

Znak sprawy: DZ.26.100.2025

Kraków, dnia 27.05.2025 r.

Wykonawcy
strona internetowa – platforma zakupowa
<https://platformazakupowa.pl/pn/kolejemaalopolskie/proceedings>

Dotyczy postępowania w celu udzielenia zamówienia pn.: **„Wykonanie przeglądu czwartego poziomu utrzymania P4 wraz z montażem urządzeń/systemu ETCS i pracami dodatkowymi na czterech (4) pojazdach serii EN64 (typ 40WEa)”,** prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1320 z późn.zm.).

WYJAŚNIENIA I ZMIANY TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

W związku z zapytaniami dotyczącymi zapisów Specyfikacji Warunków Zamówienia i Projektowanych postanowień umowy wniesionymi do Zamawiającego, Zamawiający „Koleje Małopolskie Sp. z o.o.” w Krakowie działając na podstawie art. 135 oraz art. 137 ustawy Pzp wyjaśnia i dokonuje zmian:

Pytanie nr 1:

„Pytanie 1 – SWZ , Rozdział IV Wadium pkt. 1

(jest)

„Wykonawca zobowiązany jest do wniesienia wadium w wysokości: 500 000,00 zł (słownie: pięćset tysięcy złotych 00/100).”

(na)

„Wykonawca zobowiązany jest do wniesienia wadium w wysokości: 300 000,00 zł (słownie: trzysta tysięcy złotych 00/100).”

Odpowiedź nr 1 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 2:

„Pytanie 2 - §28 ust. 1 umowy

(jest)

„Zabezpieczenie należytego wykonania Umowy, w szczególności dla zapewnienia jakości materiałów oraz terminowego wykonania przedmiotu Umowy, wynosi 3% łącznej brutto maksymalnego wynagrodzenia [...]”.

(na)

„Zabezpieczenie należytego wykonania Umowy, w szczególności dla zapewnienia jakości materiałów oraz terminowego wykonania przedmiotu Umowy, wynosi 2% łącznej brutto maksymalnego wynagrodzenia [...]”.

Odpowiedź nr 2 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Strona 1 z 46

Pytanie nr 3:

**„Pytanie 3 - §7. pkt. 1. ppkt 1.) umowy
(jest)**

„w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości 2 500 000,00 zł (słownie: dwa miliony pięćset tysięcy złotych 00/100);”

(na)

„w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego lub Wykonawcę z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną w wysokości **1 500 000,00 zł** (słownie: **milion** pięćset tysięcy złotych 00/100);”

Odpowiedź nr 3 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 4:

**„Pytanie 4 - §7. pkt. 1 ppkt 2.) umowy
(jest)**

„w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która **nie wyłączy** Pojazdu z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości 800,00 zł (słownie: osiemset złotych 00/100) za dziewiąty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii;”

(na)

„w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która **nie wyłączy** Pojazdu z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości **500,00 zł** (słownie: **pięćset** złotych 00/100) za dziewiąty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii;”

Odpowiedź nr 4 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis § 7 ust. 1 pkt 2) w następujący sposób:

„2) w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która **nie wyłączy** Pojazdu z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości **700,00 zł (słownie: siedemset złotych 00/100)** za dziewiąty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii”

Pytanie nr 5:

**„Pytanie 5 - §7 ust. 1 pkt. 3) umowy
(jest)**

„w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która wyłączy pojazd z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości 1500,00 zł (słownie: jeden tysiąc pięćset złotych 00/100) za każdy szósty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii.”

(na)

„w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która wyłączy pojazd z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości **1100,00 zł** (słownie: jeden tysiąc sto złotych 00/100) za każdy szósty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii.”

Odpowiedź nr 5 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis § 7 ust. 1 pkt 3) w następujący sposób:

„3) w przypadku zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, która wyłączy Pojazd z eksploatacji, Wykonawca zostanie obciążony karą umowną za każdy przypadek, osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu, w wysokości **1400,00 zł (słownie: jeden tysiąc czterysta złotych 00/100)** za szósty i każdy kolejny rozpoczęty dzień od powiadomienia Wykonawcy o Awarii;”

Pytanie nr 6:

**„Pytanie 6 - §7. pkt. 1 ppkt 4) umowy
(jest)**

„w przypadku zwłoki w wykonaniu Przedmiotu Umowy w stosunku do terminu określonego w Umowie w § 5 ust. 1 pkt 1 lub 2, w wysokości 2500,00 zł (słownie: dwa tysiące pięćset złotych 00/100) osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu za każdy dzień zwłoki; „

(na)

„w przypadku zwłoki w wykonaniu Przedmiotu Umowy w stosunku do terminu określonego w Umowie w § 5 ust. 1 pkt 1 lub 2, w wysokości **1500,00 zł** (słownie: **tysiąc** pięćset złotych 00/100) osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu za każdy dzień zwłoki;”

Odpowiedź nr 6 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 7:

„Pytanie 7 - §7. pkt.1 ppkt 5) umowy

(jest)

„niezależnie od kary określonej w pkt 4 powyżej w przypadku zwłoki w wykonaniu obowiązków Wykonawcy określonych w § 3 ust. 3c pkt 14 Umowy, w wysokości 2 000,00 zł (słownie: dwa tysiące złotych 00/100) osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu za każdy dzień zwłoki;”

(na)

„niezależnie od kary określonej w pkt 4 powyżej w przypadku zwłoki w wykonaniu obowiązków Wykonawcy określonych w § 3 ust. 3c pkt 14 Umowy, w wysokości 1000,00 zł (słownie: tysiąc złotych 00/100) osobno w odniesieniu do każdego Pojazdu za każdy dzień zwłoki.”

Odpowiedź nr 7 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 8:

„Pytanie 8 - §7 ust.3

(jest)

„Strony ustalają limit kar na umownych na maksymalnym poziomie 20 % wartości brutto maksymalnego wynagrodzenia wskazanego w §6 ust. 1.”

(na)

„Strony ustalają limit kar na umownych na maksymalnym poziomie 20 % wartości netto maksymalnego wynagrodzenia wskazanego w §6 ust. 1.”

Odpowiedź nr 8 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 9:

„Pytanie 9 - §9. pkt.1) umowy

(jest)

„Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na wszelkie prace wykonywane w ramach Przedmiotu Umowy, w tym prawidłowe działanie Pojazdów (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie), na okres 36 miesięcy liczonych od dnia podpisania protokołów wykonania przeglądu zgodnego z załącznikiem do DSU **nr 69 i 70** oraz protokołu „Odbioru rekonstrukcji oraz robót dodatkowych” stanowiący załącznik **nr 71** do DSU - każdego EZT bez zastrzeżeń. Wykonawca wraz z każdym EZT przekaze Zamawiającemu dokument potwierdzający udzielenie gwarancji jakości (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie). Okres rękojmi na wykonane w ramach Przedmiotu Umowy prace jest równy okresowi gwarancji.”

(na)

„Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na wszelkie prace wykonywane w ramach Przedmiotu Umowy, w tym prawidłowe działanie Pojazdów **w zakresie wykonanych prac** (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie **poddane czynnościom przeglądowym**), na okres **24 miesięcy** liczonych od dnia podpisania protokołów

wykonania przeglądu zgodnego z załącznikiem do DSU nr 69 i 70 oraz protokołu „Odbioru rekonstrukcji oraz robót dodatkowych” stanowiący załącznik nr 71 do DSU - każdego EZT bez zastrzeżeń. Wykonawca wraz z każdym EZT prześle Zamawiającemu dokument potwierdzający udzielenie gwarancji jakości (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie). Okres rękojmi na wykonane w ramach Przedmiotu Umowy prace jest równy okresowi gwarancji.”

Odpowiedź nr 9 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 9 ust. 1 w następujący sposób:

„1. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na wszelkie prace wykonywane w ramach Przedmiotu Umowy, w tym prawidłowe działanie Pojazdów w zakresie wykonanych prac (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie poddane czynnościom przeglądowym), na okres 36 miesięcy liczonych od dnia podpisania protokołów wykonania przeglądu zgodnego z załącznikiem do DSU nr 69 i 70 oraz protokołu „Odbioru rekonstrukcji oraz robót dodatkowych” stanowiący załącznik nr 71 do DSU - każdego EZT bez zastrzeżeń. Wykonawca wraz z każdym EZT prześle Zamawiającemu dokument potwierdzający udzielenie gwarancji jakości (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie). Okres rękojmi na wykonane w ramach Przedmiotu Umowy prace jest równy okresowi gwarancji.”

Zmianie ulega zapis rozdz. II ust. 5 pkt 5.4. ppkt 5.4.1. i 5.4.2. Specyfikacji Warunków Zamówienia [Opis przedmiotu zamówienia, Wymagane warunki gwarancji], w następujący sposób:

„5.4.1. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na wszelkie prace wykonywane w ramach przedmiotu zamówienia, w tym prawidłowe działanie Pojazdów w zakresie wykonanych prac (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie poddane czynnościom przeglądowym), na okres 36 miesięcy liczonych od dnia podpisania protokołów wykonania przeglądu zgodnego z załącznikiem do DSU nr 69 i 70 oraz protokołu „Odbioru rekonstrukcji oraz robót dodatkowych” stanowiący załącznik nr 71 do DSU - każdego EZT bez zastrzeżeń.

5.4.2. Wykonawca wraz z każdym EZT prześle Zamawiającemu dokument potwierdzający udzielenie gwarancji jakości (rozumianej także jako gwarancja na elementy, zespoły, podzespoły, części oraz ich oprogramowanie). Okres rękojmi na wykonane w ramach przedmiotu zamówienia prace jest równy okresowi gwarancji.”

Pytanie nr 10:

„Pytanie 10 - §9. pkt.2) umowy
(jest)

„Gwarancją objęte są wszystkie zespoły i podzespoły z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych i części normalnie zużywających się w eksploatacji (np. klocki hamulcowe, zestawy kołowe, ślizgi pantografu, pióra wycieraczek, żarówki, bezpieczniki, łączniki metalowo-gumowe), o ile ich nadmierne zużycie nie jest spowodowane Wadą.”

(na)

„Gwarancją objęte są wszystkie zespoły i podzespoły poddane czynnościom przeglądowym z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych i części normalnie zużywających się w eksploatacji (np. klocki hamulcowe, zestawy kołowe, ślizgi pantografu, pióra wycieraczek, żarówki, bezpieczniki, łączniki metalowo-gumowe), o ile ich nadmierne zużycie nie jest spowodowane Wadą.”

Odpowiedź nr 10 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 9 ust. 2 w następujący sposób:

„ 2. Gwarancją objęte są wszystkie zespoły i podzespoły poddane czynnościom przeglądowym z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych i części normalnie zużywających się w eksploatacji (np. klocki hamulcowe, zestawy kołowe, ślizgi pantografu, pióra wycieraczek, żarówki, bezpieczniki, łączniki metalowo-gumowe), o ile ich nadmierne zużycie nie jest spowodowane Wadą.”

Zmianie ulega zapis rozdz. II ust. 5 pkt 5.4. ppkt 5.4.3. Specyfikacji Warunków Zamówienia [Opis przedmiotu zamówienia, Wymagane warunki gwarancji], w następujący sposób:

„5.4.3. Gwarancją objęte są wszystkie zespoły i podzespoły **poddane czynnościom przeglądowym** z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych i części normalnie zużywających się w eksploatacji (np. klocki hamulcowe, zestawy kołowe, ślizgi pantografu, pióra wycieraczek, żarówki, bezpieczniki, łączniki metalowo-gumowe), o ile ich nadmierne zużycie nie jest spowodowane Wadą.”

Pytanie nr 11:

„Pytanie 11 - §9. pkt.3) umowy
(jest)

„Gwarancja udzielona Zamawiającemu na okres 36 miesięcy obejmuje na wszelkie prace wykonywane w ramach Przedmiotu Umowy ze wszystkimi częściami, zespołami, podzespołami również w przypadku, jeśli gwarancja udzielona Wykonawcy przez producentów lub poddostawców części, zespołów lub podzespołów jest krótsza, niż gwarancja udzielona Zamawiającemu na Przedmiot Umowy.”

(na)

„Gwarancja udzielona Zamawiającemu na okres **24 miesięcy** obejmuje wszelkie prace wykonywane w ramach Przedmiotu Umowy ze wszystkimi częściami, zespołami, podzespołami również w przypadku, jeśli gwarancja udzielona Wykonawcy przez producentów lub poddostawców części, zespołów lub podzespołów jest krótsza, niż gwarancja udzielona Zamawiającemu na Przedmiot Umowy.”

Odpowiedź nr 11 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 12:

„Pytanie 12 - §9. pkt.4) umowy
(jest)

„W okresie gwarancyjnym Wykonawca zobowiązuje się do reakcji na zgłoszenia 24x7 (tj. 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu). O awarii EZT, Zamawiający powiadamia niezwłocznie na dane teleadresowe podane przez Wykonawcę: (.....).”

(na)

„W okresie gwarancyjnym Wykonawca zobowiązuje się do reakcji na zgłoszenia **w najkrótszym możliwym terminie**. O awarii EZT, Zamawiający powiadamia niezwłocznie na dane teleadresowe podane przez Wykonawcę: (.....).”

Odpowiedź nr 12 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 13:

„Pytanie 13 - §9. pkt.5) umowy
(jest)

„Czas naprawy gwarancyjnej liczony jest w pełnych dobach od momentu zgłoszenia Wykonawcy Awarii powstałej na skutek wystąpienia Wady do momentu zgłoszenia wykonania naprawy przez Wykonawcę. Czas napraw będzie raportowany przez Wykonawcę w oparciu o zestawienie przygotowane w ujęciu miesięcznym i przedstawiany Zamawiającemu (do trzech dni po zakończeniu danego miesiąca).”

(na)

„Czas naprawy gwarancyjnej liczony jest **od następnego dnia roboczego następującego po dniu** zgłoszenia Wykonawcy Awarii powstałej na skutek wystąpienia Wady do momentu zgłoszenia wykonania naprawy przez Wykonawcę.”

Odpowiedź nr 13 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 14:

„Pytanie 14 - §9. pkt.10) umowy
(jest)

„W przypadku wystąpienia Awarii **wyluczającej** z eksploatacji EZT Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie usunąć Awarię własnym staraniem i na własny koszt w ramach udzielonej gwarancji, nie później jednak niż w ciągu 5 dni kalendarzowych od daty powiadomienia Wykonawcy o Awarii lub w

terminie wzajemnie uzgodnionym. Przez usunięcie Awarii rozumie się należyte działanie EZT w ruchu pasażerskim, wolne od tej Awarii w czasie co najmniej 14 dni. Powtórne wystąpienie Awarii w czasie 14 dni jest równoznaczne z jej nie usunięciem. W takim wypadku Wykonawca zobowiązany jest w terminie 7 dni wymienić część uszkodzoną na nową, a także części mogące mieć związek przyczynowy z Awarią. Powyższe działania muszą skutecznie usunąć Awarię.”

(na)

„W przypadku wystąpienia Awarii **wyłłączającej** z eksploatacji EZT Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie usunąć Awarię własnym staraniem i na własny koszt w ramach udzielonej gwarancji, nie później jednak niż w ciągu 7 dni roboczych od daty powiadomienia Wykonawcy o Awarii lub w terminie wzajemnie uzgodnionym. Przez usunięcie Awarii rozumie się należyte działanie EZT w ruchu pasażerskim, wolne od tej Awarii w czasie co najmniej **7 dni**. Powtórne wystąpienie Awarii w czasie **7 dni** jest równoznaczne z jej nie usunięciem. W takim wypadku Wykonawca zobowiązany jest w terminie 14 dni wymienić część uszkodzoną, a także części mogące mieć związek przyczynowy z Awarią. Powyższe działania muszą skutecznie usunąć Awarię.”

Odpowiedź nr 14 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 15:

„Pytanie 15 - §9. pkt.11) umowy

(jest)

„W przypadku wystąpienia Awarii **niewyłłączającej** z eksploatacji EZT objętej udzieloną gwarancją Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie ją usunąć własnym staraniem i na własny koszt w ramach udzielonej gwarancji, nie później jednak niż w ciągu 8 dni kalendarzowych od daty powiadomienia Wykonawcy o Awarii lub w terminie wzajemnie uzgodnionym.”

(na)

„W przypadku wystąpienia Awarii **niewyłłączającej** z eksploatacji EZT objętej udzieloną gwarancją Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie ją usunąć własnym staraniem i na własny koszt w ramach udzielonej gwarancji, nie później jednak niż w ciągu 10 dni roboczych od daty powiadomienia Wykonawcy o Awarii lub w terminie wzajemnie uzgodnionym.”

Odpowiedź nr 15 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 16:

„Pytanie 16 - §9. pkt.12) umowy

(jest)

„W przypadku zaistnienia istotnych przyczyn uzasadniających wydłużenie czasu naprawy ponad termin określony w ust. 10 i 11 Zamawiający może wyrazić zgodę na dłuższy czas naprawy. Uzgodnienie wymaga pisemnego wniosku złożonego przez Wykonawcę wraz z uzasadnieniem lub w zachowaniu formy dokumentowej. Warunkiem pozytywnego rozpatrzenia wniosku o wydłużenie czasu naprawy jest przekazanie go Zamawiającemu przed upływem 5 dnia postoju EZT w naprawie gwarancyjnej.”

