

Grodzisk Mazowiecki, dn. 16.01.2014 r.

Nr postępowania: WKD10a-0241P-7/2013

Wykonawcy
ubiegający się o udzielenie zamówienia

WYJAŚNIENIA NR 3 DO SIWZ

Dotyczy: **postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Dostawę 6 sztuk nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych”**

Zamawiający – Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.) udziela odpowiedzi na zadane przez Wykonawców zapytania:

Pytanie nr 1:

Rozdział XXI ppkt 1 SIWZ oraz § 17 ust. 1 Załącznika nr 8 do SIWZ

Wnosimy o obniżenie wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do 5%.

Odpowiedź nr 1:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 2:

Punkt 7.21 Załącznika nr 2 do SIWZ

Prosimy o potwierdzenie czy wymiar wysokość fotela (z zagłówkiem) 120 cm liczony jest od podłogi?

Odpowiedź nr 2:

Zamawiający potwierdza, że podany minimalny wymiar wysokości fotela (z zagłówkiem) wynoszący 120 cm liczony jest od płaszczyzny podłogi, nad którą zostanie zamontowany fotel.

Pytanie nr 3:

Punkt 7.26 Załącznika nr 2 do SIWZ

Wnosimy o zmianę zapisu poprzez doprecyzowanie: „Stoliki podokienne – W przypadku, gdy pomiędzy zwróconymi do siebie siedzeniami uprzywilejowanymi umieszczony jest stolik powinien on być zgodny z dyrektywą TSI PRM”. Powyższa zmiana jest zasadna ponieważ norma TSI PRM odnosi się tylko i wyłącznie do stolików montowanych pomiędzy siedzeniami uprzywilejowanymi.

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY
Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

Odpowiedź nr 3:

Zamawiający modyfikuje treść punktu 7.26 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„zgodnie z TSI PRM tylko w przypadku zamontowania stolika w sąsiedztwie siedzenia uprzywilejowanego”**. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie 7.26 otrzymują następujące brzmienie:

- **„zgodnie z TSI PRM tylko w przypadku zamontowania stolika w sąsiedztwie siedzenia uprzywilejowanego**
- w sąsiedztwie foteli umieszczonych w układzie naprzeciwległym”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 112.

Pytanie nr 4:**Punkt 7.27 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Co Zamawiający rozumie przez zapis „Przyciski alarmowe (powiadomienia maszynisty) – zintegrowane z systemem monitoringu”.

Odpowiedź nr 4:

Użycie przycisku alarmowego powinno automatycznie przełączyć obraz na monitorze z kamery, w której obszarze obserwacji użyto przycisku.

Pytanie nr 5:**Punkt 5.8 Załącznika nr 2 do SIWZ**

W rozumieniu Wykonawcy zapis w tym punkcie wskazuje na umożliwienie wykonania uproszczonej próby hamulca wyłącznie przez maszynistę z zapewnieniem pełnej rejestracji wykonanych czynności podczas próby. Prosimy o potwierdzenie powyższego.

Odpowiedź nr 5:

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy, wskazując na umożliwienie wykonania przez maszynistę pełnej próby hamulca (szczegółowej i uproszczonej).

Pytanie nr 6:**Punkt 7.23 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Wnosimy o stosowną modyfikację zgodnie z którą Wykonawca zapewni półki na bagaż podręczny zgodnie z wymogami normy UIC 562.

Odpowiedź nr 6:

Zamawiający przychyliła się do wniosku i dokonuje modyfikacji treści punktu 7.23 poprzez dodanie zapisu: **„zgodnie z UIC 562”**. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie 7.23 otrzymują następujące brzmienie:

- **„zgodnie z UIC 562**
- wzdłuż osi pojazdu po obu jego stronach
- o konstrukcji zapewniającej widoczność bagażu od spodu”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 109.

Pytanie nr 7:**Punkt 8.2 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Tablice kierunkowe zewnętrzne czołowe. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę parametrów elektronicznej tablicy LED w przypadku sprzeczności wymogów rozdzielczości, rastru, i wielkości pola wyświetlającego z warunkiem dopasowania wielkości tablicy do wymiarów okna kabiny maszynisty?

Odpowiedź nr 7:

Zamawiający modyfikuje treść punktu 8.2 poprzez usunięcie wymagania: **„wielkość tablic dopasowana do wymiarów okna kabiny maszynisty”**. Pozostałe wymagania dotyczące tablic kierunkowych zewnętrznych czołowych pozostają bez zmian. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie 8.2 otrzymują następujące brzmienie:

- „elektroniczny system informacji w technice LED
- 2 szt. na pojazd
- rozdzielczość min. 112x16 punktów, raster 10 mm
- wielkość pola wyświetlającego min. 1120x160 mm
- prezentacja informacji w układzie jednowierszowym z funkcją przewijania tekstu”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 120.

Pytanie nr 8:**Punkt 10.1 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Kamery zewnętrzne ochraniające pojazd na postoju. Czy zamawiający przez „możliwość rejestracji i bieżącego podglądu widokiem z góry i od dołu” ma na myśli instalację kamer na podwoziu pojazdu?. Lokalizacja kamer w takich miejscach narażona będzie na uszkodzenia spowodowane materiałami podrywającymi przez pojazd będący w ruchu. Ponadto rozwiązanie takie spowoduje częste zabrudzenia kamer. W związku z powyższym wnosimy o odstąpienie od wymogu montowania kamer „od dołu”.

Odpowiedź nr 8:

Zamawiający modyfikuje treść punktu 10.1 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„ilość i jakość kamer na zewnątrz Pojazdu powinna zapewniać rejestrację obrazu (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%) oraz umożliwiać identyfikację osób (np. niszczących Pojazd w sposób bezpośredni), z możliwością rejestracji i bieżącego podglądu”**.

Dodatkowo Zamawiający modyfikuje treść punktu 10.1 zastępując dotychczasowy zapis: „kamery zewnętrzne służące do obserwacji podejścia do Pojazdu, chroniące Pojazd przed dewastacją” na następujący: **„kamery zewnętrzne służące do obserwacji bezpośredniego otoczenia Pojazdu w odległości nie mniejszej niż 3 m”**.

W związku z powyższym wymagania określone w punkcie 10.1 otrzymują następujące brzmienie:

- **„kamery zewnętrzne służące do obserwacji bezpośredniego otoczenia Pojazdu w odległości nie mniejszej niż 3 m**
- liczba kamer oraz ich rozmieszczenie powinny umożliwiać obserwację osób znajdujących się na zewnątrz Pojazdu
- kamery funkcjonujące w trybie dzień-noc z filtrem podczerwieni i obiektywami z korekcją o min. rozdzielczości 720x576 pikseli z detekcją ruchu

- ilość i jakość kamer na zewnątrz Pojazdu powinna zapewniać rejestrację obrazu (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%) oraz umożliwiać identyfikację osób (np. niszczących Pojazd w sposób bezpośredni), z możliwością rejestracji i bieżącego podglądu
- przechowywanie zapisanego materiału przez okres minimum 14 dni
- kamery i system rejestracji zasilane buforowo tj. podczas pracy Pojazdu zasilane od systemów Pojazdu, a na postoju (przy wyłączonym Pojeździe) z własnych akumulatorów (bez poboru energii z systemów Pojazdu)
- minimalny czas zasilania z akumulatorów własnych 3 godziny
- podczas pracy Pojazdu system zasilania powinien doładowywać akumulatory
- Wykonawca dostarczy 2 sztuki mobilnych stacji operatorskich, tj. komputerów typu laptop wraz z oprogramowaniem, instrukcjami obsługi i licencjami na bezterminowe użytkowanie dla systemu kamer zewnętrznych oraz dodatkowe dwie sztuki zapasowych pamięci (dysków)
- minimalne wymagania dla ww. komputerów: wielordzeniowy procesor z częstotliwością taktowania min. 2,5GHz; port LAN/Ethernet 10/100Mbit/s; porty USB; napęd DVD±RW Super Multi; HDD min. 500GB; pamięć RAM min. 4GB”

Analogiczne do powyższych zmiany zostają wprowadzone w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 130.

Pytanie nr 9:

Punkt 12.1 Załącznika nr 2 do SIWZ

Jakie dodatkowe wymagania są przewidywane dla zmiany kabiny maszynisty? Czy podczas zmiany kabin system zasilania ma zostać utrzymany tak aby zapewnić dalsze działanie systemu klimatyzacji?

Odpowiedź nr 9:

Podczas zmiany kabin maszynisty nie musi być zapewnione działanie systemu klimatyzacji i ogrzewania. Należy jednak zapewnić możliwość sterowania klimatyzacją i ogrzewaniem w nieaktywnej kabinie maszynisty z czynnej kabiny maszynisty.

Pytanie nr 10:

Punkt 14.8 Załącznika nr 2 do SIWZ

Prośba do Zamawiającego o zdefiniowanie kiedy ma być uruchomiony sygnał manewrowy? Czy sygnał manewrowy ma być uruchamiany wyłącznie ręcznie?

Odpowiedź nr 10:

Zamawiający modyfikuje treść punktu 14.8 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„pojazd powinien być wyposażony w sygnał dźwiękowy do jazdy manewrowej uruchamiany ręcznie”**. W związku z powyższymi wymaganiami określone w punkcie 14.8 otrzymują następujące brzmienie:

- **„pojazd powinien być wyposażony w sygnał dźwiękowy do jazdy manewrowej uruchamiany ręcznie**
- pojazd powinien być wyposażony w reflektor dla jazdy manewrowej części pojazdu wyposażonej w pulpit sterowniczy (manewrowy)”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 169.

