„Liikuvusteenuste ja piletimüügi integreeritud andmevahetussüsteem MaaS X-tee arendamine“ analüüsihanke turukonsultatsioon

Aeg: 3. aprillil 2024 kell 14.00-15.30
Koht: Suur Ameerika 1, koosolekuruumis Kirsipuu,

Osalejad: Riigikantselei, Transpordiamet, Kliimaministeerium, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Merlin Tatrik Riigikantseleist tutvustas turukonsultatsiooni lähtekohti ja lühidalt avaliku sektori innovatsiooni meedet (vt slaide).
Andres Ruubas tutvustas kavandatavat projekti (vt slaide).

Turuosalised soovivad teada, et mida lahendus täpselt hõlmab, vajalik on töö teostamiseks teada, missugused osad on olemas, missugused osad on puudu, soovitakse täpsustada, kas prototüüp on eesmärk omaette ning kas soovitakse saada nö lõpptoodet.

Vastus – meie eesmärk ei ole saada valmislahendust, meie eelduseks oli et üksikud eraldiseisvad osad ja lahendused võivad küll turul olemas olla, aga Eesti konteksti sobivat lõpplahendust ei ole. Seosed x-teega on olulised, et ka integreeritud oleksid nö soodustingimustel sõiduõigused jms. Tahame katsetada andmevahetuskihti. Kes need osapooled on millisel kujul andmed on, see kõik on analüüsi skoobis.

1. **Meeskond-** Milline meeskond oleks otstarbekas komplekteerida eesmärgi saavutamiseks?

Turu osalised tõid soovitusena esile, et nii täpset loetelu pakkujatele meeskonna kohta ei ole otstarbekas ette määratleda. Toodi esile, et vajalik on määratleda kompetentsid meeskonnale, aga mitte täpset ametikohtade loetelu. Hea praktikana toodi esile Innofondist läbi viidud 112 hanget, pakkujad said ise välja pakkuda meeskonna ning seda hinnati hindamiskriteeriumides.

Meeskonna koosseisu kohta oli turuosalistel erinevaid hinnanguid, neid kes leidsid et teenusedisainer, tootejuht peaks olema kindlasti kaasatud ja neid, kes leidsid, et see ei ole nii kriitiline.

Turuosalised soovivad teada, missugune on hankijate meeskonna kompetents ja ajaline valmisolek panustada.
Vastus – tuumikrühmal ei ole otseselt IT pädevust. Meie eesmärgiks on, et ühistranspordis oleks rohkem inimesi kui võimalik ja ühe võimaliku lahendusena näeme, et eri transpordiliikide kombineerimine ning piletiostmine võiks olla inimeste jaoks mugavam. Meie poolt on projektiga kaasas nii Transpordiamet, Kliimaministeeriumi ja Põllumajandus- ja regionaalministeerium, samuti on koostöö Tallinna linnavalitsusega. Ka RIA on olnud ideekavandi koostamise juures.

2. **Analüüside asjakohasus** - Millised analüüsid on vajalikud lõppeesmärgi saavutamiseks? Kas hankija on välja toonud mõne analüüsi, mis ei oma antud kontekstis tähtsust või jätnud midagi välja toomata?

Turu osalistel oli ettepanek, et hankedokumentatsioonis on vaja selgelt välja tuua, et mida kokkuvõttes arendama hakatakse. Materjalid räägivad andmevahetuskihist. Toodi esile, et kui eesmärgiks on pakkuda n.ö toru siis reisiplaneerimine on analüüsi puhul kõige olulisem osa.

Liidestumine: Kindlasti vajab analüüsimist, kuidas transporditeenuse pakkujad süsteemiga liituma saada ning samuti võiks analüüs katta ka seda osa, kui paljudel turuosalistel on võimekus juba täna olemas.

Rahvusvaheline praktika: Turuosalised tagasisidestasid, et oluline oleks analüüsis kajastada teiste riikide praktikaid, mis aitaks teha hankijal lõplikke otsuseid lahenduse osas.

Võimalike takistuste kaardistamine. Turuosalised toovad välja, et loetelust on puudu muudatuste juhtimine. Analüüsis tuleks kirjeldada ära võimalikud tekkida võivad tüüpprobleemid. Rootsi näitel saab tuua välja, et vähemalt pool elluviimisest on reisi planeerimisel muudatuste juhtimine, seda ei ole praegu analüüside loetelus välja toodud. Näiteks Eestis esinevaks tüüpprobleemiks on rongide hilinemine või sõidugraafikute muutus. Kuidas hakkavad sel juhul kliendi vaatest muudatused toimuma a) kas tuleb inimesele teade (nt sms või e-kiri) ja inimesel endal on kohustus piletid välja vahetada või b) vastutab see, kes tingib muudatuse kogu ahelas. Nendest valikutest sõltub lõpuks tehnoloogiline lahendus ja andmevahetuse kontekstis on see oluline võtmeküsimus. Kogu teekonna planeerimiseks võib olla oluline ka teada, mis tänavad on suletud, sõidugraafikute uuendamine, ehk siis on palju asjaolusid, mis mõjutavad neid teekondi või liikumist linnas.

