

nr referencyjny postępowania - **OMGGS/DK/01/2020**

Gdańsk, dnia 12.02.2021 r.

**Wykonawcy biorący udział
w postępowaniu**

dot.: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie dialogu konkurencyjnego o wartości przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zmianami), pn. „**URUCHOMIENIE, ZARZĄDZANIE I EKSPLOATACJA SYSTEMU ROWERU METROPOLITALNEGO**”

Działając w oparciu o art. 38 ust. 1 i art. 38 ust. 3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.), zwanej dalej „uPzp”, Zamawiający przekazuje informacje z zebrania Wykonawców, które odbyło się w dniu 9 lutego 2021 roku o godz. 13:00 w formie odpowiedzi na pytania Wykonawców do treści siwz wraz z odpowiedziami:

I. ODPOWIEDZI ZAMAWIAJĄCEGO NA PYTANIA WYKONAWCÓW DO TREŚCI SIWZ

Pytanie nr 1:

cyt.:

zgodnie z Projekt umowy, strona 16, paragraf 11, punkt 1:

„Przychód Zamawiającego stanowi całość kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów.”

zgodnie z par 18 OPZ:

Rozliczenia za korzystanie z roweru i opłat dodatkowych

Przychód Zamawiającego stanowi całość kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów. W przypadku, jeśli w danym roku przychody z abonamentów i opłat minutowych przekroczą kwotę 5.000.000 milionów (pięć milionów) zł netto i liczba przejechanych w danym roku kilometrów przekroczy 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów, Wykonawca otrzyma dodatkowe wynagrodzenie (tzw. bonus) w wysokości 0,30 zł (trzydzieści groszy) netto za każdy przejechany dodatkowo kilometr w danym roku, pod warunkiem, że przyrost dystansu o każdy 1 kilometr ponad 30.000.000 (trzydzieści milionów), będzie się wiązał z jednoczesnym przyrostem przychodu Zamawiającego z tytułu kwot pobranych od Klientów, w stosunku do przychodu obliczonego dla dystansu 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów o 39 groszy netto.

Obecne zapisy postępowania powodują, że projekt z punktu widzenia Wykonawcy jest obarczony ryzykiem braku rozstrzygnięcia postępowania ze względu na zbyt wysokie koszty projektu.

Trudno zgodzić się na sytuację kiedy Zamawiający oraz Wykonawca mają sprzeczne interesy. Sytuację, w której to Wykonawca zamiast być motywowany będzie przymuszany do ograniczania ryzyka tzw. „klęski urodzaju”. Im więcej użytkowników korzysta z systemu, tym Zamawiający ma wyższy przychód z abonamentów, minut ponad abonament, itd. natomiast Wykonawca wprost proporcjonalnie ponosi straty z tytułu nieproporcjonalnie wyższych nakładów pracy w zakresie naprawy, ładowania oraz relokacji.

Profesjonalny Wykonawca powinien prawidłowo oceniać ryzyka związane z projektem. Szkodliwe dla projektu zapisy nie pozwalają profesjonalnemu Wykonawcy założyć otrzymania bonusu od wypożyczeń (spełnienie jednocześnie aż 3 warunków) nie wspominając, że szacowana wartość bonusu oscylowała będzie w zakresie 30% poniesionych dodatkowych kosztów.

Wnosimy aby wzrost liczby użytkowników, wzrost liczby wypożyczeń na rower, a w tym przejechanych kilometrów powinien być proporcjonalny do wzrostu wynagrodzenia Wykonawcy.

Wnosimy o zmianę jak poniżej:

zgodnie z Projekt umowy, strona 16, paragraf 11, punkt 1:

„Przychód Zamawiającego stanowi od 20 do 30% całości kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów.”

zgodnie z par 18 OPZ:

Rozliczenia za korzystanie z roweru i opłat dodatkowych

1. Przychód Zamawiającego stanowi 30% kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów. W przypadku, jeśli w danym roku liczba przejechanych w danym roku kilometrów nie przekroczy 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów, Pozostałe 70% kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów stanowi przychód Wykonawcy

Przychód Zamawiającego stanowi 20% kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów. W przypadku, jeśli w danym roku liczba przejechanych w danym roku kilometrów przekroczy 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów, Pozostałe 80% kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 1

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zapisy podziału przychodu pozostają niezmiennie.

Zamawiający prostuje oczywistą omyłkę pisarską znajdującą się w OPZ ust. 18. Rozliczenia za korzystanie z roweru i opłat dodatkowych.

Ust. 18 OPZ przyjmuje brzmienie:

Przychód Zamawiającego stanowi całość kwot pobranych od Klientów związanych z korzystaniem z rowerów tj. abonamentów i opłat minutowych za korzystanie z rowerów. W przypadku, jeśli w danym roku przychody z abonamentów i opłat minutowych przekroczą kwotę 5.000.000 milionów (pięć milionów) zł netto i liczba przejechanych w danym roku kilometrów przekroczy 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów, Wykonawca otrzyma dodatkowe wynagrodzenie (tzw. bonus) w wysokości 0,30 zł (trzydzieści groszy) netto za każdy przejechany dodatkowo kilometr w danym roku, pod warunkiem, że przyrost dystansu o każdy 1 kilometr ponad 30.000.000 (trzydzieści milionów), będzie się wiązał z jednoczesnym przyrostem przychodu Zamawiającego z tytułu kwot pobranych od Klientów, w stosunku do przychodu obliczonego dla dystansu 30.000.000 (trzydzieści milionów) kilometrów o 30 groszy netto.

Pytanie nr 2:

cyt.:

Zgodnie z projektem umowy par.10 pkt. 4

4. Wykonawca, na każde żądanie Zamawiającego, umieści/zamontuje w terminie 15 dni dostarczone przez Zamawiającego reklamy i/lub informacje oraz inne komunikaty w Aplikacji i na Stronie Internetowej na wskazany przez Zamawiającego okres. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy z reklamodawcą rowery muszą zostać przywrócone do stanu pierwotnego, na wezwanie Zamawiającego w terminie 15 dni.

5. Przychody pozyskane z reklam będą należały do Zamawiającego.

Wykonawca nie ma wpływu na ilość wymienianych dekoracji, przychody jak wyżej nie są przychodem Wykonawcy stąd Wykonawca nie jest w stanie ani zrównoważyć ani oszacować dodatkowych kosztów wymian dekoracji reklamowych.

Wnosimy o zmianę

Wykonawca, na każde żądanie Zamawiającego, udostępni możliwość aplikacji dekoracji reklamowych w terminie 15 dni dostarczone przez Zamawiającego reklamy i/lub informacje oraz inne komunikaty w Aplikacji i na Stronie Internetowej na wskazany przez Zamawiającego okres. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy z reklamodawcą rowery muszą zostać przywrócone do stanu pierwotnego, na wezwanie Zamawiającego w terminie 15 dni.