Pytanie nr 11:**Punkt 14.10 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Jaka transmisja danych ma być realizowana poprzez sieć ETHERNET? Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o określenie jakie dane mają być transmitowane? Jaki cel tej transmisji ma zostać zapewniony?

Odpowiedź nr 11:

Transmisja danych poprzez sieć Ethernet powinna objąć m.in.: przesył obrazu z kamer, łączność między kabinami, sterowanie systemem informacji pasażerskiej (informacja głosowa, wizualna), system zliczania pasażerów i innych danych dla spełnienia wymaganej funkcjonalności pojazdu i odporności na zakłócenia.

Pytanie nr 12:**Załącznik nr 2 do SIWZ**

W związku z tym, że Zamawiający nie zdefiniował wymagań dotyczących systemu rejestracji pojazdu zwracamy się z prośbą o podanie typu rejestratora. Jakie dane diagnostyczne winny być rejestrowane.

Odpowiedź nr 12:

Zamawiający modyfikuje treść punktu 14.7 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: „**system diagnostyczny powinien umożliwiać rejestrację i zachowywanie zdarzeń w pamięci (szczegółowe wymagana dla wykonania, pomiaru i rejestracji parametrów diagnostycznych – 14.13)**”. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie 14.7 otrzymują następujące brzmienie:

- „pojazd powinien być wyposażony w system diagnostyki pokładowej dostępny dla maszynisty
- pojazd powinien być wyposażony w system diagnostyki stacjonarnej dostępny dla personelu obsługi technicznej
- **system diagnostyczny powinien umożliwiać rejestrację i zachowywanie zdarzeń w pamięci (szczegółowe wymagana dla wykonania, pomiaru i rejestracji parametrów diagnostycznych – 14.13)**
- Wykonawca powinien przewidzieć możliwość wyłączenia systemu zabezpieczeń przez maszynistę dla umożliwienia kontynuowania jazdy w trybie awaryjnym”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 168 (z odwołaniem do punktu 174).

Ponadto Zamawiający wprowadza nowy punkt 14.13 o następującej treści:

„14.13 – Wymagania dla systemu rejestracji pojazdu oraz parametry niezbędne w systemie rejestracji

A. Parametry niezbędne w systemie rejestracji:

A1. Analogowe:

1. Ciśnienia w cylindrach hamulcowych
2. Ciśnienie w przewodzie głównym
3. Ciśnienie w zbiorniku głównym
4. Ciśnienia w sprężynach pneumatycznych
5. Droga odcinkowa pojazdu
6. Czas rzeczywisty i data
7. Dostępny czas do zapisu na kasie/taśmie urządzenia rejestrującego
8. Napięcie i prąd ładowania akumulatorów
9. Napięcie akumulatorów
10. Napięcie i prąd każdej PSM
11. Napięcie i prąd każdego falownika
12. Napięcie trakcyjne

13. Lokalizacja GPS pojazdu
14. Masa pojazdu
15. Napięcie i prąd każdego silnika trakcyjnego
16. Numer taborowy pojazdu
17. Numer urządzenia rejestrującego
18. Prędkość pojazdu
19. Przebieg pojazdu
20. Temperatura każdego silnika
21. Temperatura zewnętrzna, wewnętrzna przedziału pasażerskiego i żądana dla przedziału pasażerskiego
22. Ustawienie świateł sygnalizacyjnych pojazdu
23. Zadana i realizowana siła napędowa
24. Zadana i realizowana siła hamowania
25. Pozycja manipulatora hamowania
26. Średnica zestawów kołowych
27. Energia wytracana na oporach hamowania
28. Energia oddawana do sieci trakcyjnej

A2. Dyskretne 0/1:

1. Awaria PSM
2. Wzbudzenie lampki CA i SHP
3. Wzbudzenie buczka CA i SHP
4. Użycie przycisku kasowania CA i SHP
5. Użycie przycisku uruchamiającego syreny pneumatyczne
6. Użycie przycisku uruchamiającego sygnał dźwiękowy elektryczny
7. Stan położenia drzwi wejściowych
8. Stan blokady drzwi wejściowych
9. Usterka drzwi
10. Załączenie/wyłączenie hamulca postojowego
11. Uruchomienie hamulca bezpieczeństwa maszynisty
12. Uruchomienie hamulca bezpieczeństwa pasażera
13. Sygnał neutralizacji hamulca bezpieczeństwa
14. Hamowanie wskutek zadziałania układu RADIOSTOP
15. Hamowanie wskutek zadziałania układu CA i SHP
16. Ustawienie trybu pracy hamulca
17. Kierunek jazdy przód, tył
18. Stan blokady układu zezwalającego na jazdę przy otwartych drzwiach
19. Ustawienie pulpitu głównego maszynisty „Master”, „Slave”
20. Użycie przycisku piaskowania
21. Użycie przycisku dla osoby o ograniczonych zdolnościach ruchowych
22. Stan położenia pomostu dla osoby o ograniczonych zdolnościach ruchowych
23. Podniesienie odbieraka prądu
24. Praca sprzężarek głównych
25. Praca sprzężarki pomocniczej
26. Praca syreny pneumatycznej
27. Wyłączenie układu przeciwpoślizgowego
28. Wystąpienie poślizgu kół
29. Położenie zaworów odcinających dopływ sprężonego powietrza do układów:
 - a. usprężynowania

- b. odbieraka prądu
 - c. syren dźwiękowych pneumatycznych
 - d. CA i SHP
 - e. przewodu głównego
 - f. hamulca pneumatycznego
 - g. hamulca EP
 - h. hamulca postojowego
30. Załączenie klimatyzacji i ogrzewania
31. Załączenie wyłącznika szybkiego
32. Wyłączenie silnika trakcyjnego

A3. Dodatkowe parametry, które Wykonawca uzna za niezbędne do analizy prawidłowej obsługi i diagnostyki pracy pojazdu.

B. Wymagania ogólne dla systemu rejestracji pojazdu:

1. Zgodnie z TSI LOC&PAS
2. Wykonany w technice cyfrowej
3. Gromadzenie materiału dowodowego do analizy zdarzeń wynikających z pracy maszynisty i funkcjonowania pojazdu
4. Wyświetlanie danych w obydwu kabinach pojazdu
5. Wspomaganie wykrywania i określania przyczyn zaistniałych Wad
6. Rejestracja 100% czasu pracy pojazdu przy możliwości rejestracji nie mniej niż 1000 godzin pracy pojazdu bez konieczności ingerencji w system przez osoby obsługujące
7. Automatyczna synchronizacja daty i czasu rzeczywistego zapewniająca rozdzielczość 1 s i błąd nie większy niż 1 s na tydzień, z uwzględnieniem zmiany czasu na letni i zimowy
8. Pomiar i rejestracja prędkości z dokładnością do 0,5 km/h, zgodny z wymaganiami automatycznych systemów bezpieczeństwa pociągów
9. Pomiar prędkości chwilowej pojazdu w całym zakresie pomiarowym oraz przebytej drogi całkowitej z dokładnością nie mniejszą niż 1 m na 1000 m przebytej drogi, przy poprawnie wprowadzonych danych związanych ze sposobem pomiaru prędkości i drogi (np. średnicach kół i przy pominięciu ich poślizgu – dane wprowadzane przez obsługę)
10. Rejestracja prędkości chwilowej i drogi całkowitej w rejestratorze zdarzeń z dokładnością co najmniej do 10 m
11. Pomiar i prezentacja prędkości pociągu powinna być wyświetlana nie rzadziej niż 2 razy na sekundę, z opóźnieniem pomiędzy pomiarem a wyświetlaniem na pulpicie nie większym niż 0,5 s
12. Pomiar prędkości pojazdu powinien odbywać się na podstawie obrotu kół za pomocą czujników umieszczonych na dwóch osiach pojazdu
13. Prędkość pojazdu powinna być obliczana na podstawie danych pochodzących z dwóch źródeł (np. na podstawie danych pochodzących z dwóch osi), które powinny być ze sobą porównywane i jako wynik pomiaru powinna być przyjmowana prędkość większa; w sytuacji gdy różnica pomiędzy prędkościami będzie większa lub równa 3% przez okres 10 s, powinno zostać zasygnalizowane na pulpicie maszynisty wystąpienie Wady
14. Pomiar drogi powinien wykorzystywać te same czujniki, co system pomiaru prędkości; zakres wskazań nie powinien być mniejszy niż siedmiocyfrowy
15. Rejestracja danych o przebytej drodze i udostępnianie ich dla innych systemów pojazdu; droga powinna być zapamiętywana trwale po wyłączeniu zasilania
16. Identyfikacja numeru pojazdu oraz identyfikacja maszynisty
17. Rejestracja czynności wykonanych przez maszynistę, w tym użycie wszystkich istotnych manipulatorów mających związek z prowadzeniem pojazdu

