

Legnica, dnia 09.11.2016r.

KD/NBZ/U/34/2016

www.kolejedolnoslaskie.eu

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa jedenastu nowych, pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych w ramach realizacji projektu pod nazwą „Poprawa jakości usług regionalnego publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego realizowana poprzez zakup jedenastu nowych, pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych” w ramach Działania nr 5.2. w Priorytecie nr 5. Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 (Nr Projektu: RPDS.05.02.01-02-0001/16).

W oparciu o art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Pzp (tekst jedn. ze zm. Dz. U. z 2015r. poz. 2164) Koleje Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy, jako Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w sprawie jak wyżej, w odpowiedzi na zapytania Wykonawcy informuje:

Pytanie 1: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 1

Prosimy o podanie:

- wysokości min. kowadła
- wysokości max. podnoszenia
- przesuwu swobodnego kowadła / przesuwu poprzecznego do osi wagonu/
- czy sterowanie kablowe czy bezprzewodowe
- ilość grup pracy jednoczesnej / 1 grupa – 4 podnośniki/ czy preselekcja
- proponujemy udźwig 12,5 t /szt. – proszę o akceptację ew. podanie innych wartości

Odpowiedź 1: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował opis mobilnych kolumnowych podnośników.

Pytanie 2: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 2

Prosimy o podanie wysokości wózka.

Odpowiedź 2: Zamawiający wyjaśnia, iż wózki muszą być dostosowane do oferowanego taboru i mają pozwalać na transport nieczynnego EZT w obrębie hali naprawczej, a ich wysokość ma pozwalać na łączenie się nieczynnego EZT posadowionego na tych że wózkach z pojazdem manewrowym.

Pytanie 3: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 3

Prosimy o podanie wydajności pompy, rodzaju zasilania oraz określenie napędu wózka.

Odpowiedź 3: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował opis dot. wydajności pompy, rodzaju zasilania oraz określenie napędu wózka.

Pytanie 4: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 4

Prosimy o podanie:

- pochylenia torów na bocznicy w promilach,
- promienia torów
- prędkości pojazdu
- rodzaju napędu pojazdu
- wartości siły na uciąg
- siły uciągu względem prędkości /preferowany zakres/
- czy wymagane jest zdalne sterowanie

- rodzajów sprzęgów
- czy wymagany jest system hamowania pneumatycznego
- czy wymagany jest elektryczny system ogrzewania
- czy wymagany jest hak z regulowaną wysokością

Odpowiedź 4: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował ww. opis.

Pytanie 5: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 5

Prosimy o jednoznacznie określenie:

- rodzaju urządzenia dźwigowego, używając obowiązującej terminologii np. suwnica bramowa
- wysokości podnoszenia do haka czy do górnej krawędzi urządzenia dźwigowego / wskazana 5 m/
- GNP
- prędkości eksploatacyjnej podnoszenia
- napędu wciągnika ręczny czy elektryczny
- napędu bramy ręczny czy elektryczny
- długości jezdni

Odpowiedź 5: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował ww. opis.

Pytanie 6: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 6

Prosimy o podanie:

- pracy systemu wewnątrz hali
- pracy systemu na zewnątrz hali
- lokalizacji systemu ,
- dokładności pomiaru
- max prędkości przejazdu pociągu w czasie pomiaru
- czy system ma identyfikować wagony np. ze znaczników RFID
- czy system skomunikować z tokarką podtorową
- czy wymagany jest Producent krajowy czy firma europejska

Odpowiedź 6:

Zamawiający informuje, że dostarczony system diagnostyczny ma być całkowicie zautomatyzowanym urządzeniem kontrolno- pomiarowym kół jezdnych pojazdów kolejowych. W trakcie przejazdu przez odcinek pomiarowy zabudowany w torze na bocznicy Zamawiającego wszystkie koła są automatycznie sprawdzane (mierzone). Test taki ma odbywać się bez udziału personelu, w dowolnym czasie, bez konieczności zatrzymania pojazdu. Podczas przejazdu przez system pomiarowy koła i pojazdy mają być identyfikowane. Zapisane wyniki pomiarów są przyporządkowane do poszczególnych zestawów kołowych i wprowadzone do pamięci. W uzupełnieniu dokumentacji i wyników pomiarów tworzona ma być baza danych, która przechowuje dane statystyczne i umożliwia orientację w przewidywaniu przebiegu kół do przetoczenia profili i zaplanowaniu tej operacji. System nie musi być skomunikowany z tokarką podtorową.

Pytanie 7: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 7

Prosimy o podanie:

- szerokości pomostu
- długości pomostu
- czy pomosty ze schodami dwustronnymi

Odpowiedź 7: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował ww. opis.

Pytanie 8: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 8

Prosimy o podanie:

- szerokości pomostu
- czy pomosty ze schodami dwustronnymi

Odpowiedź 8: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i doprecyzował ww. opis.

Pytanie 9: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 9

Z uwagi na pracę kluczy dynamometrycznych w określonych przedziałach / regulacja zakresu na skali/ proponujemy uporządkowanie w przedziałach:

2-20 Nm

20-100 Nm

80 – 400 Nm

160 – 800 Nm

300 – 1500 Nm

3000 Nm z przekładnią /multiplikatorem/ czy odpowiednia długość dźwigni

Proszę o podanie ilości kluczy w zaproponowanych przedziałach ew. ustalenie autorskich przedziałów momentów

Odpowiedź 9:

Zamawiający informuje iż wymaga dostarczenie kluczy w następujących zakresach pracy:

- 1,3 - 20 Nm – 2szt,
- 20 - 100 Nm – 2szt,
- 80 – 400 Nm – 2szt,
- 160 – 800 Nm – 2szt,
- 300 – 1500 Nm – 2szt,
- 3000 Nm z przekładnią /multiplikatorem/ - 1szt.

Pytanie 10: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 10

Prosimy o podanie zakresu nasadek od – do, np. $\frac{3}{4}$ " 19 – 50

Odpowiedź 10:

Zamawiający podaje zakresy nasadek:

- $\frac{1}{4}$ " 4-14,
- $\frac{1}{2}$ " 8-34,
- $\frac{3}{4}$ " 19-50,
- 1" 36-80.

Pytanie 11: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 11

Prosimy o podanie:

- wydajności w m³/min
- ciśnienia pracy np. 7,0 bar lub inne
- rodzaju osuszacza np. absorpcyjny , chłodniczy
- śrubowy czy tłokowy
- klasy jakości powietrza
- rodzaju sterowania

Odpowiedź 11:

Zamawiający podaje dane techniczne kompresora:

- kompresor śrubowy na zbiorniku minimum 300l.,
- silnik minimum 7,5kW,
- ciśnienie pracy max 12bar,
- wydajność 900l przy 10bar,

- minimum 3 klasa czystości powietrza wg normy ISO 8573,1,
- osuszacz absorpcyjny,
- pulpit sterowany wyposażony w sterownik mikroprocesorowy.

Pytanie 12: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 12

Prosimy o podanie:

- rodzaju wyposażenia koniecznego do pracy defektoskopu – rodzaje i ilość głowic /proszę podać kąt głowic/ + kable,
- Ilości i rodzaju wzorców
- czy konieczne jest oprogramowanie na komputer

Odpowiedź 12:

Zamawiający wymaga dostawy kompletnego defektoskopu z okablowaniem, kompletem głowic oprogramowaniem na komputer, pełną dokumentacją w języku polskim niezbędnego do prawidłowego zbadania osi, ram wózków i ostoi dostarczanego pojazdu. Zamawiający nie jest w stanie określić dokładnych parametrów i kątów głowic, ponieważ nie zna typu pojazdu jaki zostanie mu dostarczony. Defektoskop ma zapewniać możliwość badania osi i ram wózków bez wywiązywania ich z pojazdu. Zamawiający wymaga dostarczenia wraz z defektoskopem wzorca osi oraz ramy wózka.

Pytanie 13: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 13

Prosimy o podanie:

- wydajności agregatu l/h
- ciśnienia pracy w barach
- temperatury grzania w stopniach C
- mocy KM

Odpowiedź 13:

Dane i parametry dla agregatów czyszczących:

- urządzenie wysokociśnieniowe z podgrzewaczem olejowym wody z zasilaniem 3-fazowym 400V/50Hz,
- wydajność agregatu regulowana 330-660 l/h,
- ciśnienie pracy regulowane 30-160bar,
- temperatura grzania do 98oC,
- moc 4,0kW.

Pytanie 14: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 14

Prosimy o podanie podstawowych parametrów mocy i prądu ładowania oraz wyjaśnienie pojęcia: „prostownik akumulatorowy z rozruchem”

Odpowiedź 14:

Dane i parametry dla prostownika akumulatorowego wraz z rozruchem:

- urządzenie do ładowania akumulatorów z możliwością rozruchu,
- napięcie znamionowe - 24V-110V,
- prąd ładowania- 0-100A,
- napięcie wejściowe - 3x400V AC 50Hz,
- rozruch - do 100kW,
- typ obudowy minimum - IP20,
- regulacja i stabilizacja prądu i napięcia,
- możliwość ustawienia nieprzekraczalnego poziomu napięcia,
- cyfrowe mierniki prądu i napięcia,
- chłodzenie powietrzne wymuszone,
- przewody przyłączeniowe wyjściowe - 2x10m,
- przewód przyłączeniowy wejściowy - 15m,

m) urządzenie mobilne dostosowane do przetaczania (wyposażone w koła).

Pytanie 15: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 15

Prosimy o podanie wersji podanych przyrządów (noniuszowa czy elektroniczna)

Odpowiedź 15:

Zamawiający wymaga dostawy przyrządów elektronicznych.

Pytanie 16: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 16

Prosimy o sprecyzowanie:

- ilości modułów - dla jednego wózka czy dla dwóch wózków
- czy wymagane jest dostarczenie niwelatora optycznego
- zabudowy – rodzaj szyny S49 czy S42

Odpowiedź 16: Zamawiający doprecyzowuje:

- ilości modułów - dla dwóch wózków
- wymagane jest dostarczenie niwelatora optycznego
- zabudowa – rodzaj szyny S49

Pytanie 17: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 17

Prosimy o podanie:

- przeznaczenia agregatu
- rodzaju obudowy
- rodzaju wyłuszenia
- stopnia ochrony
- mocy max
- mocy znamionowej
- prądu znamionowego
- sprawności $\cos \phi$
- stabilności napięcia
- wielkości zbiornika paliwa
- jaki rozruch
- rodzaju paliwa
- jak automatyka
- rodzaju chłodzenia

Odpowiedź 17: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 18: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 18

Prosimy o podanie wyposażenia.

Odpowiedź 18: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 19: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 19

Prosimy o sprecyzowanie czy chodzi o sam zestaw hydrauliczny czy zestaw hydrauliczny z podnośnikami

Odpowiedź 19: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 20: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 20

Prosimy o podanie:

- ilości piasku w zasobniku

- czy zestaw ma być zabudowany na wózku elektrycznym
- max. ciężaru zestawu bez wózka elektrycznego

Odpowiedź 20: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 21: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 21

Prosimy o sprecyzowanie zapisu oraz oczekiwań w ramach obowiązujących przepisów technicznych i sanitarnych.

Odpowiedź 21: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 22: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 22

Prosimy o podanie:

- wymiaru kanału oraz wymiaru oczekiwanej platformy
- jaki napęd podnośnika
- jakie sterowanie
- napędu ręcznego przejazdu

Odpowiedź 22: Zamawiający doprecyzował ww. opis

Pytanie 23: Załącznik NR 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 23

Prosimy o sprecyzowanie: „wytrzymałą konstrukcję, solidną i trwałą w każdym otoczeniu” - np. jakie IP w danym otoczeniu - pyłoszczelność, wodoszczelność, itp. ...

Odpowiedź 23: Zamawiający doprecyzował ww. opis

Pytanie 24: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 1, pkt 8

Wnioskujemy o zmianę terminu przekazania DSU na 2 miesiące przed przekazaniem pierwszego pojazdu.

Odpowiedź 24: Zamawiający wyraża zgodę na propozycję oraz modyfikuje Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 1, pkt 8.

Pytanie 25: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, pkt 8, L.p. 1.12

Wnioskujemy o zmniejszenie ilości miejsc stojących do 260 miejsc przy założeniu 4 os/m². Wymóg możliwie jak największej ilości miejsc stałych oraz ilość przedsiónek nie pozwala na zabudowanie tak dużej ilości miejsc stojących.

Odpowiedź 25: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, pkt 8, L.p. 1.12 wg propozycji pytającego. Jednocześnie Zamawiający zmienia zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, pkt 8, L.p. 1.12 na „minimum 280”.

Pytanie 26: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 2.5

Wnioskujemy o dopuszczenie rozwiązania bez stosowania dodatkowych drzwi do kabiny maszynisty. Zastosowanie dodatkowych drzwi powoduje konieczność przebudowy tzw. Przedziału maszynowego i tym samym pomniejszenie przestrzeni pasażerskiej

Odpowiedź 26: Zamawiający doprecyzował ww. opis

Pytanie 27: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 2.17d

Norma PN EN 12663:2010 nie wymaga przeprowadzania badań na pudłach i do potwierdzenia spełnienia wymagań zawartych w w/w normie wystarczające są obliczenia numeryczne. W związku z powyższym wnioskujemy o odstąpienie od wykonywania badań pudeł pojazdów.

Wnioskujemy więc o zmianę zapisu w pkt 3.17 podpunkt d) na:

„Wykonawca przedstawi poziom odporności pudeł pojazdu na odkształcenia sprężyste zgodne z normą PN-EN 12663-1:2010 poparte pozytywną oceną certyfikowanej jednostki badawczej.”

Odpowiedź 27:

Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 2.17d zgodnie z propozycją : Wykonawca przedstawi poziom odporności pudeł pojazdu na odkształcenia sprężyste zgodnie z normą PN-EN 12663-1:2010 poparte pozytywną oceną certyfikowanej jednostki badawczej.

Pytanie 28: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.3b

Wnioskujemy o dopuszczenie alternatywnego wykonania oparcia dla mocowania wózka inwalidzkiego w formie laminatu

Odpowiedź 28: Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.3b dodając jako alternatywne rozwiązanie oparcie wózka inwalidzkiego w formie laminatu.

Pytanie 29: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.8 ppkt h

Wnioskujemy o sprecyzowanie wymagania. Czy mamy rozumieć, że mamy zabudować jedno gniazdo 230VAC i jedno gniazdo USB? Wnioskujemy o zmniejszenie mocy pojedynczego gniazda 230VAC do min. 200VA. Aktualnie moc nowoczesnych zasilaczy komputerów przenośnych lub ładowarek smartfonów i tabletek nie przekracza 120W.

Odpowiedź 29: Zamawiający informuje, że pod każdym pojedynczym siedzeniem należy zabudować jedno gniazdko elektryczne 230V,50Hz wyposażone w gniazdo USB, natomiast pod siedzeniem podwójnym dwa gniazdko elektryczne 230V,50Hz wyposażone w gniazda USB. Jednocześnie Zamawiający modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.8 ppkt h dotyczący mocy gniazdko elektrycznego z 2,5 kVA do minimum 200W.

Pytanie 30: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.13

W związku z zapisami OPZ dotyczącymi zabudowy miejsca dla 8 sztuk rowerów oraz miejsc dla wózków inwalidzkich wnioskujemy o rezygnację z wiatrołapów w członie środkowym. Rezygnacja z wiatrołapów w przestrzeni gdzie będą przewożone rowery pozwoli na wygodniejszą eksploatację pojazdu.

Odpowiedź 30: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na zastosowanie w członie środkowym w miejscu zabudowy miejsc dla 8 sztuk rowerów oraz miejsc dla wózków inwalidzkich rozwiązania z wiatrołapami i bez wiatrołapów, zależnie od propozycji i rozwiązań zastosowanych przez Wykonawcę.

Pytanie 31: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.14 ppkt d

Wnioskujemy aby zmienić treść podpunktu d) na:

d) „w dostępnych przestrzeniach pomiędzy oparciami siedzeń zwróconych tyłem do siebie zapewnić miejsce na bagaż w uzgodnieniu z Zamawiającym”

Odpowiedź 31: Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.14 ppkt d wg propozycji : d) „miejsce na bagaż - w dostępnych przestrzeniach pomiędzy oparciami siedzeń zwróconych tyłem do siebie - w uzgodnieniu z Zamawiającym”.

Pytanie 32: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 7.11 ppkt f

Wnioskujemy o uszczegółowienie parametrów suszarki typu „V Blade” wymaganej przez Zamawiającego poprzez podanie np. gabarytów urządzenia, prędkości wydmuchiwanego powietrza, głośności pracy urządzenia itp.

Odpowiedź 32: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 33: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.3 ppkt b

Prosimy o uszczegółowienie zapisów poprzez dodanie następujących wymagań:

zastosować dodatkowe drzwi szklane oddzielające kabinę maszynisty od przedziału maszynowego, drzwi wyposażone w klamkę od strony maszynowni, od strony kabiny maszynisty w uchwyt antypaniczny. Drzwi zabezpieczone przed dostawaniem się światła ze strefy pasażerskiej za pomocą rolety oraz wyposażone w system jednego klucza dla wszystkich pojazdów zamówienia.

Odpowiedź 33: Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.3 ppkt b wprowadzając zapis:

„Zastosować dodatkowe drzwi szklane oddzielające kabinę maszynisty od przedziału maszynowego, drzwi wyposażone w klamkę od strony maszynowni, od strony kabiny maszynisty w uchwyt antypaniczny. Drzwi zabezpieczone przed dostawaniem się światła ze strefy pasażerskiej za pomocą rolety oraz wyposażone w system jednego klucza dla wszystkich pojazdów zamówienia.”

Pytanie 34: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.9 ppkt e

Czy zamawiający dopuszcza logowanie się maszynisty poprzez wprowadzenie tzw. „numeru maszynisty”?

Odpowiedź 34: Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.9 ppkt e, dodając możliwość logowania poprzez numer maszynisty.

Pytanie 35: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.19 ppkt b

„Maszynista zezwala na otwarcie drzwi przez pasażera za pomocą specjalnych przycisków znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz EZT. Drzwi po okresie zwłoki zamykają się samoczynnie” - wnioskujemy o uszczegółowienie powyższego zapisu, prosimy o wyjaśnienie czy nie nastąpiła omyłka pisarska.

