

Wrocław, dnia 10.12.2021 r.

Zamawiający:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o.
ul. Rysia 3
87-800 Wrocław

Odpowiedzi na pytania dotyczące wyjaśnień treści SWZ

Wszyscy zainteresowani

W związku z zadaniem przez jednego z Wykonawców pytaniem:

Szanowni Państwo,

W związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym, zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie poniższego:

Zał. nr 4. Do SWZ rozdział XII- Komputer pokładowy tablic kierunkowych i kasowników:

1. Pkt.2 - „Mieć interfejs użytkownika wyposażony w system nawigacji wg rozkładów jazdy w języku polskim”

Prosimy o doprecyzowanie i uszczegółowienie wymagań dotyczących systemu nawigacji, oraz sposobu prezentowania treści?

Czy Zamawiający oczekuje, aby informacje nawigacyjne wyświetlane były na terminalu kierowcy?

2. Pkt.11.3

Czy Zamawiający dopuści switch jako osobny element, spełniający pozostałe wymagania techniczne systemu?

3. Pkt.4 - „Po zalogowaniu się kierującego do autokomputera umożliwić wybór realizowanego zadania przewozowego (zgodnie z rozkładem jazdy). Kolejne kursy muszą być podpowiadane kierującemu zgodnie z ich kolejnością wynikającą z rozkładu jazdy”

W jakiej formie Zamawiający udostępni rozkłady jazdy, aby wykonawca mógł oszacować ryzyko oraz koszty integracji?

4. Pkt.12 – „Zestaw musi sterować urządzeniami pokładowymi niezbędnymi do realizacji takich funkcji jak: informacja pasażerska, zapowiedzi głosowe i sterowanie kasownikami elektronicznymi oraz zapewnić komunikację z posiadaną przez Zamawiającego infrastrukturą teleinformatyczną i wymianę danych z systemami zewnętrznymi”

W jakiej formie Zamawiający prześle dokumentację protokołów posiadanych systemów zewnętrznych, aby wykonawca mógł określić koszty i trudność integracji?

5. Pkt.24 – „Protokoły komunikacyjne niezbędne do właściwego działania komunikacji pojazdu z ITS zostaną przekazane Wykonawcy...”

W jakiej formie Zamawiający przekaże dokumentację protokołów posiadanych systemów, aby wykonawca mógł określić koszty i trudność integracji?

6. W związku z trwającą sytuacją związaną z pandemią wirusa COVID-19, czy Zamawiający w trosce o bezpieczeństwo pasażerów jak i pracowników MPK Włocławek, wymaga montażu urządzeń, dezynfektorów do pojazdów komunikacji miejskiej, pozwalających zminimalizować negatywne efekty zjawiska?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 1:

1. Zamawiający oczekuje, aby informacje nawigacyjne były wyświetlane na terminalu kierowcy wg załączonego schematu.

Główne założenia

- a. Podstawowym celem nawigacji liniowej jest wsparcie kierowcy autobusowego w prawidłowej realizacji wyznaczonej rozkładem jazdy trasy przebiegu obsługiwanej linii komunikacyjnej dla wybranego wariantu tej trasy przy pomocy narzędzia nawigacyjnego wyświetlanego na ekranie komputera pokładowego zarządzającego Systemem Informacji Pasażerskiej (SIP).
- b. Nawigacja liniowa musi być narzędziem zaimplementowanym do komputera pokładowego SIP i wykorzystywać aktualną pozycję GPS autobusu wyznaczaną przez to urządzenie.
- c. Dane niezbędne dla prawidłowego działania nawigacji liniowej muszą być automatycznie transmitowane do komputera pokładowego jednocześnie z danymi SIP podczas aktualizacji tych danych.
- d. Zamawiający wymaga, aby dane nawigacji liniowej pochodziły z odpowiedniego eksportu pakietu danych generowanego przez oprogramowanie przeznaczone do budowy rozkładów jazdy (BusMan), tak aby nie było konieczne dodatkowe wprowadzanie danych przez Zamawiającego. Import danych musi się odbywać poprzez te same mechanizmy, za pomocą których programuje się autokomputer, tak aby nie było wymagane niezależne programowanie.

Wymagane informacje wyświetlane przez nawigację liniową

- a. System nawigacji liniowej powinien wyświetlać dwie podstawowe grupy informacji:
 - związane z topografią linii,
 - uzupełniające (tekstowe i symbole/piktogramy) wspomagające prawidłową realizację trasy komunikacyjnej.
- b. Zamawiający preferuje układ graficzny elementów opisanych w pkt. 1 wg podziału ekranu od lewej: ok. 2/5 na informacje uzupełniające, ok. 3/5 ekranu na informacje związane z topografią linii zakładając podział ekranu linią pionową na min. 75% jego wysokości.
- c. Grupa informacji topograficznych powinna być realizowana na ogólnodostępnym, nie wymagającym dodatkowych opłat, na bieżąco aktualizowanym (min. raz w miesiącu), wektorowym podkładzie mapowym. Aktualizacja informacji topograficznych musi być realizowana automatycznie dla całej floty pojazdów przez te same mechanizmy, które są używane w celu programowania danych rozkładowych tak aby nie było wymagane dodatkowe programowanie.
- d. Informacje topograficzne powinny:

