Warszawa, dnia 07 września 2016 r.

Urząd Transportu Kolejowego
Biuro Administracyjno - Finansowe

BAF-WLZP.251.18.2016.3.ASz

Informacja o złożonym zapytaniu
dotyczącym zapisów SIWZ w postępowaniu
na „Opracowanie i wdrożenie aplikacji wraz z algorytmem analizy zdarzeń kolejowych oraz świadczenie usługi utrzymania"
oraz udzielonych odpowiedziach/wyjaśnieniach przez Zamawiającego

nr postępowania: BAF-251-549/2016

Od dnia 1 września 2016 r. w niniejszym postępowaniu Zamawiający otrzymał następujące pytania od Wykonawców:

Pytanie nr 1: Jako wykonawca, zainteresowany złożeniem oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na Opracowanie i wdrożenie aplikacji wraz z algorytmem analizy zdarzeń kolejowych oraz świadczenie usługi utrzymania, chcielibyśmy zwrócić uwagę na zapisy SIWZ naruszające przepisy ustawy prawo zamówień publicznych, wnosząc jednocześnie o ich zmianę.

Wnosimy o zmianę zapisów zawartych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej SIWZ) w punktach14.4.1 i 14.4.2 poprzez nadanie tym punktom nowej treści o brzmieniu:

„14.4.1 Podkryterium doświadczenia kierownika projektu będzie rozpatrywane na podstawie liczby podobnych zamówień, tj. opracowania, dostawy, instalacji i wdrożenia systemu informatycznego o funkcjonalności analitycznej, w których wskazana osoba pełniła funkcję kierownika projektu. Liczba usług weryfikowana na podstawie oświadczenia złożonego zgodnie z załącznikiem nr 4 do SIWZ.

14.4.2 Punkty w tym kryterium będą przyznawane według poniższej skali punktowej za liczbę usług/dostaw zgodnych przedmiotem zamówienia którymi wskazany kierownik projektu kierował :

- jedna realizacja – 10 punktów
- dwie realizacje – 20 punktów
- trzy realizacje – 30 punktów
- cztery realizacje – 40 punktów
- pięć i więcej realizacji – 50 punktów"

W naszej opinii aktualna treść zapisów z punktów 14.4.1 i 14.4.2 SIWZ, uzależniająca ilość punktów za doświadczenie kierownika projektu od tytułu zawodowego/stopnia naukowego/tytułu naukowego jest wymaganiem naruszającym art. 7 ustawy prawo zamówień publicznych (dalej PZP), w szczególności ustanowione w tym artykule zasady uczciwej konkurencji i proporcjonalności. Z zasady proporcjonalności wynika m.in. obowiązek Zamawiającego do stawiania wymagań proporcjonalnych do przedmiotu zamówienia i z tym przedmiotem zamówienia powiązanych. Z treści punktu 14.4 SIWZ wprost wynika, że opisuje on sposób oceny doświadczenia kierownika projektu. Należy zdecydowanie stwierdzić, że przyjęte przez Zamawiającego kryterium, tj. posiadany przez wskazanego przez Wykonawcę kierownika projektu tytuł zawodowy/stopień naukowy/tytuł naukowy, w żaden sposób nie przekłada się na doświadczenie takiej osoby. Po pierwsze Zamawiający nie wymaga posiadania tytułu zawodowego/stopnia naukowego/tytułu naukowego w konkretnej dziedzinie, co oznacza, że dla otrzymania 50 punktów wystarczy wyznaczyć na kierownika projektu osobę, która jest profesorem np. filozofii greckiej. Oczywiście aby uzyskać tytuł naukowy profesora niezbędna jest bardzo duża ilość pracy naukowej, jednakże w żaden sposób tytuł naukowy profesora filozofii greckiej nie przekłada się na doświadczenie w kierowaniu projektem informatycznym.

