5x4,5	6 CM
folia PE	
styropian EPS 200	12 CM
folia PCV	
papa termozgrzewalna na podkładzie	1 CM
beton C8/10	15 CM
podsypka żwirowo - płaskowa	20 CM



Pytanie 97: W zakresie transportu ponadlokalnego automat musi zapewnić: Sprzedaż biletu papierowego dla różnych przewoźników w preferowanej sekwencji kolejnych czynności: wybranie przystanku docelowego, wybranie godziny odjazdu (tym samym następuje wybór przewoźnika), rodzaju biletu (normalny, ulgowy z wyborem rodzaju ulgi), liczby biletów.

Czy w związku z tym wymaganiem, Zamawiający wymaga integracji z istniejącym systemem zawierającym informację o wszystkich przewoźnikach? Jeżeli tak, czy dokumentacja umożliwiająca integrację zostanie przekazana bezpłatnie Wykonawcy?

Odpowiedź: Oprogramowanie musi obsługiwać sprzedaż biletów dla różnych przewoźników poprzez sekwencje kolejnych czynności takich jak: wybranie przystanku docelowego, godziny odjazdu, wyboru określonego kursu z którym powiązane będą określone taryfy biletów a następnie wybór ilości biletów i rodzaju ulgi lub jej braku. System biletowy musi być swobodnie zarządzany z możliwością zmiany poszczególnych taryf biletowych dla każdego przewoźnika osobno. Przedmiotem zamówienia jest kompleksowe zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie Systemu, którego częścią są wszystkie systemy informatyczne, w tym SBE i SZJR, jak również automaty biletowe. Tak więc Wykonawca będzie integrował systemy wdrożone przez siebie. Zamawiający nie posiada systemu zawierającego informację o wszystkich przewoźnikach

Pytanie 98: Automaty będą umieszczone wewnątrz budynku.

Czy Zamawiający posiada stosowne zgody właściciela lub zarządcy budynku/ów na instalację automatów oraz wykonanie instalacji zasilającej?

Odpowiedź: Tak. Zamawiający jest właścicielem budynku.

Pytanie 99: W zakresie transportu ponadlokalnego automat musi zapewnić: Sprzedaż biletu papierowego dla różnych przewoźników w preferowanej sekwencji kolejnych czynności: wybranie przystanku docelowego, wybranie godziny odjazdu (tym samym następuje wybór przewoźnika), rodzaju biletu (normalny, ulgowy z wyborem rodzaju ulgi), liczby biletów. Proszę o przekazanie taryfy biletowej wg której automat biletowy będzie miał prowadzić sprzedaż.

Odpowiedź: Oprogramowanie musi obsługiwać sprzedaż biletów dla różnych przewoźników. Każdy z przewoźników posiada własną taryfę oraz system ulg. W związku z powyższym przekazywanie obecnych taryf biletowych jest bezcelowe. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć system, którym Zamawiający będzie mógł swobodnie posługiwać w przyszłości bez konieczności angażowania jakichkolwiek stron trzecich.

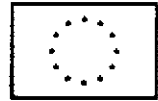
Pytanie 100: W zakresie transportu lokalnego automat musi zapewnić:

- Sprawdzenie ważności biletu okresowego,
- Sprawdzenie wartości środków zgromadzonych na elektronicznym bilecie,
- Przeniesienie środków na elektroniczny bilet po doładowaniu przez Internet,
- Sprzedaż biletu okresowego oraz doładowanie elektronicznego biletu.

Czy Zamawiający jest w posiadaniu i nieodpłatnie udostępni Wykonawcy dokumentację integracyjną umożliwiającą obsługę SBE w automatach stacjonarnych?

Odpowiedź: Przedmiotem zamówienia jest kompleksowe zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie Systemu, którego częścią jest System Biletu Elektronicznego. Do obowiązków Wykonawcy należy z wdrożonym systemem SEB uruchomienie w pełni zintegrowanych automatów biletowych. Sporządzenie stosownej dokumentacji opisującej sposób integracji automatu biletowego z SEB jest w zakresie przedmiotowego zamówienia.

Pytanie 101: Pojemność kasy końcowej wynosić ma min. 600 banknotów.



Automat wyposażony w samozamykającą się kasetę końcową na monety o pojemności min 2,5 litra oraz samozamykającą się kasetę końcową na banknoty w ilości min. 300 szt. oraz dodatkową kasetę/zasobnik samo napełniający się na banknoty przeznaczone do wydawania reszty. Wszystkie kasety posiadają własny niezależny zamek patentowy.