- zawierać kontrastowo względem podkładu mapowego wyrysowaną, zaplanowaną do wykonania trasę przebiegu linii wg wybranego przez kierowcę wariantu i kierunku. Wyświetlana trasa przebiegu powinna być zorientowana względem aktualnego kierunku jazdy autobusu,
 - zawierać oznaczenie aktualnej lokalizacji autobusu na podkładzie mapowym w formie piktogramu z wskazaniem kierunku poruszania się autobusu. Piktogram powinien znajdować się w dolnej części ekranu tak aby, była możliwość wyświetlenia trasy przed autobusem w możliwie największym zakresie. Zamawiający preferuje, aby powiększenie było tak dobrane, aby wyświetlana trasa przed autobusem obejmowała najbliższe skrzyżowanie (rondo) na którym następuje zmiana kierunku jazdy oraz najbliższy słupek przystankowy.
 - wytyczona przez system trasa musi odpowiadać ściśle trasie przebiegu linii (nie dopuszcza się trasowania przez system inną trasą, np. najkrótszą, najszybszą, itd.) oraz wiernie odzwierciedlać jej przebieg w odniesieniu do przebiegu ulic na podkładzie mapowym (nie dopuszcza się np. łączenia słupków przystankowych odcinkami prostymi, jeśli rzeczywista trasa pomiędzy słupkami przystankowymi nie jest linią prostą).
- e. Po wybraniu przez kierowcę wariantu obsługiwanej linii, system nawigacji liniowej powinien wyświetlić przez ustalony w konfiguracji autokomputera czas (Zamawiający musi mieć możliwość zmiany tego parametru w trybie serwisowym) cały przebieg trasy na odpowiednio wyskalowanym podkładzie mapowym. W takim przypadku mapa musi być zorientowana górną krawędzią monitora w kierunku północnym. Po zakończeniu wyświetlania całej trasy system nawigacji liniowej powinien automatycznie rozpocząć wyświetlanie informacji topograficznych w sposób określony w ust. 4.
- f. SNL w przypadku, gdy kierowca nie potrzebuje wsparcia graficznego dla realizacji trasy przebiegu linii komunikacyjnej musi zapewniać możliwość wyłączenia informacji graficznych za pomocą przycisku. W takim przypadku pozostałe informacje (w tym uzupełniające) powinny być równomiernie rozmieszczone na całym obszarze monitora.
- g. Grupa informacji uzupełniających w trybie nawigacji powinna być wyświetlana poza obszarem mapy po lewej stronie ekranu autokomputera.
- h. Informacje uzupełniające powinny zawierać:
- aktualną godzinę w formacie gg:mm:ss, nr linii i kolejności, nr kierowcy, nazwę słupka przystankowego przystanku poprzedniego i nazwę następnego słupka przystankowego, oraz przystanku docelowego,
 - odległość do najbliższej zmiany kierunku jazdy (skrzyżowania lub ronda) jeśli trasa przebiegu jest inna niż na wprost,
 - piktogram ułatwiający identyfikację najbliższego miejsca zmiany kierunku jazdy (skrzyżowania lub ronda), do którego wskazywana jest aktualna odległość,
 - odchylenie od czasu rozkładowego,
 - wskazanie odchylenia od czasu rozkładowego (ocena rzeczywistej punktualności) powinno być realizowane wskazaniem odchylenia od rozkładowego czasu za pomocą minut i sekund, np. „-2:05”, „+3:14”, itd. W przypadku przystanków obliczenie punktualności powinno odbywać się na podstawie rozkładowego czasu odjazdu, natomiast

na odcinkach międzyprzystankowych, na podstawie interpolacji liniowej bazującej na rozkładowych czasach odjazdu z przystanku poprzedniego i następnego.

- i. Układ graficzny wszystkich elementów nawigacji liniowej wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 2:

2. Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie switch-a jako osobny element systemu, spełnianicy pozostałe wymagania techniczne.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 3:

3. Zamawiający udostępni rozkłady jazdy w postaci plików .CSV oraz bazy danych programu BusMan.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 4:

4. Zamawiający przekaze niezbędną dokumentację protokołów posiadanych systemów zewnętrznych po wyłonieniu Wykonawcy przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 5:

5. Zamawiający przekaze niezbędną dokumentację protokołów posiadanych systemów zewnętrznych po wyłonieniu Wykonawcy przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 6:

6. Zamawiający wymaga montażu urządzenia do dezynfekcji rąk, jedna szt. na pojazd przy środkowych drzwiach. Wymagany kolor zielony z wbudowanym gniazdem do ładowania urządzeń USB. Obudowa urządzenia metalowa, malowana proszkowo, duży zbiornik na płyn odkażający (min. 1,5 l), dający możliwość uzyskania min. 3000 dawek płynu odkażającego. Czujnik sterujący urządzeniem musi zapewniać bezdotykowe uruchomienie urządzenia (po zbliżeniu dłoni) a jednocześnie być skonfigurowany tak, żeby nie wyzwalać dawki przypadkowo przez stojących blisko urządzenia pasażerów. Urządzenie przystosowane do pracy w autobusie komunikacji miejskiej (odporne na: wstrząsy, zmiany temperatury, kurz itp.), zasilanie z instalacji wewnętrznej autobus (24V).

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Andrzej Stasiak

(podpis kierownika Zamawiającego)