(na)

„W przypadku zaistnienia istotnych przyczyn uzasadniających wydłużenie czasu naprawy ponad termin określony w ust. 10 i 11 Zamawiający może wyrazić zgodę na dłuższy czas naprawy. Uzgodnienie wymaga pisemnego wniosku złożonego przez Wykonawcę wraz z uzasadnieniem lub w zachowaniu formy dokumentowej. Warunkiem pozytywnego rozpatrzenia wniosku o wydłużenie czasu naprawy jest przekazanie go Zamawiającemu przed upływem **8 dnia** postoju EZT w naprawie gwarancyjnej.”

Odpowiedź nr 16 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 9 ust. 12 w następujący sposób:

„12. W przypadku zaistnienia istotnych przyczyn uzasadniających wydłużenie czasu naprawy ponad termin określony w ust. 10 i 11 Zamawiający może wyrazić zgodę na dłuższy czas naprawy. Uzgodnienie wymaga pisemnego wniosku złożonego przez Wykonawcę wraz z uzasadnieniem lub

z zachowaniem formy dokumentowej. Wniosek może zostać rozpatrzony pozytywnie o ile zostanie złożony przed upływem 5 dnia postępu ECT w naprawie gwarancyjnej.”

Pytanie nr 17:

**„Pytanie 17 - §9. pkt.14) umowy
(jest)**

„Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia Wady systemowej we wszystkich Pojazdach w terminie 3 miesięcy, licząc od daty zawiadomienia o Wadzie systemowej. Wykonawca może wystąpić do Zamawiającego o wydłużenie terminu usunięcia Wady systemowej, o ile jest to konieczne i uzasadnione obiektywnymi okolicznościami.”

(na)

„Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia Wady systemowej we wszystkich Pojazdach w terminie 6 miesięcy, licząc od daty zawiadomienia o Wadzie systemowej. Wykonawca może wystąpić do Zamawiającego o wydłużenie terminu usunięcia Wady systemowej, o ile jest to konieczne i uzasadnione obiektywnymi okolicznościami.”

Odpowiedź nr 17 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 18:

**„Pytanie 18 - §9. pkt.14) umowy
(jest)**

„W razie stwierdzenia przez Zamawiającego w okresie gwarancji udzielonej przez Wykonawcę, o której mowa w niniejszym paragrafie, Wad w działaniu Pojazdów, ich części, podzespołów lub zespołów, Zamawiający powiadamia Wykonawcę pocztą elektroniczną, aby w terminie umożliwiającym dojazd do uszkodzonego Pojazdu, nie później jednak niż w ciągu 48 godzin, licząc od daty powiadomienia, przedstawiciel Wykonawcy wziął udział w komisji mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny powstania i sposobu usunięcia Wady. Nieobecność przedstawiciela Wykonawcy w pracach komisji jest równoznaczna z uznaniem zasadności zgłoszenia gwarancyjnego i z uznaniem zakresu naprawy Pojazdu.”

(na)

„W razie stwierdzenia przez Zamawiającego w okresie gwarancji udzielonej przez Wykonawcę, o której mowa w niniejszym paragrafie, Wad w działaniu Pojazdów, ich części, podzespołów lub zespołów, Zamawiający powiadamia Wykonawcę pocztą elektroniczną, aby w terminie umożliwiającym dojazd do uszkodzonego Pojazdu, nie później jednak niż w ciągu **72 godzin**, licząc od daty powiadomienia, przedstawiciel Wykonawcy wziął udział w komisji mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny powstania i sposobu usunięcia Wady. Nieobecność przedstawiciela Wykonawcy w pracach komisji jest równoznaczna z uznaniem zasadności zgłoszenia gwarancyjnego i z uznaniem zakresu naprawy Pojazdu.”

Odpowiedź nr 18 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 19:

„Pytanie 19 - Wnosimy o zmianę zapisu 2.1.1. z załącznika nr 3 do załącznika nr 8 OPZ z:

2.1.1. dostarczenia urządzenia ETCS zgodnie ze specyfikacjami systemowymi UNISIG SUBSET-026 wersja 3 (SRS 3.6.0 lub też wersja wyższa, aktualna i dopuszczona przez ERA na dzień składania oferty). Wykonawca zagwarantuje kompatybilność tych urządzeń ze starszymi specyfikacjami 2.3.0d. Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie umożliwiał aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu a ogłoszonych przez ERA (European Railway Agency); Hardware oferowanego do zainstalowania systemu ERTMS/ETCS powinien umożliwiać późniejszą aktualizację systemu do wyższej wersji Baseline, co nie wyklucza ewentualnej konieczności wymiany niektórych podzespołów zamontowanych w ramach umowy,

na

- 2.1.1. dostarczenia urządzenia ETCS zgodnie ze specyfikacjami systemowymi UNISIG SUBSET-026 wersja 3 (SRS 3.6.0 lub też wersja wyższa, aktualna i dopuszczona przez ERA na dzień składania oferty). Wykonawca zagwarantuje kompatybilność tych urządzeń ze starszymi specyfikacjami 2.3.0d. Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie umożliwiał aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu a ogłoszonych przez ERA (European Railway Agency);

Odpowiedź nr 19 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający modyfikuje zapis załącznik nr 3 do załącznik nr 8 do SWZ, punkt 2.1 a), który otrzymuje brzmienie:

- a) dostarczenie i wyposażenie 4 (czterech) elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 40WEa serii EN64 w systemy urządzeń pokładowych zgodne z aktualnie obowiązującymi specyfikacjami systemowymi UNISIG SUBSET (SRS wersja 3.6.0). Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie podatny na aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu a ogłaszanych przez ERA (European Railway Agency), **co nie wyklucza ewentualnej konieczności wymiany niektórych zamontowanych w ramach umowy podzespołów na koszt i ryzyko Zamawiającego**. Instalacja urządzeń pokładowych nie może wpłynąć na ograniczenie możliwości Zamawiającego w zakresie eksploatacji pojazdów na terenie Polski, w której pojazd ma obecnie dopuszczenia do eksploatacji, przy wyłączonym systemie pokładowym ERTMS/ETCS,

Zamawiający modyfikuje zapis załącznik nr 3 do załącznik nr 8 do SWZ, punkt 2.2.4, który otrzymuje brzmienie:

2.2.4. dostarczenia urządzenia ETCS zgodnie ze specyfikacjami systemowymi UNISIG SUBSET- 026 wersja 3 (SRS 3.6.0 lub też wersja wyższa, aktualna i dopuszczona przez ERA na dzień składania oferty). Wykonawca zagwarantuje kompatybilność tych urządzeń ze starszymi specyfikacjami 2.3.0d. Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie umożliwiał aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu a ogłoszonych przez ERA (European Railway Agency); Hardware oferowanego do zainstalowania systemu ERTMS/ETCS powinien umożliwiać późniejszą aktualizację systemu do wyższej wersji Baseline, co nie wyklucza ewentualnej konieczności wymiany **niektórych zamontowanych w ramach umowy podzespołów na koszt i ryzyko Zamawiającego**.

Zamawiający modyfikuje zapis załącznik nr 3 do załącznik nr 8 do SWZ, punkt 5 b), który otrzymuje brzmienie:

b) aktualną specyfikacją wymagań funkcjonalnych ERA oraz specyfikacją wymagań systemowych dla wersji baseline 3.6.0. lub nowszej Wykonawca zagwarantuje kompatybilność tych urządzeń ze starszymi specyfikacjami 2.3.0d. Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie podatny na aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu, a ogłaszanych przez ERA (European Railway Agency), **co nie wyklucza ewentualnej konieczności wymiany niektórych zamontowanych w ramach umowy podzespołów na koszt i ryzyko Zamawiającego**.

Pytanie nr 20:

„Wnioskujemy o zmianę zapisów , załącznik nr 8 OPZ, prace opcjonalne „Prawo opcji”

Pyt.1

PRACA 13 - Wymiana kół monoblokowych (wraz z łożyskami osiowymi) na wszystkich zestawach kołowych.

Bezobrzęczowe o zarysach wieńca S1002 / h28 / e32,5 / 6,7%. spełniające wymogi PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne oraz PN-EN 13715:2020-12 lub równoważne o średnicy okręgu tocznego min. 850 mm (wymiar kresowy 780 mm).

Koła powinny być wykonane ze stali **gatunku ERS9**. Skład chemiczny określony na podstawie analizy wytopowej oraz produktowej PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne.

Dopuszczające eksploatację po obróbce skrawaniem zarysu kół z różnicą średnic między wózkami wynoszącą 15 mm.

Wymiar stromości obrzeża qR [mm]: ponaprawczy $7,5 \leq qR \leq 12$; kresowy $6,5 \leq qR \leq 12$

Norma nie przewiduje takiego materiału - może być ER8, ERS8 lub ER9 - materiału ERS9 nie ma w normie PN EN 13262-2021-02E"

Odpowiedź nr 20 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę w następujący sposób:

„Bezobrzęczowe o zarysach wieńca S1002 / h28 / e32,5 / 6,7%. spełniające wymogi PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne oraz PN-EN 13715:2020-12 lub równoważne o średnicy okręgu tocznego min. 850 mm (wymiar kresowy 780 mm).

Koła powinny być wykonane ze stali gatunku **ER9**. Skład chemiczny określony na podstawie analizy wytopowej oraz produktowej PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne. **W przypadku wymiany kół wymaga się przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany dla wskazanych poniżej parametrów/wymiarów.**

Eksploatacja po obróbce skrawaniem zarysu kół z różnicą średnic między wózkami wynoszącą 15 mm.

Wymiar stromości obrzeża qR [mm]: ponaprawczy $7,5 \leq qR \leq 12$; kresowy $6,5 \leq qR \leq 12$ "

Pytanie nr 21:

„Pyt.2 W Załączniku nr 7 , oferta Wykonawcy oraz załącznik nr 8 OPZ prace opcjonalne „Prawo opcji”

-wnosimy o usunięcie zapisu:

PRACA 19- Dostosowanie obecnego trybu/funkcji „PARKING” pojazdów do wymagań Zamawiającego. Powyższa czynność możliwa jest do wykonania jedynie przez producenta pojazdu.

Odpowiedź nr 21 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyraża zgodę na wykreślenie PRACY nr 19.

W związku z powyższym zmianie ulega załącznik nr 1B do Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Pytanie nr 22:

„Projektowane postanowienia umowy, §3 ust. 3a.7 – proszę o wskazanie aktualnych dat ważności wzorcowania/legalizacji wszystkich urządzeń, co do których wykonawca ma podjąć prace.”

Odpowiedź nr 22 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyjaśnia, że wzorcowaniu/legalizacji podlegają wszystkie urządzenia i jednocześnie zmienia zapis § 3 ust. 3a pkt 7 Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„Wykonawca w ramach wynagrodzenia umownego zobowiązany jest:

- 1) *wykonać legalizacje/przegląd wszystkich urządzeń podozorowych, a w razie konieczności odnowić oznakowanie zespołów podozorowych (np. zbiorników ciśnieniowych). W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku.*
- 2) *wszystkie urządzenia podlegające wzorcowaniu/legalizacji skierować do jej wykonania Dokumentację z tych czynności, w szczególności protokoły przeglądowe (w tym wzorcowania urządzeń), świadectwa, legalizacje, należy przekazać Zamawiającemu. W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku.”*

Zmianie ulega zapis Ogłoszenia o zamówieniu pkt 2.1. Procedura oraz 5.1. Część zamówienia: LOT-0001 [Ogłoszenie o zamówieniu] w następujący sposób:

„Przedmiotem zamówienia jest wykonanie przez Wykonawcę na rzecz Zamawiającego prac na Pojazdach polegających na: 1. Przeglądu czwartego poziomu utrzymania (P4) czterech (4) elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 40WEa, serii EN64 o numerach EN64-004, EN64-006, EN64-007 i EN64-008, zgodnie z zakresem określonym w Dokumentacji Systemu Utrzymania nr: DSU 40WEa

0130-1 (KMŁ V.1) na zasadach określonych w dokumentacji postępowania. 2. Prac dodatkowych wykraczających poza stały zakres DSU, których potrzeba wykonania zostanie zdiagnozowana przez Wykonawcę w toku wykonania przeglądów z poziomu utrzymania P4 dla poszczególnych Pojazdów typu 40WEa, serii EN64 w ramach limitu kosztów tych prac wskazanych przez Zamawiającego w § 6 ust. 1 lit. c) Projektowanych postanowień umowy. 3. Prac opcjonalnych realizowanych w ramach Prawa Opcji wskazanego w § 23 Projektowanych postanowieniach umowy dla czterech (4) elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN64 wskazanych w punkcie 1 powyżej, zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia wskazanym w załączniku nr 8 do Projektowanych postanowień umowy. 4. Opracowanie dokumentacji technicznej do Pojazdów wskazanych w punkcie 1 uwzględniającej wszystkie wykonane w ramach przedmiotu zamówienia prace, w tym przygotowanie dokumentacji towarzyszącej, niezbędnej do prawidłowego wdrożenia tych prac i użytkowania Pojazdów po wykonanych pracach, aktualizacja dokumentacji technicznej Pojazdów przez Wykonawcę (w szczególności dokumentacja techniczno-ruchowa, katalog części zamiennych, dokumentacja systemu utrzymania – dopuszcza się formę suplementu) w zakresie wynikającym z wykonanych prac wraz z udzieleniem Zamawiającemu licencji do stworzonej w toku realizacji Umowy dokumentacji technicznej. W okresie trwania Umowy podmiotem odpowiedzialnym za Utrzymanie Pojazdów będzie Zamawiający, z zastrzeżeniem, iż na Wykonawcy spoczywają następujące obowiązki: 1. Wykonawca zobowiązuje się do przekazania informacji Zamawiającemu o dowodach sugerujących, że element, który nie został wcześniej zidentyfikowany jako krytyczny dla bezpieczeństwa, powinien być za taki uznany, w szczególności przekazuje Zamawiającemu informację o kwestiach dotyczących utrzymania wykraczających poza normalne zużycie. Za zarządzanie elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa odpowiedzialny jest Zamawiający; 2. Wykonawca zobowiązuje się do przekazania informacji dotyczących sytuacji, w których możliwość poruszania się Pojazdu w bezpieczny sposób jest zagrożona, w szczególności informacji dotyczących konieczności nałożenia ograniczeń na użytkowanie lub szczególnych warunków eksploatacyjnych w odniesieniu do Pojazdów będących przedmiotem zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest do dokonywania wszelkich czynności wchodzących w zakres realizacji poziomu utrzymania P4, zgodnie z obowiązującą Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), o której mowa w Rozporządzeniu oraz Dokumentacją Techniczno-Ruchową (DTR). Wykonawca przedstawi Zamawiającemu wykaz prac dodatkowych wykraczający poza stały zakres DSU, których potrzeba wykonania została zdiagnozowana przez Wykonawcę w trakcie wykonywania przeglądu P4 wraz z kosztorysem wykonania tych prac. Wykonawca w ramach wynagrodzenia umownego zobowiązany jest: 1. wykonać legalizacje/przegląd wszystkich urządzeń poddózorowych, a w razie konieczności odnowić oznakowanie zespołów poddózorowych (np. zbiorników ciśnieniowych). W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku. 2. wszystkie urządzenia podlegające wzorcowaniu/legalizacji skierować do jej wykonania. Dokumentację z tych czynności, w szczególności protokoły przeglądowe (w tym wzorcowania urządzeń), świadectwa, legalizacje, należy przekazać Zamawiającemu. W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku

Wszelkie prace będące przedmiotem zamówienia Wykonawca wykona stosując się do:

1. dokumentacji Technicznej Pojazdu i zainstalowanych w nim urządzeń:
 - a) obowiązującej Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla serii EN64, nr DSU 40WEa 0130-1 (KMŁ V.1);
 - b) obowiązującej Dokumentacji Techniczno-Ruchowej urządzeń, zespołów i podzespołów zamontowanych w Pojazdach;
2. norm i kart UIC przywołanych w Dokumentacji Technicznej;
3. wyciągu z postanowień Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS), w tym innych postanowień i decyzji odnoszących się do bezpiecznego przeprowadzenia prac utrzymaniowych obowiązujących u Zamawiającego; odpowiednich Polskich Norm, Norm Branżowych obowiązujących w okresie trwania Umowy i niezbędnych do realizacji przedmiotu zamówienia;
4. regulacji wewnętrznych Zamawiającego (instrukcje MK-1, MK-2, MK-5);

5. regulacji Zarządcy Infrastruktury po której będą poruszać się Pojazdy;
6. powszechnie obowiązujących przepisów prawa;
7. posiadanej przez Zamawiającego i udostępnionej Wykonawcy dokumentacji dotyczącej elementów krytycznych dla bezpieczeństwa w odniesieniu do typu Pojazdu.

W przypadku, gdy zasady postępowania z określonymi urządzeniami pomiarowymi i instalacjami lub gdy parametry urządzeń zostały określone przepisami prawa (w szczególności o transporcie kolejowym lub dozorcze technicznym), Wykonawca zobowiązany jest do ścisłego przestrzegania tych przepisów i wymogów w nich sformułowanych, przy czym, jeżeli do monitorowania i pomiaru określonych wymogów wykorzystuje się oprogramowanie komputerowe, na Wykonawcy ciąży obowiązek jego weryfikacji pod kątem przydatności do realizacji danego zadania w ramach utrzymania. W przypadku braku istniejących przepisów prawa, norm branżowych lub aktów normalizacyjnych, Wykonawca posiada własną procedurę stosowaną do celów kalibracji lub weryfikacji.”