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

	Po drugie, nawet jeżeliby Zamawiający dookreślił, że chodzi o tytuł zawodowy/stopień naukowy/tytuł naukowy w dziedzinie związanej z przedmiotem umowy, to i tak samo posiadanie takowego w żaden sposób nie przekłada się na doświadczenie. Można być świetnym teoretykiem, z szacownym tytułem naukowym, ale bez doświadczenia. Podsumowując, przyjęty przez Zamawiającego sposób oceny doświadczenia kierownika projektu nie pozwala na weryfikację doświadczenia kierownika projektu i z jego doświadczeniem w kierowaniu projektami podobnymi do przedmiotu zamówienia nie ma nic wspólnego. W opinii Wykonawcy prawidłowym sposobem oceny doświadczenia kierownika projektu jest sposób w jaki oceniane jest doświadczenie programisty. Punkty powinny być przyznawane za ilość realizacji, w których osoba wskazana przez Wykonawcę jako kierownik projektu, brała udział jako kierownik projektu. Mając na uwadze powyższe wnosimy o zmianę SIWZ poprzez dokonanie proponowanej modyfikacji treści punktów 14.4.1 i 14.4.2 SIWZ.
Odpowiedź:	Zamawiający podtrzymuje zapisy opublikowane w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, jednocześnie doprecyzowując, że dodatkowo punktowane będzie posiadanie przez kierownika projektu tytułu zawodowego/ stopnia naukowego/ tytułu naukowego. W odpowiedzi na przekazane uwagi informuję, że samodzielne przygotowanie przez Wykonawcę i posadowienie w przedmiotowej aplikacji algorytmu służącego do szczegółowej analizy zgromadzonych danych jest dla Departamentu Nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego priorytetem. W związku z powyższym postanowiono, że jednym z kryteriów oceny otrzymanych ofert będzie doświadczenie, w tym podkryteria: doświadczenie kierownika projektu i doświadczenie programisty. W naszej opinii takie kryterium umożliwi dokładniejsze zweryfikowanie kompetencji osób, które potencjalnie będą samodzielnie wykonywały przedmiotowy projekt. Postawione wymagania są proporcjonalne do przedmiotu zamówienia i z tym przedmiotem zamówienia powiązane, ponieważ przygotowanie algorytmu analizy zdarzeń kolejowych jest zadaniem naukowym. Posiadanie tytułu naukowego jest świadectwem osiągnieć naukowych i dydaktycznych oraz prowadzenia samodzielnych badań naukowych lub kierowania samodzielnym zespołem naukowym.
Pytanie nr 2:	dot. wymagania: przygotowanie projektu Aplikacji przyjaznej użytkownikowi, realizującej wcześniej założony algorytm analizy zdarzeń kolejowych Czy algorytm jest obecnie sformułowany, czy będzie miał być opracowany w trakcie projektu wraz z Wykonawcą? Jeżeli algorytm jest opracowany to prosimy o jego przesłanie.
Odpowiedź:	Zgodnie z Załącznikiem 1 do SIWZ zakres zamówienia obejmuje w szczególności przygotowanie algorytmu analizy zdarzeń kolejowych, spełniającego wymagania prawne oraz wykorzystującego dostępne doświadczenia Zamawiającego. Tak więc opracowanie algorytmu pozostaje po stronie Wykonawcy.
Pytanie nr 3:	dot. wymagania: Aplikacja ma zawierać możliwość utworzenia online dokumentów „Zawiadomienie o zdarzeniu kolejowym" oraz „Protokół ustaleń końcowych" według wzorów określonych w Rozporządzeniu poprzez ręczne wprowadzenie ich do udostępnionych w bazie formularzy lub z arkusza kalkulacyjnego (Excel) Czy możemy rozumieć wymóg w sposób następujący: 1) Dane dotyczące „Zawiadomienia o zdarzeniu kolejowym" oraz „Protokół ustaleń końcowych" będą mogły być zapisane w aplikacji poprzez udostępniony formularz. 2) Dane dotyczące „Zawiadomienia o zdarzeniu kolejowym" oraz „Protokół ustaleń końcowych" będą mogły być zaimportowane do aplikacji z arkusza kalkulacyjnego (Excel)
Odpowiedź:	Dane, które są wymagane i muszą być zawarte w ww. dokumentach oraz ich formatowanie, określone są w rozporządzeniu. Zamawiający oczekuje, że dane te Użytkownik będzie mógł wprowadzić bezpośrednio do aplikacji np. za pośrednictwem dedykowanych pól (autouzupełnienia oraz edytowalnych) lub gotowego sformatowanego kreatora dokumentów, który wprowadzone dane będzie jednocześnie umieszczał w bazie danych lub za pomocą odpowiednio sformatowanego pliku Excel, który będzie umożliwiał import danych wymaganych rozporządzeniem. Istotnym jest aby po ich wprowadzeniu możliwe było wygenerowanie dokumentu odpowiadającego wzorom zawartym w rozporządzeniu.

