

Szanowni Państwo,

Poniżej odpowiedzi na zadane pytania:

2. Zarządzanie uprawnieniami

3.2. System powinien umożliwiać nadawanie uprawnień dla pracowników za pomocą definiowalnych ról

Pytanie nr 1. Czy Zamawiający zakłada dedykowane i konfigurowalne role dla pracowników urządzeń mobilnych?

Odpowiedź: Zamawiający nie zakłada dedykowanych i konfigurowalnych ról dla pracowników urządzeń mobilnych, definiowalne role przewidziane są dla operatorów w backendzie aplikacji Teczka Konduktora.

5. Migracja danych z starego systemu Teczka Konduktora

5.1 Przeniesienie danych użytkowników, operatorów oraz tabletów z starego systemu do nowego systemu Teczka Konduktora

Pytanie nr 2. Czy opisany zakres migracji danych ze starego systemu Teczka Konduktora (dane użytkowników, operatorów i tabletów) wyczerpuje zakres migracji?

Odpowiedź: W zakresie migracji oprócz wymienionego w RFI jest jeszcze pełna historia danych z backendu Teczki Konduktora.

3. Wymagania funkcjonalne

1. Repozytorium – dokumenty/pisma/zarządzenia:

2. "możliwość przypisania obowiązku zatwierdzenia/potwierdzenia zaznajomienia się z dokumentem dla wszystkich użytkowników aplikacji lub tylko dla wskazanej grupy..."

Pytanie nr 3. Czy w systemie należy uwzględnić funkcjonalność łączenia użytkowników w grupy i obsługę grup, czy też dostęp do dokumentów ma opierać się na przypisaniu pracowników do zakładów/sekcji?

Odpowiedź: Dostęp do dokumentów uzależniony będzie od przypisania pracowników do zakładów i sekcji. Poprzez grupy rozumiemy pracowników, którym przypisana zostanie rola np. konduktor, kierownik pociągu lub inna. Obowiązek potwierdzenia dokumentu uzależniony będzie od tego jaką rolę przypisano użytkownikowi w systemie, np. WOS potwierdzać mają tylko pracownicy z rolą kierownik pociągu. Dokument potwierdzić będą musieli wszyscy użytkownicy z określoną rolą lub tylko użytkownicy z wybraną rolą określoną przez administratora. Może być również tak, że dokument nie będzie wymagał potwierdzenia.

3. automatyczne pobieranie dokumentów WOS oraz WTR

Pytanie nr 4. Co oznacza skrót WTR i skąd ma być pobierany?

Odpowiedź: WTR – Warunki Techniczno-Ruchowe Linii – pobierane z tego samego systemu co WOS.

11. możliwość tworzenia statystyk - raport zapoznania się z dokumentami, raport aktualizacji
Pytanie nr 5. Czy raport aktualizacji dotyczy zestawienia zmian wersji dokumentów?

Odpowiedź: Informacja dotycząca pracowników, którzy zapoznali się z danym pismem lub też nie potwierdzili jego znajomości (zawierająca dane takie jak zakład, sekcję stanowisko, Nazwisko i imię, datę i godzinę publikacji pisma, datę i godzinę pobrania na tablet, datę i godzinę otwarcia dokumentu, datę i godzinę potwierdzenia pisma).

3. Sporządzanie dokumentacji pociągowej

1. d. W panelach musi być stworzony dostęp do wszystkich niezbędnych informacji np. o przejazdach grupowych i osób niepełnosprawnych

Pytanie nr 6. Skąd w systemie mają się znaleźć informacje o przejazdach grupowych, osobach niepełnosprawnych itd.?

Odpowiedź: Przejazdy grupowe – pobieranie danych poprzez interfejs z aplikacji PRZEJAZDY GRUPOWE (np. data przejazdu, ilość osób, relacja przejazdu, nr wagonu, nr miejsca).