Odpowiedź 35: Zamawiający informuje, że nastąpiła omyłka pisarska, w związku z powyższym modyfikuje zapis Załącznika nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.19 ppkt b w następujący sposób :

b) „maszynista zezwala na otwarcie drzwi przez pasażera za pomocą specjalnych przycisków znajdujących się na pulpicie maszynisty. Drzwi po okresie zwłoki zamykają się samoczynnie.”

Pytanie 36: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.19 ppkt f

Wnioskujemy o usunięcie wymagania stosowania przycisku na każdej z poręczy pionowych przy wiatrołapach w przedsiódkach.

Wg TSI PRM pkt 4.2.2.3.2. podpunkt 14) „Element sterujący drzwiami musi być umieszczony na skrzydle drzwi lub obok niego.”

Odpowiedź 36:

Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.19 ppkt f, poprzez usunięcie wymagania stosowania przycisku na każdej z poręczy pionowych przy wiatrołapach w przedsiódkach.

Pytanie 37: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.1 ppkt b

„b) pojazd powinien być wyposażony w hamulec: postojowy. Pojazd przy w stanie służbowym, bez dostępnego zasilania oraz trwale nieruchoma na zboczu o nachyleniu 35‰, musi pozostawać unieruchomiony.”

Wnioskujemy i poprawę omyłki pisarskiej i ujednoczenie wymagania zgodnie z pkt. 10.6b czyli nachylenie obowiązujące dla hamulca postojowego 40‰

Odpowiedź 37:

Zamawiający informuje, że nastąpiła omyłka pisarska, w związku z powyższym modyfikuje zapis Załącznika nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.1 ppkt b zmieniając wartość z 35‰ na 40‰.

Pytanie 38: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.8 ppkt a

Wnoskujemy o uszczegółowienie, iż wymaganie dotyczy pojazdu w stanie służbowym i w pełni sprawnego a skuteczność hamowania musi zawierać się w przedziale procentu masy hamującej dla trybu R, czyli między 150 a 170%.

Odpowiedź 38:

Zamawiający informuje, że modyfikuje zapis Załącznika nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.8 ppkt a, dodając do istniejącego zapisu „... wymaganie dotyczy pojazdu w stanie służbowym i w pełni sprawnego a skuteczność hamowania musi zawierać się w przedziale procentu masy hamującej dla trybu R, czyli między 150 a 170%.”

Pytanie 39: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.15

Wnoskujemy o usunięcie wymagania zastosowania zbiorników ze stali nierdzewnej lub stopu AL. Zbiorniki tego typu są dużo droższe a czas ich dostawy dłuższy od standardowych zbiorników stalowych, co znacznie wydłuży ich wymianę

Odpowiedź 39:

Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis Załącznika nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.15 poprzez dopuszczenie możliwości stosowania standardowych zbiorników stalowych.

Pytanie 40: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 13.1

Wnoskujemy o zmianę zapisu z „testy na linii E30 i E65” na „testy na linii E30 lub E65 lub CMK (linia 4)”

Odpowiedź 40:

Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 13.1 zastępując zapis z „testy na linii E30 i E65” na „testy na linii E30 lub E65”

Pytanie 41: Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 20.2

Prosimy o ujednoczenie zapisów pkt 20.2 względem wymagania pkt 10, Rozdział 1, gdzie przegląd P3 jest wymagany przy przebiegu 3 lata lub 500 tyś km. Wnoskujemy również aby poszczególne cykle były wielokrotnością wskazanego w pkt 10 wymagania.

Odpowiedź 41:

Zamawiający informuje, że wymagania pkt 10, Rozdział 1 opisane są prawidłowo, natomiast dokonuje modyfikacji zapisów w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 20.2 w następujący sposób:

P1 - 14±1 dni lub max. 7 000 km,

P2 - 120±3 dni lub max. 50 000 km,

P3/1 – max. 3 lata lub max. 500 000 km,

P3/2 – max. 6 lat lub max. 1 000 000 km,

P4 – max. 12 lat lub max. 2 000 000 km,

P5 – max. 24 lata lub max. 4 000 000 km.

Pytanie 42: Załącznik nr 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 4

Prosimy o uszczegółowienie wymagania dostawy „Pojazd mobilny do transportu nieczynnego EZT (tzw. pojazd drogowo-kolejowy służący do manewrów) w hali i na bocznicy – 1 szt.”. Wnioskujemy o podanie podstawowych parametrów technicznych jak np. do jakiej masy pojazdy ma obsługiwać, czy ma mieć kabinę bądź miejsce dla operatora.

Odpowiedź 42: Zamawiający doprecyzował ww. opis.

Pytanie 43: Załącznik nr 1 do OPZ, OPRZYRZĄDOWANIE, pkt 9

Prosimy o poprawę omyłki pisarskiej w wymaganiu dostarczenia kluczy dynamometrycznych, tzn. „Zestaw kluczy dynamometrycznych w zakresach od 1,3 Nm do 3000 Nm. Komplet ma zawierać minimum klucze: - 1,3 Nm; - 20 Nm „,

Odpowiedź 43: Pytanie/Odpowiedź nr 9.

Pytanie 44: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.1.1 Wnioskujemy o usunięcie zapisu dotyczącego zastosowania terminali 10,4” do systemów SIP +SKRJ. Rozkład jazdy powinien być stale widoczny dla maszynisty. Nie powinien być współdzielony z innymi systemami.

Odpowiedź 44:

Zamawiający podtrzymuje wymagania zawarte w Załączniku nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.1.1.

Ponadto Zamawiający informuje, że na terminalu SKRJ + SIP priorytet ma prezentacja rozkładu jazdy SKRJ, ale może on również służyć do wyboru trasy pociągu do SIP w przypadku, gdyby import rozkładu SKRJ nie był możliwy. Zamawiający informuje, że akceptuje również rozwiązanie, gdzie SIP będzie pracował jako zakładka w terminalu monitoringu, a oba te terminale będą ze sobą współpracować.

Pytanie 45: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.1.1

Wnioskujemy o zmianę zapisu dotyczącego zastosowania terminala 10.4” do podglądu wideomonitoringu CCTV na zapis „terminal do obsługi i podglądu wideomonitoringu minimum 12”, 2 sztuki na pojazd”

Odpowiedź 45: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 46: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.1.1

Wnioskujemy o usunięcie zapisu mówiącego o użyciu 2 sztuk wzmacniaczy na człon pojazdu. Ilość ta może się różnić dla poszczególnych rozwiązań systemu. Minimalna ilość na pojazd: 5 sztuk

Odpowiedź 46: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów. Zamawiający oczekuje zabudowania 2 wzmacniaczy w każdym członie, na wypadek awarii pierwszego jego rolę ma przejąć drugi wzmacniacz.

Pytanie 47: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.2.1a

Wnioskujemy o dodanie wymogu dla terminala, aby ten nie służył wyłącznie do wyboru sposobu prezentacji obrazu, ale również wyświetlał obraz z kamer monitoringu. Usuwając tym samym wymóg zastosowania osobnego monitora do wyświetlania obrazu z kamer systemu CCTV.

Odpowiedź 47: Zamawiający informuje, iż zapis Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.2.1a jednoznacznie określa, co ma być prezentowane na terminalu videomonitoringu. Według Zamawiającego na terminalu videomonitoringu ma być możliwość wyboru kamery, sposobu jednoczesnej prezentacji obrazu oraz obraz z kamer monitoringu.

Pytanie 48: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.2.1c/d

W założeniu, opisane funkcje mają na celu poprawę bezpieczeństwa i wspomóc prace maszynisty, dlatego wymóg wyłączenia opisanych funkcjonalności jest nie uzasadniony.

Odpowiedź 48: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 49: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.2.1 ii

Wnioskujemy o usunięcie opisanych parametrów i pozostawienie parametrów, takich jak przekątna ekranu, jasność, rozdzielczość czy zgodność z normami. Obecne zapisy spełnia urządzenie oferowane przez tylko jedną firmę, co uniemożliwia uczciwą konkurencję.

Odpowiedź 49: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 50: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1

Wnioskujemy o usunięcie punktów g, i, j. Terminal SKRJ winien wyświetlać tylko i wyłącznie rozkład jazdy maszynisty i nie powinien być terminalem do sterowania innymi systemami. Opisaną funkcjonalność oferuje wyłącznie jedna firma co uniemożliwia uczciwą konkurencję.

Odpowiedź 50: Zamawiający informuje, że funkcje z pkt. g, i, j mogą być realizowane również przez terminal Videomonitoringu połączonym z terminalem SIP (Pytanie/Odpowiedź nr 44).

Pytanie 51: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1

Wnioskujemy o zmianę parametru maksymalnej mocy pobieranej przez terminal SKRJ i zwiększenie tej wartości do 30 W.

Odpowiedź 51: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1 i wprowadza zapis: Maksymalna moc pobierana przez urządzenie – maks. 30 W”.

Pytanie 52: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1

Wnioskujemy o zmianę parametru wymogu pamięci Flash terminalu SKRJ na wartość minimum 2 GB.

Odpowiedź 52: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1 i wprowadza zapis: „Pamięć flash – min. 2 GB”

Pytanie 53: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1

Wnioskujemy o zmianę wymogu minimalnej rozdzielczości ekranu na wartość 800X600 oraz zmianę zakresu pracy terminala na zapis -25 stopni do +70. Zmiana przytoczonych parametrów w tym punkcie, umożliwi zaoferować rozwiązania o dużo większym stopniu niezawodności. Obecne zapisy spełnia jedna firma na rynku, co uniemożliwia zaoferowanie rozwiązań, spełniających opisaną funkcjonalność lub je przewyższających.

Odpowiedź 53: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.3.1 i wprowadza zapis: „Zakres temperatur pracy – - 25°C ÷ + 70°C” oraz „Rozdzielczość obrazu – 800 x 600”.

Pytanie 54: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.3

Wnioskujemy o zmianę wymagania na zapis: terminal SKRJ wyłącznie do wyświetlania rozkładu jazdy maszynisty. Jako osobny terminal nie służący do obsługi innych systemów.

Odpowiedź 54: Pytanie/Odpowiedź nr 44.

Pytanie 55: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.4

Prosimy o doprecyzowanie punktu co Zamawiający rozumie przez ten zapis.

Odpowiedź 55: Zamawiający informuje, że przez ten zapis rozumie, że obsługa pociągu (np. maszynista, kierownik pociągu, członek komisji wypadkowej) będą mieli możliwość odtworzenia zdarzenia na terminalu monitoringu (bez możliwości kasowania zapisów monitoringu).

Pytanie 56: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.7

Wnioskujemy o wpisanie do wymagań czasu przechowywania nagrań w rejestratorze minimum (336 godzin)

Odpowiedź 56: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.7 i wprowadza do istniejącego zapis następującą: „Czas przechowywania zapisów monitoringu – minimum 14 dni”.

Pytanie 57: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.14.4

Wnoskujemy o zmianę wymogu na zapis: „Dysk po wyjęciu powinien posiadać widoczną partycję umożliwiającą weryfikację nagrań z kamer systemu monitoringu”. Niewidoczna partycja uniemożliwia podstawową weryfikację czy na dysku znajdują się nagrania.

Odpowiedź 57: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 58: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.14.5

Wnoskujemy o zmianę wymogu na: „obligatoryjnie wymagane jest użycie uniwersalnego dekodera, który umożliwi odtworzenie nagrań w ogólnodostępnych odtwarzaczach”. Wykorzystanie materiałów wideo przez upoważnione organy nie będzie generowało problemów z jego odtworzeniem.

Odpowiedź 58: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 59: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19

Wnoskujemy o usunięcie z punktów zawierających opisy wymagań kamer, opisu systemów optymalizacji obrazu, które w zależności od dostawcy sprzętu mają różne nazwy własne, a spełniają tę samą funkcjonalność

Odpowiedź 59: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 60: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.1

Wnoskujemy o dopuszczenie kamer szlakowych IP o przetworniku min 1/2,7” oraz minimalnej iluminacji/czułości na poziomie 0.2 Lux bez wbudowanego IR. Zmiana tych parametrów pozwoli zaoferować kamery o znacznie lepszych parametrach, znacząco przewyższających wymagania opisane w tym punkcie, co bezpośrednio wpłynie na podniesienie jakości rejestrowanego obrazu.

Odpowiedź 60: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 61: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.1.11

Wnoskujemy również, o zmianę w tym punkcie zapisu o sposobie zasilania: proponujemy: minimum PoE, dopuszczalne dodatkowe 12V DC. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie w taborze kolejowym o wysokim stopniu niezawodności

Odpowiedź 61: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 62: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.2

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednej kamery dookólnej typu Fisheye 360 zamiast dwóch kamer w kabinie maszynisty?

Odpowiedź 62: Zamawiający wymaga aby w kabinie maszynisty były zabudowane dwie kamery – jedna do obserwacji szlaku, druga do obserwacji kabiny maszynisty. Do obserwacji kabiny maszynisty dopuszcza się zastosowanie jednej kamery dookólnej typu Fisheye 360.

Pytanie 63: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.2

3.5.4.19.2.2 Czy Zamawiający dopuści użycie kamery o przetworniku 1/ 2,5" CMOS? Zmiana tego parametru pozwoli zaferować kamerę o znacznie lepszych parametrach technicznych od tej opisanej w wymaganiach co bezpośrednio przełoży się na jakość obrazu rejestrowanego

Odpowiedź 63: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 64: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.2.3

Wnoskujemy o zmianę parametru minimalnej czułości na wartość min 0,6 Lux oraz usunięcie zapisu mówiącego przy jakich ustawieniach programowych ma być osiągnany ten współczynnik. Wartość ta powinna być osiągnięta przy standardowych ustawieniach kamery, bez programowego wsparcia

Odpowiedź 64: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 65: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.2.11

Wnoskujemy o zmianę w tym punkcie zapisu o sposobie zasilania: proponujemy: minimum PoE, dopuszczalne dodatkowe 12V DC. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie w taborze kolejowym o wysokim stopniu niezawodność.

Odpowiedź 65: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 66: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.3.2

Czy Zamawiający dopuści użycie kamery o przetworniku min 1/ 2,7" CMOS? Zmiana tego parametru pozwoli zaferować kamerę o znacznie lepszych parametrach technicznych od tej opisanej w wymaganiach co bezpośrednio przełoży się na jakość obrazu rejestrowanego.

Odpowiedź 66: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 67: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.3.3

Wnoskujemy o zmianę minimalnej czułości na wartość 0,2 Lux, oraz usunięcie wymagań dla jakich ustawień wartość ta ma być uzyskana. Wartość powinna być osiągnięta przy standardowych ustawieniach kamery, bez programowego wsparcia.

Odpowiedź 67: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 68: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.3.11

Wnoskujemy o zmianę w tym punkcie zapisu o sposobie zasilania: proponujemy: minimum PoE, dopuszczalne dodatkowe 12V DC. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie w taborze kolejowym o wysokim stopniu niezawodności.

Odpowiedź 68: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 69: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.3.12

Wnioskujemy o usunięcie tego zapisu, oferowane kamery będą kamerami cyfrowymi IP. Nie uzasadnione jest wymaganie wyjścia analogowego kamery. Obecny zapis wskazuje kamerę dostarczaną przez jednego producenta co uniemożliwia uczciwą konkurencję

Odpowiedź 69: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 70: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.4.2

Czy Zamawiający dopuści użycie kamery o przetworniku min 1/ 2,7" CMOS? Zmiana tego parametru pozwoli zaoferować kamerę o znacznie lepszych parametrach technicznych od tej opisanej w wymaganiach co bezpośrednio przełoży się na jakość obrazu rejestrowanego.

Odpowiedź 70: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 71: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.4.3

Wnioskujemy o minimalnej czułości na wartość 0,2 Lux, oraz usunięcie wymagań dla jakich ustawień wartość ma być uzyskana. Wartość ta powinna być osiągnana przy standardowych ustawieniach kamery, bez programowego wsparcia.

Odpowiedź 71: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 72: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.4.11

Wnioskujemy o zmianę w tym punkcie zapisu o sposobie zasilania: proponujemy minimum: PoE, dopuszczalne dodatkowe 12V DC. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie w taborze kolejowym o wysokim stopniu niezawodności.

Odpowiedź 72: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 73: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.4.12

Wnioskujemy o usunięcie tego zapisu, oferowane kamery będą kamerami cyfrowymi IP. Nie uzasadnione jest wymaganie wyjścia analogowego kamery. Obecny zapis wskazuje kamerę dostarczaną przez jednego producenta co uniemożliwia uczciwą konkurencję

Odpowiedź 73: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 74: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.5.1

Czy Zamawiający dopuści użycie kamery o przetworniku min 1/ 2,5" CMOS? Zmiana tego parametru pozwoli zaoferować kamerę o znacznie lepszych parametrach technicznych od tej opisanej w wymaganiach co bezpośrednio przełoży się na jakość obrazu rejestrowanego

Odpowiedź 74: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 75: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.5.2

Wnioskujemy o minimalnej czułości na wartość 0,6 Lux oraz usunięcie wymagań dla jakich ustawień wartość ma być uzyskana. Wartość ta powinna być osiągnięta przy standardowych ustawieniach kamery, bez programowego wsparcia.

Odpowiedź 75: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 76: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.5.10

Wnioskujemy o zmianę w tym punkcie zapisu o sposobie zasilania: proponujemy: minimum PoE, dopuszczalne dodatkowe 12V DC. Jest to obecnie powszechnie stosowane rozwiązanie w taborze kolejowym o wysokim stopniu niezawodności

Odpowiedź 76: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 77: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.5.1

Wnioskujemy o dopuszczenie tablic LED wyświetlających komunikaty w kolorze bursztynowym. Jest to sprawdzone rozwiązanie w kolejnictwie, charakteryzujące się najwyższą czytelnością prezentowanych informacji. Zastosowanie białych tablic, może spowodować zagrożenie bezpieczeństwa w postaci błędnego odczytu sygnału Pc5 myląc z Pc6 przez maszynistów.

Odpowiedź 77: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.5.1 na tablicach czołowych dopuszcza zastosowane tablic LED wyświetlających komunikaty w kolorze bursztynowym przez co modyfikuje pkt. 3.5.5.1.2 b, zmieniając kolor z białego na bursztynowy.