Jaka jest minimalna pojemność kasety końcowej na banknoty? W OPZ pojawiają się dwie różne informacje, jedna mówi o minimalnej ilości wynoszącej 600szt banknotów natomiast później pojawia się zapis na min.300 szt banknotów.

Odpowiedź: Minimalna pojemność kasety końcowej na banknoty wynosi 300 szt.

Pytanie 102: Automat musi mieć połączenie z SBE oraz Systemem Zarządzania Rozkładami Jazdy poprzez sieć Ethernet lub Wi-f oraz posiadać funkcję przenoszenia danych przy pomocy przenośnych modułów pamięciowych podłączanych do złącza USB.

Czy Zamawiający dysponuje dokumentacją umożliwiającą integrację z wymienionymi systemami oraz bezpłatnie przekazuje ją Wykonawcy w momencie podpisania umowy

Odpowiedź: Przedmiotem zamówienia jest kompleksowe zaprojektowanie, wdrożenie i uruchomienie Systemu, którego częścią są System Biletu Elektronicznego oraz System Zarządzania Rozkładami Jazdy. Do obowiązków Wykonawcy należy z wdrożonymi systemami, uruchomienie w pełni zintegrowanych automatów biletowych. Sporządzenie stosownej dokumentacji opisującej sposób integracji automatu biletowego z poszczególnymi systemami i podsystemami jest w zakresie przedmiotowego zamówienia.

Pytanie 103: Dot. Załącznika nr 1 do PFU, jest zapisane.

2.5. Tablice wewnętrzne LCD

Wewnętrzna tablica informacyjna panel LCD – oparta na monitorze LCD w celu możliwości prezentacji realizowanego przebiegu trasy oraz innych informacji.

Parametry minimalne:

-Wielkość minimum 22'',

-Jasność minimum 250 cd/m²,

-Kontrast minimum– 1200:1,

-Kąty widzenia – 170 stopni w pionie i 160 w poziomie,

-Zakres temperatur pracy: 0 do +45,

-Zabezpieczenie przed aktami wandalizmu, co najmniej poprzez zastosowanie odpowiedniej szyby ochronnej,

-Brak elementów regulacyjnych dostępnych na zewnątrz obudowy

Czy Zamawiający dopuszcza tablicę wewnętrzną podsufitową w postaci monitora o minimalnej przekątnej 21,5'' (obraz w formacie 16:9) zabezpieczony szybą wandaloodporną, przeznaczonej do wyświetlania informacji, umieszczony w osi podłużnej pojazdu, w miejscu i w sposób zapewniający dobrą widzialność dla pasażerów? Rozdzielczość matrycy LCD proponowanego monitora to 1920x1080 (Full-HD), jasność ok. 300 cd/m², kontrast 5000:1, kąty widzenia 178 stopni w pionie i poziomie.

Odpowiedź: Zamawiający przychyliła się do propozycji zmiany w zakresie wielkości monitora. Zamiast treści „-Wielkość minimum 22''” wprowadza się „-Wielkość minimum 21,5''”.

Pytanie 104: Dot. Załącznika nr 1 do SIWZ OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA - CZĘŚĆ I i II, jest zapisane:

2.4. Pokładowe urządzenia informacji pasażerskiej

Tablice informacyjne



Tablice elektroniczne (kierunkowe) wykonane w technologii LED (kolor diod bursztynowy lub zbliżony) dostosowujące automatycznie jasność świecenia do aktualnie panujących warunków atmosferycznych:

-Przednia pełnowymiarowa (w stosunku do szerokości autobusu), dwuwierszowa wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/- 0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 1800x270). Uwaga: szyba chroniąca przednią tablicę informacyjną skonstruowana w sposób zapobiegający parowaniu (tj. wyposażona w szybę ogrzewaną lub podwójną).

-Boczna dwuwierszowa wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/- 0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 840x170),

-Tylna, wyświetlająca numer linii (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/- 0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 300x170),

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową przednią o parametrach jak poniżej?

Rozmiar tablic - 26 x 216 punktów świetlnych

Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 8,8 x 8,8

Roboczy wymiar tablicy - 224 x 1894 mm

Konstrukcja tablicy nie wymaga szyby chroniącej tablicę przed parowaniem

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową boczną o parametrach jak poniżej?

Rozmiar tablic - 16 x 84 punktów świetlnych

Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 10,4 x 10 mm

Roboczy wymiar tablicy - 160 x 833 mm

Konstrukcja tablicy nie wymaga szyby chroniącej tablicę przed parowaniem

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową tylną o parametrach jak poniżej?