18. Rejestracja próby hamulca
19. Wyświetlanie na pulpicie maszynisty wszelkich komunikatów o ewentualnych uszkodzeniach i nieprawidłowościach w pracy urządzeń i systemów
20. Funkcja samokontroli wykrywająca ewentualne niesprawności i nieprawidłowości w pracy systemu
21. Rejestracja użycia przycisków alarmowych powiadomienia maszynisty (SOS)
22. Rejestracja próby uruchomienia pojazdu przez osoby nieuprawnione
23. Synchronizacja czasowa wszystkich systemów elektronicznych z rejestratorem parametrów jazdy
24. Zapewnienie dobrej widoczności prezentowanych informacji przy silnym nasłonecznieniu oraz w porze nocnej (zapewnienie ręcznej lub automatycznej regulacji jasności i kontrastu podświetlenia)
25. Zasilanie systemu rejestracji poprzez indywidualny bezpiecznik w stanach awaryjnych (akumulatory) jak również podczas normalnej pracy ze stabilnego źródła zasilania
26. Urządzenia rejestrujące powinny być odporne na uszkodzenia podczas wykolejenia pojazdu
27. W przypadku, gdy dostarczone przez Wykonawcę oprogramowanie rejestratora posiada możliwość rejestracji innych niewymienionych powyżej danych, Zamawiający wymaga uruchomienia wszystkich elementów możliwych do rejestracji
28. Wszystkie parametry powinny być przechowywane w pamięci przez co najmniej 30 dni (zapewnienie możliwości wykorzystania zgromadzonych danych do celów diagnostyki stacjonarnej w procesie utrzymania)
29. Przesył danych diagnostycznych z pojazdu do mobilnych stacji operatorskich (komputerów typu laptop) za pomocą GSM-GPRS-SAT lub USB”

Analogicznie do powyższego w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” zostaje wprowadzony nowy punkt 174.

Pytanie nr 13:

§1 Załącznika nr 8 do SIWZ definicja „Czas pozostawania Pojazdu w eksploatacji”

Wnioskujemy o zmianę definicji „Czas pozostawania pojazdu w eksploatacji”. Zgodnie z przyjętymi normami (m.in. PN-EN 13306:2010E „Obsługiwanie – Terminologia dotycząca obsługiwanego”) oraz wykładnią naukową (m. in. S. Legutko „Podstawy eksploatacji maszyn i urządzeń”) definicja eksploatacji przedstawia się następująco: „Eksploatacja to ciąg działań, procesów i zjawisk związanych z wykorzystywaniem obiektów technicznych przez człowieka i obejmuje przedział czasu od chwili wyprodukowania maszyny do momentu jej likwidacji.” W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę definicji „Czas pozostawania pojazdu w eksploatacji” na powyższą interpretację.

Odpowiedź nr 13:

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy i pozostawia brzmienie definicji bez zmian.

Pytanie nr 14:

§1 Załącznika nr 8 do SIWZ definicja „Wady”

Rozumiemy, że Zamawiający zgodnie z art. 556 kodeksu cywilnego, przy konstrukcji definicji Wady, odnosi się do chwili dostawy pojazdu.

Odpowiedź nr 14:

Definicja Wady odnosi się do całego okresu gwarancji i rękojmi określonego w § 10 ust. 1. W celu wyjaśnienia wątpliwości Zamawiający precyzuje definicję Wady określoną w § 1 Umowy:

„Każda wada Pojazdu, w szczególności zmniejszająca wartość lub użyteczność Pojazdu ze względu na cel oznaczony w umowie lub wynikający z przeznaczenia Pojazdu, brak właściwości lub jakości, o których istnieniu

Wykonawca zapewnił **Zamawiającego**, albo jeżeli Pojazd został wydany **Zamawiającemu** w stanie niepełnym. Pojęciem Wady objęte są również wszelkie niezgodności Pojazdu z wymogami określonymi w Opisie przedmiotu zamówienia. Zgodność z normami technicznymi nie wyłącza istnienia wady Pojazdu. Pojęciem Wady objęte są również wady prawne Pojazdu w rozumieniu art. 556 § 2 Kc.”

Pytanie nr 15:

§1 Załącznika nr 8 do SIWZ definicja „Wyłączenie z ruchu”

Prosimy o sprecyzowanie definicji „wyłączenie z ruchu”. Który moment i jaki dokument będą precyzowały rozpoczęcie okresu wyłączenia z ruchu oraz ponowne przekazanie Pojazdu do ruchu? Czy w przypadku zakończenia usuwania Wady lub zakończenia wykonania czynności obsługowych w porze nocnej Zamawiający zapewni pracownika potwierdzającego zakończenie ww. czynności? Jeśli nie, wnioskujemy o dodanie zapisu mówiącego o tym, że jeśli komisarz odbiorczy Zamawiającego nie jest dostępny przy zakończeniu czynności utrzymaniowo-naprawczych, zakończenie okresu wyłączenia z ruchu ma miejsce zgodnie z deklaracją Wykonawcy przy pozytywnym odbiorze Pojazdu przez Zamawiającego w najbliższym możliwym terminie.

Odpowiedź nr 15:

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy i pozostawia brzmienie definicji bez zmian.

Dokumentem obowiązującym w tym zakresie jest Załącznik Nr 6 do Umowy – „Protokół Reklamacyjny/Naprawy”.

Ze względu na brzmienie definicji zmianie ulega Załącznik Nr 6 do Umowy, którego aktualny wzór Zamawiający załącza do niniejszego pisma. Zmieniony wzór Załącznika Nr 6 przewiduje zarówno zgłoszenie usunięcia Wady przez Wykonawcę, jak możliwość potwierdzenia zakończenia prac przez Zamawiającego przez 24h/ 7 dni w tygodniu. Tylko w przypadku, gdy odbiór usunięcia Wad wymaga konieczności przeprowadzenia jazdy próbnej Zamawiający nie może gwarantować ciągłej dostępności do torów w celu umożliwienia przeprowadzenia jazdy próbnej i stałej dostępności do upoważnionego odbiorcy Zamawiającego. Fakt ten jednak w przypadku pozytywnego wyniku jazdy próbnej nie wpływa na naliczanie czasu do obliczania współczynnika niezawodności (decyduje moment potwierdzenia zakończenia prac). W przypadku ujawnienia podczas jazdy próbnej nowych Wad lub negatywnego wyniku z jazdy próbnej wystawiane będzie nowe zgłoszenie w postaci kolejnego Protokołu Reklamacyjnego/Naprawy lub uznane będzie nieskuteczne usunięcie Wady zgłoszonej poprzednim protokołem, a czas próby i oczekiwania na nią wliczany będzie do współczynników niezawodności.

Jednocześnie Zamawiający modyfikuje treść Załącznika nr 8 do SIWZ poprzez wprowadzenie następujących zmian:

- § 4 ust. 2 lit. A pkt b) otrzymuje brzmienie: **„Zamawiający będzie prowadził rejestr rzeczywistych terminów przeprowadzenia czynności obsługi według określonego w DSU poziomu utrzymania. Na podstawie zapisów w rejestrze będzie weryfikowany rzeczywisty czas wyłączenia Pojazdu z ruchu”**
- § 10 ust. 15 otrzymuje brzmienie: **„Wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 14, skutkuje zawieszeniem naliczania kar umownych przewidzianych w § 16 ust. 1 lit. b), ale powoduje naliczanie współczynnika niezawodności za czas wyłączenia Pojazdu z ruchu”**

Pytanie nr 16:

§1 Załącznika nr 8 do SIWZ definicja „Zużycie”

Prosimy o wyjaśnienie budzącego wątpliwości interpretacyjne następującego postanowienia: „ (...) występująca w sposób ciągły do zakresu uniemożliwiającego dalszą prawidłową pracę podzespołu/ zespołu.”

Odpowiedź nr 16:

Zamawiający podtrzymuje brzmienie zapisu SIWZ. Według Zamawiającego definicja w tym zakresie została określona w sposób wystarczający i nie budzący wątpliwości.

Pytanie nr 17:**§4 ust. 2 lit. B Załącznika nr 8 do SIWZ**

Prosimy o wyjaśnienia czy współczynnik niezawodności będzie liczony w cyklach kolejnych 3 miesięcy, czy też w cyklach kwartalnych, jak wynika to z ustępu 3 przedmiotowego paragrafu.

Odpowiedź nr 17:

Zamawiający wyjaśnia, że współczynnik niezawodności będzie liczony w cyklach kolejnych 3 miesięcy (tzn. w cyklach trzymiesięcznych). W celu uniknięcia dalszych wątpliwości interpretacyjnych Zamawiający modyfikuje treść Załącznika nr 8 do SIWZ poprzez wprowadzenie następujących zmian:

- § 4 ust. 1 pkt b) otrzymuje brzmienie: „**Współczynnik niezawodności każdego Pojazdu wynosił co najmniej 0,97 w każdym okresie trzymiesięcznym ($W_n \geq 0,97$)**”
- § 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „**Obliczenia sprawdzające wartości współczynnika niezawodności wykonywane są dla każdego Pojazdu oddzielnie w cyklach trzymiesięcznych. Okres obliczeniowy rozpoczyna się pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiła dostawa Pojazdu i kończy ostatniego dnia miesiąca, w którym wygaśnie okres Gwarancji dla dostarczonego Pojazdu.**”

Pytanie nr 18:**§4 ust. 6 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Z uwagi na to, że nie można z góry przewidzieć czasu niezbędnego na wprowadzenie nowych rozwiązań technicznych, wnosimy o dodanie postanowienia na mocy którego istnieje możliwość wydłużenia okresu usuwania wady szczególnej za porozumieniem stron.