Pytanie 78: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.5.2

Wnioskujemy o zmianę wymogu minimalnej rozdzielczości na wartość 36x120. Zmiana parametru pozwoli zaferować tablice sprawdzone w taborze kolejowym i wysokim stopniu niezawodności

Odpowiedź 78: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 79: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.5.3

Wnioskujemy o zmianę wymogu minimalnej rozdzielczości na wartość 26x200. Zmiana parametru pozwoli zaferować tablice sprawdzone w taborze kolejowym i wysokim stopniu niezawodności

Odpowiedź 79: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 80: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.4.19.2

3.5.6.2 Wnioskujemy o zmianę parametru przekątnej ekranu na wartość: minimum 22", zmianę minimalnego kontrastu na wartość minimum 1000:1 oraz kątów widzenia na wartość minimum 160°.

Zmiana tych parametrów pozwoli zaferować monitory o wyższej przekątnej oraz lepszej klasy typie matrycy, co zwiększy możliwości funkcjonalne wymaganych monitorów.

Odpowiedź 80: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 81: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.6.3

Wnioskujemy o zmianę parametru przekątnej ekranu na wartość: minimum 38", zmianę minimalnego kontrastu na wartość minimum 1000:1 oraz kątów widzenia na wartość minimum 160°.

Zmiana tych parametrów pozwoli zaferować monitory o wyższej przekątnej oraz lepszej klasy typie matrycy, co zwiększy możliwości funkcjonalne wymaganych monitorów.

Odpowiedź 81: Zamawiający informuje, iż oczekuje dostawy tablic LCD minimum 38" spełniających wymagania TSI, jak również dopuszcza zastosowanie wewnętrznych tablic LED multikolor o minimalnych parametrach:

- możliwość wyświetlania min. 256 kolorów,
- liczba punktów świetlnych $\geq 144 \times 32$,
- tryb wyświetlania jednego wiersza oraz tryb wyświetlania dwóch wierszy tekstu
- elementy świecące umożliwiające wyświetlanie informacji w wielu kolorach jednocześnie;
- czujnik intensywności oświetlenia dostosowujący jasność tablic do warunków panujących w przedziale pasażerskim
- dane mają być wyświetlane zgodnie z załącznikiem nr 5 pkt 13 obowiązującego rozporządzenia o oznakowaniu pojazdów kolejowych

Pytanie 82: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.7.1.6

Wnioskujemy o wyjaśnienie zapisu „...i nie były przesłaniane przez osoby bardzo dużego wzrostu wchodzące do pojazdu” o jakiej wartości wzrostu mowa jest w tym punkcie?

Odpowiedź 82: Zamawiający informuje, że w punkcie 3.5.7.1.6 mowa jest o osobach mających powyżej 200 cm wzrostu.

Pytanie 83: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.9.2.

Wnioskujemy o zmianę wymogu transmisji danych przez komputer SIP, posiadania modułu GPS, gdyż funkcje te mogą być realizowane przez inny komponent systemu SIP.

Wymaganie interfejsów AudioOut, HDMI, WiFi przez komputer SIP nie jest uzasadnione, skoro nie będą używane bezpośrednio przez komputer SIP, a przywołany opis wskazuje na konkretne rozwiązanie, konkretnej firmy co uniemożliwia uczciwą konkurencję.

Odpowiedź 83: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 84: Załącznik nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.11.1.4

Wnioskujemy o zmianę zapisu wymogu zamontowania na każdym członie routera GSM LTE. Obecne rozwiązania pozwalają na zamontowanie jednego routera na pojazd, który będzie wymagał utrzymania jednej karty SIM. Co przekłada się na koszty utrzymania pojazdu oraz zapewnia równoważne utrzymanie prędkości Internetu na pojeździe co rozwiązania z osobnymi routerami.

Odpowiedź 84: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 85: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 3 ust. 9

Prosimy o sprecyzowanie, który z wymienionych terminów jest wiążący przy starcie naliczaniu kar.

Odpowiedź 85: Zamawiający doprecyzował ww. zapis.

Pytanie 86: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 3 ust.10

Prosimy wykreślenie z kanałów zgłaszania usterek formę telefoniczną. Przekaz telefoniczny, jako forma komunikacyjna, nie pozostawia w razie wątpliwości, historii podpartej rzeczową dokumentacją. Zwracamy również uwagę na brak ciągłości w spójności form zgłoszeń z ust. 9. Ponadto, prosimy do włączenie do ust. 11 kanału mailowego poza faxem.

Odpowiedź 86: Zamawiający uwzględnił prośbę Wykonawcy i w §3 ust. 10 i 11 dokonał stosownych zmian.

Pytanie 87: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 3 ust.13

Ustępy nie są spójne. Ustęp 13 uniemożliwia wystąpienie usterki więcej niż 1 raz. Prosimy o zmiany i sprecyzowanie ww. ustępów

Odpowiedź 87: Zamawiający doprecyzował brzmienie § 3 ust .12 wzoru umowy.

Pytanie 88: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 3 ust.20

Ust. 9 mówi: „Wykonawca zobowiązany jest do przybycia w ciągu 24 godzin do miejsca postoju EZT wskazanego przez Zamawiającego w celu dokonania diagnostyki pojazdu, wykrycia przyczyny usterki oraz określenia sposobu usunięcia usterki”.

Natomiast w ust. 20 występuje sprzeczna informacja: „W sytuacji, gdy Wykonawca w wyniku zgłoszenia Zamawiającego zgodnie z ust. 10 nie przystąpi do naprawy w terminie 24 godzin.”

Jako rozpoczęcie naprawy traktuje się rozpoczęcie czynności po: diagnostyce, wykryciu przyczyn usterki oraz określeniu sposobu usunięcia usterki.

Prosimy o sprecyzowanie zapisów. Ponadto zwracamy uwagę na brak konsekwencji w ciągłości w podanych terminach.

Odpowiedź 88: Zamawiający doprecyzował brzmienie § 3 ust. 20 wzoru umowy.

Pytanie 89: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 3 ust.22

Prosimy o zmianę na : „ ... nie dłuższym niż 21 dni od dnia pisemnego poinformowania Wykonawcy o wadzie systemowej, która została określona wraz z Wykonawcą na podstawie odpowiednich zgłoszeń.”

Wykonawca prosi o ten zapis, ze względu na pozbawienie go możliwości weryfikacji zgłoszenia przed rozpoczęciem biegu terminów.

Odpowiedź 89: Zamawiający doprecyzował brzmienie § 3 ust. 22 wzoru umowy.

Pytanie 90: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 4 ust. 1 pkt. c

Prosimy o sprecyzowanie w stosunku do których ustępów odnosi się powyższy zapis.

Odpowiedź 90: Zamawiający informuje, iż w treści § 4 ust. 1 pkt c słowo „innych” zmienił na „pozostałe” i w związku z tym treść pkt c przyjmuje brzmienie: „0,1% ceny brutto danego pojazdu za każdy dzień opóźnienia w wykonaniu pozostałych zobowiązań wynikających z umowy, dla wykonania których na mocy postanowień niniejszej umowy zostały zakreślone odpowiednie terminy”.

Pytanie 91: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 4

Prosimy o zmianę w pkt a – g wartości cen brutto na wartości cen netto.

Podstawą do obliczania ew. kar oraz należności z tego tytułu odbywać się powinny w oparciu o ceny netto.

Odpowiedź 91: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 92: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 4 ust. 1 pkt g

Prosimy o wyjaśnienie znaczenia tego punktu. Wykonawca podważa zasadność naliczania dodatkowych, ponad te zawarte w § 4, oraz prosi o argumentację wysokości kary bez określenia długości wyłączenia.

Prosimy o zmianę zapisów dotyczących określenia: okres rozliczeniowy. W jednym punkcie ma on dwa znaczenia, co jest sprzeczne.

Odpowiedź 92: Zamawiający doprecyzował brzmienie § 4 ust. 1 lit. g) wzoru umowy.

Pytanie 93: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 6 ust 4

Prosimy o potwierdzenie, że opisany jako załącznik nr 7 do OPZ to załącznik nr 7 do Umowy .

Odpowiedź 93: Zamawiający potwierdza, że chodzi o Załącznik nr 7 do Umowy, co Zamawiający uwzględnił w § 6 ust 4.

Pytanie 94: Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU), § 6 ust 5

Wnioskujemy o wykreślenie zapisu, gdyż o czas o którym mowa w punkcie, zostaje przedłużona gwarancja na pojazd, zgodnie z zapisami z Umowa §3 ust.2. Usługi utrzymaniowe są odrębnym świadczeniem od serwisowych i wyłączenia gwarancyjne (naprawcze) nie mogą przedłużać, niezależnych od warunków gwarancji, terminów z OPZ § 1 ust.10. oraz umowa załącznik 7 pkt.1.

Odpowiedź 94: Zamawiający pozostawia treść § 6 ust. 5 bez zmian.

Pytanie 95: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 1

Wnioskujemy o wykreślenie części zapisu, gdyż o czas o którym mowa w punkcie, zostaje przedłużona gwarancja na pojazd, zgodnie z zapisami z Umowa §3 ust.2. Usługi utrzymaniowe są odrębnym świadczeniem od serwisowych i wyłączenia gwarancyjne (naprawcze) nie mogą przedłużać, niezależnych od warunków gwarancji, terminów z OPZ § 1 ust.10. oraz umowa załącznik 7 pkt.1.

Odpowiedź 95: Zamawiający pozostawia treść § 6 ust. 5 bez zmian.

Pytanie 96: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 7

Czy podane ramy godzinowe dotyczą dni kalendarzowych czy roboczych?

Odpowiedź 96: Zamawiający informuje, że podane ramy godzinowe dotyczą dni kalendarzowych.

Pytanie 97: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 9

Wykonawca wnioskuje o zwiększenie zakresu do 8 godzin oraz zgłoszenie zapotrzebowania nastąpić powinno najpóźniej o godzinie 15:00. Wynika to z planowania przeprowadzanych czynności oraz tworzenia harmonogramu pracy.

Odpowiedź 97: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 98: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 12

Prosimy o nieodpłatne udostępnienie pomieszczenia magazynowego do wykorzystania jako magazyn części i urządzeń niezbędnych przy przeglądach.

Odpowiedź 98: Zamawiający informuje, że nie dysponuje pomieszczeniami magazynowymi do wykorzystania jako magazyn części i urządzeń niezbędnych przy przeglądach.

Pytanie 99: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 11

Wykonawca wnioskuje o zwiększenie maksymalnego czasu dla przeglądu P3 do 15 dni roboczych, ze względu na zaawansowane prace oraz czas konieczny do ich należytego przeprowadzenia.

Odpowiedź 99: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznika 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 11 na:

„c) P3 był wykonany w terminie nie dłuższym niż 15 dni roboczych na pojazd”

Pytanie 100: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 15

Prosimy o wyjaśnienie dotyczące odniesień do punktu 8.

Odpowiedź 100: Zamawiający wyjaśnia, że Dział Utrzymania Taboru Kolei Dolnośląskich kieruje uszkodzony pojazd na wykonanie naprawy awaryjnej. Naprawa awaryjna lub bieżąca może być połączona z wykonaniem przeglądu P1 lub P2 lub P3.

Pytanie 101: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 16

Prosimy o zmianę treści z181

„Utrzymanie pojazdów w czystości podczas wykonywania usług utrzymania technicznego P1 i P2 jest obowiązkiem Zamawiającego, natomiast po przeglądzie P3 obowiązek ten spoczywa na Wykonawcy.”

Na treść : „Utrzymanie pojazdów w czystości podczas wykonywania usług utrzymania technicznego P1 i P2 jest obowiązkiem Zamawiającego, natomiast podczas przeglądu P3 obowiązek ten spoczywa na Wykonawcy.”

Odpowiedź 101: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 16 zmieniając treść z „Utrzymanie pojazdów w czystości podczas wykonywania usług utrzymania technicznego P1 i P2 jest obowiązkiem Zamawiającego, natomiast po przeglądzie P3 obowiązek ten spoczywa na Wykonawcy.”

na treść:

„Utrzymanie pojazdów w czystości podczas wykonywania usług utrzymania technicznego P1 i P2 jest obowiązkiem Zamawiającego, natomiast podczas przeglądu P3 obowiązek ten spoczywa na Wykonawcy.”

Pytanie 102: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 17

Prosimy o zmianę zapisów zgodnie z poniższą argumentacją.

W pkt 8 zawarta jest informacja mówiąca o tym, że to Dział Utrzymania Taboru Zamawiającego decyduje o skierowaniu pojazdu na przegląd. Wynika więc, że odpowiedzialność za terminowość zgłoszenia a co za tym idzie wynikające z nich terminy wykonywania leżą po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź 102: Zamawiający wyjaśnia, że Dział Utrzymania Taboru Zamawiającego odpowiada jedynie za termin wykonania przeglądu (ustala, kiedy i jaki poziom przeglądu ma być wykonany). Wykonawca odpowiada za czas wykonania (realizacji) przeglądu zgodnie z poziomem utrzymania.

Pytanie 103: Załącznik 7 do Umowy, Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków

Zwracamy się z prośbą o określenie i uwzględnienie w zapisach Umowy, maksymalnych kar wynikających z gwarancji i obsługi utrzymaniowej pojazdów.

Odpowiedź 103: Zamawiający nie dokonuje zmian w tym zakresie.

Pytanie 104: Dotyczy: Wzór Umowy. Do kiedy Zamawiający oczekuje dostawy i wdrożenia symulatora do praktycznej nauki dla maszynistów? Czy za tę datę należy przyjąć datę końca realizacji kontraktu, czyli 30 listopada 2017r.?

Odpowiedź 104: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z załącznikiem nr 8 do Umowy ust. 1 symulator ma być dostarczony do Zamawiającego wraz z pierwszym pojazdem. Natomiast wdrożenie i uruchomienie symulatora musi nastąpić do końca realizacji zamówienia, czyli dostawy ostatniego z zamówionych pojazdów.

Pytanie 105: Dotyczy: Wzór Umowy. Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy symulatora nagrania z kamer szlakowych pojazdów?

Odpowiedź 105: Zamawiający wyjaśnia, że udostępni Wykonawcy symulatora nagrania z kamer szlakowych pojazdów z linii kolejowych obsługiwanych przez Zamawiającego.

Pytanie 106: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy ust. 9 pkt 5.

Czy zamawiający dopuści zastosowanie innego typu fotela maszynisty w przypadku, kiedy Wykonawca (producent pojazdu) skorzysta z foteli pneumatycznych?

Odpowiedź 106: Zamawiający wyjaśnia, że fotel maszynisty zastosowany w symulatorze ma być identyczny jak w kabinie maszynisty na pojeździe kolejowym.

Pytanie 107: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy ust. 15 pkt. 1.

Jaka jest łączna długość szlaków kolejowych, których odwzorowania oczekuje Zamawiający w ramach realizacji niniejszego dostawy symulatora?

Odpowiedź 107: Zamawiający wyjaśnia, że łączna długość obsługiwanych linii kolejowych wynosi w przybliżeniu 980 km.

Pytanie 108: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy ust. 15 pkt 2.

W jakiej odległości od osi torów "otoczenie" ma być "wiernie odwzorowane" wg Zamawiającego? Co w tym przypadku oznacza termin "wiernie odwzorowane"?

Odpowiedź 108: Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem wierne odwzorowanie rozumie rzeczywiste odwzorowanie linii kolejowej.

Pytanie 109: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy ust. 15 pkt 2.

Czy Zamawiający dopuszcza w obrębie stacji kolejowych umożliwienie ruchu jedynie po torach głównych?

Odpowiedź 109: Zamawiający wyjaśnia, że nie wyrażają zgody na propozycję.

Pytanie 110: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy ust. 17 pkt 4 oraz ust. 19

Jakie dane mają być zapisywane w ramach sesji symulacyjnych realizowanych przez maszynistów lub kandydatów na maszynistów i jak długo mają być przechowywane w systemie informatycznym symulatora? Czy w ramach zapisywanych danych ma się znajdować zapis video z kabiny symulacyjnej? Po jakim czasie ma nastąpić nadpisywanie danych w systemie?

Odpowiedź 110: Zamawiający wyjaśnia co następuje:

- zapis trasy przejazdu maszynistów lub kandydatów na maszynistów na symulatorze
- dane mają być przechowywane min. 12 miesięcy od zapisu danych
- w ramach zapisywanych danych ma się znajdować zapis video z kabiny symulacyjnej
- nadpisywanie danych w systemie powinno następować po okresie min. 12 miesięcy

Pytanie 111: Dotyczy: Załącznik nr 8 do Wzoru Umowy.

Gdzie Zamawiający (w jakiej konkretnej lokalizacji) przewiduje zabudowę i wdrożenie symulatora do praktycznej nauki maszynistów?

Odpowiedź 111: Zamawiający wyjaśnia, że symulator będzie zabudowany w Legnicy, na terenie zaplecza technicznego Kolei Dolnośląskich przy ul. Pątnowskiej 1.

Pytanie 112: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.4.1.1 ppkt 6.

„Terminale maszynistów: a. terminal SKRJ służący do wyboru trasy i prezentacji rozkładu jazdy pochodzących z systemu SKRJ PKP PLK, b. terminal videomonitoringu.”

Czy Zamawiający wymaga, aby terminale pracowały w sposób redundantny, tak aby możliwa była zamiana ich funkcjonalności? Proponowane rozwiązanie zapewni redundancję na wypadek awarii jednego z urządzeń. W sytuacji kiedy główny terminal SKRJ/SIP ulegnie awarii, jego funkcje automatycznie przejmie terminal CCTV i odwrotnie, gdy uszkodzeniu ulegnie terminal CCTV, terminal SKRJ/SIP będzie miał możliwość prezentacji podglądu z kamer. Zgodnie z zasadami prowadzenia pojazdów kolejowych, dla maszynisty najważniejsze jest prowadzenie pojazdu zgodnie z aktualnym rozkładem jazdy SKRJ.

Odpowiedź 112: Zamawiający podtrzymuje wymagania zawarte w Załączniku nr 2 do OPZ, SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ, MONITORINGU, SYSTEMU EMISJI REKLAM, DYNAMICZNEGO ROZKŁADU JAZDY W POJAZDACH, L.p. 3.5.1.1. Przy okazji Zamawiający informuje, że na terminalu SKRJ + SIP priorytet ma prezentacja rozkładu jazdy SKRJ, ale może on również służyć do wyboru trasy pociągu do SIP w przypadku, gdyby import rozkładu SKRJ nie był możliwy. Zamawiający informuje, że akceptuje również rozwiązanie, gdzie SIP będzie pracował jako zakładka w terminalu monitoringu, a oba te terminale będą ze sobą współpracować.