5. Przychody pozyskane z reklam będą należały do Zamawiającego.

lub alternatywnie

Wykonawca, na każde żądanie Zamawiającego, umieści/zamontuje odpłatnie 20PLN netto/rower za każdorazową zmianę dekoracji reklamowych w terminie 15 dni dostarczone przez Zamawiającego reklamy i/lub informacje oraz inne komunikaty w Aplikacji i na Stronie Internetowej na wskazany przez Zamawiającego okres. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy z reklamodawcą rowery muszą zostać przywrócone do stanu pierwotnego, na wezwanie Zamawiającego w terminie 15 dni.

5. Przychody pozyskane z reklam będą należały do Zamawiającego.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 2

Przychody z reklam pozostają po stronie Zamawiającego.

Zamawiający dokonuje zmiany siwz w zakresie wzoru umowy w sposób następujący:

1. W Rozdziale 10 ust. 4 przyjmuje następujące nowe brzmienie:

Montażu i demontażu reklam każdorazowo dokona zewnątrz firma reklamowa. Wykonawca musi umożliwić montaż/demontaż reklam na rowerach, na każde żądanie Zamawiającego. Wykonawca, na każde żądanie Zamawiającego, umieści/usunie w terminie 48 godzin dostarczone przez Zamawiającego reklamy/informacje oraz inne komunikaty w Aplikacji i na Stronie Internetowej na wskazany przez Zamawiającego okres.

2. Ulega wykreśleniu ust. 1 pkt. i OPZ – „będzie montował i demontował reklamy na rowerach bądź innych elementach SRM MEVO, przekazane przez Zamawiającego.”



Pytanie nr 3:

cyt.:

Zgodnie z projektem umowy, strona 14, paragraf 8, pkt 6, ppkt 5:

5. liczba rowerów na pojedynczej stacji objętej działaniami relokacyjnymi, potwierdzona raportem według stanu w przedziale czasowym między 03:00 a 05:00 danego dnia, jest większa niż 200% bazowej liczby rowerów przypisanych do danej stacji.

Dla przykładu. Stacja Sopot Centrum o numerze 10119 ma status 4 rowery i zgodnie z pkt 6 ppkt 5 możemy do niej wstawić maksymalnie 8 rowerów, minimum zaś na stacji to 2 rowery.

Utrzymanie oraz penalizowanie tak dokładnych stanów dla każdej z 717 stacji generować będzie niewspółmierne dodatkowe koszty relokacji pojedynczych rowerów, niewspółmierne do efektów.

Wnosimy jak wcześniej w zakresie dialogu konkurencyjnego aby wymogi relokacji ograniczyć liczbowo do strefy oraz do gminy jak to jest określone w pozostałych ppkt 1,2,3,4,6

Wnosimy zatem o wykreślenie ppt 5 w całości.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 4:

cyt.:

Zgodnie z Załącznikiem nr 6, strona 5, punkt 3, podpunkt J:

„Minimalny zasięg jazdy z elektrycznym wspomaganie napędu – 100 km”

Zasięg baterii 100 km jest łatwy do spełnienia w trybie eko lub innych specjalnych warunkach celem wypełnienia zapisów SIWZ ale nie ma nic wspólnego ze standardową pracą „na co dzień”

Wnosimy o zmianę zapisu w treści jak poniżej:

Minimalny zasięg jazdy z elektrycznym wspomaganie napędu – 100 km bateria nie może mieć mniej niż 17aH” (ampero godzin) przy czym „zasięg baterii jest liczony przy ciągłej generowanej przez silnik mocy w wysokości 250W” (wat).

Wykonawca musi zapewnić zdalny dostęp do informacji w trybie rzeczywistym o wszystkich bateriach w systemie MEVO2.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 5:

cyt.:

Mevo, jako produkt i system rowerowy zarówno wdrożone w wersji 1.0 jak również zaprojektowane w wersji 2.0 zostało na odmiennych zasadach logiki działania systemu oraz architekturze niż ta, opisywana w założeniach systemu PZUM. Np. w projekcie Mevo założeniem jest, że baza użytkowników czy też płatności odbywają się całkowicie w systemie Mevo. Projekt PZUM zakłada, że to PZUM stanie się właścicielem bazy danych oraz po stronie PZUM znajdować się będą środki pieniężne użytkowników.

Bardzo prosimy o wyjaśnienie tych rozbieżności oraz o informację, w jaki sposób będzie rozwiązany problem odmiennej logiki obu systemów?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 5

Wskazane w pytaniu założenie: „baza użytkowników czy też płatności odbywają się całościowo w systemie Mevo” nie wynika z zapisów OPZ. Zgodnie z wybranymi zapisami OPZ (poniżej) założenie, że baza użytkowników czy też płatności odbywają się całościowo w SRM MEVO jest błędna, patrz poniższe zapisy OPZ:

„...przedmiotem Umowy jest dokonanie integracji z systemem FALA (nazwa techniczna: Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności, dalej: PZUM) w celu umożliwienia pasażerom, posiadającym i zasilającym konto w systemie FALA przemieszczającym się na podstawie wspólnego biletu różnymi rodzajami środków transportu zbiorowego, również podróżowanie z wykorzystaniem MEVO wg taryfy MEVO lub dedykowanej taryfy FALA. Integracja z transportem zbiorowym ma na celu kształtowanie jednolitej oferty pomiędzy różnymi podsystemami, np. autobusowym i kolejowym w celu połączenia systemu komunikacji miejskiej z motoryzacją indywidualną i komunikacją rowerową, a w konsekwencji podniesienia jakości usług w transporcie zbiorowym.”

„wykona projekty dokumentów określających prawa i obowiązki Klientów, w szczególności regulamin korzystania z SRM MEVO, regulamin obsługi płatności i rozliczeń z Klientami oraz niezbędne dokumenty w zakresie polityki ochrony danych osobowych, z uwzględnieniem możliwości korzystania z konta Pasażera w systemie FALA dla wypożyczenia roweru, przy czym przewiduje się, iż koszty prowadzenia konta w systemie FALA pozostaną po stronie Zamawiającego”

„dokona integracji systemu SRM MEVO oraz FALA na poniższych płaszczyznach: • funkcjonalnej, poprzez zintegrowanie obu systemów poprzez interfejs API, przy czym wykonawca może dostosować istniejący w jego systemie interfejs do wymagań opisanych w niniejszym dokumencie lub zbudować rozwiązanie od podstaw • organizacyjnej, poprzez określenie procesów w zakresie funkcjonowania obu systemów z uwzględnieniem kroków manualnych (nie objętych integracją techniczną),”

„sposób rozliczania z Zamawiającym, z uwzględnieniem korekty o wartość wynikającą z wykonywania płatności przy Wykorzystaniu konta w systemie FALA z uwzględnieniem, iż koszty związane z obsługą płatności z wykorzystaniem konta FALA pozostają po stronie Zamawiającego.”

Szczególnie zalecamy zapoznanie się z zapisami OPZ w rozdziale 23.