Odpowiedź nr 18:

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 19:**§4 ust. 7 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Zwracamy się z prośbą wyjaśnienie jak Zamawiający liczy okres 6 miesięcy wskazanych w przedmiotowym ustępie. Powyższa wątpliwość wynika z faktu, iż w ustępie 4 i 5 istnieje jedynie wskazanie trzymiesięcznego okresu naprawy.

Odpowiedź nr 19:

Zamawiający modyfikuje treść Załącznika nr 8 do SIWZ poprzez wprowadzenie następujących zmian:

- § 4 ust. 7 otrzymuje brzmienie: „**Łączny okres postępowań naprawczych, opisanych w ust. 5 i 6 mających doprowadzić do likwidacji wady szczególnej we wszystkich Pojazdach będących przedmiotem Umowy, może trwać maksymalnie do 6 miesięcy od daty pierwszego, pisemnego zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o wystąpieniu wady szczególnej**”
- § 4 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „**Sposób postępowania naprawczego określa Wykonawca, w porozumieniu z Zamawiającym. Postępowanie naprawcze powinno w tym przypadku obejmować okres**

najwyżej 3 miesięcy od daty pisemnego zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o wystąpieniu wady szczególnej”

- § 4 ust. 6 otrzymuje brzmienie: „**W ramach postępowania naprawczego Wykonawca zobowiązany jest dokonać wymiany części rzutuujących na brak możliwości osiągnięcia współczynnika niezawodności na części zmodernizowane, o innej konstrukcji lub wykonane przez innych producentów w stosunku do wcześniej stosowanych, stosownie do postanowień § 10 ust. 20. W przypadku wystąpienia konieczności usunięcia wady szczególnej we wszystkich Pojazdach będących przedmiotem Umowy, stosownie do postanowień § 10 ust. 20, termin na jej usunięcie wynosi 3 miesiące.**”

Pytanie nr 20:

§6 ust. 15 Załącznika nr 8 do SIWZ

Wnosimy o skrócenie okresu, w którym Zamawiający uprawniony jest do nieodbierania Pojazdu do 3 dni. Powyższe uzasadniamy tym, iż wprowadzony trzydziestodniowy okres, w którym Zamawiający jest uprawniony, bez ponoszenia jakichkolwiek konsekwencji, nie dokonywać odbioru, jest de facto obciążeniem w tym zakresie ryzykiem Wykonawcy. W przypadku nieuwzględnienia powyższego wniosku, prosimy o wprowadzenie analogicznego zastrzeżenia na korzyść Wykonawcy, zgodnie z którym w przypadku opóźnień w dostawie Pojazdu, przez pierwsze 30 dni Wykonawca nie będzie obciążony karą umowną z tego tytułu.

Odpowiedź nr 20:

Zamawiający modyfikuje treść §6 ust. 15 Załącznika Nr 8 do SIWZ zmieniając okres „30 dni” na „**10 dni roboczych**”.

Pytanie nr 21:

§6 ust. 19 Załącznika nr 8 do SIWZ

Zwracamy uwagę Zamawiającego, że dokonanie odbioru Pojazdu jest podstawą wystawienia faktury. Trudno uznać, że stanowi ono jedynie wyrażenie opinii Zamawiającego, skoro oświadczenie w tym zakresie zostaje utrwalone w protokole odbioru.

Odpowiedź nr 21:

Dokonanie odbioru jest wyrażeniem opinii Zamawiającego w zakresie potwierdzenia spełniania warunków kompletności w momencie odbioru Pojazdu. Podstawa wystawienia faktury została określona w § 13 ust. 8 Załącznika Nr 8 do SIWZ.

Pytanie nr 22:

§10 ust. 9 Załącznika nr 8 do SIWZ

Celem wyeliminowania nieścisłości interpretacyjnych wnosimy o zmianę redakcyjną przedmiotowego ustępu na następującą: „Usunięcie Wady powinno nastąpić niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie (...) od daty doręczenia zgłoszenia, którego wzór stanowi Protokół reklamacyjny – Załącznik nr 6 do Umowy. Wymiana wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad powinno nastąpić niezwłocznie, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia otrzymania wezwania Zamawiającego.” Powyższa propozycja pozwala na jednoznaczne określenie terminów usuwania Wad, przy jednoczesnym zachowaniu celu postanowienia wynikającego z projektu Umowy.

Odpowiedź nr 22:

Zamawiający modyfikuje treść § 10 ust. 9 w następujący sposób: „**Usunięcie Wady powinno nastąpić niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 3 dni od daty zgłoszenia, którego wzór stanowi Protokół**

reklamacyjny – Załącznik nr 6 do Umowy. Wymiana wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad powinno nastąpić niezwłocznie, nie później niż w terminie 12 miesięcy, licząc od dnia otrzymania wezwania Zamawiającego.”

Pytanie nr 23:

§10 ust. 9 Załącznika nr 8 do SIWZ

Wnosimy o wydłużenie okresu naprawy do 7 dni od dnia zgłoszenia. Powyższa propozycja pozwoli na umożliwienie dłuższego okresu naprawy w przypadku bardziej skomplikowanych, a tym samym wymagających dłuższego okresu naprawczego, Wad. Jednocześnie z uwagi na sposób zastrzeżenia terminu, istnieje będzie możliwość wcześniejszego ich usunięcia.

Odpowiedź nr 23:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 24:

§10 ust. 10 Załącznika nr 8 do SIWZ

Prosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia w ten sposób, aby dniem powzięcia wiadomości o Wadzie był dzień doręczenia zgłoszenia Wykonawcy. Powyższe uzasadniamy tym, iż jakkolwiek termin na usuwanie zgłoszonych Wad winien być liczony od dnia faktycznego dotarcia informacji o Wadzie. Nie można bowiem wykluczyć, iż zawiadomienie skutecznie nie dotrze do Wykonawcy. Jednocześnie prosimy o dodanie zastrzeżenia, zgodnie z którym w przypadku w przypadku doręczenia zawiadomienia po godzinie 14, za dzień dostarczenia uznaje się następną dzień roboczy.

Odpowiedź nr 24:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 25:

§10 ust. 17 Załącznika nr 8 do SIWZ

Prosimy o zastąpienie słowa „może” słowem „powinno” w drugim zdaniu przedmiotowego ustępu. Powyższe uzasadniamy tym, iż Wykonawca winien wiedzieć czym kieruje się Zamawiający podejmując decyzję o odmowie.

Odpowiedź nr 25:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 26:

§10 ust. 19 Załącznika nr 8 do SIWZ

Wnosimy o zmianę polegającą na liczeniu czasu na podjęcie działań od momentu doręczenia zawiadomienia o Wadzie. Postanowienie w obecnym kształcie stwarza zagrożenie rozpoczęcia czasu na podjęcie działań, bez skutecznego doręczenia zawiadomienia Wykonawcy.

Odpowiedź nr 26:

W związku z prawdopodobną omyłką pisarską dotyczącą wyrazu „zmiennie”, utrudniającą właściwą interpretację całej kwestii, Zamawiający zwraca się z prośbą o doprecyzowanie zapytania.

Pytanie nr 27:**§10 ust. 21 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wnosimy o dodanie prawa umożliwiającego wydłużenie terminu naprawy wady systemowej, jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na charakter techniczny wprowadzanych zmian. Prace polegające na zastosowaniu nowych rozwiązań technicznych wymuszają dłuższy czas wprowadzania modyfikacji niż 6 miesięcy. Mając na uwadze powyższe niniejszy wniosek uznać należy za w pełni uzasadniony.

Odpowiedź nr 27:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 28:

§13 ust. 2 lit. b Załącznika nr 8 do SIWZ – Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące: „Należność, będąca różnicą pomiędzy 1/6 wynagrodzenia brutto za realizację przedmiotu zamówienia a zaliczką rozliczaną na każdy pojazd, będzie przekazana, po podpisaniu protokołu przekazania pojazdu do eksploatacji.”

Odpowiedź nr 28:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy i pozostawia treść § 13 ust. 2 lit. b) Załącznika nr 8 do SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 29:**§13 ust. 15 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wnosimy o usunięcie przedmiotowego postanowienia. Wykonawca nie powinien być obciążany ryzykiem wynikającym z opóźnień niezależnych od niego.

Odpowiedź nr 29:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ poprzez usunięcie §13 ust. 15 Załącznika nr 8 do SIWZ.

Jednocześnie Zamawiający:

- modyfikuje treść §13 ust. 14 Załącznika nr 8 do SIWZ poprzez usunięcie zapisu: „z zastrzeżeniem ust. 15”.
- modyfikuje treść §16 ust. 6 Załącznika nr 8 do SIWZ poprzez usunięcie zapisu: „z zastrzeżeniem ust. 15”.

Pytanie nr 30:**§15 ust. 1 Załącznika nr 8 do SIWZ**

zgodnie z art. 471 kodeksu cywilnego odpowiedzialność kontraktowa jest wynikiem niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy. Mając na uwadze powyższe, wnosimy o zmianę treści przedmiotowego postanowienia. Wykonawca jest bowiem zobowiązany do należytego, w tym terminowego wykonania Umowy, jednak jego odpowiedzialność powstaje tylko w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy.