Pytanie 113: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 6.16. Cechy mechaniczne szkła (innego niż szyby czołowej)

Prosimy o potwierdzenie, że wymaganie to nie dotyczy szyb będących częściami urządzeń stanowiących wyposażenie pojazdu np. paneli LCD systemu informacji pasażerskiej.

Odpowiedź 113: Zamawiający potwierdza, wymagania dotyczące Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 6.16. Cechy mechaniczne szkła (innego niż szyby czołowej).

Pytanie 114: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 8.9. Pulpit maszynisty i pomocnika „e) uruchomienie pulpitu maszynisty może nastąpić tylko po zalogowaniu się przez maszynistę przy pomocy specjalnej karty magnetycznej lub chipowej. Pojazdem nie można jechać bez zalogowania się maszynisty,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga aby czytnik kart był wbudowany w terminal pulpitu maszynisty SKRJ+SIP.

Odpowiedź 114: Zamawiający modyfikuje zapis w Załączniku nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 8.9 ppkt e, dodając możliwość logowania poprzez numer maszynisty.

Pytanie 115: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 2.3 ppkt 5. Załącznik Nr 2 do OPZ „5. Wszystkie elementy Systemu w momencie zakupu muszą być w pełni gotowe do pracy z systemami operacyjnymi Windows oraz Linux/Unix.”

1. Prosimy o zmianę wymagania na: „Wszystkie elementy Systemu w momencie zakupu muszą być w pełni gotowe do pracy z systemami operacyjnymi Windows lub Linux/Unix.”
2. Prosimy o potwierdzenie, że powyższe wymaganie dotyczy infrastruktury teleinformatycznej składającej się z urządzeń, które będą wymagały zainstalowania licencjonowanego oprogramowania (Windows lub Linux), natomiast nie dotyczy urządzeń pokładowych posiadających oprogramowanie wbudowane (EMBEDDED), nie wymagające dodatkowych licencji do prawidłowego działania w zakresie oczekiwanej przez Zamawiającego funkcjonalności.

Odpowiedź 115: Zamawiający informuje, że przychyliła się do propozycji i zmienia zapis dotyczy Części III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 2.3 ppkt 5. Na: „Wszystkie elementy Systemu w momencie zakupu muszą być w pełni gotowe do pracy z systemami operacyjnymi Windows lub Linux/Unix.” Zamawiający potwierdza powyższe domniemanie Wykonawcy dotyczące pkt. 2.

Pytanie 116: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 2.5. Załącznik Nr 2 do OPZ

„Zamawiający nie posiada dokumentacji niezbędnej do zrealizowania integracji dostarczanych systemów z innymi eksploatowanymi i wdrażanymi systemami. Wykonawca w ramach analizy przedwdrożeniowej dokona audytu eksploatowanych systemów sprzętowych i programowych Zamawiającego. Wykonawca w ramach niniejszego zamówienia samodzielnie pozyska od Zamawiającego niezbędne informacje lub dokumentacje do celów przeprowadzenia poprawnej integracji. Na podstawie uzyskanych informacji Wykonawca przygotowuje analizę przedwdrożeniową, której treść uzgodni z Zamawiającym i na podstawie której dokona wdrożenia.”

1. Prosimy o sprecyzowanie z jakimi innymi eksploatowanymi i wdrażanymi systemami Zamawiającego mają zostać zintegrowane dostarczane przez Wykonawcę systemy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odstąpi od wymogu integracji z systemami Zamawiającego w przypadku braku możliwości pozyskania niezbędnych do tego celu informacji lub dokumentacji

Odpowiedź 116: Zamawiający informuje, że oczekuje integracji dostarczonego przez Wykonawcę systemu z obecnie użytkowaną aplikacją serwerową.

Pytanie 117: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.6.3. Załącznik Nr 2 do OPZ

„Dopuszczalny przedział napięcia zasilania $+18 \div +30$ V DC”

Zamawiający określił dopuszczalny przedział napięcia zasilania w przedziale 18 - 30 V, który to przedział nie jest zgodny z normą obowiązującą na terenie Unii Europejskiej tj. PN-EN 50155 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze Prosimy o poprawienie omyłki i zmianę przedziału napięcia zasilania na: $+ 16,8 \div + 31,2$ V DC.

Odpowiedź 117: Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku i dokonuje zmiany zapisów Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.6.3. z „Dopuszczalny przedział napięcia zasilania $+18 \div +30$ V DC” na „Dopuszczalny przedział napięcia zasilania $+ 16,8 \div + 31,2$ V DC”.

Pytanie 118: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.9.1.

Zamawiający w wymaganiach dla komputera pokładowego SIP w pkt. 3.5.9.1. zawarł wymagania dla Interkomu. Prosimy o poprawienie omyłki.

Odpowiedź 118: Zamawiający potwierdza, że doszło do omyłki pisarskiej i wprowadza następujące zapisy w Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Załącznik nr 2 do umowy, Pkt 3.5.9.1. poprzez usunięcie istniejących zapisów oraz wprowadzenie poniższych:

Komputer pokładowy SIP

1. Komputer zarządza wszystkimi elementami Systemu w pojeździe, umożliwia m.in. nadawanie aktualnych informacji pasażerskich, lokalizację GPS, transmisję danych GSM oraz WIFI, korzystanie przez maszynistę z podglądu z kamer video monitoringu.

2. Komputer centralny jest wyposażony w zaawansowany syntezytor mowy o barwie głosu nieodróżnialnej od naturalnego głosu ludzkiego.
3. Komputer centralny zapewnia również integrację z zewnętrznym wyposażeniem pojazdu:
 - a. szyna CAN pojazdu (lub interfejs Ethernet) – pobieranie informacji nt. otwarcia i zamknięcia drzwi pojazdu, pobieranie informacji diagnostycznych oraz zdarzeń/alarmów,
 - b. urządzenia do zliczania potoków pasażerskich – pobieranie informacji nt. zmian aktualnej liczby pasażerów.
4. Komputer pokładowy musi posiadać 2 modemy GSM LTE podłączone do 2 niezależnych anten GSM.
 - a. Pierwszy modem GSM LTE ma służyć do przesyłania danych GPS, danych rozkładowych, danych systemu informacji pasażerskiej i hot-news.
 - b. Drugi modem GSM LTE ma służyć do przesyłania danych videomonitoringu, hot-news oraz reklam.
 - c. Obecność dwóch modemów o niezależnej funkcjonalności musi zapewnić zachowanie niezbędnej komunikacji z pojazdem w przypadku, gdy pobieranie lub wysyłanie danych videomonitoringu i reklam zajęłoby całe pasmo GSM. Priorytetem ma być komunikacja systemu centralnego z pojazdem w zakresie danych niezbędnych do prawidłowej realizacji przewozu pasażerów.
 - d. Modemy te nie mogą być wykorzystywane do zapewnienia funkcjonalności udostępniania internetu dla pasażerów.
 - e. Karty SIM do modemów w odpowiedniej ilości zapewni i dostarczy Zamawiający.

Pytanie 119: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.7.11. Załącznik Nr 2 do OPZ

„Konfiguracja systemu:

„System umożliwi wprowadzanie wszelkich danych niezbędnych do działania ww. funkcji (np. dane dot. składów pociągów, parametry połączeń z innymi systemami) oraz:

...

2. rejestrowanie operacji wykonywanych przez użytkowników,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za spełnienie wymogu, logowanie zmian w danych, dokonanych przez użytkownika.

Odpowiedź 119: Zamawiający informuje, że uzna spełnienia wymogu logowanie zmian w danych, dokonanych przez użytkownika.

Pytanie 120: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.2.1. Terminal videomonitoringu

„g) odbieranie i wysyłanie komunikatów tekstowych od/do dyspozytorów,”

Czy Zamawiający dopuszcza aby wymieniona funkcjonalność realizowana była poprzez terminal maszynisty SKRJ? Takie rozwiązanie znacznie podniesie ergonomię pracy maszynisty, wszystkie operacje związane z wysterowaniem, diagnostyką oraz komunikacją skoncentrowane byłyby na terminalu SKRJ. Z kolei terminal videomonitoringu CCTV umożliwiłby maszyniście niezakłóconą obserwację obrazu z kamer.

Odpowiedź 120: Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowania proponowanych rozwiązań.

Pytanie 121: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.2.1. Terminal videomonitoringu

„i. wgląd do informacji nt. Systemu;,”

i. status komputera pokładowego,”

Czy Zamawiający dopuszcza aby wymieniona funkcjonalność realizowana była poprzez terminal maszynisty SKRJ? Rozwiązanie pozwoli na spójną i jednolitą prezentację informacji diagnostycznych dotyczących funkcjonowania systemów SIP, CCTC i SZP. Dodatkowo takierozwiązanie znacznie podniesie ergonomię pracy maszynisty. Wszystkie operacje związane z wysterowaniem, diagnostyką oraz komunikacją skoncentrowane byłyby wówczas na terminalu SKRJ. Terminal videomonitoringu umożliwiłby maszyniście niezakłóconą obserwację obrazu z kamer.

Odpowiedź 121: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zastosowania proponowanych rozwiązań.

Pytanie 122: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.2.1. Terminal videomonitoringu

„ii. status kamer– zgłaszanie błędu jeśli z co najmniej X kamer brak sygnału lub nastąpiło zasłonięcie obiektywu (gdzie X jest konfigurowane w systemie centralnym),”

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym brak sygnału z X kamer będzie automatycznie wykrywane i zgłaszane, a zasłonięcie obiektywu kamery będzie identyfikowalne poprzez zainstalowanie kamer w taki sposób, aby każda kamera była w polu widzenia innej kamery. Z doświadczenia wykonawcy wynika, że automatyczne wykrywanie zasłonięcia obiektywu kamery, w praktyce obarczone jest dużą ilością fałszywych alarmów, co w efekcie powoduje niepotrzebne zaśmiecanie rejestrowanego materiału video, a tym samym uniemożliwia jednoznaczną identyfikację zdarzenia.

Odpowiedź 122: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zastosowania proponowanych rozwiązań.

Pytanie 123: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.4.13.

„Należy zapewnić na panelu operatorskim sygnalizację pracy rejestratora monitoringu:

...

5. sygnalizacja zasłonięcia kamery.”

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym zasłonięcie obiektywu kamery będzie identyfikowalne poprzez zainstalowanie kamer w taki sposób, aby każda kamera była w polu widzenia innej kamery. Z doświadczenia wykonawcy wynika, że automatyczne wykrywanie zasłonięcia obiektywu kamery, w praktyce obarczone jest dużą ilością fałszywych alarmów, co w efekcie powoduje niepotrzebne zaśmiecanie rejestrowanego materiału video, a tym samym uniemożliwia jednoznaczną identyfikację zdarzenia.

Odpowiedź 123: Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zastosowania proponowanych rozwiązań.

Pytanie 124: Dotyczy Załącznika nr 2 do Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.5.5.1. Tablice LED ppkt 2.

„2. w pojazdach zostaną zamontowane następujące tablice:

- a. tablica boczna LED wykonana w oparciu o diody wysokiej jasności w kolorze białym,
- b. tablica czołowa LED wykonana w oparciu o diody wysokiej jasności w kolorze białym,”

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, stosowanie diod w kolorze białym jest niezgodne z zasadami oznakowania końca pociągu. W związku z powyższym prosimy o zmianę wymogu na zastosowanie diod LED w kolorze bursztynowym.

Odpowiedź 124: Pytanie/Odpowiedź nr 77.

Pytanie 125: Dotyczy Załącznika nr 2 Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.7.11.

„Konfiguracja systemu:

System umożliwia wprowadzanie wszelkich danych niezbędnych do działania ww. funkcji (np. dane dot. składów pociągów, parametry połączeń z innymi systemami) oraz:

....

2. rejestrowanie operacji wykonywanych przez użytkowników,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za spełnienie wymogu, logowanie zmian w danych, dokonanych przez użytkownika.

Odpowiedź 125: Zamawiający informuje, że uzna spełnienia wymogu logowanie zmian w danych, dokonanych przez użytkownika.

Pytanie 126: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.7.12. ppkt 3. Załącznik nr 2 do OPZ

„Zamawiający wymaga by System Informacji Pasażerskiej był sterowany:

....

3. manualnie – poprzez oprogramowanie zarządzające dostarczone przez Wykonawcę."

Czy Zamawiający uzna za spełnienie wymogu, możliwość ręcznej zmiany bieżącej pozycji na trasie przez maszynistę za pomocą oprogramowania monitora pulpitu SIP+SKRJ? Jednocześnie wskazujemy, że przedstawione rozwiązanie w zupełności wystarczy dla spełnienia wymaganych przez Zamawiającego funkcjonalności.

Odpowiedź 126: Zamawiający informuje, że uzna za spełnienie wymogu możliwość ręcznej zmiany bieżącej pozycji na trasie przez maszynistę za pomocą oprogramowania monitora pulpitu SIP lub monitora SKRJ.

Pytanie 127: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 3.7.17.

„Aktualizacja danych w systemie winna odbywać się w sposób:

- 1. zdalny – przy wykorzystaniu aplikacji do diagnostyki online (główny) przez internet z użyciem sieci komórkowej,*
- 2. lokalny – z poziomu sterownika systemu za pośrednictwem złącza USB lub poprzez sieć Ethernet EZT (zapasowy)"*

Podczas aktualizacji przy wykorzystaniu obydwu metod użytkownik powinien mieć możliwość podglądu statusu aktualizacji (postępu przesyłania danych)."

Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie, w którym status aktualizacji prezentowany jest w aplikacji dyspozytorskiej w postaci daty i godziny pobrania danych przez pojazd, natomiast w pojeździe w postaci komunikatu informującego o trwającej aktualizacji?

Odpowiedź 127: Zamawiający informuje, że akceptuje proponowane rozwiązanie.

Pytanie 128: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 5.1. Pozostałe wymagania

„Zamawiający wymaga funkcjonalności polegającej na programowaniu tras również za pomocą programu dostarczonego do stanowiska z oprogramowaniem do obsługi przedmiotowych systemów (laptopem)."

- 1. Prosimy o wykreślenie niniejszego wymagania lub wyjaśnienie jakiego źródła tras ma dotyczyć programowanie tras. W pkt. 3.7.12 Zamawiający wyszczególnił dwa źródła tras: system SKRJ i rozkład jazdy w postaci plików XML.*
- 2. Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, które umożliwi programowanie tras z dowolnego komputera mającego dostęp do serwera centralnego, poprzez przeglądarkę www?*

Odpowiedź 128: Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 2 do Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 5.1. Pozostałe wymagania.

Pytanie 129: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 5.3. Pozostałe wymagania

„Wykonawca zintegruje z aplikacją dyspozytorską pozostałe pojazdy Zamawiającego, dla których Zamawiający udostępni dane. Szczegóły do uzgodnienia z Zamawiającym."

- 1. Prosimy o podanie szczegółów dot. systemów zainstalowanych na pojazdach oraz zakresu integracji.*
- 2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odstąpi od wymogu integracji aplikacji dyspozytorskiej z pozostałymi pojazdami Zamawiającego w przypadku niedostępności niezbędnych do tego celu danych lub dokumentacji (protokołów, interfejsów wymiany danych, etc).*

Odpowiedź 129: Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 2 do Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 5.3. Pozostałe wymagania.

Pytanie 130: Dotyczy Załącznika Nr 2 do Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 6. Infrastruktura sprzętowa i systemowa

Prosimy o podanie numerów seryjnych i numerów kontraktów serwisowych dla sprzętu i oprogramowania opisanego w punkcie 6. Prosimy o określenie statusu aktualnie posiadanych kontraktów serwisowych

Odpowiedź 130: Zamawiający informuje, że przekazuje niezbędne dane w poniższej tabeli :

Pkt.	Oprogramowanie / urządzenie	Nr seryjny / nr kontraktu serwis.
6.2	Oprogramowanie VMware vCenter Server Standard + vSphere Standard w wersji 6.0.0	440951148
6.2	Serwer FUJITSU RX2520 M1	YLSK006430
6.2	Serwer FUJITSU RX2520 M1	YLSK006431
6.2	Serwer FUJITSU RX2520 M1	YLSK006432
6.2	Serwer FUJITSU RX2520 M1	YLSK006433
6.3	Oprogramowanie Veeam B&R Standard w wersji 9.0.0	00553005
6.4	Serwer Rozbudowywany Fujitsu Primergy RX2530 M1	YLTS005584
6.5	Urządzenie Fortigate 200D	FG200D4615804312
6.5	Oprogramowanie „FortiGuard 8x5”	522987497467
6.8	Macierz EMC VNX 5100	CKM00153403218
6.9	Switch EMC DS300B (Brocade)	BRCALJ1925L0CJ
6.9	Switch EMC DS300B (Brocade)	BRCALJ1925L0CX
6.10	Switch Cisco Catalyst 2960-X WS-C2960X-24TS-L + FlexStack	FOC1934EW7
6.10	Switch Cisco Catalyst 2960-X WS-C2960X-24TS-L + FlexStack	FOC1934W64
6.17	Microsoft Volume Licensing Service Center	OPEN 95811648ZZS1709

Pytanie 131: Dotyczy Część III – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) Pkt 6. Infrastruktura sprzętowa i systemowa

Z uwagi na wymóg przedłużenia wsparcia technicznego dla niektórych pozycji będących w posiadaniu Zamawiającego, prosimy o jednoznaczne wskazanie daty, do której ma być zapewniony suport.

Odpowiedź 131: Dla każdej pozycji będącej w posiadaniu Zamawiającego, dla której wskazano wymóg przedłużenia wsparcia technicznego, termin upływu ważności tego przedłużanego wsparcia technicznego powinien być taki sam, jak termin upływu ważności wsparcia technicznego dla równoważnej pozycji dostarczanej jako nowa w ramach przedmiotu zamówienia.

Pytanie 132: Dotyczy Załącznik graficzny do Załącznika nr 2 do OPZ

Przedstawiony przez Zamawiającego układ graficzny dla tablic LCD, nie spełnia wymogów TSI PRM (Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się), który jest obligatoryjny od stycznia 2015 r.