Rozmiar tablic - 16 x 28 punktów świetlnych

Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 10,4 x 10 mm

Roboczy wymiar tablicy - 160 x 273 mm

Wnioskujemy o dopuszczenie tablic o wyżej wymienionym parametrach.

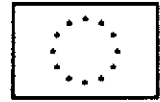
Odpowiedź:

a) Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian w zakresie tablicy przedniej.

b) Zamawiający zmienia minimalne parametry tablicy bocznej. Zamiast treści „roboczy wymiar wyświetlacza min. 840x170” wprowadza się „roboczy wymiar wyświetlacza min. 833x160mm”.

c) Zamawiający zmienia minimalne parametry tablicy tylnej. Zamiast treści „roboczy wymiar wyświetlacza min. 300x170” wprowadza się „roboczy wymiar wyświetlacza min. 273x160mm”.

Pytanie 105: W trakcie konfiguracji serwera do projektu, pojawiło się jedno pytanie: Trzeba określić jakie są wymagania na przestrzeń dyskową w serwerach, tu pewnie pytanie do twórców systemu. Zapis – „Wyposażony w macierz dyskową RAID 5 o odpowiednio dobranej pojemności zwiększonej o 30” - tu pojawia się pytanie – od jakiej wartości?



Odpowiedź: Na etapie opracowania Koncepcji, a następnie Projektu Systemu, Wykonawca będzie musiał określić wymagane parametry serwera (serwerów) odpowiednie do aktualnych potrzeb i uwzględnić dodatkowo 30-o procentowy zapas na potrzeby dalszego rozwoju Systemu. W tym zakresie Zamawiający polega na doświadczeniu Wykonawcy jako profesjonalnego podmiotu.

Pytanie 106: Czy właściwym jest domniemanie dot. załącznika nr 1 do PFU pkt.2.7, iż określenie „jeden przejazd” w odniesieniu do kasowników elektronicznych z mikropłatnościami dotyczy przejazdu pasażera bez możliwości przesiadki tj. bilet zakupiony kartą płatniczą będzie ważny wyłącznie w pojeździe, w którym został zakupiony do końca jego kursu?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga, aby za pomocą mikropłatności był możliwy zakup biletu jednorazowego (jedenprzejazdowego) – czyli bez możliwości przesiadki. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, które pozwoliłoby na zakup biletu czasowego (z możliwością przesiadki) za pomocą karty płatniczej, jeżeli Wykonawca dysponuje takim rozwiązaniem.

Pytanie 107: Prosimy o wskazanie sposobu komunikacji urządzenia kontrolerskiego zdefiniowanego w załączniku nr.1 do PFU pkt. 4.5, z pojazdem w celu wymiany danych z kasownikami zdefiniowanymi przez Zamawiającego w załączniku nr.1 do PFU pkt.2.7. w zakresie weryfikacji uprawnień pasażera do przejazdu uzyskanego poprzez uiszczenie opłaty kartą płatniczą bez wydruku biletu. Czy możliwe będzie wykorzystanie do tego celu pokładowego systemu WiFi zdefiniowanego w załączniku nr.1 do PFU pkt.2.9 a dedykowanego do komunikacji z systemem centralnym (rozwiązanie preferowane), czy też Zamawiający będzie oczekiwał komunikacji za pośrednictwem GSM?

Odpowiedź: Zamawiający oczekuje od Wykonawcy takiego rozwiązania, które będzie minimalizowało koszty utrzymania systemu (zgodnie z pkt. 26 rozdz. 1.5.3.1 PFU). Rozwiązanie z wykorzystaniem pokładowego systemu WiFi do komunikacji urządzenia kontrolerskiego z kasownikami w celu wymiany danych wydaje się w tym przypadku za jak najbardziej uzasadnione, dlatego też Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 108: Czy urządzenie kontrolerskie zdefiniowane przez Zamawiającego w załączniku nr.1 do PFU pkt. 4.5 powinno obsługiwać funkcję uiszczenia opłaty specjalnej kartą płatniczą w przypadku przejazdu pasażera bez biletu?

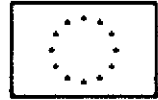
Odpowiedź: Zamawiający nie wymaga takiej funkcjonalności, ale ją dopuszcza, ale Zamawiający jak najbardziej dopuszcza taką funkcjonalność.

Pytanie 109: Jaki rodzaje kart płatniczych powinny być akceptowane w kasownikach z płatnościami zbliżeniowymi zdefiniowanych w załączniku nr.1 do PFU pkt.2.7?