Zamawiający chciałby jeszcze raz podkreślić warianty logiki integracji Systemów:

1. Pasażer zakłada konto bezpośrednio w SRM MEVO – w tym przypadku Wykonawca administruje bazą użytkowników i płatności odbywają się w Systemie MEVO, a zgodnie z zapisami rozdziału 23 punkt e) System FALA i SRM MEVO posiadają niezależne bazy pasażerów. Przy czym dla ułatwienia organizacji Systemu Roweru Publicznego na zakończenie Umowy opisanej w niniejszym postępowaniu Zamawiający przewiduje, że Wykonawca zapewni możliwość jednorazowej migracji kont pasażerskich wraz z historią przejazdów z SRM MEVO do FALA, co najmniej w formie plików płaskich z opisaną strukturą biznesową pliku, (punkt f) rozdziału 23).
2. Pasażer zakłada konto w aplikacji FALA – w tym przypadku zgodnie z zapisami rozdziału 23:
 - a. Pasażerowie posiadający i zasilający konto w systemie FALA mają możliwość podróżowania z wykorzystaniem SRM MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA.
 - b. Występuje wymiana informacji między systemami MEVO i FALA umożliwiającą skorzystanie z roweru tzn. sprawdzenie dostępności roweru, rezerwację, wypożyczenie i odbycie podróży w ramach dedykowanego API dla systemu FALA, w zakresie szerszym niż standardowe API opisane w rozdziale 14.
 - c. Opłaty za usługi wykonane w systemie SRM MEVO dla pasażerów FALA będą opłacone z konta pasażera FALA.

d. Koszty utrzymania konta pasażera w systemie FALA pokrywa Zamawiający, nie stanowią one kosztu Wykonawcy.

System FALA i SRM MEVO posiadają niezależne bazy pasażerów.

Pytanie nr 6

cyt.:

W dokumencie „Załącznik nr 3 do OPZ - Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi (2) – Innobaltica” można znaleźć informację o kursach / planowanych trasach użytkowników, które według swoich założeń co któryś kurs / wypożyczenie, będą darmowe. W jaki sposób planowane jest wysyłanie informacji do API Mevo na temat darmowego wypożyczenia, które będzie przysługiwało użytkownikowi?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 6

Wysyłanie informacji do API SRM MEVO na temat darmowego wypożyczenia, które będzie przysługiwało użytkownikowi powinno być zrealizowane wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA. Zamawiający przewiduje wymianę informacji o darmowym przejeździe w ramach definicji Taryfy.

Pytanie nr 7

cyt.:

Bardzo prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób widzą Państwo możliwość używania biletu odcinkowego w systemie rowerowym? Systemy rowerów miejskich cechują się dowolnością miejsca, z którego rower jest wypożyczany oraz dowolnością miejsca, w którym rower jest zwracany. W przypadku rowerów nowszej generacji 4G, takich, jakie zakładane są w projekcie Mevo, istnieje ponadto możliwość zwrotu roweru nie tylko na stacji, ale również poza nią. Niemożliwym lub bardzo trudnym technicznie, a także zupełnie niepraktycznym z punktu widzenia logiki działania wypożyczalni, będzie zmuszenie użytkownika, żeby wypożyczył rower na konkretnej, wybranej przez system PZUM stacji, oraz żeby zwrócił rower na konkretnej, wybranej przez system PZUM stacji. Użytkownik podczas jazdy może ponadto używać funkcji parkingu lub chcieć przy danej stacji wymienić rower na inny (z różnych powodów, np. stwierdzonej usterki itp.). W tych wszystkich przypadkach przejazd nie będzie cechował się funkcjonalnością typowego biletu odcinkowego czyli punktu A, punktu B oraz czasu przejazdu, tak jak to wygląda np. w komunikacji SKM. Bardzo prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób widzą Państwo możliwość używania biletu odcinkowego w systemie rowerowym?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 7

System rowerowy ma obsługiwać zdefiniowane taryfy w ramach Systemu Roweru Metropolitalnego MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA zgodnie z zapisami rozdziału 26 c) OPZ.

Pytanie nr 8

cyt.:

Bardzo prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób chcą państwo rozwiązać problem dostępności rowerów na stacjach, które będą najczęściej używane według systemu PZUM, przy założeniu, że rowery przemieszczają się w dowolnym kierunku, na wybrane przez użytkowników stacje, a w założeniach i OPZ

Mevo nie ma dodatkowych informacji związanych z dostępnością rowerów na stacjach, które będą najczęściej używane według systemu PZUM?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiający nie potrafi zdefiniować zapisów OPZ, do których miałby się odnieść.

Pytanie nr 9

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0179 [APM] informuje o dostępności rowerów na stacjach w okolicy – 1 pkt.” Bardzo prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób oczekują państwo aby udostępniać informację o dostępności rowerów na stacjach w okolicy? Prosimy o potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 9

Nie, otwarte API SRM MEVO nie będzie wystarczającym źródłem informacji – patrz OPZ rozdział 26 d).

Pytanie nr 10

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0180 [APM] pokazuje trasę w formie mapy – 1 pkt”, prosimy o rozwinięcie przypadku i o potwierdzenie, że funkcjonalność będzie spełniona w 100% po stronie systemu PZUM, a System Mevo będzie jedynie dostarczał informację na temat miejsca, w którym wybrana stacja się znajduje.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 10

Zgodnie z wymaganiami OPZ: System FALA gromadząc dane z planowanego rozkładu jazdy komunikacji publicznej i na podstawie danych o lokalizacji rowerów i ich dostępności przekazywanych w czasie rzeczywistym przez SRM MEVO zapewni funkcje planowania podróży w czasie rzeczywistym z wykorzystaniem roweru.

Pytanie nr 11

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0181 [APM] pokazuje czas dojścia do stacji i odjazdu – 1 pkt.” prosimy o potwierdzenie, że funkcjonalność będzie spełniona w 100% po stronie systemu PZUM, a system Mevo będzie jedynie dostarczał informację na temat miejsca, w którym wybrana stacja się znajduje?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zgodnie z wymaganiami OPZ System FALA gromadząc dane z planowanego rozkładu jazdy komunikacji publicznej i na podstawie danych o lokalizacji rowerów i ich dostępności przekazywanych w czasie rzeczywistym przez SRM MEVO zapewni funkcje planowania podróży w czasie rzeczywistym z wykorzystaniem roweru.

Pytanie nr 12

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0182 [APM] pokazuje status roweru, stopień naładowania baterii – 0,5 pkt” prosimy o potwierdzenie, że funkcjonalność będzie spełniona w 100% po stronie systemu PZUM, a system Mevo będzie jedynie dostarczał informację na temat miejsca za pomocą otwartego API?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 12

Nie, otwarte API SRM MEVO nie będzie wystarczającym źródłem informacji.