Dodatkowo informujemy, że ze względu na specyficzne wymagania TSI PRM ich spełnianie za pomocą monitorów LCD jest uciążliwe oraz nieracjonalne. Dobrą i powszechnie stosowaną praktyką w tego typu systemach w celu spełnienia wymogów TSI PRM jest zastosowanie zamiast monitorów LCD tablic LED.

W związku z powyższym prosimy o dopuszczenie rozwiązania spełniającego wymogi TSI PRM oraz Rozporządzenie Ministra dot. sposobu oznakowania pojazdów kolejowych, np. Tablic LED multikolor o rozdzielczości 32x168 punktów świetlnych, zbudowanych z diod RGB, umożliwiających wyświetlenie informacji w jednym lub w dwóch wierszach, w wielu kolorach jednocześnie.

Odpowiedź 132: Zamawiający informuje, iż oczekuje dostawy tablic LCD minimum 38” spełniających wymagania TSI, jak również dopuszcza zastosowanie wewnętrznych tablic LED multikolor o minimalnych parametrach:

- możliwość wyświetlania min. 256 kolorów,
- liczba punktów świetlnych $\geq 144 \times 32$,
- tryb wyświetlania jednego wiersza oraz tryb wyświetlania dwóch wierszy tekstu

- elementy świecące umożliwiające wyświetlanie informacji w wielu kolorach jednocześnie;
- czujnik intensywności oświetlenia dostosowujący jasność tablic do warunków panujących w przedziale pasażerskim
- dane mają być wyświetlane zgodnie z załącznikiem nr 5 pkt 13 obowiązującego rozporządzenia o oznakowaniu pojazdów kolejowych

Pytanie 133: Dotyczy Części II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU) § 3 ust. 9 Umowy

Wnioskujemy o zmianę postanowień § 3 ust. 9 Umowy, gdyż są niespójne. Zgodnie z § 3 ust. 9 Umowy czas naprawy wynosi 4 dni, a kara umowa liczona jest w przypadku gdy naprawa gwarancyjna trwa dłużej niż 24 h. Skoro naprawa gwarancyjna może trwać 4 dni (czas naprawy) to kara umowna powinna być liczona w przypadku, gdy naprawa gwarancyjna trwa dłużej niż 4 dni

Odpowiedź 133: Zamawiający doprecyzował ww. zapis.

Pytanie 134: Dotyczy Części II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU) § 3 ust. 13 Umowy

Wnioskujemy o zmianę postanowień § 3 ust. 13 Umowy poprzez określenie okresu, w jakim wystąpienie powtórnego wcześniej naprawionego uszkodzenia uważa się za nieusunięcie uszkodzenia. Rekomendujemy, aby był to okres 48 h, dłuższy okres będzie wskazywał na nowe uszkodzenie a nie na fakt braku dokonania prawidłowej naprawy uszkodzenia wcześniej zgłoszonego.

Odpowiedź 134: Zamawiający pozostawia treść § 3 ust. 13 bez zmian

Pytanie 135: Dotyczy Części II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia (WU) § 3 ust. 16 Umowy

Wnioskujemy, aby zgoda Zamawiającego, o której mowa w § 3 ust. 16 Umowy była wyrażana w każdej sytuacji wystąpienia istotnych przyczyn uzasadniających wydłużenie czasu naprawy ponad umownych termin określony w § 3 ust. 9 Umowy. Skoro wystąpienie przyczyny powodującej konieczność wydłużenia czasu naprawy jest okolicznością obiektywną, to przedłużenie terminu nie powinno zależeć od subiektywnej decyzji Zamawiającego, gdyż wprowadza to niepewność dla działań wykonawcy poprzez stwarzanie ryzyk, których Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć i skalkulować w cenie ofertowej

Odpowiedź 135: Zamawiający pozostawia treść § 3 ust. 16 bez zmian.

Pytanie 136: Dotyczy: Załącznik nr 2 do OPZ

Zwracamy uwagę Zamawiającemu, że w punkcie 3.5.7.1, podpunkty 1, 5 i 6. została podana technologia w jakiej ma pracować czujnik, która jednoznacznie wskazuje dostawcę systemu. Wnioskujemy o usunięcie sformułowań „kamera stereoskopowa”, „kamery stereoskopowe”, „3D”, „stereoskopowych kamer” w celu umożliwienia uczciwej konkurencji – innym podmiotom, których rozwiązania bazują na innej technologii a tak samo spełniają wszystkie funkcjonalne wymagania stawiane systemowi do zliczania pasażerów.

Odpowiedź 136: Zamawiający dopuszcza zastosowanie czujników pracujących w innej technologii niż stereoskopowa. Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zastosowania czujników, które muszą być instalowane w ilości większej niż 1 szt. nad każdym otworem wejściowym do pojazdu. Dodatkowo podsystem zliczania potoków pasażerskich ma się komunikować z aplikacją serwerową Zamawiającego poprzez komputer pokładowy SIP. Zamawiający nie dopuszcza odrębnej komunikacji z serwerem dla podsystemu zliczania pasażerów. Celem uproszczenia konfiguracji sprzętowej Zamawiający wymaga dostawy takiego rozwiązania, w którym pomiędzy „czujnikiem zliczającym”, a komputerem pokładowym nie występuje żadne urządzenie pośredniczące. Ponadto Zamawiający w punkcie 3.5.7.1. w podpunkcie 5 dodał słowo: „stereoskopowych”.

Pytanie 137: Dotyczy: Załącznik Nr 2 do OPZ

Punkt 3.5.7.1, podpunkt 4. Zamawiający wymaga wizualizację danych w aplikacji do obsługi SIP. Wnioskujemy o umożliwienie wizualizacji danych w dedykowanej aplikacji do analizy potoków pasażerskich, która może być zintegrowana z aplikacją do obsługi SIP.

Uzasadnienie: wdrożenie dedykowanej aplikacji, umożliwi Zamawiającemu tworzenie zaawansowanych i dokładniejszych analiz dot. potoków pasażerskich jak i weryfikację poprawności przyporządkowania danych (porównanie danych z pojazdu z danymi rozkładu jazdy po stronie serwera)

Odpowiedź 137: Zamawiający nie zgadza się na propozycję.

Pytanie 138: Dotyczy: Załącznik Nr 2 do OPZ

Zamawiający w punkcie 3.5.7.1, podpunkt 2 i 5 zdefiniował wymaganą minimalną dokładność systemu. Wnioskujemy o dodanie do wymagań Zamawiającego minimalnej żywotności i dostępności systemu w celu wyeliminowania urządzeń charakteryzujących się krótką żywotnością (charakterystyczne dla np.. kamer stereoskopowych). Proponujemy zastosowanie powszechnie stosowanego parametru MTBF przynajmniej dla 3 temperatur np. w formie:

- a. minimalna wartość parametru MTBF dla komponentów systemu zliczania pasażerów dla temperatury otoczenia: -25°C wynosi 5.000.000h
- b. minimalna wartość parametru MTBF dla komponentów systemu zliczania pasażerów dla temperatury otoczenia: 0°C wynosi 4.000.000h
- c. minimalna wartość parametru MTBF dla komponentów systemu zliczania pasażerów dla temperatury otoczenia: +70°C wynosi 400.000h

Uzasadnienie: pojazdy szynowe charakteryzują się długim czasem eksploatacji i w związku z tym również zabudowane w pojazdach systemy elektroniczne powinny gwarantować jak najdłuższe i bezawaryjne funkcjonowanie systemów.

Odpowiedź 138: Zamawiający nie zgadza się na propozycję.

Pytanie 139: SIWZ, część I IDW, pkt 9.1 w związku z pkt. 9.2:

W związku z tym, że Zamawiający wymaga przedłożenia dokumentów wskazanych w punktach 9.2.1 – 9.2.3 tylko od Wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona, prosimy o potwierdzenie, że na etapie wstępnego potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu w JEDZ Wykonawca nie musi zawierać informacji o wykonanych dostawach, zdolności kredytowej oraz ubezpieczeniu OC, a jedynie złożyć ogólne doświadczenie dotyczące wszystkich kryteriów selekcji w sekcji α.

Odpowiedź 139: Zamawiający potwierdza.

Pytanie 140: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, Część ogólna umowy, definicja wady fabrycznej oraz wady systemowej:

Wnosimy o dokonanie korekty w przedmiotowych definicjach. W przypadku wady fabrycznej powinna być mowa o wystąpieniu więcej niż 3 wad o tym samym charakterze, a w przypadku wady systemowej o wystąpieniu co najmniej 10 wad o tym samym charakterze.

Zamawiający zamiast pojęcia „wada” posługuje się pojęciem „usterka” co należy uznać za nieprawidłowe, bowiem skoro definiowane jest pojęcie wady systemowej i fabrycznej to muszą one odnosić się do wad. Usterka została przez Zamawiającego zdefiniowana odrębnie i pojęcia te nie są tożsame.

Odpowiedź 140: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i ww. definicjach słowo „uszkodzenia” zmienił na „wada”.

Pytanie 141: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, Część ogólna umowy, definicja uszkodzenia/ustereki:

Wnosimy o dodanie następującej treści do ostatniego zdania:

„(...) będące efektem działania osób trzecich oraz będące efektem występowania okoliczności siły wyższej, w tym sił przyrody”

Odpowiedź 141: Zamawiający uwzględnił wniosek i dopisał treść ww. definicji zgodnie z propozycją Wykonawcy.

Pytanie 142: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, Część ogólna umowy, definicja prędkości eksploatacyjnej:

Wnosimy o wyjaśnienie co zdaniem Zamawiającego oznacza termin „normalna eksploatacja”?

Odpowiedź 142: Zamawiający pod pojęciem „normalna eksploatacja” rozumie obsługę pociągów według obowiązującego rozkładu jazdy.

Pytanie 143: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §1 ust. 12:

W jaki sposób Zamawiający zamierza uzyskać uprawnienia do wykorzystania dokumentacji do obsługi poziomów utrzymania 1-4 ?

Odpowiedź 143: Zamawiający doprecyzował zapis § 1 ust. 12 wzoru umowy.

Pytanie 144: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 ust. 12 pkt a):

W jaki sposób Zamawiający przewiduje skalkulować „pełną szkodę” ?

Odpowiedź 144: Kalkulacja dot. pełnej szkody odbywa się w oparciu o przepisy kodeksu cywilnego.

Pytanie 145: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 ust. 19:

Wnosimy o podanie tras na jakich będą jeździć składy EZT.

Odpowiedź 145: Zamawiający informuje, że składy EZT będą jeździć na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz na wybranych liniach kolejowych w Republice Czeskiej.

Pytanie 146: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 ust. 22 oraz 23:

Wnosimy o wykreślenie zobowiązania Wykonawcy do ubezpieczenia pojazdów z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Wykonawca powinien zawrzeć wyłącznie ubezpieczenie casco. Zwracamy uwagę, że zapis dot. ubezpieczenia OC z § 2 ust. 22 umowy nie wskazuje jaki rodzaj ubezpieczenia OC wymaga Zamawiający. Jeżeli ma to być ubezpieczenie OC z tytułu prowadzonej działalności lub posiadanego mienia wraz z OC za produkt zauważamy, że w pkt III.1.2. ogłoszenia o zamówieniu i w pkt 7.1.2. ppkt b) SIWZ zamawiający wymaga już takiego ubezpieczenia z sumą gwarancyjną 20 mln zł, co zdaniem Wykonawcy jest wystarczające. Ubezpieczenie to obejmuje szkody wyrządzone przez pojazdy szynowe w zw. z wadą produktową lub nienależytym ich wykonaniem. Natomiast jeżeli Zamawiający wymaga zawarcia stosownego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wówczas, należy zauważyć, że zawarcie takiej umowy przez producenta, nieprowadzącego działalności przewozowej będzie bardzo utrudnione i będzie związane z poniesieniem znaczących, niepotrzebnych, kosztów i zostanie to odzwierciedlone w wyższej cenie przedmiotu zamówienia.

Jednocześnie w przypadku nieuwzględnienia niniejszego pytania wnosimy o wyjaśnienie jakiego rodzaju ubezpieczenie OC Zamawiający oczekuje: z tytułu prowadzonej działalności i posiadanego mienia (wraz z OC za produkt) czy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, czy też innego? Prosimy o informację jaką wysokość sumy gwarancyjnej wymaga Zamawiający dla ubezpieczenia OC z §2 ust. 22 umowy?

Odpowiedź 146: Zamawiający doprecyzował zapis § 2 ust. 22 wzoru umowy.

Pytanie 147: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 ust. 22:

Wnosimy o informację, czy odniesienie do §5 ust. 2 należy rozumieć jako odniesienie do wartości netto czy do wartości brutto ?

Odpowiedź 147: Zamawiający doprecyzował zapis § 5 ust. 2 wzoru umowy.

Pytanie 148: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §3 ust. 9:

Wnosimy o zmianę tego postanowienia w ten sposób, że Wykonawca będzie zobowiązany do usunięcia usterki w ciągu 7 dni roboczych od dnia wykrycia usterki oraz określenia sposobu jej usunięcia przez Wykonawcę, a w przypadku, gdy usterka nie wyłącza pojazdu z eksploatacji w ciągu 14 dni roboczych, a kara umowna określona w §4 ust.1 pkt b) będzie naliczana po upływie tych 7 dni roboczych lub 14 dni roboczych w zależności od charakteru usterki. Jednocześnie wnosimy, aby uprawnienie do wynajęcia pojazdu kolejowego przysługiwało Zamawiającemu, jeżeli naprawa gwarancyjna będzie trwała dłużej niż 15 dni roboczych od dnia wykrycia usterki oraz określenia sposobu jej usunięcia przez Wykonawcę.

Wnosimy także, aby Zamawiający w uzasadnionych przypadkach dopuścić możliwość wydłużenia terminu na usunięcie usterki.

Jednocześnie wnosimy o dokonanie korekty, albowiem w pierwszym zdaniu Zamawiający mówi o wadzie, a następnie o usterce. Prosimy o określenie czego dotyczy przedmiotowe postanowienie – wady czy usterki?

Treść niniejszego postanowienia zaproponowana przez Wykonawcę jest bardzo rygorystyczna i represjonuje Wykonawcę. Termin 24 godzin na usunięcie usterki jest bardzo krótki, zwłaszcza w zakresie bardziej skomplikowanych napraw, wobec czego naliczanie kar umownych po upływie tak krótkiego terminu wprowadza brak zachowania równowagi kontraktowej Stron.

Wobec powyższego wnosimy o uwzględnienie uwag Wykonawcy.

Odpowiedź 148: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 149: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §3 ust. 10:

Wnosimy o wyjaśnienie co zdaniem Zamawiającego oznacza termin „awaria” ?

Odpowiedź 149: Zamawiający uzupełnił Części Ogólnej Umowy w następujący sposób: „Awaria – stan niesprawności pojazdu lub jego podzespołów uniemożliwiający funkcjonowanie, występujący nagle i powodujący jego niewłaściwe działanie lub całkowite unieruchomienie.”

Pytanie 150: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §3 ust. 11:

Wnosimy o dokonanie modyfikacji w ten sposób, aby treść niniejszego postanowienia dotyczyła także otrzymania zgłoszenia drogą mailową.

Odpowiedź 150: Pytanie/Odpowiedź nr 86.

Pytanie 151: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §3 ust. 22:

Wnosimy o dodanie następującego zdania w zakresie niniejszego postępowania:

„W uzasadnionych przypadkach Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu na usunięcie wady systemowej”

Wykonawca wskazuje, że termin 21 dni na usunięcie wady systemowej jest bardzo krótki i generuje ogromne ryzyko po stronie Wykonawcy. Może wystąpić sytuacja, że wadą systemową obarczony będzie element, który

będzie musiał zostać wymieniony we wszystkich pojazdach, a którego Wykonawca może nie posiadać na stanie magazynowym. W takiej sytuacji dostawa nowego elementu z pewnością może przekroczyć termin 21 dni, w związku z czym uzasadnione jest umożliwienie wydłużenia tego terminu.

Odpowiedź 151: Zamawiający uwzględnił wniosek i dopisał treść ww. treść zgodnie z propozycją Wykonawcy.

Pytanie 152: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §3 ust. 23:

Niniejsze postanowienie generuje ogromną odpowiedzialność po stronie Wykonawcy. Wykonawca nie widzi uzasadnienia dla żądania wymiany wszystkich 11 EZT, w przypadku wady systemowej konkretnego elementu. Jest to wymóg zupełnie nieadekwatny do przedstawionych okoliczności i w sposób wyraźny represjonuje Wykonawcę.

Wobec powyższego wnosimy, aby zmienić niniejsze postanowienie w ten sposób, że w przypadku nieusunięcia wady systemowej w terminie, Wykonawca będzie zobowiązany do wymiany elementów objętych wadą systemową na nowe we wszystkich 11 EZT.

Powyższe rozwiązanie jest proporcjonalne do okoliczności i powszechnie stosowane w umowach na dostawy pojazdów szynowych.

Odpowiedź 152: Zamawiający doprecyzował zapis § 3 ust. 22 wzoru umowy.

Pytanie 153: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4:

W zakresie całego paragrafu wnosimy o dokonanie zmiany kwalifikacji roszczenia o zapłatę kary umownej z opóźnienia na zwłokę.

Odpowiedzialność kontraktowa polega bowiem na ponoszeniu odpowiedzialności za nienależyte wykonanie bądź niewykonanie zobowiązania, za które Wykonawca ponosi winę. Wobec powyższego aktualne brzmienie postanowień stanowi nieuprawnione rozszerzenie odpowiedzialności Wykonawcy w tym zakresie, dokonywane na zasadzie korzystania przez Zamawiającego z dominującej pozycji w stosunku prawnym, w którym zawierana jest umowa adhezyjna. Prosimy o dokonanie stosownej zmiany

Odpowiedź 153: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 154: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 1 pkt. a)-g):

Wnosimy, aby kary umowne wskazane w niniejszych postanowieniach liczone były od wartości netto danego pojazdu.