Odpowiedź nr 30:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ poprzez modyfikację §15 ust. 1 Załącznika nr 8 do SIWZ. W związku z powyższym przytoczony zapis otrzymuje następujące brzmienie:

“Wykonawca ponosi odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, w szczególności za nieterminowe wykonanie Umowy. Członkowie konsorcjum ponoszą solidarną odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, w szczególności za nieterminowe wykonanie Umowy”.

Pytanie nr 31:**§16 ust. 1 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wnosimy o zmianę podstaw naliczania kar, w ten sposób, aby uzależnić obowiązek związany z karą umowną od zawinonego opóźnienia, a nie jakiegokolwiek nieterminowego zrealizowania obowiązku wynikającego z umowy. Powyższy wniosek jest uzasadniony podstawową odpowiedzialności Wykonawcy opartej o zasadę winy.

Odpowiedź nr 31:

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 32:**§16 ust. 1 Załącznika nr 8 do SIWZ**

wnosimy o stosowną modyfikację zapisu w ten sposób, że:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, **Wykonawca** zapłaci **Zamawiającemu** kary umowne w następujących przypadkach i w wysokości:

- a) w przypadku opóźnienia w dostawie Pojazdów w stanie wolnym od Wad, wraz z oprogramowaniem i licencjami – 0,1% ceny netto Pojazdu za każdy rozpoczęty tydzień opóźnienia w dostawie Pojazdu, przy czym opóźnienie liczone będzie według terminów dostaw szczegółowo określonych w § 3 ust. 3 Umowy,
- b) w przypadku opóźnienia w realizacji uprawnień wynikających z rękojmi lub udzielonej Gwarancji – 0,1% ceny netto Pojazdu za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia w wykonywaniu obowiązków **Wykonawcy** wynikających z rękojmi lub udzielonej Gwarancji w stosunku do terminów określonych w § 10 Umowy, z zastrzeżeniem § 10 ust. 14 i 15. W przypadku ustalenia dłuższego terminu naprawy, zgodnie z § 10 ust. 15 Umowy, kary będą naliczane począwszy od pierwszego dnia po upływie tego terminu.
- c) w przypadku gdy obliczony wg zasad podanych w § 4 ust. 2 lit. A współczynnik gotowości technicznej (utrzymanie) będzie niższy od wartości 0,95 – **Wykonawca** zapłaci **Zamawiającemu** karę umowną w wysokości 0,2% ceny netto każdego Pojazdu, którego to dotyczy, za każdy 0,01 obniżenia współczynnika podanego w § 4 ust. 1 lit. a).
- d) w przypadku gdy obliczony wg zasad podanych w § 4 ust. 2 lit. B współczynnik niezawodności będzie niższy od wartości 0,97 – **Wykonawca** zapłaci **Zamawiającemu** karę umowną w wysokości 0,1% ceny netto każdego Pojazdu, którego to dotyczy, za każdy 0,01 obniżenia współczynnika podanego w § 4 ust. 1 lit. b).
- e) 0,1% ceny netto Umowy w przypadku cofnięcia przez UTK wydanego wcześniej Świadectwa Dopuszczenia do Eksploatacji Typu Pojazdu Kolejowego, z przyczyn leżących po stronie **Wykonawcy** – za każdy dzień do czasu przywrócenia Świadectwa, o którym mowa powyżej.
- f) 2% ceny netto każdego Pojazdu, którego dotyczy odstąpienie od Umowy, w przypadkach określonych w § 22 ust. 1 lit. a), b) i c) Umowy oraz 5% wartości brutto Umowy w przypadku określonym w § 22 ust. 1 lit. e).
- g) 5% ceny netto każdego niedostarczonego Pojazdu w terminie 12 miesięcy zgodnie z postanowieniami § 4 ust. 10 oraz § 10 ust. 25 w związku z § 10 ust. 22 niniejszej Umowy.
- h) za przekroczenie zużycia energii elektrycznej przez Pojazd stwierdzonego w Protokole Odbioru Technicznego stanowiącym Załącznik nr 3 do niniejszej Umowy w stosunku do wartości zadeklarowanej w Załączniku nr 2 do niniejszej Umowy, **Wykonawca** zapłaci **Zamawiającemu** karę umowną dla każdego Pojazdu, którego to będzie dotyczyć w wysokości:
 - i.1) 10 000,00 zł za przekroczenie do 5%;
 - i.2) 15 000,00 zł za przekroczenie do 10%;

i.3) przekroczenie powyżej 10% traktowane będzie jako nienależyte wykonanie Umowy, dla którego zastosowanie ma § 22 ust. 1 lit. d).

Powyższa zmiana wynika z faktu, że Zamawiający ustanowił liczne jednostronne kary umowne, które niejednokrotnie stanowią podwójną sankcję wobec Wykonawcy, który oprócz ich uiszczenia zobowiązany jest do pokrycia poniesionych kosztów po stronie Zamawiającego. Dodatkowo w sposób całkowicie bezpodstawny zostały określone kary od kwoty brutto, powodując po stronie Zamawiającego bezpodstawne wzbogacenie. Powyższe z całą pewnością stanowi przejaw nadużycia pozycji dominującej i w rezultacie nienależne obciążenie Wykonawcy. Należy pamiętać, że **kara umowna stanowi surogat odszkodowania, natomiast nie powinna prowadzić do bezpodstawnego wzbogacenia. W powyższym stanie mamy do czynienia z całą pewnością z taką sytuacją. Ponadto zgodnie z Wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 8 grudnia 2009 r. (sygn. I ACa 829/2009) LexPolonica nr 2348204, w którym to: „O kumulacji kilku kar umownych można mówić w razie jednoczesnego zaistnienia zdarzeń uzasadniających naliczenie każdej z nich. W świetle powyższego stwierdzenia mogą być kumulowane kary umowne zastrzeżone za różne postacie nienależytego wykonania zobowiązania. Nie może natomiast być kumulowana kara umowna przewidziana za nienależyte wykonanie zobowiązania, np. kara umowna za zwłokę w wykonaniu zobowiązania i kara umowna za niewykonanie zobowiązania”.** Na tej podstawie stosowna zmiana jest w pełni uzasadniona.

Jednocześnie wnioskujemy o usunięcie w §16 ust. 1 lit. e) Załącznika nr 8 do SIWZ – Zdaniem Wykonawcy podstawą naliczania kar umownych mogą być jedynie wyraźnie wyartykułowane zdarzenia, a nie hipotetyczne stany, w których Zamawiający przewiduje jakiegokolwiek zobowiązanie. Nadto zastrzeżenie kar umownych za niespełnienie zadeklarowanych parametrów, również wprowadza szeroki katalog okoliczności, w których kara ma być, według założeń Zamawiającego, naliczana po upływie jednostronnie określonego terminu usunięcia niezgodności. Takie ukształtowanie umowy, w sposób oczywisty narusza zasadę równości stron. Mając na uwadze powyższe wnosimy o usunięcie przedmiotowego ustępu.

Odpowiedź nr 32:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę. W konsekwencji powyższego i ubiegając zarazem kolejne pytania o prawną zasadność dokonania ewentualnej zmiany, a także celem wyjaśnienia powyższego należy stwierdzić, że nie ma takiej konieczności, gdyż kara umowna co do zasady jest dodatkowym zastrzeżeniem umownym, wprowadzonym do umowy w ramach swobody kontraktowania, mającym na celu wzmocnienie skuteczności więzi powstałej między Stronami w wyniku zawartej umowy i służyć realnemu wykonaniu zobowiązań. Kara umowna jest swoistego rodzaju środkiem oddziaływania na kontrahenta, mobilizującym go do ścisłego wypełnienia zobowiązania. Strona umowy, godząc się na zapis dotyczący kary umownej, bierze tym samym na siebie gwarancję wykonania zobowiązania – zapłaty wierzycielowi określonej kwoty pieniężnej w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. Art. 484 § 2 Kodeksu cywilnego dopuszcza zmniejszenie (miarkowanie) kary umownej, gdy kara umowna jest rażąco wygórowana. Miarkowanie kary umownej następuje w drodze orzeczenia sądu.

Ponadto Zamawiający podkreśla, że celem powyższych regulacji nie jest generowanie dodatkowych nieuzasadnionych korzyści Zamawiającego, a jedynie środkiem oddziaływania na kontrahenta, mobilizującym go do ścisłego wypełnienia zobowiązania umownego.

Pytanie nr 33:

§16 ust. 2 Załącznika nr 8 do SIWZ

Prosimy o usunięcie sformułowania: „jakiegokolwiek naruszenia” z treści wskazanego ustępu. Powyższe wprowadzi realne ograniczenie kar z tytułu nienależytego wykonania umowy. Nadto prosimy o obniżenie progu odpowiedzialności do 20%.

Odpowiedź nr 33:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 34:**§17 ust. 7 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wskazujemy na oczywistą omyłkę pisarską polegającą na błędnym odesłaniu do nieistniejącego postanowienia.

Odpowiedź nr 34:

Zamawiający zmienia treść § 17 ust. 7 na następującą:

„Termin ważności zabezpieczenia należytego wykonania Umowy w kwocie odpowiadającej 70% kwoty, o której mowa w ust. 1, winien obejmować termin wykonania zamówienia i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane, zgodnie z art. 151 ust. 1 Pzp.”

