



Metropolia

ZA.270.5.1.2020
RKW-3539/2020

Katowice, dnia 22.09.2020 r.

R&G PLUS Sp. z o.o.
ul. Traugutta 7
39-300 Mielec

Dotyczy: dialogu technicznego związanego z postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem będzie: „**Dostawa i montaż systemu zliczania pasażerów**”.

Szanowni Państwo,

Odpowiadając na Państwa pismo z dnia 16 września br. dotyczące wątpliwości w zakresie *Wstępnego Opisu Przedmiotu Zamówienia* na dostawę i montaż systemu zliczania pasażerów, przekazujemy poniżej informacje dotyczące wskazanych przez Państwa zagadnień.

Jednocześnie informujemy, że przesłane do Państwa niniejsze zapytanie ma na celu jedynie dokonanie przez Zamawiającego oszacowania wartości zamówienia, a tym samym podane przez Państwa kwoty nie stanowią oferty, a jedynie pozwalają Zamawiającemu ustalić budżet niezbędny do realizacji zamówienia. Ponadto Zamawiający dopiero na podstawie otrzymanej wyceny podejmie decyzję o ostatecznym zakresie przedmiotu zamówienia, tym samym obecnych zapisów, przekazanych w skierowanym do Państwa zapytaniu nie należy traktować jako ostatecznych.

Tym niemniej jeśli przekazane poniżej informacje nie pozwalają Państwu oszacować kosztu zamówienia na poziomie szczegółowości wskazanym w załączonym do zapytania formularzu cenowym, to zwracamy się z prośbą o wskazanie kosztów dla pozycji zagregowanych, wskazanych w wierszach nr: 3 (Prace w 160 pojazdach - razem), 8 (Oprogramowanie centralne - razem), 14-16 (dodatkowe funkcjonalności), 17 (Szkolenia 110 osób - razem), 22 (Pozostałe koszty), 32 (razem utrzymanie systemu w okresie 60 miesięcy).

Odpowiedzi na pytania:

Ad. 1 – Zamawiający podtrzymuje wymóg doposażenia wszystkich pojazdów w urządzenie Wykonawcy i przełączenia bramek z pojazdów do tego urządzenia, m.in. z powodu wątpliwości, wskazanych w Państwa zapytaniu w pkt. 1 ppkt b).

W postępowaniu zostanie wskazane, które pojazdy znajdują się jeszcze na gwarancji, stąd też wymagane jest pozyskanie zgody gwaranta na montaż elementów wskazanych w ppkt c).

Ad. 2 – W zakresie lokalizacji pojazdów dla Systemu zliczania pasażerów (SZP) dane te mają pochodzić z lokalizatora GPS dostarczonego w ramach zamówienia. Natomiast przypisanie pojazdów do linii będzie pochodzić z interfejsu systemu Wertyz (w ramach SDIP). Będzie to Webservice generujący pliki JSON, w którym są m.in. dane obejmujące nr przewoźnika, nr boczny pojazdu, numer linii i kursu. Szczegóły będą opisane w zamówieniu. Natomiast jeśli Zamawiający zamówiłby w ramach zamówienia również system dyspozytorski, wtedy przypisanie pojazdu do linii będzie następować w dostarczonym systemie dyspozytorskim.

Ad. 3 ppkt a) – jak odpowiedź na pytanie nr 2.

Ad.3 ppkt b) – dla SZP założono wstępnie częstotliwość przekazywania danych lokalizacyjnych co 30 sekund plus zdarzeniowo, z możliwością jej zwiększenia do 5 sekund + zdarzeniowo (wjazd/wyjazd do strefy, punkty meldunkowe) lub co 2 sekundy bez dodatkowych punktów. Szczegóły w tym zakresie będą przedmiotem ustaleń w trakcie realizacji umowy, o ile pojawi się taka potrzeba. Wskazana częstotliwość wynika z oczekiwań wskazywanych przez podmioty wdrażające systemy ITS na terenie miast GZM – w systemie ŚKUP pierwotnie dane lokalizacyjne były przekazywane co 20 sekund, ale w związku z ww. oczekiwaniami na potrzeby systemu ITS częstotliwość ta została zwiększona do 6 sekund.