Zastrzeżenie naliczania kar umownych od wartości brutto powoduje nierówne traktowanie wykonawców, ponieważ w przypadku wykonawców zagranicznych kara będzie obliczana od wartości niższej, ponieważ podatek jest doliczany wtedy wyłącznie w celu dokonania oceny ofert. Ponadto dokonanie przedmiotowej zmiany jest uzasadnione, ponieważ przede wszystkim podatek VAT nie stanowi przychodu Zamawiającego i nie powinien być wliczany do podstawy, od której obliczana jest kara umowna. W związku z powyższym w interesie zamawiającego pozostaje takie sformułowanie postanowień dotyczących kar umownych, aby regulowały one wysokość kar na poziomie adekwatnym.

W związku z powyższym dokonanie zmian jest konieczne i uzasadnione.

Odpowiedź 154: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 155: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 1 pkt. a)-c):

Wnosimy o obniżenie wysokości kar umownych do 0,01% wartości netto danego pojazdu, bowiem kara w wysokości 0,1% ceny brutto danego pojazdu jest karą rażąco wygórowaną.

Odpowiedź 155: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 156: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 1 pkt. c):

Wnosimy o usunięcie przedmiotowego postanowienia.

W przypadku nieuwzględnienia powyższego wnosimy o precyzyjne, enumeratywne wymienienie zobowiązań oraz okoliczności ich nienależytego wykonania, za które Zamawiający przewiduje naliczenie kary umownej.

Uznać należy, że kary umowne powinny być określone w sposób precyzyjny, są one bowiem surogatem odszkodowania za niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zobowiązań umownych, a co za tym idzie postanowienie umowne stanowiące podstawę do ich naliczenia powinno wyraźnie i w sposób precyzyjny określać w przypadku niewykonania, bądź nienależytego wykonania którego konkretnego zobowiązania, kara umowna zostanie naliczona. Podkreślamy, że obecne brzmienie postanowienia uprawnia Zamawiającego do żądania kary umownej za opóźnienie nawet w najdrobniejszych zobowiązaniach i wielu przypadkach naliczenie kary umownej z tego tytułu będzie kwalifikowało się do miarkowania w postępowaniu sądowym na podstawie art. 484 §2 KC, zwłaszcza, że w wielu przypadkach Zamawiający w ogóle nie poniesie szkody.

Odpowiedź 156: Zamawiający nie wyraża zgody (Pytanie/Odpowiedź nr 90).

Pytanie 157: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 1 pkt. f):

Wnosimy o usunięcie tego postanowienia.

Kara umowna jest rażąco wygórowana i w znaczny sposób represjonuje Wykonawcę

Odpowiedź 157: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 158: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 1 pkt. g)

Wnosimy o zmianę wysokości przedmiotowej kary do 0,2% ceny netto danego EZT za dany okres rozliczeniowy.

Kara zaproponowana przez Zamawiającego jest rażąco wygórowana i niewspółmierna co do przedmiotu nienależytego wykonania zobowiązania. Taka wysokość kary w stosunku do zobowiązania może być podstawą do jej miarkowania w postępowaniu sądowym na podstawie art. 484 §2 KC.

Odpowiedź 158: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 159: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §4 ust. 5:

Wnosimy o dodanie ust. 5 i nadanie mu następującej treści:

„Suma kar umownych należnych Zamawiającemu z tytułu realizacji niniejszej umowy nie może przekroczyć 20% wynagrodzenia netto Wykonawcy określonego w §5 ust.1”

Biorąc pod uwagę dużą liczbę kar umownych, które zastrzegł dla siebie Zamawiający, w celu wyeliminowania braku równowagi kontraktowej Stron, wprowadzenie limitacji kar do wskazanego przez Wykonawcę poziomu należy uznać za słuszne i konieczne.

Odpowiedź 159: Zamawiający pozostawia treść bez zmian.

Pytanie 160: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §5 ust. 1 oraz ust.2:

Wnosimy o doprecyzowanie przedmiotowych postanowień w ten sposób, że podatek VAT obliczony jest zgodnie z przepisami obowiązującymi w dniu podpisania umowy. Jednak w przypadku ustawowej zmiany stawki VAT, o czym mówi § 13 pkt 6 do ceny netto zostanie doliczony podatek VAT obliczony według stawki obowiązującej w dniu dokonania sprzedaży.

Odpowiedź 160: Zamawiający doprecyzował § 5 ust. 1 oraz ust. 2 Wzoru Umowy.

Pytanie 161: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §5 ust. 5:

Wnosimy o dokonanie następującej zmiany:

Z: „Wynagrodzenie określone w ust. 1 (...)” na: „Wynagrodzenie netto określone w ust. 1 (...)”

Powyższe argumentujemy faktem, iż w przypadku zmiany stawki VAT wynagrodzenie brutto ulegnie zmianie. Jeżeli zapisy nie określają jednoznacznie czy chodzi o wynagrodzenie brutto czy netto, mogą zostać niewłaściwie zinterpretowane np. w sytuacji kiedy zmieni się stawka VAT

Odpowiedź 161: Zamawiający doprecyzował § 5 ust. 5 Wzoru Umowy.

Pytanie 162: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §5 ust. 8:

Wnosimy, aby za dzień zapłaty należy uznać dzień wpływu środków na rachunek Wykonawcy, a nie dzień obciążenia rachunku bankowego Zamawiającego. Obciążenie rachunku Zamawiającego nie oznacza, że Wykonawca może już dysponować środkami finansowymi należnymi za faktury. Dodatkowo data obciążenia rachunku bankowego Zamawiającego nie będzie znana Wykonawcy, co będzie może rodzić dodatkowe problemy w przypadku ewentualnego naliczania odsetek, o czym mówią zapisy umowy (§5 pkt 11).

Odpowiedź 162: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 163: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §6 ust. 1, ust. 2 w związku z §1 ust.1:

Zgodnie z treścią przedmiotowych postanowień, Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia w związku z przedmiotem umowy świadczenia usług utrzymania każdego EZT oraz do przeszkolenia pracowników serwisu wskazanych przez Zamawiającego. Jednak w §1 pkt 1 zapisy określają, że przedmiotem umowy jest dostawa 11 pojazdów. Jeżeli usługi utrzymania i szkolenie pracowników świadczone będą w ramach przedmiotu umowy, wnioskujemy o doprecyzowanie postanowienia określonego w § 1 pkt 1, aby wynikało z niego, że przedmiotem umowy jest dostawa pojazdów wraz ze świadczeniem usług utrzymaniowych i szkoleniem pracowników Zamawiającego.

Odpowiedź 163: Zamawiający pozostawia treść bez zmian.

Pytanie 164: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, § 7 ust. 1 w związku z SIWZ pkt 18):

Zachodzi sprzeczność w dokumentacji, albowiem w przedmiotowym zapisie wymagana wysokość zabezpieczenia należytego wykonania Umowy wynosi 7%, natomiast w SIWZ podano 10%. Wnosimy o stosowną korektę w SIWZ – z 10% na 7%.

Odpowiedź 164: Zamawiający podaje nowe brzmienie § 7 ust. 1, tj.: „Wykonawca wniósł (przed podpisaniem niniejszej Umowy) zabezpieczenie należytego wykonania niniejszej Umowy w wysokości 10% wartości Wynagrodzenia, określonego w § 5 ust. 1 niniejszej Umowy, co stanowi kwotę ___ zł (słownie: __ złotych)”.

Pytanie 165: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §7 ust. 1:

Wnosimy o uzupełnienie tego postanowienia poprzez określenie, że chodzi o wynagrodzenie wskazane w §5 ust. 1 Umowy.

Odpowiedź 165: Zamawiający uzupełnia zapis zgodnie z wnioskiem Wykonawcy.

Pytanie 166: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §7 ust. 1:

Wnosimy o uzupełnienie lub korektę zapisu – zgodnie z brzmieniem art. 150 ust. 7 Pzp zabezpieczenie wnoszone w innej formie niż pieniężna można wnieść na okres nie krótszy niż 5 lat (proszę mieć na uwadze, że PZP mówi o okresie zabezpieczenia, natomiast Zamawiający wskazał okres liczony od uznania Umowy za należycie wykonaną – oba okresy nie są tożsame).

Odpowiedź 166: Zamawiający uzupełnia zapis § 7 ust. 6 wzoru umowy zgodnie z wnioskiem Wykonawcy.

Pytanie 167: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §7 ust. 7:

Wnosimy o modyfikację postanowienia w ten sposób, że Wykonawca oprócz obowiązku dostarczenia nowej gwarancji dopuszcza także możliwość wydłużenia gwarancji już dostarczonej i dostarczenie stosownego aneksu.

Odpowiedź 167: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i w pierwszym zdaniu § 7 ust. 7 dodał zapis o treści „(...) lub dostarczy aneks do gwarancji uwzględniający nowy okres zabezpieczenia (...)”.

Pytanie 168: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §7 ust. 7:

Na jakiej podstawie, w jakim zakresie i do jakiej wysokości Zamawiający będzie miał prawo do skorzystania z gwarancji?

Odpowiedź 168: Zamawiający zmienił treść § 7 ust. 7 i wykreślił drugie zdanie a w jego miejsce umieścił zapis o treści: *„W przypadku nie przedłużenia gwarancji lub nie wniesienia zabezpieczenia w innej formie wykonawca ponosić będzie odpowiedzialność w stosunku do zamawiającego w pełnym zakresie tej odpowiedzialności wynikających z zasad ogólnych wynikających z przepisów kodeksu cywilnego”.*

Pytanie 169: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §11:

Wnosimy o dokonanie zmiany, aby rozstrzygnięcie sporu poddać pod Sąd Arbitrażowy przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie. Powyższe rozwiązanie sprzyja bezstronności stron.

Odpowiedź 169: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 170: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §12 ust. 4 pkt a):

Wnosimy o zmianę z: „co najmniej 1 miesiąc” na „co najmniej 2 miesiące”.

Tak krótki termin zaproponowany przez Zamawiającego stwarza duże ryzyko po stronie Wykonawcy i stanowi przejaw braku równowagi kontraktowej Stron, zwłaszcza, że Zamawiający zastrzegł dla siebie alternatywne prawo do naliczania kar umownych.

Odpowiedź 170: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 171: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §13 ust. 6:

Czy przedmiotowe postanowienie oznacza, że w przypadku zmiany ustawowej stawki VAT wynagrodzenie netto Wykonawcy nie ulegnie zmianie, a zmieni się jedynie wartość VAT i wynagrodzenia brutto?

Odpowiedź 171: Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 172: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §13 ust. 6:

Przedmiotowe postanowienie traktuje o tym, że zmiana stawki podatku VAT nie wymaga zmiany umowy, jednakże wnosimy o doprecyzowanie zapisy, że w przypadku zmiany stawki podatku VAT zmianie ulegnie cena brutto a cena netto określona w umowie pozostanie bez zmian. Wnosimy także o modyfikację postanowienia w taki sposób, aby wynikało z niego, że Strony w przypadku ustawowej zmiany stawki VAT będą rozliczały się według stawki obowiązującej w dniu dokonania sprzedaży a nie według stawki obowiązującej w dniu wystawienia faktury

Odpowiedź 172: Zamawiający doprecyzował § 13 ust. 6 Wzoru Umowy.

Pytanie 173: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 3, lp. 6.11, pkt. c):

Wg. TSI LOC&PAS pkt 4.2.5.8. poziom CO2 nie może przekraczać 10000 ppm przez 30 min od zaniku zasilania z sieci trakcyjnej.

Wydłużenie tego czasu do 120 min ok. trzykrotnie zwiększy gabaryty akumulatorów, co wiąże się z problemami eksploatacyjnymi i wożeniem zbędnego balastu.

Dodatkowo wentylacja awaryjna powoduje, że w pojeździe bardzo szybko temperatura osiąga temperaturę zewnętrzną. Jest to szczególnie dokuczliwe zimą gdy, temperatura wewnątrz pojazdu spadnie do -20 st. a z kanałów wentylacyjnych wylatuje zimne powietrze na pasażerów. Wnosimy o zmianę czasu na min 30min.

Odpowiedź 173: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 174: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 1, pkt 1, ppkt 13, lit. i):

Wnosimy o podanie jaki jest zakres dokumentacji konstrukcyjnej ?

Odpowiedź 174: Zamawiający informuje, że szczegółowe wymagania dotyczące dokumentacji konstrukcyjnej zawarte są w Załączniku 4 do umowy Zawartość dokumentacji technicznej ust. 5.

Pytanie 175: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 1, pkt 7:

Przywołane jest Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1302/2014 TSI LOC&PAS. Przedmiotowe rozporządzenie zgodnie z punktem 7.1.1.5.do grudnia 2017 dopuszcza do stosowania, oprócz normy EN 45545-2 m.in. normy PN K 02511:2000 oraz PN-K-02502. Natomiast w punktach

- 6.12 wyłożenie ścian wewnątrz EZT - wymaganie wg EN 45545
- 8.18 osłony przeciwsłoneczne - wymaganie wg PN-K-02511 i/lub EN 45545
- 6.6 siedzenia dla podróżnych - wymaganie wg EN 45545

przywołane są różne wymagania w zakresie wymagań dla stosowanych materiałów niemetalowych.

Czy należy zatem rozumieć, że inne elementy niemetalowe (przewody elektryczne i pneumatyczne, fotel maszynisty, izolacja termiczna i akustyczna itd.) nie wyspecyfikowane z nazwy w SIWZ podlegają wymaganiom zgodnie z zapisem punktu 1.3.1. TSI LOC&PAS, czyli na zgodność z EN 45545 lub PN-K-02511:2000 oraz PN-K-02502?

W związku z powyższą uwagą prosimy o jednoznaczne określenie wymagań w zakresie dopuszczeń palnościowych dla materiałów stosowanych w pojeździe

Odpowiedź 175: Zamawiający informuje, że wszystkie materiały niemetalowe zastosowane w pojazdach muszą spełniać wymagania zgodne z EN 45545 lub PN-K-02511:2000 oraz PN-K-02502.

Pytanie 176: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 18.5, pkt b):

Prosimy o potwierdzenie, że zapis w punkcie dotyczy wyłącznie znakowania zewnętrznego. Wnioskujemy także o dopuszczenie wykonania piktogramów i napisów zewnętrznych w formie naklejek.

Uzasadnienie: aktualnie w taborze szynowym stosowane jest powszechnie nowoczesne znakowanie w formie naklejek. Naklejki mogą być wykonane z wysokiej jakości folii polimerowej 3M, pokrytej laminatem antygraffiti. W przypadku ewentualnych korekt czy poprawek, także wprowadzanych przez Zamawiającego, nie będzie konieczne przemalowywanie części pojazdu, skróci to także znacząco czas wykonania tych operacji

Odpowiedź 176: Zamawiający potwierdza, iż zapis lp. 18.5, pkt b) dotyczy wyłącznie znakowania zewnętrznego. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 177: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 8.34:

Czy w punkcie Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 3, lp. 16.15 chodzi o rejestrator prawny (JRU), jeśli tak to jest rozbieżność z lp. 8.34, dotycząca czasu rejestrowania?

W lp. 8.34 jest to minimum 30 dni a w 16.15 jest to 1000h (42 dni). Wnosimy o ujednoczenie zapisów i pozostawienie parametru 30 dni.

Odpowiedź 177: Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku i zmienia zapis w Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 16. 15 a) z „... rejestracji nie mniej niż 1000 godzin pracy pojazdu...” na „...rejestracji nie mniej niż 30 dni pracy pojazdu...”

Pytanie 178: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 8.34:

Zapis w tym punkcie jest niejasny ponieważ o ile wymóg stosowania prędkościomierza w każdej z kabin nie budzi wątpliwości o tyle stosowanie rejestratora zdarzeń tak. Proponujemy o dodanie zapisu: Rejestrator zdarzeń zlokalizowany w jednej z kabin lub strefie maszynowej.

Odpowiedź 178: Zamawiający wyjaśnia, że prędkościomierz ma znajdować się w obu kabinach maszynisty, natomiast rejestrator zdarzeń może być zlokalizowany w jednej z kabin lub strefie maszynowej, do uzgodnienia z Zamawiającym.

Pytanie 179: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 1, lp. 1.10:

Przedstawiona konfiguracja osi dla pojazdu 5 członowego wraz z maksymalnym naciskiem osi na tor nieprzekraczającym 180 kN, łącznie z określoną dynamiką, narzuca niski stosunek masy napędowej do masy ogólnej pojazdu, co może być przyczyną częstej utraty przyczepności i może prowadzić do nadmiernego zużywania się obręczy kół. Czy dopuszczalna jest konfiguracja zwiększająca liczbę osi napędowych do 6 (rozproszenia tej samej siły napędowej na większą liczbę osi)?

Odpowiedź 179: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 180: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III - OPZ rozdział 1, lp. 9.7:

Powyższy zapis jest niezrozumiały w przypadku siły pociągowej. Powyższe wymaganie ma sens tylko w przypadku siły hamowania. Prosimy o weryfikację zapisów. Dodatkowo prosimy o sprecyzowanie czy powyższy zapis należy rozumieć jako wymóg maksymalizacji udziału hamulca elektrodynamicznego podczas hamowania służbowego?

Odpowiedź 180: Zamawiający wyjaśnia, że powyższy zapis należy rozumieć jako wymóg maksymalizacji udziału hamulca elektrodynamicznego podczas hamowania służbowego.

Pytanie 181: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.1:

Wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym. Proponujemy zmienić treść zapisu SIWZ, ponieważ wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponowana treść zapisu: Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.1., PN-EN 15153-2:2007

Odpowiedź 181:

Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku i zmienia zapis w Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.1 z „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.1., PN-EN 15153-2:2007 i UIC644” na „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.1., PN-EN 15153-2:2007”.

Pytanie 182: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.2:

Wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponujemy zmienić treść zapisu SIWZ, ponieważ wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponowana treść zapisu: Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.2., PN-EN 15153-2:2007

Odpowiedź 182: Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku i zmienia zapis w Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.2 z „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.2., PN-EN 15153-2:2007 i UIC644” na „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.2., PN-EN 15153-2:2007”.

Pytanie 183: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.3:

Wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym. Proponujemy zmienić treść zapisu SIWZ, ponieważ wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponowana treść zapisu: Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.3.

Odpowiedź 183: Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku i zmienia zapis w Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.3 z „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.3., i UIC644” na „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.3.”.