Pytanie nr 35:**§22 ust. 1 lit. a-c Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wnosimy o zmianę polegającą na uzależnieniu odstąpienia od zwłoki, nie zaś jakiegokolwiek nieterminowego działania Wykonawcy. Mając na uwadze, że tak daleko idące skutki jakie mają miejsce przy odstąpieniu, powinny pojawiać się tylko i wyłącznie w sytuacji zawnionej od Wykonawcy, przedmiotowy wniosek jest w pełni uzasadniony.

Odpowiedź nr 35:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Zgodnie z normą wyrażoną w art. 483 § 1 Kc „można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy (kara umowna)”. Nadto w myśl art. 743 §1 Kc „dłużnik może przez umowę przyjąć odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu oznaczonych okoliczności, za które na mocy ustawy odpowiedzialności nie ponosi”. Zgodnie z ww. regulacjami nienależyte wykonanie, czy też niewykonanie zobowiązania przez dłużnika nie musi polegać wyłącznie na zwłoce dłużnika. Zamawiający może więc zgodnie z kodeksową zasadą swobody umów ułożyć stosunek prawny według swojego uznania, w tym zastrzec prawo odstąpienia od umowy na wypadek opóźnienia realizacji zamówienia. W związku z powyższym sposób ukształtowania we wzorze umowy instytucji kar umownych i okoliczności odstąpienia od umowy jest uzasadniony, ma on bowiem na celu stanowić zaporę dla dokonywania naruszeń, a skuteczną barierą będzie wtedy, kiedy jej dolegliwość będzie miała znaczenie, w sensie finansowym, dla wykonawcy (KIO/UZP 1431/08).

Pytanie nr 36:**§22 ust. 1 lit. b Załącznika nr 8 do SIWZ**

Wnosimy o wydłużenie wskazanego w przedmiotowym ustępie okresu do 30 dni. Wniosek uzasadniamy tym, iż Zamawiający wprowadził bardzo krótki okres, po upływie którego może skorzystać z instytucji odstąpienia.

Odpowiedź nr 36:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 37:**§22 ust. 7 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Celem większej przejrzystości postanowień umownych, prosimy o sprecyzowanie jak Zamawiający rozumie istotne naruszenie Umowy.

Odpowiedź nr 37:

Zamawiający informuje, że zapis § 22 ust. 7 odnosi się do przypadku naruszeń zapisów Umowy mających istotny wpływ na prawidłowe wykonanie Umowy. Sama umowa określa obowiązki i prawa zarówno Wykonawcy jak i Zamawiającego, które strony obowiązane są przestrzegać.

Pytanie nr 38:**§23 ust. 2 lit. d) Załącznika nr 8 do SIWZ**

Prosimy o potwierdzenie, że koszty zmian natury technicznej i technologicznej spowodowanych zmianami w przepisach prawa, normach, dyrektywach ponosi Zamawiający.

Odpowiedź nr 38:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 39:**Punkt 3 Załącznika nr 5 do Umowy**

Z uwagi na obszerność i specyfikę dokumentu Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Pojazdu kolejowego wnosimy o zmianę terminu przekazania na: „3 trzy miesiące przed dostawą pierwszego pojazdu”.

Odpowiedź nr 39:

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 40:**Załącznik nr 1 do SIWZ**

Czy Zamawiający potwierdza, że jego intencją jest aby zamówienia oraz cenę pojazdu bez szczegółowego ich rozbicia na bardziej precyzyjne elementy przedmiotu zamówienia?

Odpowiedź nr 40:

Zamawiający potwierdza, że w cenie pojazdu powinny być wliczone uśrednione koszty realizacji pozostałych elementów przedmiotu zamówienia, tj. cena jednego pojazdu powinna stanowić 1/6 ceny realizacji zamówienia.

Pytanie nr 41:**Rozdział III punkt 7 ppkt.7.1, Punkt 12 ppkt.12.1 ppkt.12.6 Załącznika nr 2 do SIWZ**

Czy Zamawiający potwierdza, że jest w stanie ustosunkować się do przedłożonego przez wykonawcę projektu oraz zaakceptować go w terminie do 10 dni od daty przedłożenia propozycji?

Odpowiedź nr 41:

W przytoczonych przez Wykonawcę punktach SIWZ Zamawiający nie powołuje się na termin 10 dni. Projekty należy uzgodnić zgodnie z § 9, ust. 9 wzoru Umowy, który otrzymuje brzmienie:

„Zamawiający ma obowiązek zaakceptować lub zgłosić uwagi do projektu wyglądu Pojazdu oraz wszystkich innych projektów wymagających uzgodnienia na mocy niniejszej Umowy w terminie nie przekraczającym jednego miesiąca od dnia otrzymania ww. projektu.”

Pytanie nr 42:

Rozdział III Punkt 8 ppkt.8.5, 8.6, Punkt 9 ppkt.9.1, Punkt 10 ppkt.10.1, Punkt 11 ppkt.11.1 Załącznika nr 2 do SIWZ

Czy Zamawiający potwierdza, że jest w stanie ustosunkować do przedłożonego przez wykonawcę projektu oraz zaakceptować go w terminie do 10 dni od daty przedłożenia propozycji?

Odpowiedź nr 42:

Zamawiający udziela odpowiedzi analogicznej jak w odpowiedzi na Pytanie nr 41.

Pytanie nr 43:

Rozdział III Punkt 9 ppkt.9.5, Punkt 10 ppkt.10.3 Załącznika nr 2 do SIWZ

Rozumiemy, że obowiązek udzielenia gwarancji w przedmiotowym punkcie jest tożsamy w zakresie przedmiotu i czasu z obowiązkiem ujętym w Rozdziale VII pkt.6 SIWZ?

Odpowiedź nr 43:

Zamawiający potwierdza obowiązek udzielenia gwarancji zgodnie z treścią § 10 ust. 1 pkt a) wzoru Umowy.

Pytanie nr 44:

Załącznik nr 5 do SIWZ

W jaki sposób Zamawiający będzie weryfikował zgodność przedłożonego przez wykonawcę oświadczenia, o którym mowa w pkt.2 niniejszego załącznika ze stanem faktycznym?

Odpowiedź nr 44:

Zamawiający dokona weryfikacji złożonych dokumentów stosownie do postanowień rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane (Dz. U. z 2013 r. poz. 231) oraz przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.).

Pytanie nr 45:

§3 ust.2 pkt.b Załącznika nr 8 do SIWZ w zw. z §7 Załącznika nr 8 do SIWZ oraz Załącznika nr 5 do SIWZ

Rozumiemy, że wymóg udzielenia licencji będzie dotyczył zakresu określonego w zapisach dotyczących przedmiotu zamówienia i będzie odnosił się do pracowników, którzy zostali przeszkoleni w ramach przedmiotu umowy?

Odpowiedź nr 45:

Zamawiający wyjaśnia, że zakres licencji precyzuje treść § 7 ust. 6 wzoru Umowy. Zamawiający nie wyraża zgody, aby udzielana licencja odnosiła się tylko do pracowników, którzy zostali przeszkoleni przez Wykonawcę.

Pytanie nr 46:**§10 pkt.9 Załącznika nr 8 do SIWZ**

Rozumiemy, że pisząc w przedmiotowym punkcie o obowiązku wymiany pojazdu na nowy Zamawiający miał na myśli sytuację określoną w §10 ust.22.

Odpowiedź nr 46:

Tak.

Pytanie nr 47:**§13 pkt.2 ppkt.b Załącznika nr 8 do SIWZ**

Czy Zamawiający zamierza rozliczać wypłaconą wykonawcy zaliczkę proporcjonalnie z płatnościami za każdy dostarczony pojazd?

Odpowiedź nr 47:

Zamawiający wyjaśnia, że zamierza rozliczyć zaliczkę wypłaconą Wykonawcy jednorazowo, wraz z płatnością za pierwszy dostarczony pojazd.

Pytanie nr 48:**Załącznik nr 6 do SIWZ pkt III szczegółowe parametry techniczne oferowanych pojazdów Ip.90**

Wymagana liczba miejsc siedzących (stałych i uchylnych) min 160 wnosimy o stosowną modyfikację, w ten sposób, że: "liczba miejsc siedzących (stałych i składanych) - \geq 120 – w tym: liczba miejsc składanych".

Uwzględniając wymogi stawiane przez Zamawiającego dotyczące długości pojazdu, które wg wykonawcy stoją w kolizji z wymogiem dot. ilości miejsc siedzących, wnosimy o uwzględnienie przedmiotowej zmiany.

Odpowiedź nr 48:

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy i pozostawia dotychczasowy zapis bez zmian.

Pytanie nr 49:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. I.2.**

Prosimy o uszczegółowienie sformułowania „zakres niezbędny”.

Odpowiedź nr 49:

Zamawiający wyjaśnia, że „zakres niezbędny” oznacza spełnienie wszystkich wymogów i warunków określonych przepisami prawa w celu uzyskania Świadectwa Dopuszczenia do Eksploatacji Typu Pojazdu Kolejowego.

Pytanie nr 50:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. II.5.**

Prosimy o uszczegółowienie sformułowania „zakres niezbędny”.