Ad. 4 ppkt. a) – jak odpowiedź na punkt 3 ppkt. b).

Ad. 4 ppkt. b) – ze względu na specyfikę linii ZTM zastosowanych zostanie kilka różnych algorytmów w systemie, które będą przedmiotem ustaleń po podpisaniu umowy, z uwzględnieniem wymagań wskazanych w zamówieniu.

Ad. 5 ppkt a) – zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 2 przypisanie pojazdu do linii ma pochodzić z systemu SDIP. Natomiast na potrzeby sytuacji awaryjnych w SZP należy przewidzieć możliwość pobierania takich danych (przypisanie pojazdu do linii) z systemów dyspozytorskich Operatorów lub z plików csv dostarczanych przez operatorów.

Ad. 5 ppkt. b) – kierujący będzie wybierał realizowane zadanie na komputerze ŚKUP (tak jak to dzieje się obecnie) i Zamawiający nie przewiduje dublowania czynności wyboru kursu na kolejnym urządzeniu, a jedynie pobieranie z systemu zewnętrznego (SDIP) danych o tym przypisaniu pojazdu do linii.

Ad. 6 – kwestie algorytmów do zastosowania w systemie będą przedmiotem ustaleń po podpisaniu umowy, z uwzględnieniem wymagań wskazanych w zamówieniu.

Ad. 7 – dane użytkowników oprogramowania – loginy i hasła + adresy e-mail do odzyskania hasła.

Ad. 8 – chodzi o łączność APN pomiędzy pojazdami, a systemem centralnym oraz o połączenie Internetowe pomiędzy serwerem lub chmurą, na której będzie zainstalowane oprogramowanie, a Internetem, gdyż oprogramowanie ma być dostępne dla Zamawiającego, gmin i Operatorów w sieci publicznej Internet poprzez przeglądarkę internetową, z wykorzystaniem ogólnodostępnych mechanizmów bezpieczeństwa i autoryzacji (szczegóły w tym zakresie zostaną wskazane w zamówieniu).

Ad. 9 – Nie, całość danych ma być transmitowana przez sieć GSM w dostarczonym APN.

Ad. 9 (zdublowany nr pytania) ppkt a) – dane obsady, czyli przypisanie pojazdu do linii, ma pochodzić z systemu SDIP, a nie bezpośrednio z pojazdu.

Ad. 9 (zdublowany nr pytania) ppkt b) – SDIP dostarcza danych o przypisaniu pojazdu do konkretnej brygady/planu na danej linii.

Ad. 9 (zdublowany nr pytania) ppkt c) – szczegółowe dane w tym zakresie zostaną ujęte w zamówieniu.

Ad. 10 – W postępowaniu zostanie wskazane, które pojazdy znajdują się jeszcze na gwarancji, stąd też wymagane jest pozyskanie zgody gwaranta na montaż elementów SZP.

Ad. 11 – w takim przypadku Zamawiający oczekuje otrzymania licencji niewyłącznej z prawem do modyfikacji (zakłada się że w trakcie trwania umowy modyfikacje będzie wykonywał gwarant, natomiast po zakończeniu umowy i zarazem gwarancji, modyfikacje takie będzie mógł wykonywać Zamawiający we własnym zakresie, bądź też zlecić na zewnątrz). W wycenie proszę uwzględnić dwa warianty – jeden, że po zakończeniu umowy oprogramowanie zostanie przeniesione na wskazane przez Zamawiającego serwery i będzie mógł je użytkować na podstawie licencji, drugi, że Zamawiający dodatkowo otrzyma licencję niewyłączną, kody źródłowe oraz dokumentację projektową z prawem do modyfikacji otrzymanego oprogramowania.

W związku z przekazanymi informacjami, zwracamy się z prośbą o przesłanie szacunkowej wartości zamówienia w terminie do **25 września 2020 roku**, na adres email: **za@metropoliagzm.pl**.

