

**Załącznik Nr 3 do SIWZ**  
**Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków**

1. W okresie pierwszego roku eksploatacji utrzymanie pojazdów spoczywa na Wykonawcy. Świadczenie usług utrzymania obejmuje okres od momentu protokolarnego przekazania każdego z EZT do eksploatacji bez uwag ze strony Zamawiającego. W przypadku braku możliwości wykonywania pracy eksploatacyjnej przy użyciu EZT w okresie pierwszego roku eksploatacji z powodu okoliczności, za które odpowiada Wykonawca przedmiotowy okres czasu wydłuża się o czas, w ciągu którego EZT był wyłączony z eksploatacji.
2. Usługi utrzymania EZT, których dostawa jest przedmiotem niniejszego postępowania muszą być zgodne z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r. nr 212 poz. 1771ze zm.). Zakresem usług utrzymania EZT, o których mowa w treści niniejszego załącznika nie są objęte czynności obsługowe i kontrolne wykonywane rutynowo przez maszynistów oraz obsługę pokładową pojazdów.
3. Wykonawca jest zobowiązany do udzielenia gwarancji na usługi czynności utrzymania technicznego wykonywanych zgodnie z postanowieniami SIWZ, szczegółowo określonymi w treści niniejszego załącznika, liczone od dnia następnego po protokolarnym odbiorze usług utrzymania technicznego pojazdu bez uwag, które wynoszą:
  - a) usługi utrzymania w zakresie poziomu P1 – do następnego przeglądu,
  - b) usługi utrzymania w zakresie poziomu P2 – do następnego przeglądu,
  - c) usługi utrzymania w zakresie poziomu P3 – do następnego przeglądu.
4. Zamawiający wymaga, aby usługi utrzymania technicznego EZT, o których mowa w treści niniejszego załącznika świadczone były przez wykwalifikowany personel Wykonawcy, posiadający stosowne uprawnienia i certyfikaty do świadczenia usług ich utrzymania.
5. Usługi utrzymania pojazdów obejmują:
  - a) wykonywanie w okresie pierwszego roku pełnego utrzymania pojazdów tj. wykonywania obsługi technicznej poziomów utrzymania zgodnie z zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Dokumentacją Systemu Utrzymania,
  - b) przeszkolenie osób wskazanych przez Zamawiającego z zakresu obsługi, budowy pojazdu, zakresu wykonywanych przeglądów, zgodnie z DSU oraz napraw bieżących (po przeszkoleniu przez Wykonawcę przedstawiciele Zamawianego mają nabyć pełną wiedzę, doświadczenie i uprawnienia do wykonywania obsługi technicznej zgodnie z DSU).



6. Wszystkie przeglądy muszą być wykonywane zgodnie z DSU. Prace nieplanowane z zakresu usług utrzymania taboru oraz wynikające z bieżących potrzeb Wykonawca zobowiązany jest wykonać w ramach niniejszego zamówienia bez zbędnej zwłoki. Wszystkie materiały eksploatacyjne oraz części zamienne konieczne do wykonania obsługi technicznej zapewnia na swój własny koszt oraz ryzyko Wykonawca.
7. Wykonawca zobowiązany jest do planowania wykonywania usług utrzymania technicznego Pojazdów w taki sposób, aby było możliwe niezakłócone kursowanie pojazdów, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy i wykonywanie założonej pracy eksploatacyjnej u Zamawiającego. Usługi utrzymania nie będą świadczone w godzinach kursowania pojazdów oraz przy uwzględnieniu założenia, że co najmniej 80% prac utrzymaniowych będzie wykonywane pomiędzy godz. 20.00 a 5.30.
8. Pojazdy będą utrzymywane na terenie zaplecza technicznego znajdującego się w obrębie stacji Wrocław Główny i (lub) Jelenia Góra. Zamawiający zapewnia Wykonawcy nieodpłatny dostęp do zaplecza technicznego. Zamawiający pokrywa również koszty transportu EZT ze stacji do zaplecza technicznego.
9. Pojazdy będą wykorzystywane dla potrzeb wykonywania przewozów pasażerskich, przy czym maksymalny roczny przebieg każdego z nich wynosi 200 000 km.
10. Z zakresu usług utrzymania technicznego pojazdów, o których mowa na gruncie niniejszego załącznika wyłączone są:
  - a) naprawy uszkodzeń powstałych z wyniku wadliwej infrastruktury kolejowej pod warunkiem, że Wykonawca udowodni zarządcy infrastruktury i Zamawiającemu przedmiotową wadliwość,
  - b) naprawy uszkodzeń powstałych w wyniku wypadków niespowodowanych wadą EZT, nieprawidłową obsługą i eksploatacją pojazdu, chyba że jest to następstwem nienależytego wykonania umowy w zakresie przeszkolenia osób wskazanych przez Zamawiającego, jak również okolicznościami siły wyższej. Nieprawidłowa obsługa, eksploatacja lub utrzymanie musi być przez Wykonawcę udowodniona.
11. Zamawiający przewiduje możliwość wykonania naprawy awaryjnej lub bieżącej na podstawie osobnego zlecenia, przy spełnieniu warunków pkt.8. Zakres i koszt naprawy awaryjnej każdorazowo podlega akceptacji Zamawiającego.
12. Utrzymanie pojazdów w czystości podczas wykonywania usług utrzymania technicznego jest obowiązkiem Zamawiającego. Obowiązek, o którym mowa w zdaniu poprzednim dotyczy również uzupełniania wody i środków czystości w WC oraz opróżnianie nieczystości ze zbiorników na fekalia. W czasie wykonywania usług utrzymaniowych Wykonawca jest zobowiązany do zachowania zasad czystości szczególnie wewnątrz pojazdu.