Pytanie nr 23:

„W związku z udostępnioną w toku postępowania „Listą elementów krytycznych dla bezpieczeństwa dla EZT typu 40WE” – dla uniknięcia wątpliwości, Wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż udostępniony dokument dotyczy tych samych pojazdów, których dotyczy niniejsze postępowanie – tzn. typu 40WEa, a nie jak literalnie wskazano w udostępnionym dokumencie 40WE.”

Odpowiedź nr 23 WYJAŚNIENIA:

Udostępniony dokument dotyczy tych samych pojazdów, których dotyczy niniejsze postępowanie.

Pytanie nr 24:

„W związku z udostępnioną w toku postępowania „Listą elementów krytycznych dla bezpieczeństwa dla EZT typu 40WE” – dla uniknięcia wątpliwości, Wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż zawarta w udostępnionym dokumencie informacja w pkt. 3 „System sterowania pojazdem oparty na sterownikach SELECTRON pozwala na jazdę w trakcji ukrotnionej dwóch pojazdów połączonych sprzęgami samoczynni systemu Scharfenberga” – jest ścisła w odniesieniu do typu 40WEa i wobec tego przedmiotem niniejszego zamówienia jest przeprowadzenie modernizacji pojazdów dla zapewnienia im możliwości jazdy ukrotnionej trzech pojazdów (por. §3 ust. 3f.1.2. projektowanych postanowień umowy).”

Odpowiedź nr 24 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający informuje, że w udostępnionej Liście elementów krytycznych dla bezpieczeństwa EZT typu 40WE błędnie wskazano, że System sterowania pojazdem oparty na sterownikach SELECTRON pozwala na jazdę w trakcji ukrotnionej dwóch pojazdów. Zamawiający wyjaśnia, że system sterowania pojazdem 40WEa oparty na sterownikach SELECTRON pozwala na jazdę w trakcji ukrotnionej **trzech** pojazdów połączonych sprzęgami samoczynnymi systemu Scharfenberga.

Pytanie nr 25:

„Projektowane postanowienia umowy, §3 ust. 3f.1.2. – jaka jest według obowiązującego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu (lub innego dokumentu homologacyjnego pojazdu 40WEa) liczba pojazdów dopuszczonych do trakcji wielokrotnej?”

Odpowiedź nr 25 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający informuje, że według obowiązującego zezwolenia, system sterowania pojazdem 40WEa oparty na sterownikach SELECTRON pozwala na jazdę w trakcji ukrotnionej **trzech** pojazdów połączonych sprzęgami samoczynnymi systemu Scharfenberga.

Pytanie nr 26:

„Projektowane postanowienia umowy, §5 ust. 1 i ust. 2 w związku z załącznikiem nr 1 – dla uniknięcia wątpliwości, mając na uwadze ewentualne przedłużenie postępowania o udzielenie zamówienia oraz regulację art. 436 pkt 1Pzp, wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż obowiązujące terminy realizacji wyznacza wyłącznie postanowienie §5 ust. 1, a daty planowane w załączniku nr 1 mają jedynie charakter poglądowy i nie tworzą roszczeń dla żadnej ze stron.”

Odpowiedź nr 26 WYJAŚNIENIA:

Obowiązujące terminy realizacji wyznacza postanowienie §5 ust. 1, a daty planowane w załączniku nr 1 mają charakter poglądowy.

Pytanie nr 27:

„Projektowane postanowienia umowy, §5 ust. 1 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o wskazanie planowanej przez Zamawiającego daty zawarcia umowy.”

Odpowiedź nr 27 WYJAŚNIENIA:

W terminach wynikających z przepisów Pzp, niezwłocznie po rozstrzygnięciu postępowania.

Pytanie nr 28:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt III.3. – ze względu na uwarunkowania rynku dostawców wyspecjalizowanych urządzeń przeznaczonych dla kolejnictwa, wykonawca zwraca się z wnioskiem o wykreślenie obowiązku dostarczenie wersji instalacyjnej oprogramowania sterującego. Takie zasoby pozostają zastrzeżonym know how dostawców i ich nabycie nie jest możliwe. Możliwe pozostaje pozyskanie wyłącznie oprogramowania obsługowe lub diagnostycznego.”

Odpowiedź nr 28 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę. Zmianie ulega zapis OPZ rozdz. III pkt 3 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

Wykonawca dostarczy wszystkie niezbędne programy diagnostyczne i pliki konfiguracyjne dla modernizowanych i nowo zabudowanych systemów pojazdu w wersji instalacyjnej z uwzględnieniem niezbędnego do ich funkcjonowania wyposażenia wraz z uprawnieniami, licencjami i instrukcjami w języku polskim, które będą wykorzystywane przy wykonywaniu usług i diagnostyce usterek.

Pytanie nr 29:

„Załącznik nr 8 – OPZ, punkt III. 4 – Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, iż postanowienie dotyczy wyłącznie systemów nowo zabudowanych na pojazdach w ramach realizacji zamówienia, a nie wszystkich systemów już istniejących na pojeździe.”

Odpowiedź nr 29 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę. Zmianie ulega zapis OPZ rozdz. III pkt 4 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„W zakresie systemów nowo zabudowanych i modernizowanych na pojazdach Wykonawca zobowiązany jest do przekazania Zamawiającemu wszystkich loginów, haseł oraz licencji umożliwiających korzystanie bez ograniczeń z przedmiotowego oprogramowania oraz haseł, loginów i licencji do urządzeń i systemów zamontowanych/zainstalowanych w EZT na poziomie administratora (pełen dostęp). Wszystkie hasła oraz licencje do pełnej diagnostyki oraz konfiguracji urządzeń zamontowanych w EZT, instrukcje obsługi w języku polskim powinny zostać skatalogowane i dostarczone Zamawiającemu w wersji cyfrowej wraz z odbiorem pierwszego pojazdu po obsłudze P4.”

Pytanie nr 30:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt III.7 – wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż aktualizacja katalogu części zamiennych może być dokonana w formie wydania jego suplementu.”

Odpowiedź nr 30 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę. Zmianie ulega zapis OPZ rozdz. III pkt 7 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„7. Przy wykonywaniu prac podstawowych oraz prac dodatkowych, Wykonawca zobowiązany jest w pierwszej kolejności do używania części zamiennych zgodnych z katalogiem części zamiennych pojazdów 40WEa. Wykonawca zobowiązuje się do dokonywania aktualizacji katalogu części zamiennych wraz z wprowadzanymi zmianami – dopuszcza się formę suplementu. W trakcie przeglądu P4 użycie części innych producentów i/lub zamienników możliwe jest jedynie po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym. Uzgodnienie może zostać dokonane pisemnie lub mailowo na adres wskazany w umowie;”

Pytanie nr 31:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV (pierwsze zdanie przed punktami) – wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż wymaganie dotyczy wyłącznie podsystemów i urządzeń nowo zabudowanych na pojazdach w ramach realizacji zamówienia.”

Odpowiedź nr 31 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie dotyczy wyłącznie podsystemów i urządzeń nowo zabudowanych oraz modernizowanych.

W związku z powyższym zmianie ulega tytuł rozdz. IV OPZ stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„IV. Wymagania ogólne dot. wszystkich podsystemów i urządzeń nowo zainstalowanych i modernizowanych w pojeździe”

Pytanie nr 32:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2 – wykonawca wnosi o wskazanie producenta, modelu i wersji Systemu Informacji Pasażerskiej obecnie zabudowanych na pojazdach.”

Odpowiedź nr 32 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wskazuje:

- producent Systemu Informacji Pasażerskiej: ENTE sp. z o.o.
- model i wersja: Awia 2.0

Pytanie nr 33:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2 – wykonawca zwraca uwagę, iż „Wymagania funkcjonalne systemu głosowej informacji pasażerskiej” wskazane w punktach 1,3,4,5,6 nie przynależą do ani do systemu komunikacji wewnętrznej ani o systemu rozgłoszeniowego audio tylko do systemu SIP już zainstalowanego w pojeździe. Stąd, wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie, iż aktualny SIP spełnia wymagania do uruchomienia przedmiotowych funkcjonalności?”

Odpowiedź nr 33 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający potwierdza, że aktualny SIP spełnia wymagania do uruchomienia przedmiotowych funkcjonalności. Dodatkowo Zamawiający doprecyzowuje wymagania i zmienia treść załącznika nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2, który otrzymuje nowe brzmienie:

PRACA 2 - Wymiana systemu komunikacji wewnętrznej oraz systemu rozgłoszeniowego audio wraz z głośnikami

System rozgłoszeniowy musi umożliwiać nadawanie komunikatów głosowych przez obsługę pojazdu przez mikrofony zainstalowane w kabinach maszynisty oraz automatycznie za pomocą systemu informacyjnego.

Musi zapewniać dobrą słyszalność komunikatów w całym pojeździe bez pogłosów, rezonansu oraz sprzężeń akustycznych. Głośność komunikatów i rozmów w kabinie maszynisty musi być regulowana niezależnie od głośności w przestrzeni pasażerskiej.

Głośniki emitujące zapowiedzi głosowe:

min 8 szt. na człon A i B, min 9 szt. na człon C. System zgodny z obowiązującymi przepisami.

Wymagania funkcjonalne systemu głosowej informacji pasażerskiej:

- 1) wybór sekwencji stacji emitowanych w systemie informacji pasażerskiej powinien odbywać się automatycznie.

System rozgłoszeniowy audio powinien zostać zintegrowany z systemem SIP w taki sposób, aby umożliwiał wygłaszanie komunikatów dla stacji emitowanych w systemie informacji pasażerskiej automatycznie.

- 2) zapowiedzi maszynisty z kabiny mają posiadać priorytet i przerywać komunikaty generowane z innych źródeł.

~~3) moment nadania komunikatów głosowych powinien być określony pozycją GPS składu (niezależny od ewentualnego opóźnienia pociągu),~~

~~4) informacje głosowe mają być spójne z informacjami wyświetlanymi na tablicach kierunkowych.~~

- 5) wymagany zakres informacji głosowej. **Poniższe informacje mogą być dostępne w pojazdach EN64, a obowiązkiem Wykonawcy jest integracja z systemem SIP w celu ich odtwarzania w systemie rozgłoszeniowym:**
- informacja o świadczonych usługach w pociągu
 - informacja o aktualnej stacji po wyjeździe w obszar stacji oraz po zatrzymaniu składu i otwarciu drzwi
 - informacja o kolejnej stacji po wyjeździe składu z obszaru poprzedniej stacji
 - aktualne opóźnienie pociągu (w przypadku jego wystąpienia)
 - możliwości przesiadkowe w przypadku braku informacji o przesiadkach na monitorach LCD znajdujących się w pojeździe.
 - możliwość nadania komunikatów specjalnych na żądanie maszynisty
- 6) automatyczna re-konfiguracja systemu dla jazdy wielokrotnej
- Rekonfiguracja systemu dla jazdy wielokrotnej obejmuje wszystkie systemy niezbędne dla trakcji wielokrotnej w tym system rozgłoszeniowy(nie tylko SIP). W przypadku dostawy systemu rozgłoszeniowego Zamawiający wymaga automatycznego dostosowania się do trakcji wielokrotnej bez udziału operatora/maszynisty.**
- 7) regulacja głośności z poziomu terminala maszynisty

Panel

zapowiedzi.

Powinien zapewniać:

- rozgłaszanie komunikatów w przestrzeni pasażerskiej
 - komunikację pomiędzy rozmównicą pasażerską i panelem zapowiedzi
 - komunikację pomiędzy panelami zapowiedzi
 - emisję materiałów dźwiękowych z dodatkowego analogowego urządzenia audio (wymagane zabezpieczenie przed podłączeniem do systemu więcej niż jednego zewnętrznego urządzenia audio)
 - współpracę z mikrofonem typu „gruszka” podłączanym od frontu panelu
- Miejsce montażu do uzgodnienia z Zamawiającym

Panel zapowiedzi - parametry techniczne:

- Nominalne napięcie zasilania 24 VDC
- Temperatura pracy -25°C do 70°C
- Stopień szczelności IP20
- Max. pobór mocy 15W
- MTBF 80 000 godzin
 - Przyciski wandaloodporne, podświetlenie LED RGB z regulacją poziomu jasności oraz możliwością zdefiniowania koloru podświetlenia wg potrzeb:
 - Przycisk „ROZGŁOSZENIE” z podświetleniem białym lub niebieskim
 - Przycisk „POŁĄCZ” z podświetleniem białym lub niebieskim
 - Przycisk „ROZŁĄCZ” z podświetleniem czerwonym
 - Złącze magistrali CAN
 - Interfejs Ethernet
 - Min. 1 szt.
 - Standard 10base-T, 100base-T
 - Złącze M12 D-code
 - Izolacja galwaniczna
 - Wejścia dwustanowe
 - Min 2 szt.
 - Izolacja galwaniczna
 - Wyjścia symetryczne
 - Min 2 szt.
 - Napięcie wyjściowe 24V

- Na potrzeby serwisowe, urządzenie powinno być wyposażone w układ wizualizacji stanu minimum dla: układu zasilania, interfejsu CAN oraz Ethernet, pozwalający na ocenę poprawności ich działania bez konieczności stosowania dodatkowych narzędzi.

Zgodność z normami:

- PN-EN 50155 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze
- PN-EN 50121-3-2 Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna
- PN-EN 45545-2+A1 Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych. Część 2: Wymagania dla materiałów i elementów w zakresie właściwości ogniowych na poziomie HL1, HL2 i HL3
- PN-EN 61373 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie taboru kolejowego

Wzmacniacz akustyczny.

Powinien zapewniać:

- wzmocnienie sygnału audio cyfrowego odebranego z sieci Ethernet oraz analogowego
- podstawowy tor transmisji za pośrednictwem sieci Ethernet oraz zapasowy tor analogowy
- synchronizację wygłaszanych komunikatów w całym składzie, również w trakcji wielokrotnej.

Wzmacniacz akustyczny - parametry techniczne:

- Nominalne napięcie zasilania 24 VDC
- Temperatura pracy -40°C do 70°C
- Stopień szczelności IP30
- Max. pobór mocy 110W
- MTBF 80 000 godzin
- Ilość wyjść głośnikowych min. 4 szt (4 × 20 W (RMS))
- Liczba wejść liniowych audio min. 3 szt
- Liczba wyjść liniowych audio min. 1 szt
- Złącze magistrali CAN
- Interfejs Ethernet
 - Min. 1 szt.
 - Standard 10base-T, 100base-T
 - Złącze M12 D-code
 - Izolacja galwaniczna
- Wejścia dwustanowe
 - Min 4 szt.
 - Zgodność z UIC568
 - Izolacja galwaniczna
- Wyjścia przekaźnikowe
 - Min. 2 szt.
 - Zgodność z UIC568
 - Izolacja galwaniczna
- Na potrzeby serwisowe, urządzenie powinno być wyposażone w układ wizualizacji stanu minimum dla: układu zasilania, interfejsu CAN oraz Ethernet, Wejść dwustanowych, wyjść przekaźnikowych, pozwalający na ocenę poprawności ich działania bez konieczności stosowania dodatkowych narzędzi.

Zgodność z normami:

- PN-EN 50155 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze
- PN-EN 50121-3-2 Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna
- PN-EN 45545-2+A1 Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych - Część 2 - Wymagania dla materiałów i elementów w zakresie właściwości ogniowych na poziomie HL1, HL2 i HL3
- PN-EN 61373 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie taboru kolejowego – Badania odporności na udary mechaniczne i wibracje
- TSI PRM 1300/2014

- TSI LOC&PAS 1302/2014

System komunikacji maszynista – pasażer.

Rozmównice Interkomu muszą być zamontowane w przestrzeni pasażerskiej pojazdu zgodnie z wymaganiami TSI, natomiast bazy interkomu wraz mikrofonami muszą być zamontowane w kabinach maszynisty (mikrofony typu „gęsia szyja”) oraz przy stanowiskach konduktorskich (mikrofony typu „gruszka”). Nawiązanie połączenia głosowego pomiędzy rozmównicą a bazą interkomu musi nastąpić po naciśnięciu przycisku wywołania. Odebranie wywołanego połączenia powinno nastąpić po naciśnięciu przycisku "Połącz", natomiast jego zakończenie po wciśnięciu przycisku "Rozłącz" na bazie interkomu.

Panel interkom.

Powinien zapewniać:

- Transmisję audio pomiędzy rozmównicą interkomu a bazą interkomu za pośrednictwem sieci Ethernet.
- Sygnalizację akustyczną oraz wizualną oczekiwania na połączenie z bazą interkomu
- Sygnalizację wizualną nawiązania połączenia z bazą interkomu

Panel interkom - parametry techniczne.

- Obudowa interkomu wandaloodporna.
- Interkom powinien być wyposażony w dodatkowe wejście cyfrowe umożliwiające wywołanie połączenia a pomocą zewnętrznego źródła np. sygnału aktywacji hamulca bezpieczeństwa.
- Nominalne napięcie zasilania 24 VDC/PoE
- Temperatura pracy -40°C do 70°C
- Stopień szczelności IP30
- Max. pobór mocy 5W
- MTBF 80 000 godzin
- Przyciski wandaloodporne zgodnie z wymaganiami TSI PRM (przyciski powinny być także opisane alfabetem Braille'a):
 - Przycisk INFO z podświetleniem zielonym
 - Przycisk SOS z podświetleniem czerwonym
- Siła uruchamiająca przycisk ≤ 12 N
- Złącze magistrali CAN
- Interfejs Ethernet
 - Min. 1 szt.
 - Standard 10base-T, 100base-T
 - Złącze M12 D-code
 - Izolacja galwaniczna
- Wejścia dwustanowe
 - Min 2 szt.
 - Izolacja galwaniczna
- Wyjścia przekaźnikowe
 - Min. 1 szt.
 - Styk NO, NC
 - Dopuszczalne obciążenie 60 V / 0,2 A
 - Izolacja galwaniczna
- Na potrzeby serwisowe, urządzenie powinno być wyposażone w układ wizualizacji stanu minimum dla: układu zasilania, interfejsu CAN oraz Ethernet, pozwalający na ocenę poprawności ich działania bez konieczności stosowania dodatkowych narzędzi.