Dyrektor
Biura ds. Administracji i Zamówień Publicznych
Katarzyna Cieśla



ZA.270.5.1.2020
RKW-3542/2020

Katowice, dnia 22.09.2020 r.

Genesismobo Sp. z o.o.
ul. Wróbla 33
02-736 Warszawa

Dotyczy: dialogu technicznego związanego z postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem będzie: „**Dostawa i montaż systemu zliczania pasażerów**”.

Szanowni Państwo,

Odpowiadając na Państwa pismo z dnia 17 września br. dotyczące wątpliwości w zakresie *Wstępnego Opisu Przedmiotu Zamówienia* na dostawę i montaż systemu zliczania pasażerów, przekazujemy poniżej informacje dotyczące wskazanych przez Państwa zagadnień.

Jednocześnie informujemy, że przesłane do Państwa niniejsze zapytanie ma na celu jedynie dokonanie przez Zamawiającego oszacowania wartości zamówienia, a tym samym podane przez Państwa kwoty nie stanowią oferty, a jedynie pozwalają Zamawiającemu ustalić budżet niezbędny do realizacji zamówienia. Ponadto Zamawiający dopiero na podstawie otrzymanej wyceny podejmie decyzję o ostatecznym zakresie przedmiotu zamówienia, tym samym obecnych zapisów, przekazanych w skierowanym do Państwa zapytaniu nie należy traktować jako ostatecznych.

Tym niemniej jeśli przekazane poniżej informacje nie pozwalają Państwu oszacować kosztu zamówienia na poziomie szczegółowości wskazanym w załączonym do zapytania formularzu cenowym, to zwracamy się z prośbą o wskazanie kosztów dla pozycji zagregowanych, wskazanych w wierszach nr: 3 (Prace w 160 pojazdach - razem), 8 (Oprogramowanie centralne - razem), 14-16 (dodatkowe funkcjonalności), 17 (Szkolenia 110 osób - razem), 22 (Pozostałe koszty), 32 (razem utrzymanie systemu w okresie 60 miesięcy).

Odpowiedzi na pytania:

Ad. 1 – Zamawiający oczekuje, że modem (nawet przy jednej karcie SIM) będzie wielozakresowy i będzie pracował zarówno w sieci LTE, jak i GPRS, w przypadku braku LTE. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w zamówieniu.

Ad. 2 – kwestia zostanie przeanalizowana, jednak format xlsx jest powszechnie używanym formatem (np. możliwy jest eksport do xlsx z innym programów, np. Open

Office). Ponadto na obecnym etapie kwestia ta nie powinna istotnie wpływać na wstępną wycenę zamówienia.

Ad. 3 – Kwestia nie może dotyczyć oprogramowania zamawianego w niniejszym zamówieniu, natomiast w przypadku innego oprogramowania, np. systemów operacyjnych, baz danych czy oprogramowania wirtualizacyjnego Wykonawca ma zapewnić ich funkcjonowanie na czas trwania umowy. W przypadku tego typu licencji Wykonawca musi je wykazać wraz z datą obowiązywania oraz zagwarantować możliwość ich przedłużenia i cesji na Zamawiającego.

Ad. 4 – pozostałe dwie przeglądarki to: Opera i Safari.

Ad. 5 – Państwa propozycja zostanie rozważona, ostateczny zakres zostanie przedstawiony w zamówieniu.

Ad. 6 – Państwa propozycja zostanie rozważona, ostateczna decyzja zapadnie w trakcie konstruowania właściwego OPZ.

Ad. 7 i 8 – należy odizolować bazę danych czasu rzeczywistego od bazy danych historycznych oraz wprowadzić stosowny mechanizm retencji danych w celu uzyskania stosownych optymalizacji. Szczegóły w tym zakresie, w tym oczekiwany zakres danych gromadzonych w historii, będą kwestią ustaleń na etapie realizacji zamówienia.

Ad. 9 – Zamawiający zweryfikuje wskazaną przez Państwa normę.

Ad. 10 – w szacunkach proszę uwzględnić najdroższy wariant oraz wskazanie rekomendowanych wariantów ze względu na niższy koszt migracji.