Wykonawca SRM MEVO ma zapewnić interoperacyjność systemu zgodnie z rozdziałem 26 OPZ a w szczególności:

Wykonawca systemu SRM MEVO w ramach architektury docelowej ma zapewnić wymianę danych z systemem FALA w co najmniej następującym zakresie:

- *dane pasażera: będą przechowywane na centralnym koncie w FALA, będą udostępniane dla systemu SRM MEVO w zakresie uzgodnionym w regulaminie,*
- *dla rozwiązania FALA, rozwiązanie SRM MEVO będzie dostarczało informację o rowerze jako środka transportu. Rower będzie rozliczany jak pozostałe elementy systemu transportowego (autobus, tramwaj, kolej, parking). Integracja SRM MEVO/FALA pozwoli planować lub realizować podróż przy wykorzystaniu dostępnych zasobów w ramach modułu Planner. Dostawca SRM MEVO zapewni dostarczenie danych niezbędnych do rozliczenia usług zrealizowanych przy wykorzystaniu SRM MEVO wg parametrów taryf. System FALA będzie prowadził sprzedaż, w tym także usług transportowych z wykorzystaniem Roweru Metropolitalnego na rzecz OMGGS,*
- *SRM MEVO zapewni możliwość rezerwacji roweru na potrzeby pasażera, po identyfikacji pasażera odblokuje blokadę i rozpocznie rejestrację przejazdu, po zakończeniu przejazdu SRM MEVO przekaże informacje niezbędne do rozliczenia usługi transportowej do systemu FALA,*
- *system FALA będzie obsługiwał taryfę SRM MEVO,*
- *będzie istniała możliwość rozliczania pasażera SRM MEVO w formule postpaid (na koniec danego okresu rozliczeniowego). Będzie stworzona możliwość doboru najlepszej taryfy dla pasażera SRM MEVO w systemie FALA na podstawie danych dostarczonych przez SRM MEVO,*
- *system FALA gromadząc dane z planowanego rozkładu jazdy komunikacji publicznej i na podstawie danych o lokalizacji rowerów i ich dostępności przekazywanych w czasie rzeczywistym przez SRM MEVO zapewni funkcje planowania podróży w czasie rzeczywistym z wykorzystaniem roweru,*
- *dostawca SRM MEVO zapewni przekazywanie danych zawierającym co najmniej lokalizację roweru, status roweru w czasie rzeczywistym do systemu FALA,*
- *SRM MEVO będzie udostępniał dane dotyczące infrastruktury projektu SRM MEVO, w tym informacje o awariach rowerów, stanie elementów infrastruktury (np. utraconej komunikacji z rowerem), wydajności rozwiązania, incydentach związanych z działaniem SRM MEVO.*

Pytanie nr 13

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „Przypadek użycia W0183 [APM] pokazuje szacowany czas przejazdu rowerem – 0,5 pkt” prosimy o potwierdzenie, że funkcjonalność będzie spełniona w 100% po stronie systemu PZUM.

Otwarte API Mevo w nie dostarcza informacji na temat szacowanego przejazdu między stacjami / do wybranego punktu, ponieważ to użytkownik sam wybiera trasę, którą się przemieści z punktu A do punktu B.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 13

Patrz odpowiedź na pytanie nr 12.

Pytanie nr 14

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „Przypadek użycia W0184 [APM] pokazuje szacowany zasięg przy obecnym stanie baterii – 0,5 pkt.” otwarte API Mevo nie dostarcza informacji o szacowanym zasięgu przy obecnym stanie baterii. Informacja ta jest estymowana według wewnętrznie zaprojektowanego wzoru, ustalonego podczas wielu testów rowerów.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 14

Nie, otwarte API SRM MEVO nie będzie wystarczającym źródłem informacji.

Wykonawca SRM MEVO ma zapewnić interoperacyjność systemu zgodnie z rozdziałem 26 OPZ a w szczególności:

W ramach działania SRM MEVO Dostawca będzie udostępniał system FALA co najmniej następujące dane: • Numer Roweru wraz z geolokalizacją roweru z dokładnością określenia położenia o tolerancji nie większej niż 15 m, • Status Roweru: rower sprawny, uszkodzony - nienadający się do jazdy, uszkodzony - nadający się do jazdy, zaginiony, serwisowany, • dla rowerów sprawnych: stan blokady, stan komputera pokładowego, • stan baterii dla roweru z napędem wspomaganym elektrycznie, • zdarzenia i alarmy wynikające z pracy roweru, • Status wypożyczenia roweru: zaparkowany przy stacji postoju SRM MEVO, wypożyczony wraz z ID Pasażera, zaparkowany poza stacją postoju SRM MEVO.

Pytanie nr 15

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0185 [APM] pokazuje szacowany koszt przejazdu – 4 pkt” prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób chcą Państwo zintegrować PZUM z Mevo celem pobrania informacji niezbędnych do oszacowania kosztów podróży? Szacowany koszt przejazdu estymowany może być na podstawie jednego z abonamentów, które wybrany użytkownik posiada. Wyliczenie szacowanego kosztu przejazdu rowerem możliwe jest jedynie w przypadku, gdy użytkownik zalogowany jest na swoje konto. Wtedy np. aplikacja mobilna Mevo pobiera informację z danych użytkownika, jaki dokładnie abonament użytkownik posiada. Prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób chcą państwo pobierać informacje na temat aktualnie używanego przez użytkownika abonamentu? Tzn. w jaki sposób chcą się Państwo zintegrować na poziomie logowania się do konta użytkownika Mevo celem pobrania takich informacji? Dodatkowo pragniemy zwrócić uwagę, że koszt przejazdu jest bardzo ciężki do oszacowania ponieważ użytkownik nawet mimo ewentualnego wyznaczenia przez system trasy PZUM może wybrać każdą, dowolną inną trasę w zależności od swoich

preferencji, zamierzeń, planów itp., np. chce dotrzeć najpierw do punktu A, następnie podjechać do punktu B, a dopiero na samym końcu trafić do kolejnego środka transportu wyznaczonego przez system PZUM.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 15

Precyzujących tę kwestię zapisy w OPZ (rozdział 23)

a. Pasażerowie posiadający i zasilający konto w systemie FALA mają możliwość podróżowania z wykorzystaniem SRM MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA.

b. Występuje wymiana informacji między systemami MEVO i FALA umożliwiającą skorzystanie z roweru tzn. sprawdzenie dostępności roweru, rezerwację i wypożyczenie i odbycie podróży w ramach dedykowanego API dla systemu FALA, w zakresie szerszym niż standardowe API

c. Opłaty za usługi wykonane w systemie SRM MEVO dla pasażerów FALA będą opłacane z konta pasażera FALA.

Pytanie nr 16

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0186 [APM] wysyła zapytanie do systemu MEVO o dostępności rowerów – 1 pkt” prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób oczekują państwo aby udostępniać informację o dostępności rowerów na stacjach w okolicy? Prosimy o potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 16

Nie, otwarte API systemu SRM MEVO nie będzie wystarczającym źródłem informacji.

Wykonawca SRM MEVO ma zapewnić interoperacyjność systemu zgodnie z rozdziałem 26 OPZ a w szczególności:

W ramach działania SRM MEVO Dostawca będzie udostępniał system FALA co najmniej następujące dane:

- Numer Roweru wraz z geolokalizacją roweru z dokładnością określenia położenia o tolerancji nie większej niż 15 m,
- Status Roweru: rower sprawny, uszkodzony - nienadający się do jazdy, uszkodzony - nadający się do jazdy, zaginiony, serwisowany,
- dla rowerów sprawnych: stan blokady, stan komputera pokładowego,
- stan baterii dla roweru z napędem wspomaganym elektrycznie,
- zdarzenia i alarmy wynikające z pracy roweru,
- Status wypożyczenia roweru: zaparkowany przy stacji postoju SRM MEVO, wypożyczony wraz z ID Pasażera, zaparkowany poza stacją postoju SRM MEVO.

oraz

- System FALA gromadząc dane z planowanego rozkładu jazdy komunikacji publicznej i na podstawie danych o lokalizacji rowerów i ich dostępności przekazywanych w czasie rzeczywistym przez SRM MEVO zapewni funkcje planowania podróży w czasie rzeczywistym z wykorzystaniem roweru,

- dostawca SRM MEVO zapewni przekazywanie danych zawierającym co najmniej lokalizację roweru, status roweru w czasie rzeczywistym do systemu FALA.