67

13. W pierwszym roku eksploatacji za terminowość wykonywania przeglądów odpowiedzialny jest Wykonawca.

14. Wykonawca zobowiązuje się, że współczynnik gotowości technicznej każdego pojazdu z osobna będzie wynosił nie mniej niż 93% i nie będzie większy niż 100% w okresie utrzymywania pojazdów przez Wykonawcę.

Współczynnik gotowości technicznej będzie obliczany z dokładnością do 1% wg wzoru

$$W_u = (T - T_u) / T \times 100\%$$

gdzie:

$W_u$  – współczynnik gotowości technicznej,

$T$  – nominalna miesięczna liczba godzin;

$T_u$  – łączny czas wyłączeń dla realizacji cyklu utrzymania, liczony w pełnych godzinach zegarowych od momentu przekazania EZT do obsługi technicznej w miejscu wykonania obsługi technicznej do momentu przekazania EZT do dalszej eksploatacji w miejscu wykonania obsługi technicznej.

Do czasu  $T_u$  nie zalicza się wyłączeń spowodowanych wypadkami kolejowymi, aktami wandalizmu, nieprawidłową eksploatacją lub obsługą przez Zamawiającego, wadliwą infrastrukturą kolejową oraz okolicznościami siły wyższej.

Do czasu  $T_u$  Zamawiający będzie doliczał czas konieczny do wykonania naprawy gwarancyjnej EZT, jeżeli w wyniku usterek zagrażających bezpieczeństwu przewozów i lub komfortu podróżowania pojazd został wyłączony z eksploatacji. W szczególności pojazd może zostać wyłączony z powodu usterek:

- a) elementów układu napędowego (silniki trakcyjne, przekładnie),
- b) elementów układu elektrycznego (przekształtniki prądu, przetwornice, wyłączniki szybkie, dławiki),
- c) elementów układu sterowania,
- d) elementów układów hamulcowego,
- e) elementów automatyki bezpieczeństwa przewozów (RS, CA, SHP),
- f) układu radiołączności pociągowej,
- g) elementów układu ostrzegania (oświetlenie zewnętrzne EZT, syreny pneumatyczne),
- h) elementów układu biegowego (nagrzane maźnice, amortyzatory, sprężyny pneumatyczne),
- i) układu klimatyzacji przy temperaturze powietrza na zewnątrz EZT przekraczającej 20°C,

26

- j) układu ogrzewania przy temperaturze powietrza na zewnątrz EZT poniżej 10°C,
- k) przedziału WC,
- l) drzwi wejściowych do EZT.

15. Współczynnik gotowości będzie liczony dla każdego miesiąca eksploatacji dla każdego EZT z osobna. W pierwszym miesiącu eksploatacji współczynnik gotowości będzie liczony od dnia przekazania EZT do eksploatacji potwierdzonym protokołem zdawczo – odbiorczym podpisanym bez uwag przez uprawnionych przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawców do końca miesiąca kalendarzowego.
16. Do czasu  $T_u$  nie zalicza się czasu koniecznego do wykonania obsługi technicznej poziomu utrzymania P3.
17. Za każdy pojazd, który w okresie 1 miesiąca kalendarzowego nie osiągnął współczynnika gotowości technicznej, na poziomie wskazanym przez Wykonawcę w swojej ofercie, która została uznana za najkorzystniejszą postępowaniu, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości wartości określonej w umowie o udzielenie zamówienia publicznego, której wzór stanowi załącznik do SIWZ.
18. Podczas obliczania współczynnika  $W_u$  wg podanego wyżej wzoru wartość wynikowa będzie zaokrąglana do pełnej wartości wg zasad matematyki.