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

Pytanie nr 4:	dot. wymagania: możliwość formatowania tekstu, wstawiania obrazów, tabel, wykresów, itp. Czy udostępniony edytor ma umożliwiać tylko formatowanie tekstu, czy również wstawiania obrazów, tabel, wykresów do danego dokumentu? Jeżeli ma być możliwość wstawiania tabel i wykresów, to czy mają być one w formie edytowalnej, czy w formie obrazów?
Odpowiedź:	Zamawiającemu zależy na tym, aby wprowadzane za pomocą edytora dane (np. treść protokołu ustaleń końcowych, opis miejsca zdarzenia) mogły zostać poddane podstawowemu formatowaniu (m.in. rozmiar czcionki, styl, punktory, indeksy itp.) analogicznie jak np. Microsoft Word, niekoniecznie jednak na takim poziomie zaawansowania. Jeżeli Wykonawca może zapewnić, że wstawiane obrazy, tabele i wykresy będą w wersji edytowalnej jest to aprobowane, nie jest jednak warunkiem koniecznym realizacji zamówienia.
Pytanie nr 5:	dot. wymagania: dodatkowo Aplikacja ma umożliwiać załączenie pliku „.pdf" z właściwym dokumentem – według decyzji Użytkownika. W przypadku, gdy do Aplikacji jest załączony plik (np. zawiadomienie, protokół ustaleń końcowych itp.) ma pojawiać się symbol informujący o załączonym pliku, bez konieczności wchodzenia w edycję pola. Ma się on również pojawiać na zrzucie generowanym do Excel. Czy w wygenerowanym pliku Excel ma się pojawić symbol o załączonym pliku, czy sam plik?
Odpowiedź:	Zamawiający oczekuje, że w wygenerowanym pliku Excel, symbol informujący o załączonym pliku „.pdf" pozwoli na jednoczesny dostęp do wskazanego pliku, bez konieczności dodatkowych operacji, w dowolnej dla Wykonawcy formie (np. hiperłącze).
Pytanie nr 6:	dot. wymagania: Czas od kliknięcia Użytkownika w odnośnik do strony (lub funkcjonalności na stronie) do odświeżenia się niniejszej strony w jego przeglądarce nie powinien przekraczać 3 sekund. Rozumiemy, że czas 3 sekund dotyczy czasu na odpowiedź serwera (nie uwzględniamy tutaj m.in. opóźnienia po stronie sieci). Prosimy o potwierdzenie
Odpowiedź:	Wskazany czas dotyczy dopuszczalnego czasu odpowiedzi serwera na działania Użytkownika.
Pytanie nr 7:	dot. wymagania: generowanie raportów (wykresy, tabele itp.) na podstawie wybranych danych, możliwość eksportu i skopiowania wygenerowanych w Aplikacji wykresów i tabel do plików MS Office (Power Point, Word itp.). Automatyczne generowanie raportów statystycznych (tabel i wykresów), np.: Bieżąca informacja o liczbie zdarzeń poszczególnych kategorii u poszczególnych lub kilku wybranych (np. spółki grupy CTL) podmiotów, w tym w podziale na miesiące, rodzaje zdarzeń itp., bieżąca informacja o liczbie poszkodowanych (zabici, ciężko ranni i ranni) w poszczególnych kategoriach osób (pasażer, pracownik itd.), zliczanie rekordów wyfiltrowanych wg dowolnie zadanych kryteriów Prosimy o odpowiedź na poniższe pytania: 1) Jaka jest przybliżona ilość (rodzajów) wykresów generowanych z aplikacji? 2) Jakiego/jakich typów mają to być wykresy? 3) Rozumiemy, że wykresy eksportowane z aplikacji do Excela mają być przenoszone w formie obrazka. Prosimy o potwierdzenie.
Odpowiedź:	Ad. 1) Ilość i rodzaje generowanych wykresów zależeć będą od opracowanego przez Wykonawcę algorytmu analizy zdarzeń kolejowych. Ad. 2) Typy wykresów wynikać będą z opracowanego przez Wykonawcę algorytmu analizy zdarzeń kolejowych. Ad. 3) Wykresy eksportowane z aplikacji do pliku Excel mogą być przenoszone w formie obrazu.
Pytanie nr 8:	dot. wymagania: możliwość eksportu zaznaczonych obszarów lub zakresów danych do arkusza kalkulacyjnego (Excel). Import i eksport danych z i do pliku Excel: eksport i import całego zbioru, eksport i import wybranych wierszy lub kolumn, eksport danych wg określonych kryteriów (np. wypadki danych kategorii u danego podmiotu w określonym czasie) Prosimy o potwierdzenie, że import danych z Excela do aplikacji będzie realizowany w następujący sposób: użytkownik wybierze z dysku plik .xls/.xlsx, który będzie miał strukturę zgodną z wyświetlaną obecnie tabelą bazodanową, a następnie dane zostaną przekopiowane z pliku do bazy danych.