Pytanie nr 17

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0187 [APM] otrzymuje informację od systemu MEVO o dostępności rowerów – 1 pkt” prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób oczekują państwo aby udostępniać informację o dostępności rowerów na stacjach w okolicy? Prosimy o potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 17

Patrz odp. na pytanie nr 16.

Pytanie nr 18

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „W0188 Żądanie zarezerwowania roweru zostaje wysłane do systemu MEVO – 1 pkt” prosimy o wyjaśnienie procedury, która pozwoli na zapewnienie niniejszego wymogu. System Mevo jest wdrożony w sposób, umożliwiający zarezerwowanie roweru jedynie przez użytkownika, który poprawnie zaloguje się do konta swojego konta w systemie Mevo. Dodatkowo długość rezerwacji i jej koszt określa regulamin systemu Mevo, który jest zaakceptowany przez Zamawiającego oraz użytkownika przy rejestracji konta w systemie. Nie ma możliwości manipulowania długością rezerwacji przez systemy zewnętrzne. Sama funkcjonalność rezerwacji roweru jest funkcjonalnością bardzo często raportowaną i badaną celem ustalenia idealnego czasu oraz kosztu rezerwacji na podstawie doświadczeń użytkowników vs. dostępność floty rowerów na mieście. W jaki sposób chcą państwo rozwiązać zaistniałą sytuację?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 18

Precyzujących tę kwestię zapisy w OPZ (rozdział 23)

a. Pasażerowie posiadający i zasilający konto w systemie FALA mają możliwość podróżowania z wykorzystaniem SRM MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA.

b. Występuje wymiana informacji między systemami MEVO i FALA umożliwiająca skorzystanie z roweru tzn. sprawdzenie dostępności roweru, rezerwację i wypożyczenie i odbycie podróży w ramach dedykowanego API dla systemu FALA, w zakresie szerszym niż standardowe API

c. Opłaty za usługi wykonane w systemie SRM MEVO dla pasażerów FALA będą opłacane z konta pasażera FALA. oraz

szczegółów dotyczących integracji opisanych OPZ a w szczególności w rozdziale 26 OPZ.

Pytanie nr 19

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „Pasażer dokonuje check-in”, prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób dane do logowania użytkownika w systemie Mevo powinny być powiązane z danymi logowania konta użytkownika w systemie PZUM tak aby użytkownik Mevo w trakcie podróży mógł dokonać „check-in”? Prosimy o

potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 19

Nie, otwarte API SRM MEVO nie będzie wystarczającym źródłem informacji.

Wykonawca nie dostrzegł zapisów w OPZ (rozdział 23) precyzujących tę kwestię.

a. Pasażerowie posiadający i zasilający konto w systemie FALA mają możliwość podróżowania z wykorzystaniem SRM MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA.

b. Występuje wymiana informacji między systemami MEVO i FALA umożliwiająca skorzystanie z roweru tzn. sprawdzenie dostępności roweru, rezerwację i wypożyczenie i odbycie podróży w ramach dedykowanego API dla systemu FALA, w zakresie szerszym niż standardowe API

c. Opłaty za usługi wykonane w systemie SRM MEVO dla pasażerów FALA będą opłacane z konta pasażera FALA. oraz

szczegółów dotyczących integracji opisanych OPZ a w szczególności w rozdziale 26 OPZ.

Pytanie nr 20

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „Pasażer dokonuje check-out” prosimy o potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 20

Kwestię tę precyzują zapisy rozdz. 23 OPZ:

*Występuje wymiana informacji między systemami MEVO i FALA umożliwiająca skorzystanie z roweru tzn. sprawdzenie dostępności roweru, rezerwację i wypożyczenie i **odbycie podróży w ramach dedykowanego API dla systemu FALA, w zakresie szerszym niż standardowe API.***

Pytanie nr 21

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ, w scenariuszach testowych (INTEGRACJA SYSTEMU MEVO Z PZUM) zapisu: „Pasażer dokonuje check out w pojeździe”, prosimy o potwierdzenie, że wymienionym przypadku użycia występuje podany czas „3 minuty” oraz „w tej samej stacji” odnosi się do przypadku nieudanego wypożyczenia roweru w systemie Mevo?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 21

Scenariusz ma badać sytuacje, kiedy pasażer zrezygnuje z wypożyczenia i zwróci rower w tej samej stacji. Jest to standardowy scenariusz systemu FALA, sprawdzający szybkość propagacji informacji.

Pytanie nr 22

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projektu integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM, prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób planują Państwo, że odbywać się będzie przesyłanie danych pomiędzy systemami. Prosimy o przekazanie dokumentacji dotyczącej przesyłu danych między „Innobaltica” i operatorami systemów transportowych oraz jakie są planowane zabezpieczenia systemu PZUM oraz zabezpieczania pomiędzy systemami?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 22

Wymagania w zakresie integracji przedstawiono w rozdziale 26:

Integracja pomiędzy systemem FALA a SRM MEVO powinna odbywać się przy spełnieniu poniższych wymagań:

- Zabezpieczenie interfejsów komunikacji z systemami zewnętrznymi musi zapewniać bezpieczeństwo systemu
- Transfer danych pomiędzy systemem a systemami zintegrowanymi musi odbywać się w sposób gwarantujący poprawność danych.
- Wymiana danych pomiędzy systemem a systemami zintegrowanymi nie może się odbywać bezpośrednio pomiędzy bazami danych (wymagana jest instancja pośrednicząca walidująca dane).
- Wszelka komunikacja pomiędzy zintegrowanymi systemami musi być szyfrowana.
- Dane pomiędzy systemami nie mogą być przekazywane przez sieć publiczną bez wprowadzenia mechanizmów zapewniających poufność oraz integralność przekazywanych danych.

Ponadto Zamawiający oczekuje przedstawienie do zatwierdzenia Projektu Integracji MEVO-FALA przez InnoBaltika zgodnie z zapisami punktu 27 OPZ d) „projekt integracji Systemu Roweru Metropolitalnego musi zostać zatwierdzony przez Zamawiającego lub spółkę InnoBaltica”.

Z uwagi na złożoność tematu, Zamawiający w harmonogramie przewidział 6 miesięcy po zakończeniu wdrażania obu Systemów, tak by zapewnić odpowiedni czas na opracowanie szczegółowego projektu integracji.