Pytanie 184: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 10.8, pkt a):

Proponujemy zmianę treści zapisu. Zmianę argumentujemy tym, iż droga hamowania na odcinku 1000m z prędkości 160km/h oznacza, że system hamulca osiąga 165% masy hamującej. Taka skuteczność jest zarezerwowana dla hamowania nagłego. Dobre praktyki w kolei przyjmują, że skuteczność hamulca służbowego jest niższa od hamulca nagłego. Dlatego proponujemy zmniejszyć wymaganą drogę hamowania do wartości 1200m, co oznacza osiągnięcie 135% masy hamującej.

Proponowana zmiana: a) droga hamowania służbowego nie więcej niż 1200 m od Vmax,

Odpowiedź 184: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 185: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp 3.1 oraz lp. 11 pkt. 11.3:

Zapisy z punktu 11.3 pochodzą z nieaktualnej wersji wymagań TSI.

Obecnie dopuszczone geometrie ślizgacza:

- typ 1600 mm - EN 50367:2012 załącznik A.2, rysunek A.6;
- typ 1950 mm - EN 50367:2012 załącznik A.2, rysunek A.7.

Prosimy o zmianę zapisów SIWZ, aby były zgodne z obowiązującymi przepisami „TSI LOC&PAS, Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku odnoszącej się do podsystemu „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej”.

Odpowiedź 185: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na zmianę zapisów w Załączniku nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp 3.1 oraz lp. 11 pkt. 11.3 w części dotyczącej geometrii ślizgacza i modyfikuje zapisy:

Pkt. 3.1. d) z „- geometrii ślizgacza B3 wg PN-EN 50367” na „zgodny z obowiązującym TSI Loc & Pas pkt. 4.2.8.2.9.2.”

Oraz lp. 11 pkt. 11.3 – wykreśla zapis „Profil ślizgacza pantografu powinien być taki jak ustalony w normie EB 50367, załącznik B2, rys. B3, przy wysokości 340 mm zamiast wymienionych 368 mm oraz odcinka przewodzącego ślizgacza wynoszącego przynajmniej 1550 mm”

Pytanie 186: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.4:

Wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponujemy zmienić treść zapisu SIWZ, ponieważ wymagania karty UIC644 dla sygnałów dźwiękowych nie pokrywają się z wymaganiami stawianymi przez TSI LOC&PAS, które są wymaganiem nadrzędnym.

Proponowana zmiana: Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.4., uruchamianie ręczne i nożne.

Odpowiedź 186: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na proponowane zmiany i dokonuje modyfikację zapisów Załącznika nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 5.2.4 z: „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.4. i UIC644, uruchamianie ręczne i nożne.” Na „Zgodnie z wymaganiami TSI LOC&PAS p. 4.2.7.2.4., uruchamianie ręczne i nożne.”

Pytanie 187: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 10.15:

Zastosowanie zbiorników ze stali węglowej z zewnątrz wewnętrzną powłoką ochronną gwarantuje eksploatację takich zbiorników przez całe życie pojazdu (...). Proponowana zmiana: W układach pneumatycznych EZT zastosować zbiorniki powietrza ze stali nierdzewnej lub stopu AL. Dopuszcza się również zastosowanie zbiorników wykonanych ze stali węglowej z zewnątrz i wewnętrzną malarską powłoką antykorozyjną. Orurowanie wykonać z rur metrycznych ze złączkami pneumatycznymi zapewniającymi dobrą szczelność.

Odpowiedź 187: Pytanie/Odpowiedź nr 39.

Pytanie 188: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 6.9, pkt. c):

Nie wszystkie dostępne na rynku wykładziny podłogowe mają możliwość łączenia termicznego. Technologia łączenia wykładzin dopuszcza zastosowanie również tzw. łączenia na zimno za pomocą specjalnej masy. W związku z powyższym proponujemy zmianę zapisu SIWZ.

Proponowana treść: c) sąsiadujące fragmenty wykładziny należy łączyć za pomocą spoin termicznych lub łączenia na zimno

Odpowiedź 188: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na modyfikację Załącznika nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 6.9, pkt. C i zmiana zapisy z:

„c) sąsiadujące fragmenty wykładziny należy łączyć za pomocą spoin termicznych”
na

„c) sąsiadujące fragmenty wykładziny należy łączyć za pomocą spoin termicznych lub łączenia na zimno”

Pytanie 189: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 2.8, ppkt pkt. i), j):

Proponujemy jako bardziej funkcjonalne rozwiązanie pokrowiec materiałowy dla sprzęgu czołowego. Rozwiązanie to jest lepsze niż osłona z tworzywa, ponieważ zdecydowanie lepiej chroni sprzęg przed czynnikami zewnętrznymi. Wnosimy o zmianę zapisów SIWZ.

Proponowana zmiana: j) osłona sprzęgu winna być wykonana z tworzywa sztucznego, powinna być lekka i łatwa w montażu. Dopuszcza się rozwiązanie w formie pokrowca materiałowego.

Odpowiedź 189: Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację Załącznika nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 2.8, ppkt pkt. i), j

Pytanie 190: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.4.11:

Czy nagrania audio mają być przechowywane na rejestratorze bez obrazu wideo czy audio ma być przypisane do obrazu z kamery, która patrzy na aktywowany interkom z części pasażerskiej?

Odpowiedź 190: Zamawiający informuje, że oczekuje rozwiązania, w którym obraz i dźwięk są zsynchronizowane i zintegrowane ze sobą.

Pytanie 191: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.4.15:

Rejestracja obrazu monitoringu przez min. 6 h przy wyłączonym zasilaniu pojazdu jest praktycznie niemożliwa ze względu na duży pobór energii co skutkować będzie szybkim rozładowywaniem akumulatorów. Proponujemy odniesienie tego wymogu tylko do kamer zewnętrznych. Takie rozwiązanie jest optymalne i zachowuje bezpieczeństwo pojazdu.

Odpowiedź 191: Zamawiający przychyła się do wniosku i zmienia zapisy w Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.4.15 poprzez dodanie akapitu na końcu kolumny wymagania: „Wymóg dotyczy kamer zewnętrznych”.

Pytanie 192: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.6.2:

Obecnie stosowane monitory LCD posiadają minimalny kąt widzenia 170°(H) 170°(V), (...). W związku z powyższym wnosimy o zmianę zapisu na następujące parametry:

- minimalny kąt widzenia 170°(H), 170°(V).

Odpowiedź 192: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 193: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.2.1:

Obecnie stosowane terminale SIP posiadają minimalny kąt widzenia 170°(H) 170°(V), rozwiązanie to znakomicie sprawdza się w oferowanych przez nas pojazdach, spełnia również oczekiwania maszynisty co do widoczności monitoringu w pojazdach. W związku z powyższym wnosimy o zmianę zapisu na następujące parametry:

- minimalny kąt widzenia 170°(H), 170°(V).

Odpowiedź 193: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 194: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.3.1:

Obecnie stosowane terminale SKRJ posiadają minimalny kąt widzenia 170°(H) 170°(V), rozwiązanie to znakomicie sprawdza się w oferowanych przez nas pojazdach, spełnia również oczekiwania maszynisty co do widoczności w pojazdach. W związku z powyższym wnosimy o zmianę zapisu na następujące parametry:

- minimalny kąt widzenia 170°(H), 170°(V).

Odpowiedź 194: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 195: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 3.5.6.3:

Obecnie stosowane monitory SIP LCD posiadają minimalny kąt widzenia 170°(H) 170°(V), rozwiązanie to znakomicie sprawdza się w oferowanych przez nas pojazdach, spełnia również oczekiwania pasażerów co do widoczności prezentowanych materiałów w pojazdach. W związku z powyższym wnosimy o zmianę zapisu na następujące parametry:

- minimalny kąt widzenia 170°(H), 170°(V).

Odpowiedź 195: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 196: Załącznik nr 2 do OPZ, lp. 5.3:

Wnosimy o wyjaśnienie na czym ma polegać integracja z aplikacją dyspozytorską oraz w jakim zakresie ma być ona wykonana? Prosimy o doprecyzowanie liczby pojazdów oraz ich typów dla których Zamawiający udostępni dane.

Odpowiedź 196: Zamawiający wyjaśnia, że integracja ma spowodować pełną dwustronną wymianę wszelkich wskazanych przez Zamawiającego danych pomiędzy aplikacją serwerową a dostarczanym przez Wykonawcę systemem. Zamawiający informuje, że Zamawiający udostępni dane do maksymalnie 46 pojazdów i 12 typów pojazdów

Pytanie 197: Załącznik nr 6 do Umowy:

Wnosimy, aby Zamawiający umieścił w niniejszym Załączniku informację, że na pakiet roboczy przewiduje 24 miesiące gwarancji liczone od momentu dostawy do magazynu użytkownika.

Odpowiedź 197: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 198: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 14, ppkt b):

Wnosimy o dokonanie korekty i nadanie postanowieniu następującego brzmienia:

b) naprawy uszkodzeń powstałych w wyniku wypadków niespowodowanych wadą EZT oraz spowodowanych nieprawidłową obsługą i eksploatacją pojazdu, jak również okolicznościami siły wyższej. Nieprawidłowa obsługa, eksploatacja lub utrzymanie musi być przez Wykonawcę udowodniona.

Odpowiedź 198: Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i w pkt 14 ppkt b) dokonał stosownej zmiany.

Pytanie 199: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 3:

Wnosimy o zmianę okresu gwarancji na zakres prac przeglądu P3 na okres 6 miesięcy.

Odpowiedź 199: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 200: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 5, ppkt b)

Wnosimy o doprecyzowanie, że zakres szkoleń dotyczy przeglądów do poziomu P1 – P2.

Odpowiedź 200: Zamawiający informuje, że dokonuje modyfikacji zapisów Załącznika nr 7 do Umowy, pkt 5, ppkt b). poprzez dopisanie do istniejących zapisów: „zakres szkoleń dotyczy przeglądów poziomów od P1 – P3/2 włącznie”

Pytanie 201: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 7:

Wnosimy o doprecyzowanie, że niniejsze postanowienie nie dotyczy przeglądów na poziomie P3.

Odpowiedź 201: Zamawiający informuje, że postanowienie zapisane w Załączniku nr 7 do Umowy, pkt 7 nie dotyczy przeglądów P3.

Pytanie 202: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 9:

Wnosimy o dokonanie zmiany z: „co najmniej 6 godzin” na: „96 godzin”

Powyższe wynika z potrzeby zorganizowania materiałów i osób do wykonania przeglądów.

Odpowiedź 202: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 203: Załącznik nr 7 do Umowy, pkt 12:

Kto pokrywa koszt przejazdu pojazdu tam i z powrotem na przegląd P3?

Wnosimy o sprecyzowanie czy ostatecznie na cele utrzymaniowe zostanie wskazana jedna z podanych lokalizacji?

Czy zamawiający może udzielić odpłatnego dostępu do pomieszczeń socjalnych i magazynowych? Jaka byłaby wysokość opłat?

Odpowiedź 203: Zamawiający informuje, że pokrywa koszty przejazdu pojazdu tam i z powrotem na przegląd P3. Zamawiający na tym etapie realizacji nie jest w stanie jednoznacznie określić gdzie dokładnie będą utrzymywane pojazdy więc podtrzymuje pierwotny zapis wskazując dwie lokalizacje. Zamawiający nie dysponuje dostępem do pomieszczeń socjalnych i magazynowych.

Pytanie 204: Czy Zamawiający posiada jakieś wymagania bądź wytyczne związane ze sposobem oraz miejscem montażu/instalacji routerów GSM oraz anten w wagonach?

Odpowiedź 204: Zamawiający oczekuje, aby punkty dostępowe (routery i anteny) były rozlokowane tak aby zapewnić optymalny dostęp do bezprzewodowego internetu dla każdego przewożonego pasażera, niezależnie od tego w jakim miejscu pojazdu przebywa.

Pytanie 205: Czy Zamawiający posiada jakieś wymagania odnośnie wielkości oferowanych routerów oraz anten (wymiary)?

Odpowiedź 205: Zamawiający wymaga dostarczenia anten wewnętrznych (Wi-Fi) o dużej sile sygnału i małych gabarytach zapewniających dostęp sygnału Wi-Fi dla każdego przewożonego pasażera.

Pytanie 206: Rozdział 6 SIWZ – „Termin wykonania zamówienia w pełnym zakresie”.

Zamawiający w rozdziale 6 SIWZ wskazał, że termin wykonania zamówienia w pełnym zakresie, tj. obejmujący dostawę jedenastu nowych, pięcioczęłonowych EZT to 30 listopada 2017 r.

Powyższy termin realizacji przedmiotowego zamówienia nie jest możliwy do dochowania, czyniąc tak opisane zamówienie świadczeniem niemożliwym. A jak stanowi art. 387 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny - umowa o świadczenie niemożliwe jest nieważna. Przyjęcie deklaracji od wykonawców co do tak określonego terminu dostawy czyni niezwykle realnym ryzyko udzielenia zamówienia z rażącym naruszeniem przepisów ustawy Pzp.

O nierealnym charakterze terminu dostawy Pojazdów świadczą m.in. następujące okoliczności:

- I. Zgodnie z Rozdziałem 1 ust. 4. części III „Opis przedmiotu zamówienie – wymagania techniczne” („OPZ”), Zamawiający wymaga, aby w momencie dostawy Pojazdy posiadały ważne Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.) („ustawa o TK”) wraz z aktami wykonawczymi do tej ustawy - w zakresie zawierającym wymagania odnoszące się do taboru kolejowego.

W związku z powyższym przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie i dostawę fabrycznie nowych EZT zgodnych z TSI wraz z wytworzeniem (produkcją), oraz uzyskaniem niezbędnych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, co wiąże się z koniecznością wykonania odpowiednich testów i prób oraz przygotowania odpowiedniej dokumentacji technicznej poszczególnych Pojazdów (Rozdział 1 ust. 4, 6, 8, 9 Załącznika nr 1 do Umowy - OPZ). Wszystkie te czynności, których wykonanie jest niezbędne dla realizacji przedmiotowego zamówienia (wchodzą w zakres umowy), są skomplikowane technicznie i bardzo czasochłonne. Tymczasem termin realizacji zamówienia powinien być tak określony, aby obiektywnie umożliwić wyprodukowanie fabrycznie nowych EZT oraz dochowanie wszystkich innych obowiązków wymaganych prawem i określonych przez Zamawiającego w SIWZ. Należy pamiętać, że przedmiotem zamówienia są wysoce specjalistyczne pojazdy, które z uwagi na bezpieczeństwo muszą spełniać rygorystyczne normy, aby móc w ogóle zostać dopuszczonym do eksploatacji.

Co do zasady przyjmuje się (co potwierdza również orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej („KIO”) – por. wyrok KIO z dnia 30.11.2010 r. o sygn. akt KIO/2518/10 i KIO/2534/10), że termin realizacji zamówienia polegającego na dostawie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wynosi średnio **18 miesięcy**. Wpływ na to mają m.in. terminy przygotowania specyficznej dla projektu dokumentacji technicznej. W tym kontekście wskazujemy, że Zamawiający wymaga, aby Wykonawca uzgodnił z nim szereg technicznych rozwiązań technicznych (np. Rozdział 3 ust. 2.10, 6.1, 6.3, 6.4, 6.12, 6.13, 6.14, 6.18, 7.11, 7.12, itd.). Co oznacza, że przygotowanie dokumentacji technicznej specyficznej dla projektu nastąpić będzie mogło dopiero po uprzednim uzgodnieniu jej z Zamawiającym.

Ponadto, dopiero po przygotowaniu dokumentacji technicznej możliwe będzie zamówienie odpowiedniego materiału.

Nadto, wymagany przez Zamawiającego termin dostawy Pojazdów nie uwzględnia również obowiązujących terminów związanych z uzyskaniem zezwolenia na dopuszczanie pojazdów do eksploatacji.

Zgodnie bowiem z art. 23b ust. 10 ustawy o TK wniosek o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zgodnego z TSI jest rozpoznawany w terminie 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z załącznikami. W związku ze złożonością problematyki związanej z TSI praktyką Urzędu Transportu Kolejowego („UTK”) jest zadawanie znacznej ilości pytań (nawet kilkuset) do złożonych wniosków. Zgodnie z art. 23b ust. 9 ustawy o TK, Prezes UTK wyznacza w takim przypadku (który jest regułą) termin 1 miesiąca na udzielenie odpowiedzi i uzupełnienie wniosku; wówczas 2-miesięczny termin na rozpoznanie wniosku biegnie od daty udzielenia odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK. Ponadto w przypadku odmownej decyzji Prezesa UTK termin na złożenie wniosku o ponowne rozpoznanie sprawy wynosi 1 miesiąc od doręczenia odmownej decyzji (art. 23b ust. 11 ustawy o TK), a termin na rozpoznanie tego wniosku przez Prezesa UTK wynosi 2 miesiące od złożenia wniosku (art. 23b ust. 12 ustawy o TK). W konsekwencji, sam czas trwania postępowania administracyjnego przed Prezesem UTK może wynosić co najmniej 6 miesięcy.

Ponadto, aby złożyć wniosek o wydanie zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji jako pojazdu zgodnego z TSI należy skompletować dokumentację określoną w art. 23e ust. 1 ustawy o TK. Same testy typu,

obowiązkowe do przeprowadzenia celem uzyskania wymaganych certyfikatów stanowiących załączniki do wniosku do Prezesa UTK, trwają około 3 miesięcy.

W tym zakresie odsyłamy do uzasadnienia ww. wyroku KIO dotyczącego zamówienia na dostawę EZT, w którym KIO stwierdziła, iż „[w] toku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego Zamawiający zobligowany jest do dokonywania czynności w postępowaniu z należytą starannością, czego Zamawiający zaniechał w niniejszym postępowaniu przy określaniu terminów realizacji. (...) Izba dała wiarę argumentacji (...), że terminem realizacji zamówienia możliwym do spełnienia (...) jest termin dłuższy niż określony w SIWZ, przynajmniej 18-miesięczny”. Biorąc powyższe pod uwagę, KIO stwierdziła w ww. wyroku o sygn. akt KIO/2518/10 i KIO/2534/10, że doszło w postępowaniu do naruszenia art. 7 ust. 1 i art. 29 ust. 2 Pzp, gdyż „...Zamawiający opisując przedmiot zamówienia sprecyzował wymagania w zakresie terminów realizacji przedmiotu zamówienia w taki sposób, że mogą one utrudniać uczciwą konkurencję”.