Turuosalised nägid vajadust nii asjakohaste stsenaariumide täpsemaks kirjeldamiseks hankedokumentides, aga samas nägid ka vajadust jätta pakkujale võimalust kirjeldada teistsuguseid stsenaariume ehk pöörata tähelepanu, et hankes stsenaariume mitte liiga lukku kirjutada.

Lõppkasutaja vaade - turu osalistel on küsimus, et mis etapis tuleb sisse lõppkasutaja vaade ning on ettepanek, et seda oleks vaja eraldi analüüsida või integreerida analüüsi. Turuosaliste ettepanek on, et kasutajavaade oleks vaja tuua analüüsi algusesse, kas see probleem on tegelikult olemas või mitte ja kui suur see probleem. See on nende hinnangul oluliseks sisendiks ärianalüüsi koostamiseks.

Vastus- Osaliselt on kasutajate vaade välja tulnud varasemate analüüside tulemusena. Rongiliikumise osas on olemas kaardistus vajaduste ja persoonide osas. Oleme mõelnud, et see võiks välja tulla ka piloteerimise käigus.

Lahenduse omanik - turu osalistel on küsimus, et kes on lahenduse omanik – kas riik, eraettevõtja?
Vastus - Taustamaterjalis p 9 oli välja toodud, et omandivormi analüüs on üks osa teostatavast tööst.

Andmete koosseis ja ulatus - turu osalised toovad välja, et vajalik oleks määratleda just põhipartnerid, kellest sõltub tegevuste elluviimise edukus ja süsteemi käivitumine. Oluline on määratleda, mis on see minimaalne info, mida põhipartneritel vaja on.

Analüüside loetelu ja järgnevus tuleks prioritiseerida ning vaadata, mis on esimeses faasis kriitilise tähtsusega.

3. **Tööde teostatavus ja ajakava**

Millisteks etappideks oleks mõistlik teenus jaotada? Kas olemasolev analüüside teostatavuse järgnevus on asjakohane?

Osal turuosalistel oli ettepanek jagada analüüsi väiksemateks osadeks, mis võimaldaks neid eraldiseisvalt läbi viia. Teised turuosalised leiavad, et see ei ole mõistlik ning oluline on hoida kogu tervikut. Oluliseks peeti seega täpsemate teemablokkide/osade kirjeldamist.

Vastus- Regionaal- ja Põllumajandusministeerium tagasisidestas, et kaalume seda alternatiivi.

Turu osalised soovivad täpsustada, kas tuleb kaasata konkreetne MaaSi operaatori või tuleb kas see nö valmis arendada ja kas reisiplaneerija peab olema üks osa. Turuosalistel on ettepanek, et see on vajalik kindlasti hankedokumentatsioonis selgelt välja tuua. Vajalik lähteülesandes selgelt öelda, et mis tuleb prototüübi käigus välja töötada.

Vastus - Me loodame, et on leitav mujalt. Reisiplaneerijat ei tule välja töötada kui toimiv lahendus on kuskil olemas.

Turu osapooled küsivad, mis on MaaSi prototüübi lahendus ja mida see hõlmas?
Vastus - tegu oli nö lihtsustatud lahendusega, kuidas võiks olla reisiplaneerimine lahendatud .

**4. Riskid** Millised on kõige olulisemad riskid, mis võivad takistada tehnilise lahenduse (Maas X-tee platvormi) teostamist?
Turu osalised tõid riskidena esile järgmist: Transporditeenuse pakkujate võimekus liidestuda. Osadel transporditeenuse pakkujatel ei ole olemaski platvorme või API-sid, millega maas XTga liidestuda.

Transporditeenuse pakkujate motivatsioon ja soov liidestuda tuleks analüüsi alguses välja selgitada. Osadel transpordipakkujatel ei pruugi olla iialgi valmisolekut liituda.

Turuosalised tegid ettepaneku ka sellised tüüpiliselt esineda võivad tüüpprobleemid ära kaardistada.

Turuosalised soovisid teada, kas on ka juba Eestis kogemusi, millest õppida?

Vastus – jah Tallinnas püüti teatud lahendust leida. Tallinn on kaasatud, seega on kindlasti nende õppetundidest võimalik õppida.

**7. Ootused hankijale ja teised ettepanekud.** Mida projekti teostamise puhul hankijalt ootate?

Turu osalised tegid ettepaneku teha veel üks turukonsultatsioon.

Oluline et kui tehakse avatud hankemenetlus, et oleks kirjutatud mõistliku stsenaariumiga nii, et pakkujatel oleks piisavalt aega pakkumus läbi mõelda. Hea praktikana hanke hindamiskriteeriumide kujundamiseks toodi Innofondi 112 projekti hanget.

Enne hanke välja kuulutamist võiks olla defineeritud miinimumskoop, mida riik arendada soovib ehk, millised teenused peavad esmajärjekorras olema liidestatud ja millised on vähem prioriteetsed.