Ad. 11 – proszę wycenić dwa warianty – jeden, że po zakończeniu umowy oprogramowanie zostanie przeniesione na wskazane przez Zamawiającego serwery i będzie mógł je użytkować na podstawie licencji, drugi, że Zamawiający dodatkowo otrzyma licencję niewyłączną, kody źródłowe oraz dokumentację projektową z prawem do modyfikacji otrzymanego oprogramowania.

Ad. 12 – Zamawiający dopuszcza wykorzystanie oprogramowania opartego na licencji open-source z uwagi na brak kosztów nabycia takiego oprogramowania, ale nie jest to jedyna możliwość. To do Wykonawcy należy decyzja co do zastosowanej architektury rozwiązania, co będzie miało wpływ na koszt oferty.

Ad. 13 – 16 – jak odpowiedź na pytanie nr 11.

Ad. 17 – pełny wykaz dokumentacji dotyczy wariantu, kiedy Zamawiający otrzyma prawo do modyfikacji oprogramowania, natomiast nawet po zakończeniu umowy i posiadaniu licencji bez prawa do modyfikacji Zamawiający musi mieć wiedzę umożliwiającą dalsze korzystanie z oprogramowania, w tym również w zakresie jego administrowania.

Ad. 18 – dostawa kart SIM, jak i stworzenie dedykowanej sieci APN, leży po stronie Wykonawcy, zadaniem którego jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla systemu i przekazywanych w nim danych.

W związku z przekazanymi informacjami, zwracamy się z prośbą o przesłanie szacunkowej wartości zamówienia w terminie do **25 września 2020 roku**, na adres email: **za@metropoliagzm.pl**.

Dyrektor
Biura ds. Administracji i Zamówień Publicznych
Katarzyna Cieśla

Katowice, dnia 25.09.2020 r.

ZA.270.5.1.2020
RKW-3572-3575/2020

Adresaci wg rozdzielnika

Dotyczy: dialogu technicznego związanego z postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem będzie: „*Dostawa i montaż systemu zliczania pasażerów*”.

Szanowni Państwo,

Odpowiadając na otrzymane od uczestników dialogu technicznego zapytania dotyczące *Wstępnego Opisu Przedmiotu Zamówienia* na dostawę i montaż systemu zliczania pasażerów, przekazujemy poniżej informacje dotyczące wskazanych zagadnień.

Jednocześnie informujemy, że przesłane do Państwa zapytanie o szacunkowy koszt ma na celu jedynie dokonanie przez Zamawiającego oszacowania wartości zamówienia, a tym samym podane przez Państwa kwoty nie stanowią oferty, a jedynie pozwalają Zamawiającemu ustalić budżet niezbędny do realizacji zamówienia. Ponadto Zamawiający dopiero na podstawie otrzymanej wyceny podejmie decyzję o ostatecznym zakresie przedmiotu zamówienia, tym samym obecnych zapisów, przekazanych w skierowanym do Państwa zapytaniu nie należy traktować jako ostatecznych.

Uwzględniając przekazane przez Państwa uwagi, przekazujemy w załączeniu uproszczony formularz cenowy oraz wyjaśnienia do zadanych pytań.

1. Pytano o podtrzymanie wymogu dostarczenia sterownika bramek oraz dopuszczenie możliwości aktualizacji oprogramowania obecnych autokomputerów w pojazdach celem wysyłania danych do opracowywanego systemu zliczania pasażerów.

Odpowiedź: Zamawiający podtrzymuje wymóg doposażenia wszystkich pojazdów w urządzenie Wykonawcy i przełączenia bramek z pojazdów do tego urządzenia, m.in. dlatego iż modyfikacja oprogramowania obecnych autokomputerów wiązałaby się z koniecznością wyceny prac/kosztów modernizacji i dopasowania strumienia danych do systemu centralnego w chmurze GZM, którą mogą dokonać wyłącznie poszczególni dostawcy urządzeń i oprogramowania nimi sterującego. W postępowaniu zostanie wskazane, które pojazdy znajdują się jeszcze na gwarancji, stąd też wymagane jest pozyskanie zgody gwaranta na montaż elementów takich jak sterowniki, switch, anteny itp.