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

Odpowiedź:	Plik Excel, który będzie importowany do aplikacji będzie posiadał strukturę zgodną z wyświetlaną obecnie tabelą bazodanową.
Pytanie nr 9:	dot. wymagania: podczas wprowadzania kategorii liczbowej zdarzenia zakres liczb ma być uzależniony od kategorii literowej, bez konieczności przewijania całej listy od „00" podczas wprowadzania incydentu Prosimy o wyjaśnienie wymogu.
Odpowiedź:	W Załączniku nr 5 do rozporządzenia określone są kody liczbowo-literowe kwalifikacji przyczyny bezpośredniej zdarzenia kolejowego. I tak dla zdarzeń kategorii literowej A i B kod liczbowy zawiera się w przedziale od 00 do 40, natomiast dla zdarzeń kategorii literowej C kod liczbowy zawiera się w przedziale od 41 do 69. Tak więc Zamawiający oczekuje, że w przypadku wybrania przez Użytkownika kodu literowego kategorii A lub B do wyboru z listy rozwijanej będą wyłącznie kody liczbowe z przedziału od 00 do 40, natomiast w przypadku wybrania przez Użytkownika kodu literowego kategorii C do wyboru z listy rozwijanej będą wyłącznie kody liczbowe z przedziału od 41 do 69, z zastrzeżeniem możliwości zmiany granic wskazanych przedziałów np. w wyniku zmiany zapisów rozporządzenia.
Pytanie nr 10:	dot. wymagania: przypisywanie w określonych kolumnach wartości na podstawie danych z innych kolumn (np. zdarzenia w ramach systemu kolejowego i interakcji ze stroną trzecią na podstawie kategorii liczbowej zdarzenia) z możliwością ręcznej korekty, jeżeli zdarzenie np. na przejeździe miało przyczynę bezpośrednią po stronie systemu kolejowego); Prosimy o wyjaśnienie wymogu.
Odpowiedź:	Zamawiający oczekuje, że na podstawie kategorii liczbowych wskazanych z załączniku nr 5 do rozporządzenia Wykonawca w ramach algorytmu analizy zdarzeń kolejowych opracuje katalog „podkategorii" charakteru zaistniałych zdarzeń (np.: zdarzenia w ramach systemu kolejowego, zdarzenia w wyniku interakcji ze stroną trzecią). Przykład: W dniu 6 września 2016 r. miało miejsce zdarzenie kolejowe kategorii B21: „Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)". Zgodnie z opisem przyczyny i charakteru zdarzenia jego przyczynę można zidentyfikować poza systemem kolejowym (niezachowanie ostrożności przez kierującego samochodem, zlekceważenie sygnalizacji itp.). Przy wprowadzaniu do aplikacji takiego zdarzenia, po wyborze kategorii literowo-liczbowej B21, w określonej kolumnie powinien się automatycznie pojawić opis np. „przyczyny poza systemem kolejowym". Jednak po analizie materiału Użytkownik zidentyfikował, że na przejeździe kolejowo-drogowym podczas zdarzenia nie działała samoczynna sygnalizacja przejazdowa, co stanowi o przyczynie zdarzenia w ramach systemu kolejowego, co wymaga ręcznej korekty określonej kolumny na treść np. „przyczyny po stronie systemu kolejowego". Zamawiający podkreśla, iż wymienione w powyższym przykładzie sformułowania odnośnie opisów generowanych automatycznie nie są wymagane w takiej formie i zależą od wizji Wykonawcy i opracowanego przez niego algorytmu.
Pytanie nr 11:	Prosimy o orientacyjne określenie wolumenu danych. Np ile obecnie zdarzeń jest w Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, ile zdarzeń jest generowanych miesięcznie?
Odpowiedź:	Obecnie Zamawiający rejestruje około 1300 – 1500 zdarzeń rocznie, z stosunkowo równomiernym rozkładem miesięcznym. Przewiduje się jednak zwiększenie ilości rejestrowanych zdarzeń nawet do 2000 rocznie.
Pytanie nr 12:	Prosimy o potwierdzenie, że Rejestr Zdarzeń Kolejowych jest obecnie przechowywany w pliku Excel. Prosimy również o przesłanie tego pliku bez danych wrażliwych (np. sama struktura kolumn, arkuszy).
Odpowiedź:	Rejestr Zdarzeń Kolejowych posiada możliwość wyeksportowania danych do pliku Excel. W załączeniu do niniejszej odpowiedzi plik Excel z przykładowo wypełnionym wierszem Rejestru.
Pytanie nr 13:	dot. p. 14.4 Podkryterium 2.1: Doświadczenie Kierownika Projektu Dlaczego w przedstawionej w p. 14.4.2 skali punktowej został pominięty tytuł magistra? Prosimy o uwzględnienie tego tytułu.