Zgodność z normami

- PN-EN 50155 Zastosowania kolejowe –Wyposażenie elektroniczne stosowane w taborze.
- PN-EN 50121-3-2 Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna.
- PN-EN 61373 Zastosowania kolejowe – Wyposażenie taboru kolejowego – Badania odporności na udary mechaniczne i wibracje

- PN-EN 45545-2 Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych - część 2 - Wymagania dla materiałów i elementów w zakresie właściwości ogniowych
- TSI PRM 1300/2014
- TSI LOC&PAS 1302/2014

Pytanie nr 34:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2 – w wypadku odpowiedzi negatywnej na poprzednie pytanie, wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż przedmiotem zamówienia jest modernizacja SIP poprzez wprowadzenie funkcjonalności opisanych w „Wymagania funkcjonalne systemu głosowej informacji pasażerskiej”.”

Odpowiedź nr 34 WYJAŚNIENIA:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 33.

Pytanie nr 35:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2 – sekcja „Panel zapowiedzi – parametry techniczne” – wykonawca wnosi o wykreślenie pozycji „przycisk INFO z podświetleniem zielonym” oraz „przycisk SOS z podświetleniem czerwonym”, gdyż są to elementy typowe dla rozmównicy pasażerskiej znajdującej się w przestrzeni pasażerskiej.”

Odpowiedź nr 35 WYJAŚNIENIA:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 33.

Pytanie nr 36:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 2 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o spójne oznaczenie dla poszczególnych urządzeń wymaganych parametrów w zakresie temperatury pracy na od -25°C do 70°C. Wskazywanie zróżnicowanych wartości dla poszczególnych urządzeń nie ma uzasadnienia. Jednocześnie, wykonawca zauważa, że standardowa konfiguracja podzespołów na rynek polski zakłada eksploatację powyżej -25°C.”

Odpowiedź nr 36 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 37:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 7 – wykonawca zwraca uwagę, iż pojazdy 40WEa nie mają zewnętrznych drzwi do kabiny maszynisty, stąd zabudowa załączenia baterii wykonana została typowo – to jest na zewnątrz. Czy biorąc pod uwagę zakres pracy 7 zamawiający dopuszcza wchodzenie do pojazdu przez awaryjne otwarcie drzwi oraz opuszczenie w ten sam sposób pojazdu i pozostawienie drzwi nie do końca zamkniętych?”

Odpowiedź nr 37 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie dopuszcza wchodzenia do pojazdu przez awaryjne otwarcie drzwi oraz opuszczenie w ten sam sposób pojazdu i pozostawienie drzwi nie do końca zamkniętych. **Zmianie ulega zapis OPZ PRACA 7 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:**

„PRACA 7 - Modernizacja wszystkich zewnętrznych kłapek załączania baterii

Wyeliminować potrzebę stosowania kłapek zawiasowych. Zamawiający dopuszcza zmianę **obecnego** miejsca montażu **zewnętrznego panelu załączania baterii pojazdu, który nadal winien być umieszczony na zewnątrz pojazdu i być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych.** Zamawiający dopuszcza modernizację istniejącego rozwiązania poprzez zastosowanie skrzynki na pudle pojazdu z możliwością jej otwierania i zamykania według innego rozwiązania niż obecna klapka zawiasowa, ale zapewniającego zabezpieczenie przed dostępem osób postronnych do panelu załączania baterii. Rozwiązanie i sposób wykonania do uzgodnienia z Zamawiającym.”

Pytanie nr 38:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 7 – w wypadku odpowiedzi negatywnej na poprzednie pytanie, wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż Zamawiający dopuszcza modernizację istniejącego rozwiązania poprzez zastosowanie skrzynki na pudle pojazdu z możliwością jej otwierania i zamykania według innego rozwiązania niż obecna klapka zawiasowa, ale zapewniającego zabezpieczenie przed dostępem osób postronnych do panelu załączania baterii.”

Odpowiedź nr 38 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie, zgodnie ze zmianą wprowadzoną w wyniku odpowiedzi na pytanie nr 37.

Pytanie nr 39:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 9 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, czy Zamawiający zamiast sterowaniem lusterek w oparciu o parametr prędkości pojazdu, dopuszcza wprowadzenie rozwiązania polegającego na automatycznym składaniu się lusterek w pewien określony czas rozpoczęcia przez pojazd jazdy.”

Odpowiedź nr 39 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie dopuszcza wprowadzenia rozwiązania polegającego na automatycznym składaniu się lusterek w pewien określony czas po rozpoczęciu przez pojazd jazdy.

Pytanie nr 40:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 10 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o wskazanie ile wyłączników szybkich posiada pojazd 40WEa?”

Odpowiedź nr 40 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający wskazuje, że pojazd 40WEa posiada jeden wyłącznik szybki.

Pytanie nr 41:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 13 – wykonawca wyjaśnia, iż według normy PN-EN 13262:2021-02 możliwe jest wykonanie kół ze stali w gatunku ER9 albo ERS8. Norma nie przewiduje gatunku ERS9. Proszę o sprecyzowanie wymagań w tym zakresie.”

Odpowiedź nr 41 WYJAŚNIENIA:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 20.

Pytanie nr 42:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 13 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż według wymagań DSU pojazdu 40WEa dopuszczalne jest eksploatowanie pojazdu z różnicą średnic 15 mm między wózkami. W ocenie wykonawcy, ograniczenia co do różnicy średnic między wózkami nie wynikają z założeń konstrukcyjnych kół, ale wózków i całości pojazdów. Jeśli w aktualnym stanie rzeczy, producent nie dopuścił eksploatowania pojazdu z różnicą średnic 15 mm między wózkami, to wskutek samej wymiany kół monoblokowych nie będzie możliwe wdrożenie takiej funkcjonalności do pojazdu, a wobec tego wymaganie w tym zakresie powinno zostać wykreślone.”

Odpowiedź nr 42 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis załącznika nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 13 w następujący sposób:

PRACA 13 - Wymiana kół monoblokowych (wraz z łożyskami osiowymi) na wszystkich zestawach kołowych.

Bezobrotowe o zarysach wieńca S1002 / h28 / e32,5 / 6,7%. spełniające wymogi PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne oraz PN-EN 13715:2020-12 lub równoważne o średnicy okręgu tocznego min. 850 mm (wymiar kresowy 780 mm).

Koła powinny być wykonane ze stali gatunku **ER9**. Skład chemiczny określony na podstawie analizy wytopowej oraz produktowej PN-EN 13262:2021-02 lub równoważne. **W przypadku wymiany kół wymaga się przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany dla wskazanych poniżej parametrów/wymiarów.**

Eksploatacja po obróbce skrawaniem zarysu kół z różnicą średnic między wózkami wynoszącą 15 mm. Wymiar stromości obrzeża qR [mm]: ponaprawczy $7,5 \leq qR \leq 12$; kresowy $6,5 \leq qR \leq 12$

Pytanie nr 43:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 18 – dla uniknięcia wątpliwości, wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, iż funkcjonalności opisane w tej pracy dotyczą wyłącznie dostępu do kabiny maszynisty od strony przestrzeni pasażerskiej, zaś od strony kabiny maszynisty w stronę przestrzeni pasażerskiej maszynista będzie miał swobody dostęp (w tym zapewnioną tzw. drogę ucieczki).”

Odpowiedź nr 43 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający potwierdza, że funkcjonalności opisane w tej pracy dotyczą wyłącznie dostępu do kabiny maszynisty od strony przestrzeni pasażerskiej.

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 8 – punkt IV Praca 18, który otrzymuje następujące brzmienie:

„18. PRACA 18 - Montaż systemu elektronicznego dostępu do kabiny maszynisty.

W pobliżu drzwi wejściowych do kabiny maszynisty od strony przedziału pasażerskiego zamontować czytnik kart. Dokładne miejsce montażu, typ czytnika i rozwiązanie obligatoryjnie należy uzgodnić z Zamawiającym.

Główne wykonywane funkcje systemu to odryglowanie i zaryglowanie drzwi. Sterownik winien komunikować się z systemami pojazdu za pomocą sieci Ethernet.

Sterownik RELS winien zbierać i zapisywać w swojej pamięci informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Otwarcie kartą drzwi na danym pojeździe winno być rejestrowane (imię, nazwisko, data, godzina, pojazd) w Aplikacji Dyspozytorskiej użytkowanej u Zamawiającego, a dane bieżące i historyczne być dostępne do podglądu i wydruku przez cały okres eksploatacji każdego z pojazdów. Dodatkowo w Aplikacji Dyspozytorskiej dla każdego pojazdu powinien być prezentowany aktualny status drzwi – otwarte/zamknięte. Należy zapewnić niezależne źródło zasilania dla zamka magnetycznego (bateria, informacja o potrzebie wymiany baterii). Sposób wykonania i prezentacja danych do Uzgodnienia z Zamawiającym. Funkcjonalności opisane w tej pracy dotyczą wyłącznie dostępu do kabiny maszynisty od strony przestrzeni pasażerskiej.

Opis sterownika

Czytnik winien być wyposażony w wyświetlacz OLED i klawiaturę numeryczną umożliwiającą otwarcie drzwi za pomocą kodu PIN (4-cyfrowy lub 6-cyfrowy). Klawiatura dotykowa sterownika ma służyć jako interfejs do wprowadzania kodu dostępu (po wprowadzeniu kodu należy wcisnąć # celem zatwierdzenia, wciśnięcie * czyści aktualnie wpisywany kod)

Czytnik winien posiadać diody sygnalizacyjne (czerwona, zielona) prezentujące następujące komunikaty:

- brak możliwości otwarcia niewłaściwa karta (alternatywnie za pomocą komunikatu na wyświetlaczu OLED oraz za pomocą sygnału dźwiękowego),
- błąd drzwi,
- otwarcie drzwi,
- oczekiwanie na zamknięcie.

Czytnik winien posiadać miejsce do przyłożenia karty określone piktogramem. System musi obsługiwać karty pracujące na częstotliwości 13,56 MHz.

Sterownik zbiera i przekazuje informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Sterownik w swojej pamięci rejestruje takie zdarzenia jak:

- odryglowanie/zaryglowanie drzwi kartą (numer użytej karty)
- próba otwarcia drzwi nieautoryzowaną kartą (numer użytej karty)
- aktualizacja list kart w sterowniku
- ustawienie kodu PIN
- odryglowanie drzwi kodem PIN
- odryglowanie zamka manualne (kluczem)
- zaryglowanie drzwi ręczne

Sterownik wysyła aktualny status drzwi po sprawdzeniu sygnałów pochodzących z wyłączników krańcowych, zamontowanych w płacie drzwi oraz zamku. Informacje z krańcówek dają potwierdzenie, że zamek drzwi jest zaryglowany oraz, że płat jest zamknięty.

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi wewnętrznych następuje za pomocą dostępnych opcji:

- za pomocą klucza patentowego
- za pomocą karty RFID
- odryglowanie/zaryglowanie za pomocą dedykowanego przycisku umieszczonego na pulpicie maszynisty w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym
- tylko odryglowanie za pomocą kodu PIN

Po wysłaniu polecenia odryglowania drzwi z terminalu HMI, po przyłożeniu karty do czytnika, po wpisaniu kodu PIN drzwi zostaną natychmiast odryglowane, a informacja o tym zostanie zapisana w pamięci urządzenia. Proces odryglowania jest dodatkowo sygnalizowany ciągłym świeceniem zielonej diody na sterowniku RELS.

Tryb zamykania drzwi jest sygnalizowany miganiem zielonej diody. Po ich zamknięciu urządzenie oczekuje sekundę, a następnie zamek zostaje automatycznie zaryglowany. Celem tego opóźnienia jest zapobieganie przypadkowemu zaryglowaniu, np. w sytuacji, gdy drzwi nie zostały całkowicie zamknięte i mogłyby się otworzyć samoczynnie.

Zmiana kodu PIN, karty RFID

Kod PIN, oraz baza kart RFID winna być nadawana globalnie do czytników drzwi za pomocą komputera serwisowego poprzez pojazdową sieć Ethernet."

Pytanie nr 44:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 18 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, że Zamawiający wraz z pojazdem udostępni wykonawcy algorytmy sterowania TCMS.”

Odpowiedź nr 44 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie udostępni wraz z pojazdem algorytmu sterowania TCMS. Jednocześnie zmienia się zapis OPZ PRACA 18 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„18. PRACA 18 - Montaż systemu elektronicznego dostępu do kabiny maszynisty.

W pobliżu drzwi wejściowych do kabiny maszynisty od strony przedziału pasażerskiego zamontować czytnik kart. Dokładne miejsce montażu, typ czytnika i rozwiązanie obligatoryjnie należy uzgodnić z Zamawiającym.

Główne wykonywane funkcje systemu to odryglowanie i zaryglowanie drzwi. Sterownik winien komunikować się z systemami pojazdu za pomocą sieci Ethernet.

Sterownik RELS winien zbierać i zapisywać w swojej pamięci informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Otwarcie kartą drzwi na danym pojeździe winno być rejestrowane (imię, nazwisko, data, godzina, pojazd) w Aplikacji Dyspozytorskiej użytkowanej u Zamawiającego, a dane bieżące i historyczne być dostępne do podglądu i wydruku przez cały okres eksploatacji każdego z pojazdów. Dodatkowo w Aplikacji Dyspozytorskiej dla każdego pojazdu powinien być prezentowany aktualny status drzwi – otwarte/zamknięte. Należy zapewnić niezależne źródło zasilania dla zamka magnetycznego (bateria, informacja o potrzebie wymiany baterii). Sposób wykonania i prezentacja danych do Uzgodnienia z Zamawiającym. Funkcjonalności opisane w tej pracy dotyczą wyłącznie dostępu do kabiny maszynisty od strony przestrzeni pasażerskiej.

Opis sterownika

Czytnik winien być wyposażony w wyświetlacz OLED i klawiaturę numeryczną umożliwiającą otwarcie drzwi za pomocą kodu PIN (4-cyfrowy lub 6-cyfrowy). Klawiatura dotykowa sterownika ma służyć jako interfejs do wprowadzania kodu dostępu (po wprowadzeniu kodu należy wcisnąć # celem zatwierdzenia, wciśnięcie * czyści aktualnie wpisywany kod)

Czytnik winien posiadać diody sygnalizacyjne (czerwona, zielona) prezentujące następujące komunikaty:

- brak możliwości otwarcia niewłaściwa karta (alternatywnie za pomocą komunikatu na wyświetlaczu OLED oraz za pomocą sygnału dźwiękowego),
- błąd drzwi,
- otwarcie drzwi,
- oczekiwanie na zamknięcie.

Czytnik winien posiadać miejsce do przyłożenia karty określone piktogramem. System musi obsługiwać karty pracujące na częstotliwości 13,56 MHz.

Sterownik zbiera i przekazuje informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Sterownik w swojej pamięci rejestruje takie zdarzenia jak:

- odryglowanie/zaryglowanie drzwi kartą (numer użytej karty)
- próba otwarcia drzwi nieautoryzowaną kartą (numer użytej karty)
- aktualizacja list kart w sterowniku
- ustawienie kodu PIN
- odryglowanie drzwi kodem PIN
- odryglowanie zamka manualne (kluczem)
- zaryglowanie drzwi ręczne

Sterownik wysyła aktualny status drzwi po sprawdzeniu sygnałów pochodzących z wyłączników krańcowych, zamontowanych w płacie drzwi oraz zamku. Informacje z krańcówek dają potwierdzenie, że zamek drzwi jest zaryglowany oraz, że płat jest zamknięty.

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi wewnętrznych następuje za pomocą dostępnych opcji:

- za pomocą klucza patentowego
- za pomocą karty RFID
- odryglowanie/zaryglowanie za pomocą dedykowanego przycisku umieszczonego na pulpicie maszynisty w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym
- tylko odryglowanie za pomocą kodu PIN

Po wysłaniu polecenia odryglowania drzwi z terminalu HMI, po przyłożeniu karty do czytnika, po wpisaniu kodu PIN drzwi zostaną natychmiast odryglowane, a informacja o tym zostanie zapisana w pamięci urządzenia. Proces odryglowania jest dodatkowo sygnalizowany ciągłym świeceniem zielonej diody na sterowniku RELS.

Tryb zamykania drzwi jest sygnalizowany miganiem zielonej diody. Po ich zamknięciu urządzenie oczekuje sekundę, a następnie zamek zostaje automatycznie zaryglowany. Celem tego opóźnienia jest zapobieganie przypadkowemu zaryglowaniu, np. w sytuacji, gdy drzwi nie zostały całkowicie zamknięte i mogłyby się otworzyć samoczynnie.

Zmiana kodu PIN, karty RFID

Kod PIN, oraz baza kart RFID winna być nadawana globalnie do czytników drzwi za pomocą komputera serwisowego poprzez pojazdową sieć Ethernet."

Pytanie nr 45:

„załącznik nr 8 – OPZ, punkt IV Praca 22 – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, czy Zamawiający przewiduje wymianę tarcz hamulcowych bez jednoczesnej wymiany kół?”