2. Wskazano, iż nie jest możliwa wycena funkcjonalności systemu dyspozytorskiego umożliwiającego przypisanie kierowcy do realizowanego zadania przewozowego przez dyspozytora lub pracownika ZTM z powodu braku danych o sposobie pozyskiwania danych o przypisaniu pojazdu do linii.

Odpowiedź: W zakresie lokalizacji pojazdów dla Systemu zliczania pasażerów (SZP) dane te mają pochodzić z lokalizatora GPS dostarczonego w ramach zamówienia. Natomiast przypisanie pojazdów do linii będzie pochodzić z interfejsu systemu Wertyz (w ramach SDIP). Będzie to Webservice generujący pliki JSON, w którym są m.in. dane obejmujące nr przewoźnika, nr boczny pojazdu, numer linii i kursu. Szczegóły będą opisane w zamówieniu. Natomiast jeśli Zamawiający zamówiłby w ramach zamówienia również system dyspozytorski, wtedy przypisanie pojazdu do linii będzie następować w dostarczonym systemie dyspozytorskim.

3. Wskazano na problem realizacyjny i wydajnościowy dla 2- lub 5-sekundowego raportowania danych lokalizacyjnych.

Odpowiedź: Dla SZP założono wstępnie częstotliwość przekazywania danych lokalizacyjnych co 30 sekund plus zdarzeniowo, z możliwością jej zwiększenia do 5 sekund + zdarzeniowo (wjazd/wyjazd do strefy, punkty meldunkowe) lub co 2 sekundy bez dodatkowych punktów. Szczegóły w tym zakresie będą przedmiotem ustaleń w trakcie realizacji umowy, o ile pojawi się taka potrzeba. Wskazana częstotliwość wynika z oczekiwań wskazywanych przez podmioty wdrażające systemy ITS na terenie miast GZM – w systemie ŚKUP pierwotnie dane lokalizacyjne były przekazywane co 20 sekund, ale w związku z ww. oczekiwaniami na potrzeby systemu ITS częstotliwość ta została zwiększona do 6 sekund.

4. Wpłynęła uwaga, iż informacja o napełnieniu po kilku kursach będzie charakteryzować się bardzo dużym błędem, jeżeli nie zostanie przyjęte założenie, że po każdym kursie i przed rozpoczęciem następnego napełnienie pojazdu wyniesie „zero”.

Odpowiedź: Ze względu na specyfikę linii ZTM zastosowanych zostanie kilka różnych algorytmów w systemie, które będą przedmiotem ustaleń po podpisaniu umowy, z uwzględnieniem wymagań wskazanych w zamówieniu.

5. Zadano pytanie o to, czy możliwość przypisania pojazdu do linii w systemie zliczania pasażerów służy ustawieniu realizowanego zadania w autokomputerze w pojeździe oraz czy Zamawiający dopuści wykorzystanie inteligentnego autokomputera, śledzącego bieżące położenie na trasie, na którym kierowca wybiera realizowane zadanie.

Odpowiedź: Przypisanie pojazdu do linii ma pochodzić z systemu SDIP. Natomiast na potrzeby sytuacji awaryjnych w SZP należy przewidzieć możliwość pobierania takich danych (przypisanie pojazdu do linii) z systemów dyspozytorskich Operatorów lub z plików csv dostarczanych przez operatorów. Kierujący będzie wybierał realizowane zadanie na komputerze ŚKUP (tak jak to dzieje się obecnie) i Zamawiający nie przewiduje dublowania czynności wyboru kursu na kolejnym urządzeniu, a jedynie pobieranie z systemu zewnętrznego (SDIP) danych o tym przypisaniu pojazdu do linii.

6. Następne pytanie dotyczyło algorytmów.

Odpowiedź: kwestie algorytmów do zastosowania w systemie będą przedmiotem ustaleń po podpisaniu umowy, z uwzględnieniem wymagań wskazanych w zamówieniu.