II. Ponadto, nie jest znana data rozpoczęcia realizacji zamówienia. Zamawiający powinien wziąć pod uwagę przebieg procesu o udzielenie zamówienia publicznego, na który mogą wpłynąć następujące okoliczności:

- a) konieczność modyfikacji zapisów SIWZ oraz odpowiedniego przesunięcia terminu składania ofert zgodnie z przepisami Pzp;
- b) odpowiednia ocena ofert złożonych w Postępowaniu, w tym uwzględnienie czasu na wezwanie wykonawców do złożenia wyjaśnień lub uzupełnienia dokumentów złożonych wraz z ofertą; należy także uwzględnić czas potrzebny na wezwanie ocenionego najwyżej wykonawcy do złożenia odpowiednich dokumentów zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami;
- c) prawdopodobne odwołania składane przez wykonawców w toku Postępowania;
- d) kontrola uprzednia prowadzona przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych (art. 169 ustawy Pzp) – do czasu zakończenia kontroli uprzedniej nie można zawrzeć umowy, co w rezultacie powoduje, że termin dostawy Pojazdów jest nie tylko obiektywnie niemożliwy do spełnienia, ale także wykonawcy - z uwagi na wprowadzenie kalendarzowych dat wykonania - nie mają wiedzy co do rzeczywistego czasu realizacji zamówienia.

Zakładając nawet, że od daty złożenia ofert do daty podpisania umowy z wybranym wykonawcą upłynęłoby nie więcej niż trzy miesiące (uwzględniając okoliczności wskazane w pkt II.a–d) powyżej) wykonawca na dostawę 11 nowych Pojazdów miałby nie więcej niż 9 miesięcy. Gdyby jednak, z przyczyn niezależnych od wykonawcy, czas na wybór oferty najkorzystniejszej oraz zawarcie umowy uległby przedłużeniu o ponad trzy miesiące (co jest prawdopodobne), dostawa Pojazdów musiałaby się zatem odbyć w nierealnym i niemożliwym do wykonania terminie.

Niezrozumiałe jest działanie Zamawiającego, który obstaje przy rozwiązaniu, które (a) jest krzywdzące dla wykonawców (data zawarcia umowy jest niemożliwa do przewidzenia na etapie składania oferty), (b) powoduje konieczność wkalkulowania w cenę w oferty wiążących się z tym ryzyk (w szczególności wysokich kar umownych), co powoduje wzrost ceny oferty, zaś (c) może skutkować nieosiągnięciem celu Postępowania z uwagi na ryzyko nieważności i odstąpienie kolejnych wykonawców od przetargu lub podpisania umowy. Co więcej, działanie Zamawiającego stanowi również naruszenie przepisów ustawy Pzp – art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 2 ustawy Pzp.

W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisów Rozdziału 6 SIWZ (oraz odpowiednio innych zapisów SIWZ odnoszących się do terminów realizacji) poprzez określenie realnych terminów dostawy pojazdów, nie wcześniejszych niż 18 miesięcy od daty zawarcia Umowy dla dostawy pierwszego pojazdu (wzór umowy stanowi cz. II SIWZ).

Ponadto, zwracam się z prośbą o przedłużenie terminu na składanie ofert, obecnie wyznaczonego na dzień 17 listopada 2016 r.

Czas niezbędny do profesjonalnego przygotowania ofert w ramach Postępowania jest zbyt krótki do gruntownej analizy biznesowej Postępowania oraz wymogów Zamawiającego. Pierwotny termin na złożenie ofert w Postępowaniu ogranicza możliwość skompletowania wszystkich niezbędnych dokumentów, w tym dokumentów oficjalnych, oraz wyekspediowania oferty w takim czasie, by dotarła ona do Zamawiającego do dnia 17 listopada 2016 r.

W konsekwencji, nieprzedłużenie ww. terminu uczyni w praktyce niemożliwym złożenie kompletnej oferty. Tym samym spowoduje to zmniejszenie kręgu wykonawców, którzy wezmą udział w Postępowaniu, a w konsekwencji – i konkurencyjność złożonych w nim ofert.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie prosimy o przesunięcie terminu składania ofert i wyznaczenie go na dzień 9 grudnia 2016 r.

Odpowiedź 206: Zamawiający pozostawia treść zapisów bez zmian.

Pytanie 207: SIWZ, punkt 18 i Wzór umowy, paragraf 7

W punkcie 18 SIWZ Zamawiający zawarł informację co do wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10% wartości wynagrodzenia, podczas gdy w paragrafie 7 Wzoru umowy Zamawiający zawarł inną wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy, tj. 7%. SW związku z zaistniałymi różnicami zwracamy się z prośbą o informację, która z powyższych wartości jest wiążąca dla Wykonawcy.

Odpowiedź 207: Pytanie/Odpowiedź nr 164.

Pytanie 208: Czy zamawiający przewiduje możliwość udzielania wykonawcy zaliczki na poczet wykonania zamówienia?

Odpowiedź 208: Zamawiający nie przewiduje możliwości udzielenia zaliczki na poczet wykonania zamówienia.

Pytanie 209: Wzór umowy, paragraf 4:

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o wprowadzenie ograniczenia kar umownych poprzez wprowadzenie następującego zapisu: „Całkowita odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu kar umownych nie przekroczy 20% wartości Umowy netto”.

Odpowiedź 209: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 210: Opis przedmiotu zamówienia, punkt 10 i Załącznik nr 7 do Umowy.

W nawiązaniu do wymagania świadczenia usług utrzymania technicznego pojazdów zwartego w powyższym punkcie zwracamy się do Zamawiającego z zapytaniem na temat posiadanego wyposażenia w miejscu, które będzie wskazane przez Zamawiającego jako miejsce utrzymania pojazdów na poziomach P1-P2.

Odpowiedź 210: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z załącznikiem nr 7 do Umowy ustęp 12, udostępnione zostanie wyłącznie miejsce gdzie przegląd zostanie wykonany (hala z kanałem przeglądowym). Zamawiający nie przewiduje udostępniania narzędzi niezbędnych do wykonywania przeglądów P1- P2.

Pytanie 211: Załącznik nr 1 do Umowy Opis przedmiotu zamówienia – wymagania techniczne, punkt 6.10, podpunkt c.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o informację na temat jaki Wykonawca powinien rozumieć szerokość przejścia międzyczłonowego. Czy szerokość 800 mm powinna zaczynać się od poziomu podłogi, czy też może rozpoczynać się na pewnej wysokości ponad poziomem podłogi, np. 500 mm?

Odpowiedź 211: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Umowy Opis przedmiotu zamówienia - wymagania techniczne, punkt 6.10 c rozumie, że szerokość przejścia międzyczłonowego min. 800 mm powinna zaczynać się od poziomu podłogi.

Pytanie 212: Załącznik nr 8 do umowy: „SYMULATOR DO PRAKTYCZNEJ NAUKI JAZDY MASZYNISTÓW”

Ze względu na znaczną wartość samego symulatora wnoskujemy o doprecyzowanie referencji producenta symulatora, który ten symulator ma dostarczyć. Uważamy, że tylko firma, która wykonała minimum 3 takie symulatory kolejowe jest w stanie sprostać wymaganiom związanym z odpowiednim poziomem merytorycznym i szkoleniowym takiego symulatora. Zapobieganie to dostarczeniu do Zamawiającego prototypu, czyli urządzenia o niesprawdzonym działaniu i funkcjach. Ważne jest również doświadczenie personelu wykonującego taki symulator. Wnosimy o dopisanie minimalnej wiedzy inżynierskiej, projektowej i praktycznej osób pracujących w firmie będącej wykonawcami takiego symulatora.

Odpowiedź 212: Zamawiający pozostawia treść zapisu bez zmian i nie stawia dodatkowych wymagań.

Pytanie 213: Prosimy o sprecyzowanie zapisu punktu 10, podpunkt 4, który brzmi:

„System symulacji stanowiska szkoleniowego powinien mieć charakter elastyczny oraz wieloszablony, umożliwiając rozbudowę poniższych aspektów:

...

”4) dołączenie nowych pojazdów do biblioteki pojazdów symulowanych,”

Czy Zamawiający miał na myśli nowe typy pojazdów możliwe do implementacji w symulatorze w przyszłość? Jeśli tak to co z pulpitem maszynisty na stanowisku szkoleniowym? Pulpit ten, zgodnie z opisem w załączniku nr 8, ma być dedykowany wyłącznie do pojazdu dostarczanego w ramach tego przetargu. Pozostawienie tego zapisu utrudni rozbudowę symulatora w przyszłości. Wnoskujemy o dopisanie możliwości zmiany paneli pulpitu aby stanowisko szkoleniowe było przygotowane do implementacji innego typu EZT.

Odpowiedź 213: Zamawiający pozostawia treść zapisu bez zmian i nie stawia dodatkowych wymagań.

Pytanie 214: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 10.9:

Prosimy o doprecyzowanie czy zapisywany ma być tylko wynik próby z datą wykonania czy też cały przebieg procedury?

Odpowiedź 214: Zamawiający informuje, że zapisywany ma być cały przebieg procedury.

Pytanie 215: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 10.9:

Proponujemy aby przebieg próby wraz ze szczegółami był zapisywany w sterowniku pojazdu lub komputerze diagnostycznym. Proponowana zmiana: Umożliwiający przeprowadzenie szczegółowej próby hamulca, uproszczonej próby hamulca, szczelności układu przez maszynistę EZT z zapisem w sterowniku pojazdu lub komputerze diagnostycznym.

Odpowiedź 215: Zamawiający nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Pytanie 216: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 7.11 ust. f:

Proponujemy jako rozwiązanie zastosowania suszarki zabudowanej na szafie za lustrem. Jest to rozwiązanie spełniające wymagania pasażerów pod kątem eksploatacyjnym, umieszczona w ten sposób suszarka znajduje się bardzo blisko zlewu i nie ma potrzeby dodatkowego przemieszczania się w obrębie WC w celu wysuszenia rąk. Toalety standardowe z założenia są małe, kompaktowe i nie ma uzasadnienia dla zastosowania suszarki V Blade, która dodatkowo zmniejsza dostępną dla pasażerów przestrzeń. Proponowana zmiana:

f) elektryczna suszarka – podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.

Odpowiedź 216: Zamawiający nie wyraża zgody na ww. zmianę (ponadto: Pytanie/Odpowiedź nr 32)

Pytanie 217: Załącznik nr 1 do Umowy, Część III – OPZ, Rozdział 3, lp. 6.16:

Zważywszy na to, że wymogi zapisane w tym punkcie dotyczą szkła: luster, szyb znajdujących się wewnątrz pojazdu prosimy o doprecyzowanie tego zapisu. Proponowana zmiana: Cechy mechaniczne szkła (innego niż szyby czołowej), dotyczy wnętrza pojazdu.

Odpowiedź 217: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę ww. zapisu (ponadto: Pytanie/Odpowiedź nr 113).

Pytanie 218: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §1 pkt 13

Wnioskujemy o zmianę zapisu z „*Termin dostawy pakietu naprawczego upływa wraz z terminem oddania do eksploatacji pierwszego zamówionego EZT*” na zapis: „*Termin dostawy pakietu naprawczego upływa wraz z terminem oddania do eksploatacji ostatniego zamówionego EZT*”.

Odpowiedź 218: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i wprowadza zmianę w Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §1 pkt 13 i modyfikuję zapis z „Termin dostawy pakietu naprawczego upływa wraz z terminem oddania do eksploatacji pierwszego zamówionego EZT” na zapis: „Termin dostawy pakietu naprawczego upływa wraz z terminem oddania do eksploatacji ostatniego zamówionego EZT”.

Pytanie 219: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 pkt 4

Prosimy o sprecyzowanie ile kontroli procesu produkcyjnego przewiduje Zamawiający w ramach umowy.

Odpowiedź 219: Zamawiający informuje, iż przewiduje od 2 do 4 kontroli w danym miesiącu podczas trwania procesu produkcyjnego.

Pytanie 220: Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 pkt 11. B

Prosimy o uszczegółowienie zapisów w tym punkcie o treść: „*Zamawiający przekazuje Wykonawcy co najmniej 14 dni przed zgłoszeniem do odbioru technicznego pojazdu nr EVN, który Wykonawca naniesie na pojazdy.*”

Odpowiedź 220: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i wprowadza zmianę w Część II – Wzór Umowy w sprawie zamówienia, §2 pkt 11 litera b, w następujący sposób :

„b) być oznakowany, zgodnie z postanowieniami prawa powszechnie obowiązującego w przedmiotowym zakresie, w tym w postanowieniach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2012r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013r. poz. 211). Zamawiający przekazuje Wykonawcy co najmniej 14 dni przed zgłoszeniem do odbioru technicznego pojazdu nr EVN, który Wykonawca naniesie na pojazdy.”

Pytanie 221: Załącznik Nr 2 do Umowy – Protokół przekazania do eksploatacji, pkt 10

Prosimy o zmianę zapisu z „Wykonawca powiadomi o kolejnym terminie odbioru pojazdu oddzielnym pismem w terminie nie krótszym niż 14 dni od daty proponowanego odbioru”, na zapis: „*Wykonawca powiadomi o kolejnym terminie odbioru pojazdu oddzielnym pismem w terminie nie dłuższym niż 14 dni od daty proponowanego odbioru*”.

Odpowiedź 221: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 222: Załącznik nr 4 do Umowy, pkt 2

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: czy “3 egz. w formie dokumentów papierowych + 3 egz. na nośniku zawierającym zapis elektroniczny – jednorazowo”, więc z dostawą z pierwszym pojazdem? Czy też z „każdym dostarczonym pojazdem” (więc do skreślenia w kolumnie liczba egzemplarzy – „jednorazowo”).

Odpowiedź 222: Zamawiający informuje, że nastąpiła omyłka pisarska i dokonuję modyfikacji w Załączniku nr 4 do Umowy pkt 2 poprzez modyfikację zapisu w ostatniej kolumnie z : „Z każdym dostarczonym pojazdem” na “Z pierwszym dostarczonym pojazdem” .

Pytanie 223: Załącznik nr 4 do Umowy, pkt 2

Załącznik nr 7 do Umowy– Utrzymanie pojazdów – zakres obowiązków, pkt 14 a i b

Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez zapis, że Wykonawca udowodni zarządcy infrastruktury i Zamawiającemu przedmiotową wadliwość oraz nieprawidłowa obsługa, eksploatacja lub utrzymanie musi być przez Wykonawcę udowodniona.

Odpowiedź 223: Zamawiający informuje że w procesie eksploatacji mogą wystąpić usterki pojazdów, których przyczyną może być wadliwa infrastruktura kolejowa. W takim przypadku, jeżeli Wykonawca udowodni wadliwość infrastruktury, to naprawa tych uszkodzeń jest wyłączona z obowiązku Wykonawcy dotyczących utrzymania taboru.

Pytanie 224: Załącznik nr 1 do OPZ, pkt. 14:

Prosimy o potwierdzenie, że dostawę prostownika akumulatorowego z rozruchem, umożliwiającą uruchomienie nieczynnej jednostki poza halą, Zamawiający rozumie dostawę samego prostownika akumulatorowego do uruchomienia jednostki – elektrycznego trakcyjnego poza halą.

Odpowiedź 224: Pytanie/Odpowiedź nr 14.

Pytanie 225: Załącznik nr 1 do OPZ, pkt 16:

Prosimy o udzielenie informacji ile sztuk wag wymaga Zamawiający i w jakim zakresie ważenia?

Odpowiedź 224: Pytanie/Odpowiedź nr 16.

Ponadto w oparciu o art. 38 ust. 4 ustawy Pzp (tekst. jedn. ze zm. Dz. U. z 2015r. poz. 2164) Zamawiający zmienia treść SIWZ w następujący sposób:

1. Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 6.6 ppkt m, z zapisu „konstrukcja wsporcza montowana do konstrukcji ściany bocznej” na “konstrukcja wsporcza montowana do konstrukcji ściany bocznej i podłogi”

2. Załącznik nr 1 do Umowy, OPZ – wymagania techniczne, Rozdział 3, L.p. 10.13, z zapisu: „Muszą być umieszczone w miejscach ułatwiających ich kontrolę oraz wykonanie badań dozorowych bez konieczności wykonania demontażu i montażu wyposażenia wnętrza i urządzeń zabudowanych na podwoziu EZT.” na “Muszą być umieszczone w miejscach ułatwiających ich kontrolę oraz wykonanie badań dozorowych bez konieczności wykonania demontażu i montażu wyposażenia wnętrza i urządzeń zabudowanych na podwoziu EZT. Dodatkowo zbiorniki zabudowane na podwoziu pojazdu muszą być osłonięte blachą wykonane ze stali nierdzewnej zabezpieczającą je przed uderzeniami, blacha ma być łatwo demontowana”.

3. Wzór umowy § 3 ust. 1:

„1. Wykonawca najpóźniej w momencie odbioru każdego EZT wyda Zamawiającemu dokument (dokumenty) potwierdzające udzielenie przez producenta ww. pojazdów gwarancji jakości na każdy pojazd na okres wskazany w ofercie tj. miesięcy liczonych od daty podpisania Protokołu Przekazania do Eksploatacji na warunkach wskazanych poniżej. Mając na uwadze postanowienia określone w zdaniu poprzednim, Wykonawca ponosi solidarną odpowiedzialność z Producentem za zobowiązania wynikające bezpośrednio z udzielonej przez Producenta gwarancji, chyba że Wykonawca jest jednocześnie producentem przedmiotowych pojazdów. Okres rękojmi jest równy okresowi gwarancji.”

Niniejsze wyjaśnienie stanowi integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Załączniki:

- 1) Wzór umowy z uwzględnieniem zmian.
- 2) Załącznik Nr 1 do umowy – Opis Przedmiotu zamówienia z uwzględnieniem zmian.
- 3) Załącznik Nr 1 do OPZ z uwzględnieniem zmian.
- 4) Załącznik Nr 2 do OPZ z uwzględnieniem zmian.
- 5) Załącznik Nr 4 do umowy z uwzględnieniem zmian.
- 6) Załącznik Nr 7 do umowy z uwzględnieniem zmian.
- 7) Załącznik Nr 8 do umowy z uwzględnieniem zmian.


Koleje Dolnośląskie
PREZES ZARZĄDU
Piotr Rachwałski