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

Odpowiedź:	Pominięcie tytułu magistra w przedstawionej w p. 14.4.2 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) wynika z omyłki pisarskiej. Przy ocenie ofert tytuł magistra będzie punktowany jak wymieniony w p. 14.4.2 tytuł magistra inżyniera.
Pytanie nr 14:	dot. p. 14.4 Podkryterium 2.1: Doświadczenie Kierownika Projektu czy według skali punktowej określonej w p. 14.4.2, kierownik projektu posiadający stopień naukowy doktora, a jednocześnie posiadający tytuł magistra inżyniera, otrzyma według tej skali 50 punktów (20 za tytuł magistra inżyniera i 30 za stopień doktora), czy tylko 30 punktów? Proszę o doprecyzowanie zasad punktacji.
Odpowiedź:	Zamawiający wyjaśnia, iż w Podkryterium 2.1: Doświadczenie Kierownika Projektu punkty będą przyznawane tylko za najwyższy posiadany tytuł. Jeżeli osoba posiada tytuł doktora i magistra inżyniera, jak przedstawiono w pytaniu, punkty zostaną przyznane tylko za tytuł doktora.
Pytanie nr 15:	dot. p. 5 Warunki udziału w postepowaniu. czy aplikacje internetowe o funkcjonalności analitycznej, o których mowa w p. 5.1.3.2, mogą nie dotyczyć obszaru bezpieczeństwa transportu kolejowego?
Odpowiedź:	Spełnienie wymagania co do realizacji podobnych projektów w obszarze transportu kolejowego podyktowane jest m.in. stosunkowo krótkim czasem realizacji projektu. Znajomość specyfiki transportu kolejowego usprawni proces tworzenia algorytmu i pozwoli spełnić oczekiwania Zamawiającego w czasie określonym terminem wykonania zamówienia. Jest zatem czynnikiem istotnym z punktu widzenia najwyższego poziomu realizacji przedmiotowego projektu.
Pytanie nr 16:	Obecne wymagania Zamawiającego, skreślają wykonawców, którzy mimo ogromnego doświadczenia we wdrażaniu rożnego typu aplikacji internetowych, w tym o charakterze analitycznym, posiadających w swoich portfoliach wdrożenia aplikacje obsługi zdarzeń np. drogowych, gdyż Zamawiający ograniczył konkurencyjność wśród potencjalnych wykonawców do grona wykonawców wcześniej realizujące projekty sektorze transportu kolejowego. Do realizacji ww. projektu kluczowe jest kryterium posiadania doświadczenia w realizacji, wdrażaniu oraz utrzymaniu projektów IT. Wiedza na temat transportu kolejowego i wdrażaniu w tym środowisku projektów można ocenić dodatkowo. W związku z tym pojawia się pytanie zzy Zamawiający uwzględni doświadczenie wykonawcy polegające na realizacji 2 podobnych zamówień tj. aplikacji internetowych o funkcjonalności analitycznej lub analiz w zakresie bezpieczeństwa na innych płaszczyznach niż transport kolejowy, a tym samym zachowa zasadę konkurencyjności?