7. Pytano także o to jakiego rodzaju dane osobowe Zamawiający zamierza przechowywać w systemie.

Odpowiedź: Dane użytkowników oprogramowania – loginy i hasła + adresy e-mail do odzyskania hasła.

8. Zadano pytanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem ponoszenie opłat transmisji danych (APN + Internet).

Odpowiedź: Chodzi o łączność APN pomiędzy pojazdami, a systemem centralnym oraz o połączenie Internetowe pomiędzy serwerem lub chmurą, na której będzie zainstalowane oprogramowanie, a Internetem, gdyż oprogramowanie ma być dostępne dla Zamawiającego, gmin i Operatorów w sieci publicznej Internet poprzez przeglądarkę internetową, z wykorzystaniem ogólnodostępnych mechanizmów bezpieczeństwa i autoryzacji (szczegóły w tym zakresie zostaną wskazane w zamówieniu).

9. Następnie pytano o czy jakiegokolwiek dane powinny być transmitowane łączami lokalnymi WiFi 2.4 GHz lub 5 GHz i czy jest potrzebna budowa takich łącz.
- Odpowiedź: Nie, całość danych ma być transmitowana przez sieć GSM w dostarczonym APN.
10. Dopytywano także o kwestie pobierania danych z systemu biletowego oraz jakie systemy dyspozytorskie powinny zostać zintegrowane z SZP.
- Odpowiedź: Dane obsady, czyli przypisanie pojazdu do linii, ma pochodzić z systemu SDIP, a nie bezpośrednio z pojazdu. SDIP dostarcza danych o przypisaniu pojazdu do konkretnej brygady/planu na danej linii. Szczegółowe dane w zakresie integracji z systemami dyspozytorskimi zostaną ujęte w zamówieniu.
11. Poruszono również kwestię ingerencji w pojeździe i montażu dodatkowego akumulatora dla podtrzymania zasilania elementów SZP podczas postoju na przystanku końcowym i konieczności uzyskania zgody producenta dla pojazdów na gwarancji.
- Odpowiedź: W postępowaniu zostanie wskazane, które pojazdy znajdują się jeszcze na gwarancji, stąd też wymagane jest pozyskanie zgody gwaranta na montaż elementów SZP.
12. Postawiono pytanie o to, czy Zamawiający dopuści zakup systemu i oprogramowania SZP na zasadzie licencji i określonych ilości licencji dostępowych do interfejsu do SZP (API interfejsu byłoby przekazane dla Zamawiającego). Wniesiono o niewymaganie od Wykonawcy licencji zarówno na oprogramowanie dedykowane, oprogramowanie standardowe, oprogramowanie narzędziowe w tak szerokim brzmieniu jakie zostało przedstawione, tj. przejście kodu źródłowego, grafiki, UX/UI na własność Zamawiającego.
- Odpowiedź: W takim przypadku Zamawiający oczekuje otrzymania licencji niewyłącznej z prawem do modyfikacji (zakłada się że w trakcie trwania umowy modyfikacje będzie wykonywał gwarant, natomiast po zakończeniu umowy i zarazem gwarancji, modyfikacje takie będzie mógł wykonywać Zamawiający we własnym zakresie, bądź też zlecić na zewnątrz). W wycenie proszę uwzględnić dwa warianty – jeden, że po zakończeniu umowy oprogramowanie zostanie przeniesione na wskazane przez Zamawiającego serwery i będzie mógł je użytkować na podstawie licencji, drugi, że Zamawiający dodatkowo otrzyma licencję niewyłączną, kody źródłowe oraz dokumentację projektową z prawem do modyfikacji otrzymanego oprogramowania.
- Wyjaśnienie: uwzględniając powyższą odpowiedź, w wycenie w punkcie 2 proszę uwzględnić wyłącznie przekazanie licencji do korzystania z dostarczonego oprogramowania, natomiast w punkcie 2a wskazać wzrost kosztów związany z przekazaniem praw autorskich lub licencji niewyłącznej z prawem do modyfikacji dla dostarczonego oprogramowania systemu zliczania pasażerów
13. Zaproponowano wprowadzenie redundantnego modemu transmisji, który zapewni znaczące zwiększenie jakości ciągłości transmisji on-line (przy użyciu 2 kart SIM).
- Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, że modem (nawet przy jednej karcie SIM) będzie wielozakresowy i będzie pracował zarówno w sieci LTE, jak i GPRS, w przypadku braku LTE. Szczegóły w tym zakresie zostaną określone w zamówieniu.
14. Wnioskowano o wykreślenie xls i xlsx ponieważ są to zamknięte standardy jednego tylko producenta aplikacji.
- Odpowiedź: Kwestia zostanie przeanalizowana, jednak format xlsx jest powszechnie używanym formatem (np. możliwy jest eksport do xlsx z innym programów, np. Open Office). Ponadto na obecnym etapie kwestia ta nie powinna istotnie wpływać na wstępną wycenę zamówienia.
15. Wnioskowano o dodanie w punkcie 5.2.1., że w przypadku płatnych licencji musi być uwzględniona w kosztorysie w wersji z terminem obowiązywania na czas okresu umowy, co nie będzie generowało dodatkowych nieprzewidzianych kosztów.