Pytanie nr 23

cyt.:

Biorąc pod uwagę że w systemie roweru miejskiego wypożyczane jest użytkownikowi mienie znacznej wartości co znacząco odbiega od modelu korzystania z innych form transportu publicznego, np. przejazdu kolejką lub autobusem gdzie bezpieczeństwo pojazdu nadzoruje kierowca, w jaki sposób przewidują Państwo zabezpieczenie mienia operatora systemu Mevo, udostępnionego użytkownikowi systemu PZUM, przed ewentualną kradzieżą roweru tj. uzyskanie wiarygodnych danych o użytkowniku jeśli rower zostanie skradziony lub uszkodzony ? W koncepcji roweru miejskiego Mevo przewidywana jest m.in. weryfikacja PESEL , przelew weryfikacyjny itp.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 23

Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 11. „**Warunkiem przystąpienia użytkownika systemu FALA do SRM MEVO jest akceptacja regulaminu SRM MEVO oraz zawarcie umowy pomiędzy użytkownikiem a Wykonawcą, Zamawiającym i spółką Innobaltica**” oraz „projekt regulaminu obsługi płatności i rozliczeń z klientami, który będzie zawierał postanowienia w zakresie nie mniejszym niż: ■ postanowienia ogólne, ■ słownik definicji stosowanych w Regulaminie, ■ sposób dokonywania wpłat, ■ sposób przechowywania i zabezpieczenia Środków Klientów, ■ sposób rozliczania usług wykupionych przez Klientów, ■ sposób rozliczania z Zamawiającym, z uwzględnieniem korekty o wartość wynikającą z wykonywania płatności przy Wykorzystaniu konta w systemie FALA z uwzględnieniem, iż koszty związane z obsługą płatności z wykorzystaniem konta FALA pozostają po stronie Zamawiającego, ■ zasady kontroli Zamawiającego w zakresie rozliczeń oraz wysokości Środków Klientów, ■ zakres odpowiedzialności, ■ postanowienia końcowe”.

Zamawiający w projekcie regulaminu oczekuje propozycji odpowiednich zapisów zabezpieczających mienie operatora systemu SRM MEVO, udostępnionego użytkownikowi systemu PZUM, przed ewentualną kradzieżą roweru tj. uzyskanie wiarygodnych danych o użytkowniku jeśli rower zostanie skradziony lub uszkodzony.

Pytanie nr 24

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projektu integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „będzie istniała możliwość rozliczania pasażera SRM w formule postpaid (na koniec danego okresu rozliczeniowego). Będzie stworzona możliwość doboru najlepszej taryfy dla pasażera SRM w systemie PZUM na podstawie danych dostarczonych przez SRM” bardzo prosimy o przedstawienie koncepcji takiego rozwiązania, przy założeniu, że w ramach systemu Mevo, użytkownicy będą korzystać z ustalonych konkretnych taryf i abonamentów np. dziennych, tygodniowych, miesięcznych lub kwartalnych.

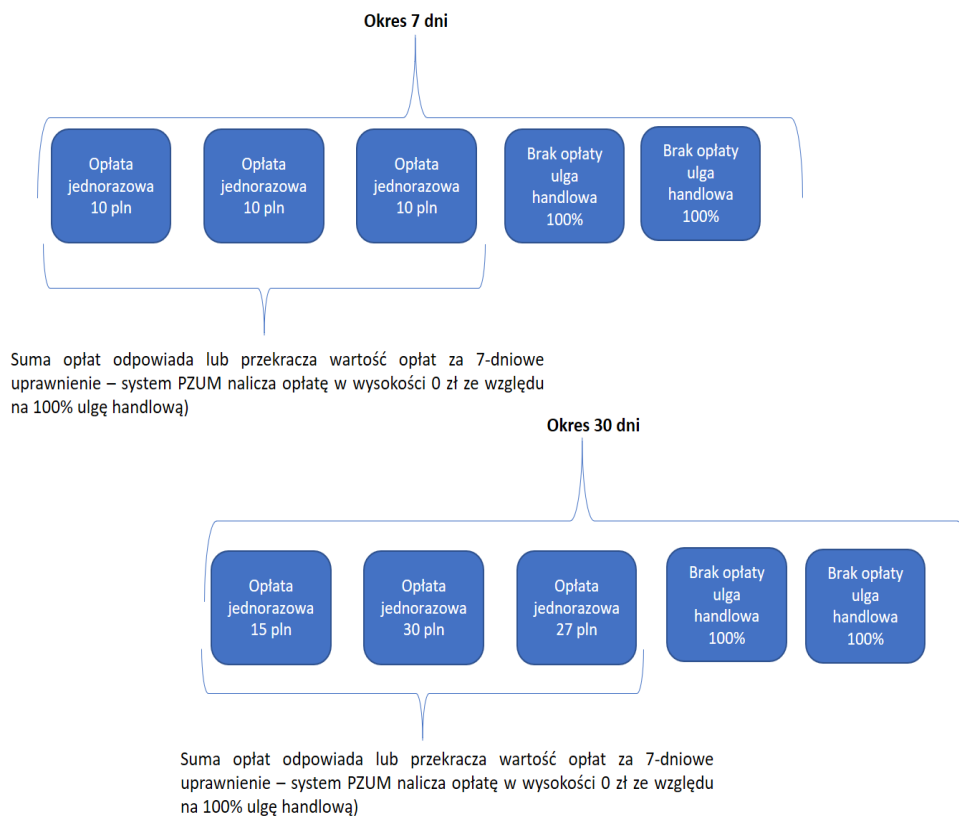
„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 24

System rowerowy ma obsługiwać zdefiniowane taryfy w ramach Systemu Roweru Metropolitalnego MEVO wg taryfy SRM MEVO lub dedykowanej taryfy FALA zgodnie z zapisami rozdziału 26 c). Interoperacyjność Poziom 3 - zgodność typów taryf: System informatyczny SRM MEVO powinien mieć zdolność do obsługi taryf zdefiniowanych w paragrafie „Rozliczania za korzystanie z roweru i opłat dodatkowych” istniejących w obrębie działania, które zakładają wykorzystanie SRM MEVO jako środka transportu.

Koncepcja optymalizacji przedstawiona jest poniżej:

- optymalizacja właściwa natomiast polegać będzie na naliczaniu najbardziej korzystnej opłaty z tytułu przewozu. Zasadnym jest dokonywanie tzw. optymalizacji przez taryfę, co wymaga jednak współpracy ze strony organizatorów/operatorów (sugerowane wprowadzenie 100% ulgi handlowej). System optymalizowania powinien zakładać, że po zawarciu określonej liczby umów przewozu w danej jednostce czasu, pasażerowi przysługuje ulga handlowa 100%, a system PZUM rejestruje jedynie wykonane umowy przewozu bez dalszego naliczania opłat w zdefiniowanym czasie; np. optymalizacja w trybie 24 godzinnym przyjęłaby kształt następujący:



Analogicznie do schematu dla optymalizacji 24-godzinnej, należy rozwiązać zagadnienie optymalizacji 7-dniowej lub miesięcznej albo 30 dniowej zgodnie z algorytmem, zakładającym że użytkownikowi przysługuje 100% ulga handlowa u danego operatora lub organizatora jeżeli suma opłat jednostkowych odpowiada lub przekracza kwotę należności za uprawnienie np. 7-dniowe lub miesięczne (30 dniowe).