Odpowiedź:	Zamawiający podtrzymuje zapisy opublikowane w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, jednocześnie doprecyzowując, że spełnienie wymagania co do realizacji podobnych projektów w obszarze transportu kolejowego podyktowane jest m.in. stosunkowo krótkim czasem realizacji projektu. Znajomość specyfiki transportu kolejowego usprawni proces tworzenia algorytmu i pozwoli spełnić oczekiwania Zamawiającego w czasie określonym terminem wykonania zamówienia. Jest zatem czynnikiem istotnym z punktu widzenia najwyższego poziomu realizacji przedmiotowego projektu. W związku z powyższym postanowiono, że jednym z kryteriów oceny otrzymanych ofert będzie doświadczenie, w tym podkryteria: niezbędna wiedza i doświadczenie polegające na realizacji podobnych projektów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. W naszej opinii takie kryterium umożliwi dokładniejsze zweryfikowanie kompetencji osób, które potencjalnie będą samodzielnie wykonywały przedmiotowy projekt. Postawione wymagania są proporcjonalne do przedmiotu zamówienia i z tym przedmiotem zamówienia powiązane, ponieważ przygotowanie algorytmu analizy zdarzeń kolejowych wymaga znajomości specyfiki funkcjonowania transportu kolejowego. W odpowiedzi na przekazane uwagi informuję, że samodzielne przygotowanie przez Wykonawcę i posadowienie w przedmiotowej aplikacji algorytmu służącego do szczegółowej analizy zgromadzonych danych jest dla Departamentu Nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego priorytetem, a wymóg realizacji podobnych projektów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego nie narusza zasad konkurencyjności, a jedynie zapewnia najwyższą jakość zrealizowanego projektu.
Pytanie nr 17:	W jaki sposób punktowany jest udział profesora nadzwyczajnego w realizacji zamówienia? Czy zachowana jest punktacja jak w przypadku doktora habilitowanego czy profesora zwyczajnego?

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl

Odpowiedź:	Profesor nadzwyczajny nie jest tytułem naukowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 882). Określenie „profesor nadzwyczajny" odnosi się do osoby zatrudnionej na stanowisku profesora nadzwyczajnego na danej uczelni. Mając powyższe na uwadze w takim przypadku punkty będą przyznawane za posiadany stopień naukowy doktora habilitowanego.
Pytanie nr 18:	W załączniku nr 4 do SIWZ jest kolumna dotycząca okresu pracy jako programista / liczby zrealizowanych projektów. Czy kolumna ta obejmuje tylko programistę, czy także kierownika projektu. Jeśli obejmuje także kierownika projektu to w jakim zakresie?
Odpowiedź:	Kolumna ta obejmuje tylko programistę.
Pytanie nr 19:	Czy element dotyczący zrealizowanych projektów z załącznika nr 4 do SIWZ obejmuje tylko i wyłącznie projekty zawierające funkcjonalność analityczną czy dowolne projekty?
Odpowiedź:	Zakres ten dotyczy projektów określonych w SIWZ, tj. analiz i aplikacji w dowolnej konfiguracji ale nie dotyczy aplikacji czy doświadczeń spoza SIWZ.

Z poważaniem

Zastępca Przewodniczącego
Komisji Przetargowej

MONIKA INEZ FOLGART
NACZELNIK WYDZIAŁU NADZORU

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Urząd Transportu Kolejowego, Biuro Administracyjno - Finansowe, 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 134
tel. (22) 749-14-00, faks (22) 749-14-01, e-mail: utk@utk.gov.pl, www.utk.gov.pl