OzN – stworzyć nowy moduł w backendzie umożliwiający rejestrację zgłoszeń (zgłoszenia mailowe – rejestracja automatyczna, zgłoszenia telefoniczne – rejestracja ręczna przez użytkowników backendu) oraz odpowiednią ich obsługę.

1. i. po uruchomieniu pracy system TK zaciąga z systemu IVU

Pytanie nr 7. Konieczne wyspecyfikowanie interfejsu do integracji z systemem IVU oraz uwzględnienie integracji w dokumentacji przetargowej (nie ujęta w preambule)

Odpowiedź: Zamawiający dodał do preambuły przedmiotu zamówienia ust. 1 pkt 1) lit. e).

1. j. wszystkie dane dotyczące zestawienia składu pociągu tj. wagony i lokomotywy oraz składy zespolone, które są wykonane w systemie TR lub w systemie dyspozytora wagonowego...

Pytanie nr 8. Konieczne wyspecyfikowanie interfejsów do integracji z systemem TR i systemem wagonowym oraz uwzględnienie integracji w dokumentacji przetargowej (nie ujęta w preambule)

Odpowiedź: Interfejs s Teczką rewidenta zostanie zdefiniowany w kolejnym etapie postępowania zakupowego. Interfejs z systemem wagonowym to interfejs z systemem SPIN.

4. raportowanie przepełnień

Pytanie nr 9. Prosimy o dodatkowy opis logiki potrzebnej do zarządzania przepełnieniami

Odpowiedź: Odpowiedni moduł w aplikacji umożliwiający wykonanie zgłoszenia przepełnień dla pociągów, w których zapełnienie przekracza 100%. Niezbędne dane do sporządzenia raportu:

- 1) Liczba miejsc siedzących w pociągu - dane zaciągnięte z wykazu pojazdów w składzie pociągu (wykaz R-7),**
- 2) Liczba miejsc rekomendowanych – liczba minimalna miejsc jaka musi być dostępna w pociągu - określana na podstawie umowy z Ministerstwem (wykaz z umowy, który zacytany będzie do systemu),**
- 3) Ilość osób bez rezerwacji miejsca (osoby odbywające przejazd stojąc),**

4) Liczba przedziałów i miejsc wyłączonych z rezerwacji (miejsca specjalne) z możliwością wskazania ile udostępniono podróżnym a ile pozostaje niedostępna.

Moduł w systemie/backendzie lub w innym, który odpowiedzialny będzie za gromadzenie danych i zasilanie nimi wszystkich systemów PKP IC, umożliwiającą określenie parametrów związanych z obowiązkiem zgłoszenia przepełnień. Możliwość generowania z systemu odpowiednich raportów.

6. wykaz pojazdów w składzie pociągu

a. dane zaciągane z systemu TR

Pytanie nr 10. Konieczne wyspecyfikowanie interfejsu do integracji z systemem TR i systemem wagonowym w zakresie wykazu pojazdów w składzie pociągu oraz uwzględnienie integracji w dokumentacji przetargowej (nie ujęta w preambule)

Odpowiedź: Interfejs s Teczką rewidenta zostanie zdefiniowany w kolejnym etapie postępowania zakupowego. Interfejs z systemem wagonowym to interfejs z systemem SPIN.

Dane zaciągane z systemu, w którym gromadzone są wszystkie informacje dot. mas własnych, ogólnych, hamujących poszczególnych pojazdów

Pytanie 11. Czy system, w którym gromadzone są wszystkie informacje to system SZT, SPIN (inny)?

Odpowiedź: Dane pobierane będą z systemu SZT i SPIN– w systemie SZT są kartoteki pojazdów ze wszystkimi atrybutami w systemie SPIN są dane eksploatacyjne pojazdów.