System powinien zakładać możliwość modyfikacji przyjętych założeń przez użytkowników celem zapewnienia niezbędnej elastyczności np. przez możliwość wskazywania dnia, od którego system ma rozpocząć optymalizację w danym okresie i czy ma być ona 24godzinna, 7 dniowa, 30 dniowa itd.

Jak już uprzednio wskazano dopuszczalność optymalizacji uwarunkowana jest wprowadzeniem niezbędnych rozwiązań do taryf organizatorów lub operatorów.

W przypadku Taryfy SRM MEVO w pierwszej kolejności przejazdu byłyby rozliczane w ramach taryfy abonamentowej, a po wykorzystaniu pakietu minut wg innych optymalnych taryf.

Pytanie nr 25

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projektu integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „dostęp do baz i repozytoriów danych. Dostęp przy wykorzystaniu mechanizmów synchronicznych. Zakłada się, że Dostawca SRM udostępni dla krytycznych danych (Konto Pasażera, Taryfy, Nośniki Identyfikacji, Środki Transportu, usługa Transportowa) dane w postaci pozwalającej na jednoznaczną identyfikację przyrostu i efektywne ich ładowanie (np. pliki płaskie lub dedykowane tabele) oraz przedstawi dokumentację techniczną dla obiektów interfejsu obejmującą również znaczenie biznesowe danych i relacje pomiędzy nimi, dostawca zapewni mechanizmy ekstrakcji wszystkich danych z systemów SRM oraz będzie udostępniać dane zgodnie z oczekiwaniami PZUM, wraz z odpowiednią dokumentacją obejmującą również model danych. Właścicielem udostępnionych danych będzie Zamawiający lub spółki Innobaltica” bardzo prosimy o precyzyjne określenie oczekiwań odnośnie operatora Mevo, ewentualnie prosimy o potwierdzenie, że otwarte API systemu Mevo, udostępnione wykonawcy projektu PZUM będzie wystarczającym źródłem informacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 25

Zamawiający nie odnajduje wskazanych przez Wykonawcę zapisów w OPZ.

Pytanie nr 26

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projekcie integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „blokada dostępu do usługi transportowej Pasażera z Czarnej Listy” prosimy o doprecyzowanie co oznacza „czarna lista” i na jakiej zasadzie oraz przez kogo będzie tworzona oraz aktualizowana, a także w jaki sposób operator system Mevo będzie posiadał do niej dostęp? Jakie jest oczekiwane zachowanie?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 26

Zgodnie z definicją z OPZ:

Zamawiający usuwa z OPZ pkt. 29. Słownik pojęć, definicję Czarnej Listy.

Zamawiający usuwa z OPZ pkt. 26. Interoperacyjność, zapis: blokada dostępu do usługi transportowej Pasażera z Czarnej Listy.

Pytanie nr 27

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projekcie integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „usługa umożliwiająca zakup i realizację usług transportowych w ramach SRM dla Pasażerów PZUM” bardzo prosimy o precyzyjne określenie oczekiwań odnośnie operatora Mevo w tym zakresie, tj. o doprecyzowanie, w jaki sposób operator Mevo ma zapewnić

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 27

Zamawiający oczekiwania określił w rozdziale w 22-27 OPZ, a także w wybranych punktach OPZ w rozdziałach 1-21. Na tak postawione pytanie Zamawiający może odesłać jedynie do zapisów OPZ, z prośbą o sprecyzowanie pytania.

Pytanie nr 28

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projekcie integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „komunikacja PZUM-SRM za pośrednictwem plików wejściowych/wyjściowych” prosimy o potwierdzenie, że komunikacja PZUM-SRM może być zrealizowana za pomocą API REST’owego, plików płaskich (CSV) jeśli zajdzie taka potrzeba. Takich samych interfejsów spodziewamy się z drugiej strony

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 28

Zamawiający określił standardy integracji w rozdziale 26 OPZ.

Pytanie nr 29

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projekcie integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „Numer Roweru wraz z geolokalizacją roweru z dokładnością określenia położenia o tolerancji nie większej niż 15 m” prosimy o potwierdzenie, że jeżeli rower będzie na stacji to możliwe jest przesłanie do system informacji o numerze stacji?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 29

Tak, jeżeli dokładność lokalizacji stacji w stosunku do rezerwowanego roweru nie przekroczy 15 m.

Pytanie nr 30

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projektu integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „rower sprawny, uszkodzony - nienadający się do jazdy, uszkodzony - nadający się do jazdy, zaginiony, serwisowany” prosimy o informację, w jakim celu będą wykorzystywane te dane? Nie są to informacje w jakikolwiek sposób potrzebne użytkownikowi systemu, natomiast powodują one potrzebę gromadzenia i przesyłania dodatkowych informacji, co podnosi koszty prowadzenia projektu.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 30

Zamawiający pragnie gromadzić i analizować wiedzę mogącą wspierać optymalizację transportu publicznego i indywidualnego na obszarze działania projektu SRM MEVO i Fala.

Pytanie nr 31

cyt.:

W nawiązaniu do przedstawionego w OPZ projektu integracji systemu Mevo z planowanym systemem PZUM i zapisu „dla rowerów sprawnych: stan blokady, stan komputera pokładowego, stan baterii dla roweru z napędem wspomaganym elektrycznie, zdarzenia i alarmy wynikające z pracy roweru” prosimy o wyjaśnienie, w jakim celu będą wykorzystywane te dane?

koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 31

Patrz odp. na pytanie nr 30.

Pytanie nr 32

cyt.:

W nawiązaniu do przekazanego nam dokumentu pt. „Załącznik nr 3 do OPZ - Materiał informacyjny - Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi. Wyciąg z opracowania DS. Consulting" i zawartego w nim zapisu „Tak ambitny cel o jakim mowa w poprzednim zdaniu będzie wymagał znaczących zmian regulaminów przewozu i taryf, a zatem ścisłej współpracy z organizatorami/operatorami w transporcie publicznym” prosimy o doprecyzowanie jakie zmiany mogą nastąpić w trakcie realizacji projektu Mevo w związku z wdrożeniem system PZUM, jakich elementów działania system Mevo będą one dotyczyły, w jakim okresie mogą one wystąpić?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 32

Działania te przewidziano w zakresie postępowania SRM MEVO formułując zapisy OPZ w rozdziale 1 punkt 3b.

Pytanie nr 33

cyt.:

W nawiązaniu do przekazanego nam dokumentu pt. „Załącznik nr 3 do OPZ - Materiał informacyjny - Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi. Wyciąg z opracowania DS. Consulting" i zawartego w nim zapisu „rozliczania podróży – w przypadku korzystania przez pasażerów z biletów łączonych, umożliwiających podróże pojazdami więcej niż jednego organizatora, obecnie rozdział wpływów odbywa się poprzez z góry ustalony klucz podziałowy. System PZUM wyeliminuje konieczność korzystania z takich rozwiązań - podróż każdego” bardzo prosimy o doprecyzowanie na jakich zasadach klucz podziałowy będzie stworzony i jak będzie to wpływać na parametry realizacji kontraktu dla operatora Mevo, w tym np. na wysokości abonamentów i na ilości użytkowników? Są to niezwykle istotne parametry, mające istotny wpływ na szacowanie wartości kontraktu i składaną przez Wykonawców ostatecznie ofertę.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 33

W usłudze SRM MEVO nie zachodzi przypadek korzystania przez pasażerów z biletów łączonych. Parametry realizacji kontraktu są zdefiniowane w OPZ w rozdziale 18.