Odpowiedź nr 45 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający przewiduje wymianę tarcz hamulcowych bez jednoczesnej wymiany kół.

Pytanie nr 46:

„załącznik nr 3 do załącznika nr 8 – OPZ – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, iż wystarczające jest przeprowadzenie testu kompatybilności ESC dla jednej z tras w Polsce, a wybór trasy pozostaje w dyspozycji Wykonawcy. W przypadku odmowy, Wykonawca zwraca się z wnioskiem o sprecyzowanie wymagań w tym zakresie z uwzględnieniem celowości realizacji

testów na poszczególnych trasach dla pojazdów przeznaczonych do eksploatacji w zakresie przewozów organizowanych przez Województwo Małopolskie.”

Odpowiedź nr 46 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający modyfikuje zapisy ust. 13 pkt 13.6 załącznika nr 3 do załącznika nr 8 – OPZ, nadając następujące brzmienie:

13.6. Testowanie pierwszego pojazdu wyposażonego w urządzenia ETCS, powinno się odbywać na:

- a) odcinku linii kolejowej zarządcy infrastruktury PKP PLK SA. wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziom 2 - linia kolejowa nr 91 (E30) odcinek Podłęże – Rzeszów,
- b) odcinkach linii zarządcy infrastruktury PKP PLK SA. niewyposażonych w system ERTMS/ETCS.

W przypadku braku urządzeń przytorowych zgodnych z Baseline 3 Zamawiający dopuszcza homologację pojazdu w oparciu o urządzenia przytorowe zgodne ze standardem 2.3.0d.

W przypadku nieprzekazania linii kolejowej 91 do eksploatacji po zabudowaniu urządzeń ERTMS/ETCS przez zarządcę infrastruktury PKP PLK SA z powodu spraw formalnych w 2025 r., należy wykonać wszystkie niezbędne badania i testy na linii kolejowej PKP PLK SA posiadające równoważne parametry linii jak linia kolejowa nr 91 (E30).

Pytanie nr 47:

„załącznik nr 3 do załącznika nr 8 – OPZ, punkt 11.1. – wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza zabudowę jednego panelu operatorskiego DMI pozwalającego na pracę na dwóch niezależnych ekranach?”

Odpowiedź nr 47 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza zabudowę jednego panelu operatorskiego DMI pozwalającego na pracę na dwóch niezależnych ekranach.

Jednocześnie zmianie ulega zapis załącznika nr 3 do załącznika nr 8 OPZ ust. 11 pkt 11.1 stanowiący załącznik nr 8 do Projektowanych postanowień umowy w następujący sposób:

„11.1. Pulpit ERTMS/ETCS – DMI.

*Zabudowa dwóch dotykowych paneli operatorskich DMI w każdej kabinie maszynisty dedykowanych tylko dla potrzeb systemu ERTMS/ETCS leży po stronie Wykonawcy i zgodnie z dokumentacją przygotowaną przez Wykonawcę w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia. **Zamawiający dopuszcza zabudowę jednego panelu operatorskiego DMI pozwalającego na pracę na dwóch niezależnych ekranach.***

Zabudowanie przez Wykonującego paneli operatorskich DMI w każdej kabinie maszynisty pojazdu nie może zmniejszać warunków oraz ograniczać ergonomii pulpitu maszynisty i zgodności z regulacjami prawnymi. Zabudowa (miejsce) paneli dotykowych DMI w uzgodnieniu z Zamawiającym.”

Pytanie nr 48:

„Projektowane postanowienia umowy, §4 ust. 1 – Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, iż dopuszczalne jest zlecenie przez Wykonawcę czynności przeglądowo-naprawczych do producenta lub autoryzowanego serwisu producenta danego urządzenia, który prowadzi swoją działalność poza terytorium Polski.”

Odpowiedź nr 48 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 4 ust. 1 w następujący sposób:

„1. Wykonawca wykona Przedmiot Umowy na terytorium Polski, z zastrzeżeniem, że niezbędne czynności przeglądowo-naprawcze urządzeń, zespołów, podzespołów mogą być wykonane u producenta lub autoryzowanego serwisu producenta danego urządzenia poza terytorium Polski.”

Zmianie ulega zapis Ogłoszenia o zamówieniu pkt 5.1.2. [Miejsce realizacji] w następujący sposób:

„Wykonawca wykona przedmiot zamówienia na terytorium Polski, z zastrzeżeniem, że niezbędne czynności przeglądowo-naprawcze urządzeń, zespołów, podzespołów mogą być wykonane u producenta lub autoryzowanego serwisu producenta danego urządzenia poza terytorium Polski.”

Pytanie nr 49:

„Projektowane postanowienia umowy, §7 ust. 1 pkt 11 – niniejsza umowa podlega kwalifikacji na gruncie Kodeksu cywilnego jako umowa o dzieło, a nie umowa o roboty budowlane, gdzie ustawodawca przewidział pewien zakres bezpośrednich stosunków prawnych między zamawiającym a podwykonawcami głównego wykonawcy prac. W niniejszej umowie nie ma podstaw do identyfikowania tego rodzaju więzi. Nawet w wypadku hipotetycznego uchybienia przez wykonawcę terminom płatności na rzecz jego podwykonawców, nie generuje to żadnej szkody ani jakichkolwiek możliwych roszczeń podwykonawców wobec zamawiającego, a co za tym idzie – w majątku zamawiającego nie występuje żadna szkoda. Podsumowując, zauważyć wreszcie trzeba, iż hipotetyczne uchybienie terminu płatności podwykonawcom nie stanowi nienależytego wykonania umowy między wykonawcą a zamawiającym. W konsekwencji powyższego, wnoszę o wykreślenie postanowienia §7 ust. 1 pkt 11 Projektowanych postanowień umowy.”

Odpowiedź nr 49 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę. Art. 439 Pzp dotyczy umów przedmiotem, których są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawieranych na okres dłuższy niż 6 miesięcy.

Pytanie nr 50:

„Projektowane postanowienia umowy, §7 ust. 1 pkt 12 – postanowienie odwołuje się do obowiązków wykonawcy przywołanych w postanowieniu §2 ust. 6 projektowanych postanowień umowy, które obciążają wykonawcę niezależnie od treści zawartej umowy, gdyż wynikają z przepisów prawa powszechnie obowiązującego, m.in. Kodeksu pracy i Prawa ochrony środowiska oraz przepisów wykonawczych wobec tych aktów prawnych. Na gruncie przedmiotowych regulacji, wykonawca za ewentualne uchybienia ponosi odpowiedzialność administracyjno-prawną, a w niektórych przypadkach istotnych naruszeń również odpowiedzialność karną. Zarazem, trudno wyobrazić sobie scenariusz, w którym uchybienia tego rodzaju po stronie wykonawcy skutkowałyby wystąpieniem szkody po stronie zamawiającego w rozumieniu cywilistycznym. Tym samym, konstrukcja kary umownej zabezpieczającej obowiązki publicznoprawne wykonawcy wobec jego pracowników, środowiska etc. i przewidującej świadczenie na rzecz Zamawiającego jest nieprawidłowa na gruncie wymagań Kodeksu cywilnego i realnie nie wykazuje związku ze skutkami ewentualnych uchybień dla interesów Zamawiającego. Przestrzeganie przepisów bhp. Przeciwpowozarowych oraz dotyczących ochrony środowiska pozostaje należycie zabezpieczone przez ustawodawcę w przepisach powszechnie obowiązujących i nie wymaga dodatkowego kontraktowego zabezpieczenia w formie kary umownej na rzecz Zamawiającego. W konsekwencji powyższego, wnoszę o wykreślenie postanowienia §7 ust. 1 pkt 12 Projektowanych postanowień umowy.”

Odpowiedź nr 50 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis §7 ust. 1 pkt 12 w następujący sposób:

„12) w przypadku naruszenia przez Wykonawcę obowiązków wynikających z § 2 ust. 7 Umowy, w wysokości 70.000,00 zł (siedemdziesiąt tysięcy złotych 00/100), za każdy przypadek naruszenia.”

Pytanie nr 51:

„Projektowane postanowienia umowy, §16 ust. 4 pkt 2 – Biorąc pod uwagę obszerność wymagań umowy oraz jej załączników, a także fakt, iż każde wystąpienie Awarii stanowi przejaw nienależytego wykonania umowy (z którego wystąpieniem rozsądnie liczy się każda ze stron), aktualne brzmienie postanowienia §16 ust. 4 pkt 2 przewiduje nieproporcjonalną sankcję kontraktową naruszającą równą pozycję stron stosunku prawnego. Wykonawca zwraca się zatem z wnioskiem o nadanie postanowieniu §16 ust. 4 pkt 2 brzmienia: „niewykonania usługi/usług opisanych w §1”.”

Odpowiedź nr 51 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 16 ust. 4 w następujący sposób:

„4. Zamawiający może według swojego wyboru wypowiedzieć Umowę ze skutkiem natychmiastowym lub odstąpić od Umowy lub jej części bez konieczności wyznaczania terminu dodatkowego w przypadku istotnego naruszenia przez Wykonawcę postanowień Umowy, w szczególności w przypadku:

- 1) przekroczenia któregoś terminu realizacji Umowy o okres przekraczający 15 dni;
- 2) niewykonania wykonania usługi/usług opisanych w § 1.”

Pytanie nr 52:

„Projektowane postanowienia umowy, §19 ust. 2 – Wykonawca zwraca uwagę, iż w ramach niniejszej umowy w przeważającej części dostarczana przez wykonawcę dokumentacja nie będzie kwalifikować się jako „utwór” w rozumieniu przepisów ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Jednocześnie, mając na uwadze treść przedmiotowej dokumentacji i charakter działalności gospodarczej prowadzonej przez Zamawiającego, wykonawca zwraca uwagę na niecelowość i brak jakiegokolwiek gospodarczego uzasadnienia dla wydatkowania w ramach niniejszego zamówienia środków publicznych na nabycie przez Zamawiającego praw do: „publicznego wykonania, wystawiania, odtwarzania, udostępniania w Internecie lub innych sieciach informatycznych, wyświetlania (uwzględniając wielkie, dowolnie wybrane ekrany, przy użyciu wszelkich nośników i urządzeń), nadawania reemisji przy użyciu sieci bezprzewodowej i przewodowej (przy pomocy stacji naziemnych i satelity) oraz innego publicznego udostępniania w taki sposób, że dowolna osoba w wybranym miejscu i czasie może mieć do nich dostęp” dostarczonej dokumentacji. Przywołane pola eksploatacji są całkowicie nieadekwatne do dokumentacji powstającej w ramach czynności technicznego utrzymania pojazdu kolejowego. W konsekwencji, wykonawca zwraca się z wnioskiem o wykreślenie z postanowienia §19 ust. 2 punkt 2 cytowanego wyżej („...”)fragmentu.”

Odpowiedź nr 52 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 19 ust. 2 pkt 2 w następujący sposób:

- 1) „2) w zakresie rozpowszechniania dokumentacji dodatkowo w sposób inny niż wskazany w niniejszym ustępie, poprzez publikowanie, ~~publiczne wykonanie, wystawianie, odtwarzanie, udostępnianie w Internecie lub innych sieciach informatycznych, wyświetlanie (uwzględniając wielkie, dowolnie wybrane ekrany, przy użyciu wszelkich nośników i urządzeń), nadawanie reemisję przy użyciu sieci bezprzewodowej i przewodowej (przy pomocy stacji naziemnych i satelity) oraz inne publiczne udostępnianie w taki sposób, że dowolna osoba w wybranym miejscu i czasie może mieć do nich dostęp,~~”

Pytanie nr 53:

„Projektowane postanowienia umowy, §19 ust. 2 punkt 5 – wykonawca wnosi o nadanie postanowieniu brzmienia adekwatnego do celu umowy, tj: „Udostępnianie osobom trzecim w celach niezbędnych do utrzymania, modernizacji i eksploatacji Pojazdu”. Wykonawca wyjaśnia, iż w proponowanym brzmieniu postanowienia posłużył się zakresem uprawnień Zamawiającego przewidzianym w postanowieniu §20 ust. 6, które jest proporcjonalne i zgodne z celem umowy.”

Odpowiedź nr 53 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 19 ust. 2 pkt 5) w następujący sposób:

„5) nieograniczone udostępnianie dokumentacji osobom trzecim w celach niezbędnych do utrzymania, modernizacji i eksploatacji Pojazdu,”

Pytanie nr 54:

„Projektowane postanowienia umowy, §27 ust. 12 – zaprojektowana przez Zamawiającego metoda waloryzacji ceny jest sprzeczna z logiką i w żaden sposób nie zabezpieczenia wyrównania wysokości świadczeń stron w wypadku wystąpienia inflacji, gdyż prowadzi arytmetycznie do wyniku nie wykazującego żadnego związku ze zmianą poziomu cen. Tytułem przykładu, wykonawca wskazuje, że w hipotetycznym przypadku publikacji przez Prezesa GUS kwartalnego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych przez 4 kolejne kwartały od dnia złożenia oferty na poziomie 100,62 (czyli zgodnie z tzw. celem inflacyjnym NBP wynoszącym 102,5 rocznie), zastosowanie obliczeń przewidzianych w postanowieniu §27 ust. 12 spowoduje zerową zmianę wynagrodzenia wykonawcy, gdyż kolejne wskaźniki kwartalne będą wskutek odejmowania redukować się do zera. Symulowanie obliczeń na bardziej realistycznych, tj. zróżnicowanych wartościach wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych prowadzi do wniosku, iż wynik waloryzacji ma charakter losowy (nie wykazujący żadnej relacji z poziomem zmiany cen), a zatem sprzeczny z celem regulacji art. 429 pzp. Zachowanie postanowienia w obecnym brzmieniu rodzi potencjalne podstawy do sporu między zamawiającym a wykonawcą, np. na bazie regulacji art. 358(1) §3 Kodeksu cywilnego. Celem uniknięcia tego typu sytuacji, wykonawca

zwraca się z wnioskiem o nadanie postanowieniu §27 ust. 12 następującego brzmienia: „12. Zmiana wynagrodzenia, o której mowa w ust. 10, ustalana będzie na podstawie kwartalnego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłoszonego w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Poziom zmiany będzie stanowił iloczyn jednej setnej wskaźnika ogłoszonego w komunikacie Prezesa GUS z kwartału, następującego po tym, w którym złożono ofertę i ceny wyrażonej w ofercie, a w kolejnych kwartałach iloczyn jednej setnej kolejnego wskaźnika i ceny uprzednio zwaloryzowanej. W przypadku gdyby wskaźniki przestały być dostępne, zastosowanie znajdą inne, najbardziej zbliżone, wskaźniki publikowane przez Prezesa GUS.”

Odpowiedź nr 54 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający zmienia zapis § 28 ust. 12 PPU (poprzednio § 27 ust. 12 PPU) w następujący sposób:
„12. Zmiana wynagrodzenia, o której mowa w ust. 10, ustalana będzie na podstawie kwartalnego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłoszonego w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Poziom zmiany będzie stanowił iloczyn jednej setnej wskaźnika ogłoszonego w komunikacie Prezesa GUS z kwartału następującego po tym, w którym złożono ofertę i ceny wyrażonej w ofercie, a w kolejnych kwartałach iloczyn jednej setnej wskaźnika ogłoszonego w komunikacie Prezesa GUS z kwartału, w którym złożono wniosek o waloryzację i ceny uprzednio zwaloryzowanej. W przypadku, gdyby wskaźniki przestały być dostępne, zastosowanie znajdą inne, najbardziej zbliżone, wskaźniki publikowane przez Prezesa GUS. W przypadku zmiany sposobu prezentacji danych wskaźnika wobec publikowanego wg stanu na dzień podpisania Umowy, w szczególności zmiana prezentacji wskaźnika w stosunku do poprzedniego kwartału Strony uzgodnią inny sposób wyliczenia waloryzacji najlepiej odwzorowujący proponowaną wyżej metodologię.”

Pytanie nr 55:

„Projektowane postanowienia umowy, §29 ust. 3 – biorąc pod uwagę powszechnie stosowane w obrocie wymagania umów kredytu obrotowego, wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę treści postanowienia §29 ust. 3 poprzez dodanie kolejnego zdania w brzmieniu: „Ograniczenie ze zdania poprzedniego nie dotyczy sytuacji, w której osobą trzecią jest bank w rozumieniu ustawy o prawie bankowym”.”

Odpowiedź nr 55 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę. Jednocześnie wyjaśnia, że zgodnie z § 29 ust. 3 PPU Zamawiający nie wyklucza możliwości, o którą wnioskuje Wykonawca. Każdy wniosek Wykonawcy o wyrażenie zgody zostanie rozpatrzony indywidualnie przez Zamawiającego.

Pytanie nr 56:

„Szanowni Państwo,

w związku z zainteresowaniem naszej Spółki postępowaniem na wykonanie przeglądu czwartego poziomu utrzymania P4 wraz z montażem urządzeń/systemu ETCS i pracami dodatkowymi na czterech (4) pojazdach serii EN64 (typ 40WEa), nr DZ.26.100.2025, zwracamy się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie oraz wprowadzenie stosownych zmian do SWZ:

1. Załącznik nr 3 do załącznika nr 8 OPZ pkt 13.6 – Prosimy o wskazanie odcinka linii kolejowej zarządcy infrastruktury PKP PLK wyposażonego w system ERTMS/ETCS poziomu 2, na której mają zostać przeprowadzone testy ESC.

Proces dopuszczeń wymaga przeprowadzenia jednego wybranego testu ESC. Jednak test wykazuje zgodność pojazdu z konkretną linią kolejową, a nie z całą siecią PLK.”