Odpowiedź: Kwestia nie może dotyczyć oprogramowania zamawianego w niniejszym zamówieniu, natomiast w przypadku innego oprogramowania, np. systemów operacyjnych, baz danych czy oprogramowania wirtualizacyjnego Wykonawca ma zapewnić ich funkcjonowanie na czas trwania umowy. W przypadku tego typu licencji Wykonawca musi je wykazać wraz z datą obowiązywania oraz zagwarantować możliwość ich przedłużenia i cesji na Zamawiającego.

16. Zamawiający w punkcie 5.1.2 wskazuje, że korzystanie z systemu musi być możliwe z co najmniej 5 przeglądarek internetowych, z których wymieniono jedynie 3: Edge, Firefox, Chrome. Wnioskowano o zmianę zapisu i wskazanie że korzystanie z systemu musi być możliwe przy pomocy tychże 3 przeglądarek.

Odpowiedź: Pozostałe dwie przeglądarki to: Opera i Safari.

17. Zaproponowano w zakresie punktu 3.1.1 wskazanie również danych INKREMENTACYJNYCH jako danych przesyłanych przez urządzenia - są to wskazania liczników, zerowane jedynie w przypadku restartu systemu i umożliwiają one wytworzenie pozostałych danych.

Odpowiedź: Państwa propozycja zostanie rozważona, ostateczny zakres zostanie przedstawiony w zamówieniu.

18. Wnioskowano o wykreślenie punktu 3.2.2 - generowanie raportów agregowanych zostało przez Zamawiającego opisane w punkcie 3.3, natomiast zasilanie danymi innych systemów w punkcie 3.7.

Odpowiedź: Państwa propozycja zostanie rozważona, ostateczna decyzja zapadnie w trakcie konstruowania właściwego OPZ.

19. W zakresie punktu 5.1.5 poproszono o wyłączenie z obowiązku magazynowania danych pojazdowych, które są zbierane ze zmienną częstotliwością w zależności od konkretnego sygnału (sygnał otwarcia drzwi jest próbkowany). Ponadto wskazano, iż Zamawiający w punkcie 5.3.10 wymaga, aby wszystkie dane na bazie danych były objęte systemem historii, a także zostało spełnione wymaganie wysokiej wydajności bazy danych. Zwrócono się z prośbą o wykreślenie zapisu i zastąpienie go cechą oprogramowania, która zapewni gromadzenie historii dla danych wskazanych przez Zamawiającego.

Odpowiedź: Należy odizolować bazę danych czasu rzeczywistego od bazy danych historycznych oraz wprowadzić stosowny mechanizm retencji danych w celu uzyskania stosownych optymalizacji. Szczegóły w tym zakresie, w tym oczekiwany zakres danych gromadzonych w historii, będą kwestią ustaleń na etapie realizacji zamówienia.