Pytanie nr 34

cyt.:

W nawiązaniu do przekazanego nam dokumentu pt. „Załącznik nr 3 do OPZ - Materiał informacyjny - Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi. Wyciąg z opracowania DS. Consulting" i zawartego w nim zapisu “optymalizacja właściwa natomiast polegać będzie na naliczaniu najbardziej korzystnej opłaty z tytułu przewozu. Zasadnym jest dokonywanie tzw. optymalizacji przez taryfę, co wymaga jednak współpracy ze strony organizatorów/operatorów (sugerowane wprowadzenie 100% ulgi handlowej)” prosimy o wyjaśnienie i doprecyzowanie na jakich założeniach będzie się opierała i na jakich zasadach będzie działała opisana wyżej „optymalizacja przez taryfę”?

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 34

Przychody z taryfy zgodnie z zapisami rozdziału 18 stanowią przychód Zamawiającego. Czyli optymalizacja przez taryfę jest po stronie Zamawiającego i dotyczy uzgodnień poczynionych przez Zamawiającego z Innobalticą. Informacja Optymalizacja dla usługi SRM MEVO będzie polegała na przypisaniu godzin z abonamentu do zrealizowanej podróży w ujęciu dobowym, a po przekroczeniu określonych limitów do rozliczenia wg formuły „pay as you go”.

Pytanie nr 35

cyt.:

Prosimy o potwierdzenie, czy sprzedaż abonamentów systemu Mevo będzie prowadzona przez Innobaltica lub jej wykonawcę w imieniu operatora roweru miejskiego? A jeżeli tak, to czy będzie wymagany osobny system realizujący to zadanie i kto będzie miał za zadanie dostarczenie takiego mechanizmu?

Czy będzie to odbywać się w sposób automatyczny? Może to angażować zasoby po stronie operatora roweru miejskiego.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 35

Zgodnie z zapisami OPZ:

Sprzedaż Taryf systemu SRM MEVO w ramach systemu FALA będzie prowadzona przez spółkę Innobaltica w imieniu Zamawiającego.

System Fala dostarcza Innobaltica.

Wymagane zaangażowanie Operatora roweru miejskiego jest opisane w OPZ

w ramach punktu 1,3m) dokona integracji systemu SRM MEVO oraz FALA na poniższych płaszczyznach:

- funkcjonalnej, poprzez zintegrowanie obu systemów poprzez interfejs API, przy czym wykonawca może dostosować istniejący w jego systemie interfejs do wymagań opisanych w niniejszym dokumencie lub zbudować rozwiązanie od podstaw
- organizacyjnej, poprzez określenie procesów w zakresie funkcjonowania obu systemów z uwzględnieniem kroków manualnych (nie objętych integracją techniczną);

oraz kolejnych rozdziałach OPZ ze szczególnym uwzględnieniem rozdziału 22-27.

Pytanie nr 36

cyt.:

Jako operator szeregu systemów rowerów miejskich na terenie Polski, który zrealizował również różnego rodzaju integracje z systemami komunikacji miejskiej rekomendujemy, aby kwestia integracji systemu SRM z dopiero tworzonym systemem PZUM (FALA) została uregulowana w oddzielnym Zamówieniu Publicznym/oddzielnej umowie. Ze względu na szeroki zakres prac opisanych w dokumentacji oraz brak precyzyjnych informacji o rozwiązaniu jakie przyjmie Wykonawca systemu PZUM (FALA) oszacowanie dokładnych kosztów oraz czasu niezbędnego na zrealizowanie integracji jest niemożliwe. W obecnej sytuacji Wykonawcy nie znając zakresu prac nie będą w stanie prawidłowo skalkulować ofert.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 36

Zgodnie z rozdziałem 21d) Etap IV - zwany etapem integracji systemu SRM MEVO z systemem FALA, rozpocznie się po 6 miesiącach działania obu systemów równolegle i jednocześnie. Dla Zamawiającego temat integracji jest strategiczny, dlatego nie przewiduje przeniesienia go do innego postępowania.

Pytanie nr 37

cyt.:

zwracam się z prośbą o udostępnienie dokumentów, które były opracowywane w ramach przygotowywania założeń funkcjonowania systemu MEVO 2.0, w tym m.in.:

1. Analizy rozwiązań dotyczących funkcjonowania MEVO (Centrum Ekspertyz i Szkoleń Uniwersytetu Gdańskiego)
2. Analizy finansowo-ekonomicznej MEVO (SWECO Consulting Sp. z o.o.)
3. Analizy modelu funkcjonowania MEVO (KO Projekty)
4. Analizy przyłączy elektrycznych (ENERGA S.A.)

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 37

Zamawiający przychyła się do wniosku Wykonawcy i udostępni dokumenty, które były opracowywane w ramach przygotowywania założeń funkcjonowania systemu MEVO 2.0:

1. Analizy rozwiązań dotyczących funkcjonowania MEVO (Centrum Ekspertyz i Szkoleń Uniwersytetu Gdańskiego)
2. Analizy modelu funkcjonowania MEVO (KO Projekty)
3. Analizy przyłączy elektrycznych (ENERGA S.A.)

Wymienione analizy stanowią załącznik do dokumentu.

Zamawiający nie może udostępnić analizy finansowej, gdyż zawarte są w niej informacje przekazane przez potencjalnych Wykonawców, biorących udział w dialogu konkurencyjnym, które objęte są klauzulą poufności.

Pytanie nr 38

cyt.: w związku z realizacją wielu międzynarodowych projektów czujemy się w obowiązku informacyjnym w zakresie sytuacji na rynku dostaw komponentów rowerowych w czasie COVID-19, w tym producenta opon wskazanych w specyfikacji postępowania.

Prosimy o rozważenie wydłużenia realizacji przedmiotu zamówienia do 15 miesięcy.

Jednocześnie zwracamy się o przygotowanie rozwiązań motywujących Wykonawców do wcześniejszej realizacji na wypadek poprawy na międzynarodowym rynku, w tym możliwości wynagrodzenia za świadczenie usługi w miesiącach poprzedzających terminy zawięte uruchomienia systemu.

„koniec cytatu”

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Niniejszy dokument staje się integralną częścią siwz w postępowaniu.

Wszelkie informacje zawarte w dokumencie są wiążące dla Wykonawców i winny być uwzględnione w składanej ofercie.

Jednolity tekst dokumentów, zawierający wprowadzone dokumentem zmiany, zostanie udostępniony niezwłocznie na stronie internetowej zamawiającego.

Podpisał:

Kierownik Zamawiającego
Prezes Zarządu Obszaru
Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot

Michał Glaser
/podpisano elektronicznie/