Odpowiedź nr 56 WYJAŚNIENIA:

Zamawiający modyfikuje zapisy ust. 13 pkt 13.6 załącznika nr 3 do załącznika nr 8 – OPZ, nadając następujące brzmienie:

13.6. Testowanie pierwszego pojazdu wyposażonego w urządzenia ETCS, powinno się odbywać na:

- a) odcinku linii kolejowej zarządcy infrastruktury PKP PLK SA. wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziom 2 - **linia kolejowa nr 91 (E30) odcinek Podłęże – Rzeszów,**
- b) odcinkach linii zarządcy infrastruktury PKP PLK SA. niewyposażonych w system ERTMS/ETCS.

W przypadku braku urządzeń przytorowych zgodnych z Baseline 3 Zamawiający dopuszcza homologację pojazdu w oparciu o urządzenia przytorowe zgodne ze standardem 2.3.0d.

W przypadku nieprzekazania linii kolejowej nr 91 do eksploatacji po zabudowaniu urządzeń ERTMS/ETCS przez zarządcę infrastruktury PKP PLK SA z powodu spraw formalnych w 2025 r., należy wykonać wszystkie niezbędne badania i testy na linii kolejowej PKP PLK SA posiadające równoważne parametry linii jak linia kolejowa nr 91 (E30).

Pytanie nr 57:

„SWZ, rozdział II Warunki płatności, punkt 5.2 – zwracamy się z wnioskiem o zmianę terminu płatności wynagrodzenia z 21 dni na 14 dni kalendarzowych od daty doręczenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury.”

Odpowiedź nr 57 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 58:

„SWZ, rozdział IV Wadium, punkt 1 – zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości wadium z 500 000,00 zł do 200 000,00 zł. W przypadku podmiotów wnoszących zabezpieczenie w formie gwarancji ubezpieczeniowej koszty związane z pozyskaniem takiego zabezpieczenia są uwzględniane przez potencjalnych wykonawców w kosztach, co ma swoje odzwierciedlenie w cenie ofertowej.”

Odpowiedź nr 58 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 59:

„SWZ, rozdział VI Termin wykonania zamówienia, punkt 1 – zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie czasu dla realizacji całości zamówienia do 27 miesięcy oraz wykonanie zleconych prac na każdym z pojazdów do 18 miesięcy od dnia podpisania Umowy. Przedstawione obecnie przez Zamawiającego terminy są zbyt krótkie do zrealizowania Zamówienia objętego postępowaniem. Dodatkowo są niespójne z zapisami SWZ, rozdział VI Termin wykonania zamówienia, punkt 1 podpunkt 1.1, z których wynika, że naprawa pierwszego pojazdu może trwać 15 miesięcy.”

Odpowiedź nr 59 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu zgodnie z wnioskiem, jednocześnie Zamawiający zmienia zapis § 5 ust. 1 i 2 Umowy w następujący sposób:

„1. Umowa będzie realizowana w terminie do 23 miesięcy z tym, że Wykonawca zobowiązuje się zakończyć wszystkie zlecone prace na każdym z Pojazdów w terminie do 14 miesięcy od dnia podpisania Umowy, z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego § 3 ust. 3c pkt 14 Umowy. Wykonawca zobowiązuje się wykonać wszystkie prace dla danego Pojazdu w zakresie objętym Przedmiotem Umowy od dnia przekazania Pojazdu Wykonawcy:

- 1) dla pierwszego Pojazdu nie dłużej niż **300 (trzysta) dni kalendarzowych** od dnia) przekazania Pojazdu na przegląd, przy czym przyjęcie pierwszego Pojazdu do wykonania Przedmiotu Umowy nastąpi w terminie nie dłuższym niż **115 (sto piętnaście) dni kalendarzowych** od daty podpisania Umowy i nie później niż w dacie wskazanej w Załączniku nr 1 do Umowy.
- z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego w § 3 ust. 3c pkt 14 Umowy.
- 2) dla każdego kolejnego Pojazdu wykonanie wszystkich zleconych prac na Pojeździe trwa **nie dłużej niż 105 (sto pięć) dni kalendarzowych** od dnia przekazania Pojazdu na przegląd
- z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego w § 3 ust. 3c pkt 14 Umowy.

2. O dacie przekazania Pojazdu do Wykonawcy celem rozpoczęcia prac decyduje Zamawiający. z zastrzeżeniem zapisów ust. 1. Planowane daty przekazania Pojazdów wskazano w **Załączniku nr 1** do Umowy.”

Zmianie ulega zapis rozdz. VI Specyfikacji Warunków Zamówienia [Termin wykonania zamówienia], w następujący sposób:

„1. Umowa będzie realizowana w terminie do 23 miesięcy z tym, że Wykonawca zobowiązuje się zakończyć wszystkie zlecone prace na każdym z Pojazdów w terminie do 14 miesięcy od dnia podpisania Umowy, z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego § 3 ust. 3c pkt 14

Projektowanych postanowień umowy. Wykonawca zobowiązuje się wykonać wszystkie prace dla danego Pojazdu w zakresie objętym przedmiotem zamówienia od dnia przekazania Pojazdu Wykonawcy:

- 1) dla pierwszego Pojazdu nie dłużej niż **300 (trzysta) dni kalendarzowych** od dnia przekazania Pojazdu na przegląd, przy czym przyjęcie pierwszego Pojazdu do wykonania przedmiotu zamówienia nastąpi w terminie nie dłuższym niż **115 (sto piętnaście) dni kalendarzowych** od daty podpisania Umowy i nie później niż w dacie wskazanej w Załączniku nr 1 do Projektowanych postanowień umowy.
- z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego w § 3 ust. 3c pkt 14 Projektowanych postanowień umowy.
- 2) dla każdego kolejnego Pojazdu wykonanie wszystkich zleconych prac na Pojeździe trwa **nie dłużej niż 105 (sto pięć) dni kalendarzowych** od dnia przekazania Pojazdu na przegląd
- z zastrzeżeniem dodatkowego terminu określonego w § 3 ust. 3c pkt 14 Projektowanych postanowień umowy.

2.O dacie przekazania Pojazdu do Wykonawcy celem rozpoczęcia prac decyduje Zamawiający. z zastrzeżeniem zapisów ust. 1. Planowane daty przekazania Pojazdów wskazano w **Załączniku nr 1** do Projektowanych postanowień umowy."

Zmianie ulega zapis Ogłoszenia o zamówieniu pkt 5.1.3. [Szacowany okres obowiązywania] w następujący sposób:

„Szacowany okres obowiązywania.
Okres obowiązywania: 23 Miesiące”

Pytanie nr 60:

„SWZ, rozdział VI Termin wykonania zamówienia, punkt 1, załącznik numer 1 do wzoru Umowy (Harmonogram) – przedstawione przez Zamawiającego terminy dla realizacji prac w SWZ rozdział IV nie są spójne z planowanymi datami przekazania pojazdów, które są umieszczone w harmonogramie stanowiącym załącznik numer 1 do Umowy. Planowane daty zakończenia realizacji prac powinny przypadać w zakresie pierwszego pojazdu na wrzesień 2026 r., drugiego pojazdu na październik 2026 r., trzeciego pojazdu na listopad 2026 r., a czwartego pojazdu na grudzień 2026 r. (przy zakładanym terminie podpisania Umowy na przełomie II i III kwartału 2025 r.). Wykonawcy, który będzie chciał skorzystać z maksymalnych terminów zaproponowanych przez Zamawiającego w SWZ, rozdział VI Termin wykonania zamówienia, punkt 1 podpunkt 1.1 nie będzie w stanie ukończyć czynności na wszystkich pojazdach objętych przedmiotem Umowy do lipca 2026.”

Odpowiedź nr 60 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 59.

Pytanie nr 61:

„SWZ, Rozdział XXIII oraz Umowa (projekt) § 28 ust. 1 - wymagane zabezpieczenie należytego wykonania umowy wynosi 3% ceny całkowitej brutto danej umowy wykonawczej. Mając na uwadze, że wartość umowy, koszty pozyskania i utrzymywania zabezpieczenia będą stanowić istotny składnik ceny wnioskujemy o zmniejszenie wymaganego zabezpieczenia do 2% ceny całkowitej brutto stałego zakresu P4.”

Odpowiedź nr 61 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 62:

„Umowa (projekt) §2 - z uwagi na szeroką listę prac opcjonalnych oraz możliwość wystąpienia nieprzewidzianej liczby prac dodatkowych, która będzie wykraczała poza Umowę, zwracamy się z wnioskiem o dopisanie postanowienia o treści: *Strony dopuszczają realizację prac dodatkowych na odrębnych zasadach, po uprzednim obustronnym pisemnym uzgodnieniu.*”

Odpowiedź nr 62 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 63:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3a pkt. 4 – prosimy o potwierdzenie, że uzupełnienie ewentualnych braków występujących na pojazdach będzie realizowane na zasadach prac dodatkowych. W przypadku braku potwierdzenia prosimy o wylistowanie ewentualnych braków występujących na pojazdach.”

Odpowiedź nr 63 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza, że uzupełnienie ewentualnych braków występujących na pojazdach będzie realizowane na zasadach prac dodatkowych.

Pytanie nr 64:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3a pkt. 7 – wnosimy o wskazanie czy podczas realizacji usługi będzie konieczne wykonania badań urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, badanie zbiorników sprężonego powietrza może się odbyć najwcześniej na 6 miesięcy przed datą z ostatniej decyzji administracyjnej (na uzasadniony wniosek dysponenta pojazdu). Natomiast czasokres wykonywania rewizji wewnętrznej to 6 lat, a próba ciśnieniowa 12 lat.”

Odpowiedź nr 64 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na Pytanie nr 22.

Pytanie nr 65:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3a pkt. 8 - obecny zapis powoduje, iż wykonawca nie w stanie określić jakie podzespoły będą podlegały wymianie. Przedmiotem Umowy jest wykonanie P4 pojazdu i jeżeli w zakresie DSU jest wskazane sprawdzić, to należy wykonać sprawdzenie danego podzespołu, a jego ewentualna wymiana musiałaby zostać zrealizowana na zasadzie prac dodatkowych. W związku z powyższym wnosimy o usunięcie tego postanowienia.”

Odpowiedź nr 65 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis Projektowanych Postanowień Umowy §3 ust. 3a pkt. 8 poprzez skreślenie pkt 8. Pozostała numeracja nie ulega zmianie.

Zmianie ulega zapis Ogłoszenia o zamówieniu pkt 2.1. Procedura oraz 5.1. Część zamówienia: LOT-0001 [Ogłoszenie o zamówieniu] w następujący sposób:

„Przedmiotem zamówienia jest wykonanie przez Wykonawcę na rzecz Zamawiającego prac na Pojazdach polegających na: 1. Przeglądu czwartego poziomu utrzymania (P4) czterech (4) elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 40WEa, serii EN64 o numerach EN64-004, EN64-006, EN64-007 i EN64-008, zgodnie z zakresem określonym w Dokumentacji Systemu Utrzymania nr: DSU 40WEa 0130-1 (KMŁ V.1) na zasadach określonych w dokumentacji postępowania. 2. Prac dodatkowych wykraczających poza stały zakres DSU, których potrzeba wykonania zostanie zdiagnozowana przez Wykonawcę w toku wykonania przeglądów z poziomu utrzymania P4 dla poszczególnych Pojazdów typu 40WEa, serii EN64 w ramach limitu kosztów tych prac wskazanych przez Zamawiającego w § 6 ust. 1 lit. c) Projektowanych postanowień umowy. 3. Prac opcjonalnych realizowanych w ramach Prawa Opcji wskazanego w § 23 Projektowanych postanowieniach umowy dla czterech (4) elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN64 wskazanych w punkcie 1 powyżej, zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia wskazanym w załączniku nr 8 do Projektowanych postanowień umowy. 4. Opracowanie dokumentacji technicznej do Pojazdów wskazanych w punkcie 1 uwzględniającej wszystkie wykonane w ramach przedmiotu zamówienia prace, w tym przygotowanie dokumentacji towarzyszącej, niezbędnej do prawidłowego wdrożenia tych prac i użytkowania Pojazdów po wykonanych pracach, aktualizacja dokumentacji technicznej Pojazdów przez Wykonawcę (w szczególności dokumentacja techniczno-ruchowa, katalog części zamiennych, dokumentacja systemu utrzymania – dopuszcza się formę suplementu) w zakresie wynikającym z wykonanych prac wraz z udzieleniem Zamawiającemu licencji do stworzonej w toku realizacji Umowy dokumentacji technicznej. W okresie trwania Umowy podmiotem odpowiedzialnym za Utrzymanie Pojazdów będzie Zamawiający, z zastrzeżeniem, iż na Wykonawcy spoczywają następujące obowiązki: 1. Wykonawca zobowiązuje się do przekazania informacji Zamawiającemu o dowodach sugerujących, że element, który nie został wcześniej zidentyfikowany jako krytyczny dla bezpieczeństwa, powinien być za taki uznany, w szczególności przekazuje

Zamawiającemu informację o kwestiach dotyczących utrzymania wykraczających poza normalne zużycie. Za zarządzanie elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa odpowiedzialny jest Zamawiający; 2. Wykonawca zobowiązuje się do przekazania informacji dotyczących sytuacji, w których możliwość poruszania się Pojazdu w bezpieczny sposób jest zagrożona, w szczególności informacji dotyczących konieczności nałożenia ograniczeń na użytkowanie lub szczególnych warunków eksploatacyjnych w odniesieniu do Pojazdów będących przedmiotem zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest do dokonywania wszelkich czynności wchodzących w zakres realizacji poziomu utrzymania P4, zgodnie z obowiązującą Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU), o której mowa w Rozporządzeniu oraz Dokumentacją Techniczno-Ruchową (DTR). Wykonawca przedstawi Zamawiającemu wykaz prac dodatkowych wykraczający poza stały zakres DSU, których potrzeba wykonania została zdiagnozowana przez Wykonawcę w trakcie wykonywania przeglądu P4 wraz z kosztorysem wykonania tych prac. Wykonawca w ramach wynagrodzenia umownego zobowiązany jest: 1. wykonać legalizacje/przegląd wszystkich urządzeń podozorowych, a w razie konieczności odnowić oznakowanie zespołów podozorowych (np. zbiorników ciśnieniowych). W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku. 2. wszystkie urządzenia podlegające wzorcowaniu/legalizacji skierować do jej wykonania. Dokumentację z tych czynności, w szczególności protokoły przeglądowe (w tym wzorcowania urządzeń), świadectwa, legalizacje, należy przekazać Zamawiającemu. W razie konieczności Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa do występowania w imieniu Zamawiającego przed organami i innymi podmiotami celem realizacji powyższego obowiązku.

Wszelkie prace będące przedmiotem zamówienia Wykonawca wykona stosując się do:

1. dokumentacji Technicznej Pojazdu i zainstalowanych w nim urządzeń:
 - a) obowiązującej Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla serii EN64, nr DSU 40WEa 0130-1 (KMŁ V.1);
 - b) obowiązującej Dokumentacji Techniczno-Ruchowej urządzeń, zespołów i podzespołów zamontowanych w Pojazdach;
2. norm i kart UIC przywołanych w Dokumentacji Technicznej;
3. wyciągu z postanowień Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS), w tym innych postanowień i decyzji odnoszących się do bezpiecznego przeprowadzenia prac utrzymaniowych obowiązujących u Zamawiającego; odpowiednich Polskich Norm, Norm Branżowych obowiązujących w okresie trwania Umowy i niezbędnych do realizacji przedmiotu zamówienia;
4. regulacji wewnętrznych Zamawiającego (instrukcje MK-1, MK-2, MK-5);
5. regulacji Zarządcy Infrastruktury po której będą poruszać się Pojazdy;
6. powszechnie obowiązujących przepisów prawa;
7. posiadanej przez Zamawiającego i udostępnionej Wykonawcy dokumentacji dotyczącej elementów krytycznych dla bezpieczeństwa w odniesieniu do typu Pojazdu.

W przypadku, gdy zasady postępowania z określonymi urządzeniami pomiarowymi i instalacjami lub gdy parametry urządzeń zostały określone przepisami prawa (w szczególności o transporcie kolejowym lub dozorcze technicznym), Wykonawca zobowiązany jest do ścisłego przestrzegania tych przepisów i wymogów w nich sformułowanych, przy czym, jeżeli do monitorowania i pomiaru określonych wymogów wykorzystuje się oprogramowanie komputerowe, na Wykonawcy ciąży obowiązek jego weryfikacji pod kątem przydatności do realizacji danego zadania w ramach utrzymania. W przypadku braku istniejących przepisów prawa, norm branżowych lub aktów normalizacyjnych, Wykonawca posiada własną procedurę stosowaną do celów kalibracji lub weryfikacji.”

Pytanie nr 66:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3a pkt. 8 – w przypadku braku pozytywnej odpowiedzi na powyższe wnosimy o wskazanie jakie podzespoły przy których w DSU występuje stwierdzenie „sprawdzić”, „ocena stanu technicznego, „kontrola” będzie należało naprawić lub wymienić na nowe. Jest to niezbędne do prawidłowego oszacowania ceny ofertowej, gdyż zgodnie z Ustawą PZP to w gestii Zamawiającego jest prawidłowe określenie przedmiotu zamówienia.”

Odpowiedź nr 66 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 65.