Odpowiedź nr 50:

Zamawiający wyjaśnia, że „zakres niezbędny” oznacza spełnienie wszystkich wymogów i warunków określonych przepisami prawa w celu uzyskania Świadectwa Dopuszczenia do Eksploatacji Typu Pojazdu Kolejowego.

Pytanie nr 51:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.1.5.**

Czy jest to szerokość maksymalna pojazdu (uwzględniająca kamery, wsporniki itp.) czy szerokość tylko pudła pojazdu?

Odpowiedź nr 51:

Zamawiający informuje, że jest to szerokość pudła pojazdu.

Pytanie nr 52:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.1.6.**

Prosimy o podanie dodatkowych wymagań (np. Infrastruktura zajezdni).

Odpowiedź nr 52:

Zamawiający nie określa dodatkowych wymagań ponad zawarte w niniejszym punkcie. Wskazany łuk o najmniejszym promieniu znajduje się na terenie zajezdni.

Pytanie nr 53:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.1.9.**

Prosimy o potwierdzenie, że należy przyjąć masę pasażera 75 kg wg PN-EN 15663.

Odpowiedź nr 53:

Zamawiający nie znajduje uzasadnienia dla przyjęcia masy pasażera wynoszącej 75 kg i nie posiada wiedzy na temat pochodzenia takiej wartości. Zarówno norma EN 15663:2009 "Railway applications – Definition of vehicle reference masses" jak też norma PN-EN 12663:2002 "Kolejnictwo. Wymagania konstrukcyjno-wytrzymałościowe dotyczące pudeł kolejowych pojazdów szynowych" przyjmują masę pasażera jako 70 kg dla innych pojazdów niż pojazdy dużych prędkości i dalekobieżnych (EN 15663) czy dla ruchu dojazdowego i podmiejskiego (PN-EN 12663). W świetle ww. wyjaśnień masę pasażera należy przyjąć jako 70 kg.

Pytanie nr 54:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.1.17.**

Prosimy o zdefiniowanie numeru specyfikacji oraz rodzaju hałasu. Według TSI NOI dopuszczalny poziom hałasu stacjonarnego to 68 dB – obniżenie tego poziomu aż o 6 dB może znacznie skomplikować rozwiązania konstrukcyjne, w związku z tym wnioskujemy o rezygnację z opisanego wymagania.

Odpowiedź nr 54:

Zamawiający modyfikuje treść punktu III.1.17 wprowadzając obniżenie wymaganego warunku do 3 dB. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.1.17 otrzymują następujące brzmienie:

- „zgodnie z TSI NOI, UIC 553, UIC 567
- według specyfikacji technicznej dotyczącej dopuszczalnych poziomów emisji hałasu przez tabor kolejowy wszystkich rodzajów – co najmniej o 3 dB niższy od poziomu dopuszczalnego
- **hałas stacjonarny – co najmniej o 3 dB niższy od poziomu dopuszczalnego**”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 19.

Pytanie nr 55:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.4.10.**

Prosimy o wyjaśnienie sformułowania „jedna na wieloczlón”. Zapis sugeruje konfigurację zespołu trakcyjnego składającego się z więcej niż jednego wieloczlónu.

Odpowiedź nr 55:

Konfiguracja pojazdu jest opisana w definicji pojazdu, zawartej w § 1 wzoru Umowy.

Pytanie nr 56:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.6.6.**

Według wiedzy wykonawcy PN-EN 15877-1 to norma dot. znakowania pojazdów. Prosimy o weryfikację zapisów.

Odpowiedź nr 56:

Zamawiający modyfikuje treść punktu III.6.6. poprzez usunięcie numeru normy PN-EN 15877-1.

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 62.

Pytanie nr 57:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.6.17.**

Zgodność z TSI LOC&PAS wymaga czyby czołowej wg EN 15152, której konstrukcja jest inna niż UIC 651. Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań.

Odpowiedź nr 57:

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku niejednoznacznego określenia wymagań obowiązuje następująca hierarchia ważności dokumentów:

1. Stosowne TSI
2. Normy PN-EN
3. Pozostałe dokumenty, np. karty UIC
4. Krajowe wymogi zgodnie z listą UTK

Pytanie nr 58:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.7.7.**

PN-EN 14750-1 kategoryzuje Polskę w III strefie klimatycznej (zima, -40⁰C); UIC 553 kategoryzuje Polskę w II strefie (zima, -20⁰C). Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań.

Odpowiedź nr 58:

Zgodnie z odpowiedzią na Pytanie nr 57.

Pytanie nr 59:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.7.19.**

Wymagania obydwu specyfikacji (TSI PRM oraz UIC 567) wykluczają się. Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań.

Odpowiedź nr 59:

Zamawiający modyfikuje treść punktu III.7.19 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„zgodnie z TSI PRM wyłącznie dla siedzeń uprzywilejowanych oraz UIC 567 dla pozostałych siedzeń”**. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.7.19 otrzymują następujące brzmienie:

- **„zgodnie z TSI PRM wyłącznie dla siedzeń uprzywilejowanych oraz UIC 567 dla pozostałych siedzeń**
- w układzie:
 - bokiem do okien: szeregowym (pojedynczym lub podwójnym) lub naprzeciwległym (pojedynczym lub podwójnym) – siedzenia stałe
 - tyłem do okien: siedzenia stałe lub składane; dopuszczalne wyłącznie w strefie niskiej podłogi
- siedzenia zamontowane w układzie szeregowym powinny stanowić fotele wyposażone w profilowane zagłówki, zapewniające łatwość utrzymania w czystości
- fotele w układzie szeregowym i naprzeciwległym od strony przejścia muszą być wyposażone w uchwyt na wysokości zagłówka”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 105.

Pytanie nr 60:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.7.21.**

- a) Czy zapis dotyczy wyłącznie miejsc siedzących stałych?
- b) Definicja wysokości siedziska niezgodna z UIC 567 wymaganą w punkcie 105, zgodna z TSI PRM. Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań.

Odpowiedź nr 60:

- a) Zamawiający wyjaśnia, że zapisy dotyczą wszystkich miejsc siedzących w pojeździe. Wysokość 120 cm dotyczy siedzeń z zagłówkiem rozmieszczonych zgodnie z pkt. III.7.19.
- b) Zamawiający obniża wysokość siedziska liczoną od podłogi do 43 cm

Ponadto Zamawiający modyfikuje treść punktu III.7.21 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„zgodnie z TSI PRM wyłącznie dla siedzeń uprzywilejowanych oraz UIC 567 dla pozostałych siedzeń”**. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.7.21 otrzymują następujące brzmienie:

- **„zgodnie z TSI PRM wyłącznie dla siedzeń uprzywilejowanych oraz UIC 567 dla pozostałych siedzeń**
- minimalne wymagania w zakresie szerokości, głębokości i wysokości foteli:
 - szerokość 46 cm
 - wysokość (z zagłówkiem) 120 cm
 - **wysokość siedziska liczona od podłogi 43 cm”**

Analogiczne do powyższych zmiany zostają wprowadzone w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 107.

Pytanie nr 61:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.7.23.**

W świetle braku wymagań szczególnych prosimy o potwierdzenie, że półki rozmieszczone zgodnie z wymaganiami nadrzędnym zgodności z TSI PRM spełnią wymagania Zamawiającego.

Odpowiedź nr 61:

Zamawiający wymaga spełnienia wymagań karty UIC 562, zgodnie z odpowiedzią udzieloną na Pytanie nr 6.

Pytanie nr 62:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.8.3.**

Proszę o jednoznaczne określenie wymagań – zgodnie z UIC 153 czy Rozporządzeniem Ministra Transportu i Infrastruktury wydanym 14.02.2013 roku? Wymagania obecnie stoją w sprzeczności.

Odpowiedź nr 62:

Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie wymagania w pkt. III.8 „System informacji pasażerskiej” powinny spełniać uwarunkowania określone w TSI PRM, zgodnie z zapisem w pkt. III.8.1.

Pytanie nr 63:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.9.2.**

Definicja bezwzględnej eliminacji stref martwych wymusza instalację zwiększonej ilości kamer. Wnioskujemy o skreślenie stref martwych na poziomie nie przekraczającym 5% co daje możliwość rozsądnego rozmieszczenia kamer.

Odpowiedź nr 63:

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i modyfikuje treść punktu III.9.2. w następujący sposób: „**liczba kamer oraz ich rozmieszczenie powinny umożliwiać obserwację pasażerów znajdujących się w pojeździe (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%); w obszarze drzwi wejściowych do pojazdu muszą rejestrować materiał uzyskiwany przy rozdzielczości kamer min 1,5 Mpixeli**”. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.9.2 otrzymują następujące brzmienie:

- „kamery typu IP z funkcją WDR
- **liczba kamer oraz ich rozmieszczenie powinny umożliwiać obserwację pasażerów znajdujących się w pojeździe (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%); w obszarze drzwi wejściowych do pojazdu muszą rejestrować materiał uzyskiwany przy rozdzielczości kamer min 1,5 Mpixeli**
- kamery funkcjonujące w trybie dzień-noc z filtrem podczerwieni i obiektywami z korekcją, aby możliwa była jednoznaczna identyfikacja osób, zarówno przy oświetleniu naturalnym, sztucznym, jak i w warunkach niedostatecznego oświetlenia”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 126 (z zachowaniem zapisu, że liczbę kamer oraz ich rozmieszczenie określi Wykonawca).