Odpowiedź: Minimum: Visa, MasterCard/Maestro, Obsługa płatności NFC dokonywanych telefonami komórkowymi.

Pytanie 110: Z którym agentem rozliczeniowym Zamawiający ma obecnie lub też będzie miał podpisaną umowę na przetwarzanie transakcji realizowanych przez pasażerów w kasownikach z obsługą płatności zbliżeniowych zdefiniowanych w załączniku nr.1 do PFU pkt.2.7?

Odpowiedź: Zamawiający wymaga, aby transakcje realizowane przez pasażerów przez kasowniki były niezależne od agenta rozliczeniowego.



Pytanie 111: Czy zamawiający potwierdza, że będzie ponosił wszystkie bieżące koszty związane z przetwarzaniem płatności zbliżeniowych w kasownikach z obsługą płatności zbliżeniowych zdefiniowanych w załączniku nr.1 do PFU pkt.2.7?

Odpowiedź: Zamawiający nie przewiduje ponoszenia żadnych kosztów związanych z przetwarzaniem płatności zbliżeniowych w kasownikach poza kosztami związanymi z prowizją agenta rozliczeniowego. Dostarczony system musi zawierać moduł przetwarzania płatności realizowanych przy kasownikach.

Pytanie 112: Dot. Załącznika nr 1 do SIWZ OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA - CZĘŚĆ I i II, jest zapisane:

2.4. Pokładowe urządzenia informacji pasażerskiej

Tablice informacyjne

Tablice elektroniczne (kierunkowe) wykonane w technologii LED (kolor diod bursztynowy lub zbliżony) dostosowujące automatycznie jasność świecenia do aktualnie panujących warunków atmosferycznych:

-Przednia pełnowymiarowa (w stosunku do szerokości autobusu), dwuwierszowa wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/-0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 1800x270). Uwaga: szyba chroniąca przednią tablicę informacyjną skonstruowana w sposób zapobiegający parowaniu (tj. wyposażona w szybę ogrzewaną lub podwójną).

-Boczna dwuwierszowa wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/-0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 840x170),

-Tylna, wyświetlająca numer linii (raster diod 9-11x9-11mm, średnica diody 3,8 +/-0,2 mm, roboczy wymiar wyświetlacza min. 300x170),

TABLICA FRONTOWA

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową przednią o parametrach jak poniżej?

Rozmiar tablic - 26 x 216 punktów świetlnych

Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 8,8 x 8,8

Roboczy wymiar tablicy - 224 x 1894 mm

Konstrukcja tablicy nie wymaga szyby chroniącej tablicę przed parowaniem .

Diody wykonane w technologii SMD.

TABLICA BOCZNA

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową boczną o parametrach jak poniżej?

Rozmiar tablic - 16 x 112 punktów świetlnych

Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 10,4 x 10 mm

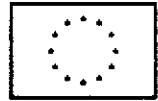
Roboczy wymiar tablicy - 160 x 1113 mm

Konstrukcja tablicy nie wymaga szyby chroniącej tablicę przed parowaniem.

Diody wykonane w technologii SMD.

TABLICA TYLNA NUMERYCZNA

Czy Zamawiający dopuszcza energooszczędne tablice kierunkową tylną o parametrach jak poniżej?



Rozmiar tablic - 16 x 28 punktów świetlnych
Raster (odstęp pomiędzy diodami) - 10,4 x 10 mm
Roboczy wymiar tablicy - 160 x 273 mm

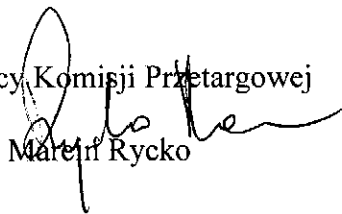
Konstrukcja tablicy nie wymaga szyby chroniącej tablicę przed parowaniem.
Diody wykonane w technologii SMD.

Wnioskujemy o dopuszczenie tablic o wyżej wymienionym parametrach.

Odpowiedź:

- a) Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w SIWZ bez zmian w zakresie tablicy przedniej.
- b) Zamawiający zmienia minimalne parametry tablicy bocznej. Zamiast treści „roboczy wymiar wyświetlacza min. 840x170” wprowadza się „roboczy wymiar wyświetlacza min. 833x160mm”.
- c) Zamawiający zmienia minimalne parametry tablicy tylnej. Zamiast treści „roboczy wymiar wyświetlacza min. 300x170” wprowadza się „roboczy wymiar wyświetlacza min. 273x160mm”.

Przewodniczący Komisji Przetargowej


Marek Rycko