20. Zaproponowano zmianę zapisu punktu 2.1.3.3. „Urządzenia montowane w pojazdach muszą spełniać wymagania prawa polskiego i Unii Europejskiej dla urządzeń elektronicznych montowanych w pojazdach samochodowych.” na „Zamawiający wymaga Homologację na urządzenia elektroniczne zgodnie z wymogami regulaminu EKG ONZ Nr.10.05”.

Odpowiedź: Zamawiający zweryfikuje wskazaną przez Państwa normę.

21. W zakresie punktu 5.4. Migracja całego rozwiązania Wykonawcy w zależności od rodzaju chmury (typ SaaS, PaaS, IaaS czy poszczególne dostawcy rozwiązań chmurowych) powinna być oddzielnie wyceniona w związku z różnym nakładem pracy w zakresie przeniesienia usługi na daną chmurę i w szczególności nakładem pracy związanym od rodzaju chmury (SaaS, PaaS, IaaS - konfigurowalność środowiska).

Odpowiedź: w szacunkach proszę uwzględnić najdroższy wariant oraz wskazanie rekomendowanych wariantów ze względu na niższy koszt migracji.

22. W kontekście punktu 5.5.1. zaproponowano ukierunkowanie zapisów OPZ zbieżnych z modelem SaaS - minimalne ryzyko dla Zamawiającego, wszelkie ryzyko przerzucone na Wykonawcę.

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza wykorzystanie oprogramowania opartego na licencji open-source z uwagi na brak kosztów nabycia takiego oprogramowania, ale nie jest to jedyna możliwość. To do Wykonawcy należy decyzja co do zastosowanej architektury rozwiązania, co będzie miało wpływ na koszt oferty.

23. Zwrócono się z prośbą o zrewidowanie OPZ i ukształtowanie zapisów, które stawiałyby GZM w roli użytkownika aplikacji, która jest mu potrzebna dla realizacji swoich zadań, a nie w roli właściciela aplikacji, czy administratora infrastruktury serwerowej.

Odpowiedź: pełny wykaz dokumentacji dotyczy wariantu, kiedy Zamawiający otrzyma prawo do modyfikacji oprogramowania, natomiast nawet po zakończeniu umowy i posiadaniu licencji bez prawa do modyfikacji Zamawiający musi mieć wiedzę umożliwiającą dalsze korzystanie z oprogramowania, w tym również w zakresie jego administrowania.

24. Urządzenia w pojeździe powinny łączyć się z system centralnym za pośrednictwem sieci komórkowej 2G, 3G, 4G lub 5G z wykorzystaniem prywatnej sieci Access Point Name (APN). Proponuje się zastosowanie kart SIM w wersji przemysłowej M2M.

Odpowiedź: dostawa kart SIM, jak i stworzenie dedykowanej sieci APN, leży po stronie Wykonawcy, zadaniem którego jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dla systemu i przekazywanych w nim danych.

W związku z przekazanymi informacjami, prosimy o wypełnienie i odesłanie załączonego formularza z uwzględnieniem powyższych wyjaśnień w terminie do dnia 02 października 2020 roku, na adres email: za@metropoliagzm.pl.

Załączniki:

1. Formularz cenowy.

Biura ds. Administracji Zespołów Publicznych
Ciepła

Wstępna wycena zamówienia Systemu zliczania pasażerów

WDROŻENIE SYSTEMU		Liczba	Wartość netto	Wartość brutto
1	Prace w pojazdach	160		
2	Oprogramowanie centralne z licencją na użytkowanie	1		
3	Rozszerzenie systemu o moduł dyspozytorski	1		
4	Rozszerzenie systemu o moduł przekazywania danych lokalizacyjnych do systemów zewnętrznych	1		
5	Rozszerzenie systemu o moduł dynamicznej informacji pasażerskiej, w tym prezentacji linii na mapie	1		
6	Szkolenia	110		
RAZEM wdrożenie SZP				
2a	Koszty przekazania licencji niewyłącznej do oprogramowania SZP z prawem do modyfikacji	1		
Utrzymanie SZP		60 m-cy		