Dodatkowo Zamawiający modyfikuje treść pkt. III.10.1 w następujący sposób: „**ilość i jakość kamer na zewnątrz Pojazdu powinna zapewniać rejestrację obrazu (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%) oraz umożliwiać identyfikację osób (np. niszczących Pojazd w sposób bezpośredni), z możliwością rejestracji i bieżącego podglądu**”.

Zamawiający modyfikuje również treść punktu III.10.1 zastępując dotychczasowy zapis: „kamery zewnętrzne służące do obserwacji podejścia do Pojazdu, chroniące Pojazd przed dewastacją” na następujący: **„kamery zewnętrzne służące do obserwacji bezpośredniego otoczenia Pojazdu w odległości nie mniejszej niż 3 m”**.

W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.10.1 otrzymują następujące brzmienie:

- **„kamery zewnętrzne służące do obserwacji bezpośredniego otoczenia Pojazdu w odległości nie mniejszej niż 3 m**
- liczba kamer oraz ich rozmieszczenie powinny umożliwiać obserwację osób znajdujących się na zewnątrz Pojazdu
- kamery funkcjonujące w trybie dzień-noc z filtrem podczerwieni i obiektywami z korekcją o min. rozdzielczości 720x576 pikseli z detekcją ruchu
- **ilość i jakość kamer na zewnątrz Pojazdu powinna zapewniać rejestrację obrazu (przy strefach „martwych pól” na poziomie nie przekraczającym 5%) oraz umożliwiać identyfikację osób (np. niszczących Pojazd w sposób bezpośredni), z możliwością rejestracji i bieżącego podglądu**
- przechowywanie zapisanego materiału przez okres minimum 14 dni
- kamery i system rejestracji zasilane buforowo tj. podczas pracy Pojazdu zasilane od systemów Pojazdu, a na postoju (przy wyłączonym Pojeździe) z własnych akumulatorów (bez poboru energii z systemów Pojazdu)
- minimalny czas zasilania z akumulatorów własnych 3 godziny
- podczas pracy Pojazdu system zasilania powinien doładowywać akumulatory
- Wykonawca dostarczy 2 sztuki mobilnych stacji operatorskich, tj. komputerów typu laptop wraz z oprogramowaniem, instrukcjami obsługi i licencjami na bezterminowe użytkowanie dla systemu kamer zewnętrznych oraz dodatkowe dwie sztuki zapasowych pamięci (dysków)
- minimalne wymagania dla ww. komputerów: wielordzeniowy procesor z częstotliwością taktowania min. 2,5GHz; port LAN/Ethernet 10/100Mbit/s; porty USB; napęd DVD±RW Super Multi; HDD min. 500GB; pamięć RAM min. 4GB”

Analogiczne do powyższych zmiany zostają wprowadzone w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 130.

Pytanie nr 64:

Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.2.

W jakiej pozycji jazdy wymagana widoczność powinna być zapewniona? Zgodnie z UIC 651 w pozycji siedzącej widoczność znaków niskich $\leq 15\text{m}$.

Odpowiedź nr 64:

Zamawiający informuje, że wymagania określone w pkt. III.12.2 muszą być spełnione dla pozycji siedzącej. Zamawiający modyfikuje treść punktu III.12.2 poprzez wprowadzenie następującego zapisu: **„widoczność powinna gwarantować obserwację szlaku w najkrótszej odległości od czoła pojazdu, nie przekraczającej 2 m (dla pozycji siedzącej)”**. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.12.2 otrzymują następujące brzmienie:

- „widoczność nie może być ograniczona przez zbyt szerokie słupki oraz wysokość pulpitu
- szerokość słupka nie większa niż 200 mm
- **widoczność powinna gwarantować obserwację szlaku w najkrótszej odległości od czoła pojazdu, nie przekraczającej 2 m (dla pozycji siedzącej)”**

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 135.

Pytanie nr 65:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.11.**

Jednokierunkowe otwieranie drzwi jest niezgodne z UIC 651. Integracja drzwi przesuwnych z klasycznym uchwytem antypanicznym jest nieuzasadniona. Prosimy o weryfikację wymagań.

Odpowiedź nr 65:

Zamawiający w pkt. III.12.11 nie wymaga stosowania karty UIC 651. Ponadto Zamawiający wykreśla możliwość zastosowania drzwi przesuwnych. W związku z powyższym wymagania określone w punkcie III.12.11 otrzymują następujące brzmienie:

- „wejście przez przedział pasażerski
- drzwi zabezpieczone przed otwarciem przez osoby nieuprawnione
- **otwierane w kierunku wnętrza przedziału pasażerskiego**
- wyposażone w górnej części w szybę (z roletą)
- drzwi do kabiny maszynisty powinny być wyposażone od strony kabiny w uchwyt antypaniczny”

Analogiczna do powyższej zmiana zostaje wprowadzona w Załączniku nr 6 do SIWZ „Opis techniczny oferowanych pojazdów” – punkt 144.

Pytanie nr 66:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.12.**

Czy jest to stałe miejsce pracy osoby towarzyszącej (zamocowanie stałe, spełniające warunki widoczności) w świetle UIC 651, czy też wykorzystywane okazjonalnie np. siedzenie uchylne zamontowane na tylnej ścianie kabiny? W przypadku montażu siedzenia uchylnego brak będzie możliwości spełnienia warunków widoczności zgodnie z UIC 651.

Odpowiedź nr 66:

Zamawiający w pkt. III.12.12 nie wymaga stosowania karty UIC 651.

Pytanie nr 67:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.17.**

PN-EN 15152 wymusza inną konstrukcję szyby niż UIC 651. Brak jest możliwości jednoczesnego spełnienia obydwu wymagań. TSI LOC&PAS przywołuje punkty normy EN 15152. Prosimy o weryfikację i jednoznaczne określenie wymagań.

Odpowiedź nr 67:

Zgodnie z odpowiedzią na Pytanie nr 57.

Pytanie nr 68:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.19.**

Prosimy o potwierdzenie, że wyposażenie w spryskiwacz i wycieraczkę dotyczy wyłącznie szyby czołowej.

Odpowiedź nr 68:

Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie zapisy odnoszą się do szyby czołowej oraz szyb bocznych.

Pytanie nr 69:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.12.19.**

Prosimy o potwierdzenie, że wystarczającym będzie, że kłapa zalewowa zbiornika będzie łatwo dostępna z zewnątrz pojazdu.

Odpowiedź nr 69:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiego rozwiązania.

Pytanie nr 70:**Załącznik nr 2 do SIWZ pkt. III.14.8.**

Pojazd wyposażony będzie w dwie kabiny maszynistów na każdym końcu. Prosimy o wskazanie lokalizacji pulpitu manewrowego. Punkty 45, 46 oraz 169 wskazują na dodatkowe potrzeby funkcjonalne Zamawiającego. Prosimy o ich wskazanie.

Odpowiedź nr 70:

Punkty 45, 46 i 169 określone w Załączniku nr 6 do SIWZ (odpowiednio pkt. III.4.9, III.4.10 i III.14.8 określone w Załączniku nr 2 do SIWZ) dotyczą wyłącznie jazdy manewrowej lub awaryjnej.

Pytanie nr 71:**Rozdział IX Punkt 2 ppkt.b lit.ii SIWZ**

Mając na uwadze, że w chwili obecnej pojazdy użytkowane przez WKD użytkowane są w ramach napięcia 600V a w przyszłości 3000V i nie podano dokładnej daty zmiany ww. napięcia a zatem istnieje realna szansa, iż pojazdy będące przedmiotem zamówienia dostarczone zostaną przed datą ww. zmiany zwracamy się z zapytaniem czy Zamawiający oczekuje aby w zakresie przedmiotowego punktu wykonawcy wykazali się doświadczeniem w dostawie pojazdów przeznaczonych do obsługi dwunapięciowej?

Odpowiedź nr 71:

Zamawiający w celu spełnienia warunku doświadczenia nie wymaga wykazania się doświadczeniem wyłącznie w dostawie pojazdów przeznaczonych do obsługi dwunapięciowej.

Pytanie nr 72:**Rozdział IX Punkt 2 ppkt.b lit.ii SIWZ**

Czy zamawiający oczekuje wykazania się dostawą pasażerskich pojazdów szynowych wskazanych w przedmiotowym punkcie wykonujących obsługę połączeń w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym?

Odpowiedź nr 72:

Zamawiający sprecyzował treść warunku doświadczenia w Rozdziale IX, ust. 2 pkt. b) SIWZ.

Zamawiający informuje, że stosownie do treści Rozdziału XII ust. 3 pkt d) dokonane w niniejszym piśmie modyfikacje i zmiany treści SIWZ, jak również pytania Wykonawców wraz z wyjaśnieniami stają się integralną częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.

Załącznikami do niniejszego pisma są zmodyfikowane:

- Załącznik nr 2 do SIWZ – Opis przedmiotu zamówienia (Wymagania Techniczne)
- Załącznik nr 6 do SIWZ – Opis techniczny oferowanych pojazdów
- Załącznik nr 8 do SIWZ – Wzór Umowy
- Załącznik nr 8 do SIWZ – Załącznik nr 6 do Umowy – Wzór Protokołu reklamacyjnego

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR
d/s Ekonomiczno-Finansowych

Jolanta Dalek

PREZESZARZĄDU

Grzegorz Dymecki