Pytanie nr 67:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3b, punkt 2 - prosimy o doprecyzowanie zapisu, ponieważ użyte przez Zamawiającego sformułowanie „we właściwym czasie” nie pozwala jednoznacznie określić terminu przekazania dokumentacji. Proponujemy zapis „Zamawiający udostępni Wykonawcy nieodpłatnie w terminie 5 dni od podpisania umowy wszelką dokumentację będącą w posiadaniu Zamawiającego dotyczącą eksploatacji EZT, niezbędną do świadczenia Przedmiotu Umowy przez Wykonawcę”

Odpowiedź nr 67 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis § 3 ust. 3b pkt 2 w następujący sposób:

„Zamawiający udostępni Wykonawcy nieodpłatnie w terminie 5 dni od podpisania Umowy wszelką dokumentację będącą w posiadaniu Zamawiającego dotyczącą eksploatacji EZT, niezbędną do świadczenia Przedmiotu Umowy przez Wykonawcę”

Pytanie nr 68:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3b, punkt 4 - prosimy o wskazanie jakie elementy będą podlegały zwrotowi do Zamawiającego. Ewentualnie prosimy o wpisanie, że lista podzespołów do zwrotu do Zamawiającego zostanie określona podczas przekazania danego pojazdu do naprawy.”

Odpowiedź nr 68 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 69:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3c, punkt 6 - prosimy o usunięcie tego zapisu „trwale usunie posiadane jej kopie drukowane i elektroniczne” ponieważ stoi ona w sprzeczności w wymaganiach Rozporządzenia i Dyrektywy wskazanej poniżej:

Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Tekst mający znaczenie dla EOG.) załącznik nr II ust 7:

...

7. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy zagwarantować identyfikowalność przynajmniej następujących elementów:

- a) dokumentacja dotycząca rozwoju, oceny, walidacji i zatwierdzania wymiany w ramach utrzymania;
- b) konfiguracja pojazdów, co obejmuje między innymi elementy krytyczne dla bezpieczeństwa i modyfikacje oprogramowania pokładowego;
- c) zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania;
- d) wyniki badań dotyczących korzyści z doświadczenia;
- e) wszystkie kolejne wersje dokumentacji dotyczącej utrzymania, w tym ocena ryzyka;
- f) sprawozdania w sprawie kompetencji i nadzoru w zakresie przeprowadzania utrzymania oraz zarządzania utrzymaniem taboru;
- g) informacje techniczne przekazywane w celu udzielenia wsparcia dysponentom, przedsiębiorstwom kolejowym i zarządom infrastruktury.

oraz

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie) (Tekst mający znaczenie dla EOG) pkt 43 preambuły

„43. Po dopuszczeniu danego podsystemu do eksploatacji lub wprowadzeniu go do obrotu należy zapewnić, by był on użytkowany i utrzymywany zgodnie z zasadniczymi wymaganiami, które go dotyczą. Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (2) odpowiedzialność za spełnienie tych wymagań, w odniesieniu do poszczególnych podsystemów, spoczywa na zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwie kolejowym lub podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie – odpowiednio do przypadającej im części.”

Ograniczenie dostępu do dokumentacji wskazane w ust. 11 nie pozwala w pełni realizować funkcji utrzymania wskazane w przywołanych aktach prawnych."

Odpowiedź nr 69 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wykreśla zapis §3 ust. 3c, punkt 6 PPU. Pozostała numeracja PPU bez zmian.

Pytanie nr 70:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3c, punkt 12 – z uwagi, że część dokumentacji jest opracowywana przez jednostki zewnętrzne m.in. raport z testów urządzeń, bezpieczeństwa itp. wnioskujemy o wydłużenie terminu do 60 dni kalendarzowych od daty sprzedaży pierwszego pojazdu. Obecnie wskazany termin przez Zamawiającego jest niemożliwy do spełnienia.”

Odpowiedź nr 70 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis §3 ust. 3c, punkt 12 w następujący sposób:

„12. Wszelkie wymagane przez przepisy prawa, normy, Dokumentację Techniczną, certyfikaty i raporty dla Pojazdu (w zakresie przedmiotu Umowy) zostaną przekazane do Zamawiającego w terminie do 45 dni kalendarzowych od daty zakończenia prac na pierwszym Pojeździe, z zastrzeżeniem ust. 14 poniżej.”

Pytanie nr 71:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3c, punkt 14 – wnioskujemy o zmianę zapisu przywołanego ustępu z: „Po zakończeniu procesu certyfikacji pierwszego Pojazdu w zakresie prac związanych z systemem ETCS, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu zezwolenie typu pojazdu kolejowego oraz zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem w terminie do 9 miesięcy od zakończenia certyfikacji. Posiadaczem ww. dokumentów w rozumieniu Rozporządzenia 2018/545 będzie Zamawiający.” Na „Po zakończeniu procesu certyfikacji pierwszego Pojazdu w zakresie prac związanych z systemem ETCS, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu Zezwolenie typu pojazdu kolejowego w terminie do 9 miesięcy od zakończenia certyfikacji oraz Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem dla pozostałych pojazdów w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące kalendarzowe od zakończenia każdej pojedynczej naprawy o ile zakończenie naprawy nastąpi po wydaniu Zezwolenia na pierwszy pojazd. Zezwolenia dla pojazdów, których naprawa zakończy się przed uzyskaniem zezwolenia dla pierwszego pojazdu, Wykonawca uzyska i przekaze Zamawiającemu w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące kalendarzowe od uzyskania Zezwolenia przez pierwszy pojazd. Posiadaczem ww. dokumentów w rozumieniu Rozporządzenia 2018/545 będzie Zamawiający” Powyższy zapis motywujemy możliwością uzyskania Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem dopiero po zakończonej naprawie i uzyskaniem Zezwoleniu dla typu pojazdu.”

Odpowiedź nr 71 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis §3 ust. 3c, punkt 14 PPU w następujący sposób:

„Po zakończeniu procesu certyfikacji pierwszego Pojazdu w zakresie prac związanych z systemem ETCS, Wykonawca dostarczy Zamawiającemu Zezwolenie typu pojazdu kolejowego w terminie do 9 miesięcy od zakończenia certyfikacji oraz Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem dla pozostałych pojazdów w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące kalendarzowe od zakończenia każdej pojedynczej naprawy, o ile zakończenie naprawy nastąpi po wydaniu Zezwolenia na pierwszy pojazd. Zezwolenia dla pojazdów, których naprawa zakończy się przed uzyskaniem zezwolenia dla pierwszego pojazdu, Wykonawca uzyska i przekaze Zamawiającemu w okresie nie dłuższym niż 3 miesiące kalendarzowe od uzyskania Zezwolenia przez pierwszy pojazd. Posiadaczem ww. dokumentów w rozumieniu Rozporządzenia 2018/545 będzie Zamawiający.”

Pytanie nr 72:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3e punkt 3 – zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie postanowienia mówiącego o możliwości tworzenia dokumentacji zdjęciowej przez przedstawicieli Zamawiającego na terenie Wykonawcy. Powyższe wynika z faktu wewnętrznych regulacji i rozporządzeń obowiązujących na terenie Wykonawcy.”

Odpowiedź nr 72 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i wyjaśnia, że dokumentacja zdjęciowa będzie obejmowała wyłącznie Pojazdy i stan prac na Pojazdach.

Pytanie nr 73:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3f punkt 1 podpunkt 2 i 3 – zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów i wprowadzenie postanowień, że wszelkie jazdy próbne w trakcji wielokrotnej będą realizowane na terenie Wykonawcy. Ponadto wnosimy o potwierdzenie, że dostawa tych pojazdów do/z siedziby Wykonawcy celem przeprowadzenia jazd próbnych w trakcji wielokrotnej będzie realizowana na koszt i ryzyko Zamawiającego. Wynika to m.in. z konieczności posiadania odpowiedniego personelu w celu usunięcia ewentualnych nieprawidłowości co poza siedzibą Wykonawcy może być bardzo problematyczne.”

Odpowiedź nr 73 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 74:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3f punkt 1 podpunkt 8 – zwracamy się z wnioskiem o zmianę wskazanego ustępu i wprowadzenie postanowienia, że to Zamawiający ponosi koszty związane z przeprowadzeniem jazd próbnych oraz jest odpowiedzialny za ich zamówienie. To Zamawiający jest podmiotem, który dysponuje odpowiednim personelem odpowiedzialnym za realizację pracy przewozowej oraz zajmującym się zamawianiem rozkładów jazdy pojazdów.”

Odpowiedź nr 74 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 75:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3f punkt 2 – zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu na zaproszenia na odbiory z 14 dni kalendarzowych do 7 dni kalendarzowych oraz z 5 dni roboczych na dwa dni robocze. Obecne terminy są zbyt długie i potencjalnym Wykonawcom będzie trudno z takim wyprzedzeniem zaplanować czynności odbiorcze.”

Odpowiedź nr 75 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis § 3 ust. 3f ust. 2 w następujący sposób:

*„2. Zamawiający przewiduje możliwość wykonania odbiorów komisarycznych u producenta, Wykonawcy lub dostawcy. Wykonawca powiadomi Zamawiającego co najmniej **7 dni** przed planowaną datą przeprowadzenia próby lub odbioru, przy czym ostateczne potwierdzenie terminu nie może nastąpić później **niż 3 dni roboczych** przed rozpoczęciem próby lub odbioru.”*

Pytanie nr 76:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3f pkt. 3, lit. m) - Zamawiający przewiduje konieczność wykonania odbioru zespołu napędowego (silnika z przekładnią) na stanowisku testowym. W związku z tym, że silnik i przekładnia będą poddawane oddzielnym odbiorom i testom wnosimy o usunięcie tego zapisu.”

Odpowiedź nr 76 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 77:

„Umowa (projekt) §3 ust. 3g – zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że przedstawicielem Zamawiającego biorącym udział w czynnościach będzie osoba zatrudniona w spółce Koleje Małopolskie. W przypadku sytuacji, w której byłaby to inna osoba może to prowadzić do konfliktu interesów (np. delegowanie przedstawicieli z firmy zewnętrznej).”

Odpowiedź nr 77 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wskaże przedstawiciela, który w sposób bezstronny będzie reprezentował Zamawiającego.

Pytanie nr 78:

„Umowa (projekt) §6 - biorąc pod uwagę, że realizacja umowy przez wykonawcę wymagać będzie zaangażowania instytucji finansowych, które jako zabezpieczenia wymagają cesji wierzytelności zwracamy się z wnioskiem o dodanie do §6 Umowy zapisu: „Zamawiający wyraża zgodę na dokonanie przez Wykonawcę przelewu praw i wierzytelności wynikających z umowy na podmioty finansujące realizację umowy.”

Odpowiedź nr 78 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i jednocześnie odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 55.

Pytanie nr 79:

„Umowa (projekt) §6 ust. 3 oraz Załącznik nr 7 - Oferta WYKONAWCY - prace dodatkowe w ramach Prawa Opcji - EN64 (40WEa) – zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że w przypadku zlecenia prac z prawa opcji z pozycji numer 2, 3, 6, 7, 21 (załącznika numer 7) rozliczenie za realizację przedmiotowych czynności nastąpi wraz ze sprzedażą pierwszego pojazdu ewentualnie proponujemy podział kosztów na wszystkie pojazdy objęte przedmiotem zamówienia w przywołanych powyżej punktach oraz zmianę w formularzu cenowym.”

Odpowiedź nr 79 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę formularzy cenowych i rozliczenie wskazanych prac indywidualnie dla każdego Pojazdu wraz z odbiorem wszystkich prac na danym Pojeździe, a także osobno dla Pracy 1A i 1B.

Jednocześnie Zamawiający zmienia zapis § 6 ust. 3 PPU:

„3. Wykonawca będzie wystawiał faktury VAT z wyszczególnieniem następujących pozycji:

- a) opłata ryczałtowa za zrealizowanie czwartego poziomu utrzymania (P4) Pojazdów, oddzielnie dla każdego Pojazdu, z zastrzeżeniem, że Wykonawca jest uprawniony do wystawienia faktury: - w wysokości **70% wartości** określonej w § 6 ust. 1 lit. a) po odbiorze, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. a);
- w wysokości **30% wartości** określonej w § 6 ust. 1 lit. a) po odbiorze, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. b);
- b) prac dodatkowych wykraczających poza stały zakres czynności DSU oddzielnie dla każdego Pojazdu,

prac wykonanych w ramach Prawa Opcji oddzielnie dla każdego Pojazdu, oraz oddzielnie dla Pracy 1A, gdzie Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu wykonania szkolenia i 1B, dla której Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu dostawy.

Zmianie ulegają załączniki nr 1A i 1B do Specyfikacji Warunków Zamówienia (Formularze cenowe).

Zmianie ulega zapis rozdz. II ust. 5 pkt 5.2. Specyfikacji Warunków Zamówienia [Opis przedmiotu zamówienia, Warunki płatności], w następujący sposób:

„5.2. Wykonawca będzie wystawiał faktury VAT z wyszczególnieniem następujących pozycji:

- a) opłata ryczałtowa za zrealizowanie czwartego poziomu utrzymania (P4) Pojazdów, oddzielnie dla każdego Pojazdu, z zastrzeżeniem, że Wykonawca jest uprawniony do wystawienia faktury: - w wysokości **70% wartości** określonej w § 6 ust. 1 lit. a) Projektowanych postanowień umowy po odbiorze, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. a) Projektowanych postanowień umowy;
- w wysokości **30% wartości** określonej w § 6 ust. 1 lit. a) Projektowanych postanowień umowy po odbiorze, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. b) Projektowanych postanowień umowy;
- b) prac dodatkowych wykraczających poza stały zakres czynności DSU oddzielnie dla każdego Pojazdu,

prac wykonanych w ramach Prawa Opcji oddzielnie dla każdego Pojazdu, oraz oddzielnie dla Pracy 1A, gdzie Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu wykonania szkolenia i 1B, dla której Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu dostawy.”

Zmianie ulega zapis Ogłoszenia o zamówieniu pkt 5.1.12. [Warunki udzielenia zamówienia] w następujący sposób:

Warunki zgłoszenia:

Zgłoszenie elektroniczne: Wymagane

Adres na potrzeby zgłoszenia: <https://platformazakupowa.pl/pn/kolejemalopolskie/proceedings>

Języki, w których można składać oferty lub wnioski o dopuszczenie do udziału: polski

Katalog elektroniczny: Niedozwolone

Opis gwarancji finansowej: Wykonawca zobowiązany jest do wniesienia wadium w wysokości: 500 000,00 zł (słownie: pięćset tysięcy złotych 00/100). Wadium może być wniesione w jednej lub kilku następujących formach, tj.: 1. pieniądzu; 2. gwarancjach bankowych; 3. Gwarancjach ubezpieczeniowych; 4. poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (Dz. U. z 2020 r. poz. 299).

Termin składania ofert: **13/06/2025 12:00:00 (UTC+2)** Eastern European Time, Central European Summer Time

Termin, do którego oferta musi pozostać ważna: 90 Dni

Informacje na temat publicznego otwarcia:

Data otwarcia: **13/06/2025 12:30:00 (UTC+2)** Eastern European Time, Central European Summer Time

Miejsce: Kraków

Informacje dodatkowe: Zamawiający, najpóźniej przed otwarciem ofert, udostępni na Platformie informację o kwocie, jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Zamawiający, niezwłocznie po otwarciu ofert, udostępni na Platformie informacje o: a. nazwach albo imionach i nazwiskach oraz siedzibach lub miejscach prowadzonej działalności gospodarczej albo miejscach zamieszkania Wykonawców, których oferty zostały otwarte; b. cenach zawartych w ofertach.

Warunki zamówienia:

Wykonanie zamówienia musi odbywać się w ramach programów zatrudnienia chronionego: Nie

Warunki dotyczące realizacji zamówienia: Zamawiający wymaga zatrudnienia przez Wykonawcę lub podwykonawcę/ów na podstawie umowy o pracę w rozumieniu art. 22 ust. 1 Ustawy z dnia z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy na okres, w którym będą wykonywane usługi w ramach Przedmiotu Umowy, osób wykonujących następujące czynności w zakresie realizacji Umowy, jeżeli wykonanie tych czynności polega na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, w szczególności wykonujących czynności z zakresu: 1) Realizacji czynności przeglądów P4 2) Wykonujących czynności związane z koniecznością posiadania uprawnień SEP E i E+D

Fakturowanie elektroniczne: Dozwolone

Forma prawna, jaką musi przyjąć grupa oferentów, której udzielono zamówienia: 1. Wykonawcy mogą wspólnie ubiegać się o udzielenie zamówienia. Ten sam Wykonawca może być członkiem tylko jednej grupy Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia. 2. Wykonawcy występujący wspólnie ustanawiają pełnomocnika do reprezentowania ich w postępowaniu o udzielenie zamówienia albo do reprezentowania w postępowaniu i do zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego. 3. Postanowienia SWZ dotyczące Wykonawcy stosuje się odpowiednio do Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia.

Zasady finansowe: Pozycje na fakturze: a) opłata ryczałtowa za zrealizowanie czwartego poziomu utrzymania (P4) Pojazdów, oddzielnie dla każdego Pojazdu, z zastrzeżeniem, że Wykonawca jest uprawniony do wystawienia faktury: w wysokości 70% wartości określonej w § 6 ust. 1 lit. a) PPU, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. a) PPU; - w wysokości 30% wartości określonej w § 6 ust. 1 lit. a) PPU po odbiorze, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3f ppkt 13 lit. b) PPU; b) prac dodatkowych wykraczających poza stały zakres czynności DSU oddzielnie dla każdego Pojazdu, prac wykonanych w ramach Prawa Opcji oddzielnie dla każdego Pojazdu, oraz oddzielnie dla Pracy 1A, gdzie Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu wykonania szkolenia i 1B, dla której Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu wykonania szkolenia i 1B, dla której Wykonawca będzie uprawniony do wystawienia faktury po podpisaniu protokołu dostawy.