Komunikat informujący o zaniżonych parametrach pojazdu, niedostosowanych np. do obowiązującej prędkości danego pociągu,

Pytanie 12. Prosimy określić dokładne reguły walidacyjne i metodykę ich sprawdzania, np. Vmax RJ w stosunku do dopuszczalnych prędkości dla pojazdów.

Odpowiedź: Walidacja na podstawie danych Vmax wynikających z rozkładu jazdy oraz danych z SZT dotyczących prędkości konstrukcyjnej wagonu a w przypadku ograniczenia prędkości konstrukcyjnej pojazdu Vmax po ograniczeniu (dane te pobierane z SZT i SPIN).

b. wykaz międzynarodowy zgodnie z opisem powyżej

Pytanie nr 13. Czy opis dla wykazu międzynarodowego jest tożsamy z opisem dla wykazu krajowego?

Odpowiedź: Nie. Oba wykazy różnią się. Oba wykazy są zaimplementowane w obecnie funkcjonującej Teczce Konduktora. Dokumentacja do teczki Konduktora zostanie udostępniona na kolejnym etapie postępowania po podpisaniu umów o poufności danych.

Możliwość pobierania i przekazywania wagonów pomiędzy poszczególnymi pociągami

Pytanie nr 14. Czy przekazanie (lub pobranie) wagonu ma powodować automatyczne zakładanie nowych dokumentów wykazów pojazdów w składzie pociągu i zamknięcie aktualnie obowiązujących, czy też ma nastąpić weryfikacja i aktualizacja istniejących wykazów?

Odpowiedź: Przekazanie lub pobranie nie będzie powodowało zamknięcia ani aktualizacji prowadzonych wykazów.

Przekazanie wagonów dotyczyć będzie pociągów wielorelacyjnych, które posiadają wagony w różnych relacjach, np. poc. 53100 relacji Gdynia – Kraków posiada również wagony w relacji Gdynia – Poznań, które odłączane będą w stacji Warszawa do pociągu 17100. Pracownik, który będzie tworzył dokumentację dla pociągu 17100 musi mieć możliwość pobrania danych o wagonach, które będą przełączane w stacji Warszawa z poc. 53100.

Zasady wyliczenia identyczne jak w aplikacji TR.

Pytanie nr 15. Prosimy o przedstawienie zasad wyliczeń stosowanych w aplikacji TR.

Odpowiedź: Zasady zaimplementowane zostały w obecnie funkcjonującej teczce konduktora i opisane w dokumentacji. Dostęp do dokumentacji będzie możliwy na kolejnym etapie postępowania po podpisaniu umowy o poufności.

Pytanie nr 16. Prosimy o określenie zakresu integracji z systemami zewnętrznymi w zakresie wykazów pojazdów w składzie pociągu

Odpowiedź: Zakres integracji dotyczy wszystkich danych wpisywanych w ramach R7 i został on zaimplementowany w obecnie funkcjonującej Teczce Konduktora i opisane w dokumentacji. Dostęp do dokumentacji będzie możliwy na kolejnym etapie postępowania po podpisaniu umowy o poufności.

7. karta próby hamulca

Wyliczenia i zasady sporządzania na podstawie Bw-56 i Br-21 oraz na podstawie TR.

Pytanie nr 17. Prosimy o przedstawienie zasad wyliczeń stosowanych w aplikacji TR oraz przedstawienie dokumentów Bw-56 i Br-21.

Odpowiedź: Instrukcje Bw - 56 i Br -21 zostaną udostępnione w dalszym procesie zakupowym. Zasady wyliczeń są obecnie zaimplementowane w Teczce Konduktora.

Pytanie nr 18. Prosimy o określenie zakresu integracji z systemami zewnętrznymi w zakresie kart próby hamulca.

Odpowiedź: Integracja powinna dotyczyć Systemu SPIN oraz aplikacji Teczka Maszynisty. Dane dotyczące próby hamulcowej muszą być wystawione w postaci Webserwisu.

8. raport z jazdy

Pytanie nr 19. Prosimy o określenie zakresu integracji z systemami zewnętrznymi w zakresie raportu z jazdy.

Odpowiedź: Integracja powinna dotyczyć Teczki maszynisty w zakresie Raportu z Jazdy oraz systemu SPIN w przypadku usterek.

6. Autoryzacje – wyświetlanie autoryzacji na znajomość poszczególnych typów pojazdów.

Rejestracja w Backendzie aplikacji.

Pytanie nr 20. Czy autoryzacja na typy pojazdów ma być integrowana z systemami zewnętrznymi, czy tylko rejestrowana i przechowywana w TK?

Odpowiedź: Autoryzacje będą rejestrowane i przechowywane w backendzie TK. Stworzony musi być odpowiedni moduł w backendzie.

7. Karta znajomości szlaku – wypełniana automatycznie na podstawie danych z systemu IVU.

Pytanie nr 21. Prosimy opisać logikę utrzymania Kart znajomości szlaku dla pracowników. Jaki udział będzie miała w tym TK?

Odpowiedź: Dane dot. karty znajomości szlaku zaciągane będą z IVU. TK będzie służyła do wyświetlenia informacji dot. zdobytych znajomości szlaku oraz do wprowadzania tych danych manualnie w przypadku braku informacji z IVU. Odcinki szlaków dla poszczególnych pracowników zakładów/sekcji będą różne. Uruchomienie przez pracownika modułu karty znajomości szlaku w TK powoduje automatyczną aktualizację wszystkich wpisów dotyczących pracownika będącego właścicielem/użytkownikiem tabletu, zalogowanego do aplikacji. Możliwość wyświetlenia danych znajomości szlaku innego użytkownika poprzez podanie loginu i hasła – tryb awaryjny na wypadek uszkodzenia tabletu pracownika/kierownika pociągu.

8. Raport służbowy

Możliwość zdalnej korekty w raporcie i wszystkich załącznikach danych wrażliwych...

Pytanie nr 22. Prosimy o określenie załączników występujących w raportach służbowych. Czy będą one wypełniane elektronicznie, czy też będą to fizyczne pliki, skany, zdjęcia dołączane do raportów?

Odpowiedź: Załącznikami do raportu będą zdjęcia. Korekta będzie dotyczyła ukrycia na zdjęciu danych wrażliwych, oraz zapisanie zmian w systemie. W przypadku treści raportu nie może być ona zmieniana i modyfikowana przez administratora – dane mogą być np. zakryte.

11. Szkolenia

22. funkcja do zrobienia testu w komputerze, chodzi o pracowników bez tabletów czyli kasjerzy i kursanci

Pytanie nr 23. W jaki sposób kasjerzy czy kursanci mają się autoryzować do aplikacji? Czy te osoby mają się logować do backendu TK?

Odpowiedź: Pracownikom tym zostaną nadane loginy i hasła. Logowanie będzie dokonywane w module umożliwiającym przeprowadzanie szkoleń.

Pytanie nr 24. Kto i gdzie będzie zarządzał nowymi grupami użytkowników?

Odpowiedź: Zarządzanie nowymi użytkownikami dokonywane będzie w backendzie TK przez dedykowanego administratora.

23. w przypadku awarii/braku tabletu, aby pracownik mógł zrobić test na tablecie innej osoby, czy będzie możliwość wpisania imienia i nazwiska lub wyszukiwanie po numerze służbowym.

Pytanie nr 25. Czy ze względów bezpieczeństwa pracownik, aby zrobić test na innym tablecie nie powinien się na niego zalogować?

Odpowiedź: Tak, pracownik będzie musiał zalogować się swoimi danymi.

12. Backend

5. możliwość dodawania i modyfikowania danych użytkowników na podstawie systemu kadrowego lub ręcznie przez administratora.

Pytanie nr 26. Czy system kadrowy nie powinien być "master" w stosunku do TK? Ręczna zmiana danych przez administratora TK powinna skutkować aktualizacją danych w systemie kadrowym.

Odpowiedź: System Kadrowy powinien być „master” w stosunku do TK. Administrator wyszukuje użytkownika i nadaje mu uprawnienia. Jeżeli w systemie kadrowym zmieni się np. nazwisko pracownika to aplikacja TK z automatu powinna ją zaktualizować u siebie bez potrzeby wprowadzania zmian przez Administratora. Z systemu kadrowego będą pobierane tylko niektóre dane jak Imię i Nazwisko czy adres e-mail dane które nie będą dostępne w systemie kadrowym a będą wprowadzone ręcznie przez Administratora (uzupełniane) muszą być edytowalne. Sposób korygowania danych powinien przebiegać w następujący sposób jeżeli dane korygowane są PK to następuje na podstawie nr kadrowego pracownika, zmiana w systemie w backendzie TK.

13. OZN

Pytanie nr 27. Skąd będą pochodzić informacje OZN? Czy będą one synchronizowane z któregoś systemu zewnętrznego?

Odpowiedź: Zgłoszenia będą dokonywane przez podróżnych poprzez stronę www, telefonicznie pracownikom infolinii lub w punktach odpraw (dedykowana wersja papierowa zgłoszenia). Zgłoszenia www z automatu będą zapisane w dedykowanym module w backendzie a zgłoszenia telefonicznie, mailowe i papierowe odnotowane/zarejestrowane przez pracownika infolinii lub innego dedykowanego. Te zgłoszenia dalej będą przekazane do I weryfikacji (weryfikacja zgodności dat, nr pociągu, godzin przyjazdu i odjazdu) następnie zgłoszenie przekazane zostaną do II weryfikacji (sprawdzenie dostępności stacji, wysokości peronów itp.). weryfikacja przeprowadzona będzie przez dedykowane zespoły a następnie wysyłane do realizacji (powiadomienie zakładów, sekcji oraz pracowników obsługujących dany pociąg).

Pytanie nr 28. W jaki sposób jest łączony OZN z dokumentacją pociągową? Czy łącznikiem jest rozkład jazdy i stacja?

Odpowiedź: Każde zgłoszenie będzie dotyczyło konkretnego nr pociągu, który określony będzie przez podróżnego podczas dokonywanego zgłoszenia. Dokumentacja prowadzona jest dla każdego pociągu zgodnie z jego nr w rozkładzie jazdy. Uruchomienie pracy pod wskazanym nr pociągu spowoduje zaciągnięcie wszystkich przejazdów OzN, które będą realizowane w tym konkretnym pociągu.

Pytanie nr 29. Czy alertowanie ma odbywać się na podstawie lokalizacji GPS stacji w połączeniu z tabletami pracującymi na odpowiednim rozkładzie jazdy?

Odpowiedź: Tak, taki komunikat powinien być wyświetlony w określonym odstępie czasowym (ustalany przez administratora w backendzie) przed dojazdem do stacji z uwzględnieniem ewentualnego opóźnienia.

14. Przejazdy grupowe

P30. Konieczne wyspecyfikowanie interfejsu do integracji z aplikacją Przejazdy grupowe oraz uwzględnienie integracji w dokumentacji przetargowej (nie ujęta w preambule)

Odpowiedź: Odpowiedź jest zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 6.

4. Wymagania technologiczne/systemowe

System – oparty na technologii Java

Pytanie nr 31. Integracja z backendem TM określa wykonanie warstwy webowej systemu w technologii .NET Framework. Właściwy zapis tego punktu powinien brzmieć:

„System – moduł mobilny Android - oparty na technologii Java, moduł Backend oraz WebAPI - oparty na technologii .NET Framework”

Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę i dodaje nową definicję Systemu w pkt. 4 Wymagania technologiczne/systemowe w tabeli nr 4 pkt 2.