Pytanie nr 80:

„Umowa (projekt) §6 ust. 11 - wnosimy o poprawienie zapisu – omyłki pisarskiej: "Jeżeli podany przez Wykonawcę numer rachunku bankowego nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 10"."

Odpowiedź nr 80 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis §6 ust. 11 PPU, który otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„11. Jeżeli podany przez Wykonawcę numer rachunku bankowego nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 10, tj. nie jest zawarty w danych Wykonawcy w białej liście podatników VAT, to Zamawiający ma prawo wstrzymania płatności bez ponoszenia odpowiedzialności z tego tytułu, tj. Wykonawcy nie będą przysługiwały żadne kary umowne, odsetki ustawowe i inne rekompensaty, do czasu:

- 1) wpisania podanego na fakturze rachunku bankowego do danych Wykonawcy zawartych w białej liście podatników VAT i poinformowania przez Wykonawcę o tym fakcie Zamawiającego; w takim przypadku obowiązywał będzie termin płatności zgodny z fakturą (Umową), a ewentualne odsetki naliczane mogą być dopiero po upływie 15 dni od dnia wpisania rachunku do danych Wykonawcy zawartych w białej liście podatników VAT i poinformowania o tym Zamawiającego;
- 2) otrzymania korekty faktury, na której wskazany zostanie rachunek bankowy zawarty w danych Wykonawcy w białej liście podatników VAT; w takim przypadku obowiązywał będzie termin płatności zgodny z Umową i liczony od dnia dostarczenia korekty faktury, a ewentualne odsetki naliczane mogą być dopiero po upływie tego terminu.”

Pytanie nr 81:

„Umowa (projekt) §6 ust. 24 – z uwagi na fakt, że przedmiotem umowy jest przegląd pojazdów oraz ze względu na konieczność wcześniejszego zamówienia i zaliczkowania kluczowych komponentów niezbędnych do realizacji Umowy wnioskujemy o zmianę zapisów i możliwość udzielenia Wykonawcy zaliczki do wysokości 20% wynagrodzenia należnego Wykonawcy.”

Odpowiedź nr 81 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis § 6 ust. 24 PPU w następujący sposób:

„24. Zamawiający udzieli Wykonawcy zaliczki na poczet wykonania przez Wykonawcę przedmiotu Umowy jednorazowo w wysokości 20% wynagrodzenia należnego Wykonawcy. Wykonawca może wystawić fakturę zaliczkową nie wcześniej niż po upływie 45 dni od dnia zawarcia Umowy. Faktura zaliczkowa powinna uwzględniać odrębnie wartości wynagrodzenia za prace na danym EZT, każda faktura zaliczkowa będzie zaliczona osobno na poczet wynagrodzenia za prace wykonane w ramach P4 na danym EZT.”

Pytanie nr 82:

„Umowa (projekt) §6 ust. 24 – zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że wysokość zaliczki będzie wyliczana od wartości maksymalnej kontraktu brutto.”

Odpowiedź nr 82 WYJAŚNIENIE:

Nie, zaliczka będzie wyliczana na podstawie maksymalnej wartości wynagrodzenia netto należnego Wykonawcy, po uwzględnieniu złożonego przez Zamawiającego oświadczenia o skorzystaniu z Prawa Opcji na podstawie § 23 PPU.

Pytanie nr 83:

„Umowa (projekt) §7 ust. 1 pkt 12 - wnosimy o usunięcie postanowienia lub alternatywnie usunięcie „za każdy przypadek naruszenia” oraz zmniejszenie wysokości kary umownej do 10 000,00 zł. Zamawiający powinien wyspecyfikować wszelkie wymogi dotyczące przepisów z zakresu ochrony środowiska, bhp i ppoż, jeśli zamierza nakładać karę za każde pojedyncze naruszenie przepisów, gdyż w przeciwnym wypadku ryzyko naliczenia kary umownej jest trudne do oszacowania, dodatkowo wysokość kary umownej jest rażąco wysoka.”

Odpowiedź nr 83 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 50.

Pytanie nr 84:

„Umowa (projekt) §7 ust. 3 – zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie procentowego współczynnika maksymalnej wysokości kar do 10% wartości brutto maksymalnego wynagrodzenia. Obecny współczynnik jest wysoki i nakłada dodatkowe ryzyka na potencjalnych Wykonawców, które muszą zostać uwzględnione w cenie ofertowej.”

Odpowiedź nr 84 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 85:

„Umowa (projekt) §9 ust. 1 – zwracamy się z wnioskiem o skrócenie okresu na jaki ma zostać udzielona gwarancja na zrealizowane prace przez potencjalnego wykonawcę z 36 miesięcy na 18 miesięcy od dnia odbioru pojazdu przez Zamawiającego. Obecny okres gwarancyjny, który został zaproponowany przez Zamawiającego jest częściej spotykany przy realizacji dostaw pojazdów lub napraw głównych aniżeli ma to miejsce przy naprawach czwartego poziomu utrzymania. Pozostawienie tak długiego okresu gwarancyjnego będzie również miało wpływ na wyższe ceny ofertowe składane w tym postępowaniu.”

Odpowiedź nr 85 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie okresu gwarancji.

Pytanie nr 86:

„Umowa (projekt) §9 ust. 15 - wnosimy o usunięcie części postanowienia §9 ust. 15 PPU: „Nieobecność przedstawiciela Wykonawcy w pracach komisji jest równoznaczna z uznaniem zasadności zgłoszenia gwarancyjnego i z uznaniem zakresu naprawy Pojazdu”. Wykonawca nie powinien ponosić tak daleko idących konsekwencji w takim przypadku, ale móc rzetelnie ocenić zgłoszenie reklamacyjne, ponosząc konsekwencje dowodowe braku udziału w komisji.”

Odpowiedź nr 86 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 87:

„Umowa (projekt) §9 ust. 17 - wnosimy o usunięcie części postanowienia §9 ust. 17 PPU: „O sposobie usunięcia wady decyduje Zamawiający.” Wykonawca jako podmiot profesjonalny posiada niezbędną wiedzę i doświadczenie umożliwiające określenie kwalifikacji i sposobu naprawy wady w celu zapewnienia prawidłowego działania pojazdu.”

Odpowiedź nr 87 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia § 9 ust. 17 PPU w następujący sposób:

„17. Odpowiedzialność z tytułu gwarancji jakości polega na usunięciu przez Wykonawcę Wad/uszkodzeń powstałych w okresie gwarancji udzielonej przez Wykonawcę lub pokryciu przez Wykonawcę kosztów poniesionych przez Zamawiającego z tytułu usunięcia Wad lub uszkodzeń we własnym zakresie lub pokryciu kosztów wynikających ze zlecenia wykonania napraw Pojazdów osobom trzecim. W przypadku wystąpienia Wad/uszkodzeń niemożliwych do usunięcia/naprawy Wykonawca wymieni uszkodzoną część, zespół lub podzespół na nowy bez Wad. Sposobie usunięcia Wady podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.”

Pytanie nr 88:

„Umowa (projekt) §9 ust. 20 - wnosimy o usunięcie części postanowienia §9 ust. 20 PPU: „przy czym na Wykonawcy spoczywa obowiązek udowodnienia nieuzasadnionej odmowy”.”

Odpowiedź nr 88 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 89:

„Umowa (projekt) §12 – zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że zapisy dotyczące BHP na pewno powinny występować w takiej formie we wzorze Umowy. Obecnie dotyczą one przestrzegania

przepisów BHP w siedzibie Zamawiającego natomiast naprawa pojazdów powinna odbywać się w siedzibie Wykonawcy co czyni omawiany paragraf bezprzedmiotowy.”

Odpowiedź nr 89 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że przedmiotem postępowania jest również udzielenie gwarancji na wykonane prace. Naprawy gwarancyjne mogą być również wykonywane przez Wykonawcę w zapleczu technicznym Zamawiającego.

Pytanie nr 90:

„Umowa (projekt) §13 ust. 13 – wnioskujemy o wykreślenie omawianego ustępu. Przedstawiciele Zamawiającego nie mają uprawnień do wykonywania czynności kontroli pracowników Wykonawcy i podwykonawców na terenie Wykonawcy.”

Odpowiedź nr 90 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że **kontrola dotyczy pracowników przebywających na terenie Zamawiającego i jednocześnie zmienia zapis § 13 ust. 13 w następujący sposób:**

„13. W związku z możliwością przeprowadzenia przez Zamawiającego kontroli trzeźwości lub kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu pracowników/współpracowników Wykonawcy/podwykonawcy, na zasadach określonych w **Załączniku nr 10** do Umowy, Administrator może przetwarzać także dane dotyczące stanu fizjologicznego członków personelu Wykonawcy/podwykonawców. Dane osobowe uzyskane w związku z przeprowadzaną kontrolą są przetwarzane na podstawie art. 6 ust. 1 lit. f) RODO – uzasadniony interes Administratora, którym jest przeprowadzenie kontroli trzeźwości w związku z wykonywaniem czynności przez personel Wykonawcy/podwykonawcy - ze względu na ochronę życia, zdrowia lub bezpieczeństwa pracowników/współpracowników Wykonawcy/podwykonawcy, pracowników/współpracowników Zamawiającego, osób trzecich i mienia Zamawiającego, przed zagrożeniami ze strony personelu Wykonawcy/podwykonawcy naruszającego zasady bezpieczeństwa w trakcie wykonywania Umowy.’

Pytanie nr 91:

„Umowa (projekt) §16 ust. 4 pkt 1 - wnosimy o wydłużenie przekroczenia terminu uprawniającego do odstąpienia do 30 dni.”

Odpowiedź nr 91 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 92:

„Umowa (projekt) §20 ust. 1 – wnioskujemy o potwierdzenie, że licencja o której mowa w omawianym punkcie, obejmuje jedynie oprogramowanie nowo zainstalowane na urządzeniach nowych i modernizowanych w ramach Umowy.”

Odpowiedź nr 92 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 29.

Pytanie nr 93:

„Umowa (projekt) §23 ust. 1 – zwracamy się z wnioskiem o zmianę terminu, w którym Zamawiający ma poinformować wykonawcę o skorzystaniu z prawa opcji na „... do 5 dni po podpisaniu Umowy”. Z uwagi na zakres prac opcjonalnych konieczne jest aby potencjalny Wykonawca poznał niezwłocznie zakres prac jaki ma do zrealizowania na pojazdach objętych przedmiotem zamówienia z uwagi na konieczność opracowania dokumentacji w zakresie prac modyfikacyjnych oraz późniejszego zamówienia niezbędnych podzespołów.”

Odpowiedź nr 93 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Informacja o skorzystaniu z prawa opcji zostanie przekazana w możliwie najszybszym terminie po podpisaniu umowy).

Pytanie nr 94:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – zwracamy uwagę na potencjalne naruszenie art. 99 ust. 4 Prawo zamówień publicznych, dotyczącego opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby prowadzić do uprzywilejowania określonych wykonawców lub produktów. W związku z tym prosimy, aby zamawiający skorygował wymagania o:

Opis przedmiotu zamówienia nie ograniczający konkurencji i umożliwiający równe traktowanie wszystkich wykonawców. Aktualne wymogi wskazują na konkretne urządzenia między innymi firm: ENTE, RAWAG.

Uzasadnienie wskazanych parametrów technicznych i wymagań, tak aby wynikały one z rzeczywistych potrzeb zamawiającego, a nie preferencji określonego producenta lub dostawcy.

Dopuszczenie możliwości zastosowania rozwiązań równoważnych wraz z precyzyjnym określeniem kryteriów oceny ich równoważności.

Dodanie zapisu „lub równoważny” w przypadku odniesienia do konkretnej marki, źródła pochodzenia lub producenta, co umożliwi zaproponowanie alternatywnych rozwiązań spełniających wymagania Zamawiającego.”

Odpowiedź nr 94 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że wskazuje parametry techniczne i wymagania dla urządzeń, które wynikają z rzeczywistych potrzeb zamawiającego, celem dostosowania i ujednolicenia systemów, stosowanych rozwiązań i standardów oraz funkcjonalności na flocie użytkowanych pojazdów.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje na zapisy rozdz. I ust. 3 pkt 3.11 Specyfikacji Warunków Zamówienia, w którym to wskazał, że dopuszcza rozwiązania równoważne.

Pytanie nr 95:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 2 - Zamawiający wymaga, aby ilość wyjść głośnikowych wynosiła min. 4 szt. (4 * 20 W (RMS)) jednocześnie wymagając, aby liczba wyjść liniowych audio wynosiła min. 1 szt. Prosimy o ujednolicenie wymagań lub doprecyzowanie w jaki sposób Zamawiający rozróżnia wyjścia głośnikowe, a wyjścia liniowe audio.”

Odpowiedź nr 95 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że wyjście liniowe audio (UIC) jest wymaganą alternatywą dla pracy systemu rozgłoszeniowego w chwil utraty połączenia ETH z urządzeniem.

Pytanie nr 96:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 2 - Zamawiający w zakresie paneli zapowiedzi, wzmacniaczy akustycznych, paneli interkomów wymaga, aby posiadały one układy wizualizacji stanu dla: układu zasilania, interfejsu CAN oraz interfejsu Ethernet. Czy Zamawiający dopuszcza jako alternatywne rozwiązanie możliwość diagnostyki urządzeń z poziomu HMI, na którym zawarta będzie informacja o braku komunikacji z urządzeniami?”

Odpowiedź nr 96 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie pod warunkiem zachowania wizualizacji interfejsu CAN na urządzeniu.

Pytanie nr 97:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 2 - w związku z modernizacją systemu rozgłoszeniowego jak i komunikacji pasażer - maszynista prosimy o potwierdzenie, iż kompatybilność ma zostać zachowana jedynie w stosunku do pojazdów objętych tym postępowaniem.”

Odpowiedź nr 97 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający potwierdza, że kompatybilność ma zostać zachowana jedynie w stosunku do pojazdów objętych tym postępowaniem.

Pytanie nr 98:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 2 - Zamawiający w zakresie paneli interkomów wymaga, aby były one wyposażone w dodatkowe wejścia cyfrowe umożliwiające np. podłączenie sygnału aktywacji hamulca bezpieczeństwa. Czy Zamawiający wymaga, aby interkomy zostały zintegrowane z rączkami bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami punktu 4.2.5.4

Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014. Czy Zamawiający wymaga, aby interkomy zostały zintegrowane z systemem monitoringu tak aby w przypadku wywołania połączenia nastąpiło automatyczne przełączenie podglądu na pobliską kamerę?"

Odpowiedź nr 98 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga, aby interkomy zostały zintegrowane z rączkami bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami punktu 4.2.5.4 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014.

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga, aby interkomy zostały zintegrowane z systemem monitoringu tak aby w przypadku wywołania połączenia nastąpiło automatyczne przełączenie podglądu na pobliską kamerę.

Pytanie nr 99:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 3 - Zamawiający wymaga, aby instalacja pętli indukcyjnej spełniała wymagania normy PN-EN 60188-4. Norma ta została opracowana z myślą o infrastrukturze statycznej takiej jak przystanki, dworce, perony. Ze względu na ograniczenia pojazdów szynowych (duża ilość generowanych zakłóceń, bliska obecność metalowych elementów, ograniczenie dostępności miejsca w postaci n[. okien) prosimy, aby Zamawiający zrezygnował z wymogu spełnienia normy PN-EN 60118-4. W przypadku modernizowanych pojazdów dodatkowym problem jest brak możliwości zmiany konstrukcji pojazdu co w znacznym stopniu uniemożliwia zagwarantowanie spełnienia wymogów normatywnych.”

Odpowiedź nr 99 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 100:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 7 - pod klapką umieszczonych jest kilka przycisków, nie tylko te do załączenia/wyłączenia baterii, ale również przyciski trybu parking, stopni wysuwnych, wskaźnik poziomu wody użytkowej w zbiorniku oraz lamka zbiornika nieczystości. Czy wszystkie te przyciski i wskaźniki mają zostać przeniesione, czy tylko te odpowiadające za załączenie/wyłączenie baterii?"

Odpowiedź nr 100 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że należy przenieść cały panel (łącznie ze wszystkimi przyciskami i wskaźnikami).

Pytanie nr 101:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 10 - czy Zamawiający wymaga Świadectwa odbioru 3.2 dla systemu pomiaru energii?"

Odpowiedź nr 101 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga Świadectwa odbioru 3.2 dla systemu pomiaru energii i zmienia zapis załącznika nr 8 – OPZ, rozdział IV Praca 10 w następujący sposób:

„10. PRACA 10 - Wymiana licznika pomiaru energii trakcyjnej (1 szt./pojazd)

Wymiana liczników firmy ELESTER na SESTO (dostosowanie instalacji elektrycznej do nowych urządzeń, wymagane dwie drogi transmisji danych – PKP Energetyka i serwer Zamawiającego).

Szczegóły rozwiązania do uzgodnienia z Zamawiającym. Zamawiający wymaga Świadectwa odbioru 3.2 dla systemu pomiaru energii. Zamawiający wymaga wymiany kompletnego układu pomiarowego.

Obecny bocznik pomiarowy posiada parametry: 1000 [A], 60 [mV]"

Pytanie nr 102:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 10 – prosimy o wskazanie jaki bocznik pomiarowy zamontowany jest obecnie w system pomiaru energii? Proszę podać jego parametry znamionowe takie jak znamionowy prąd pomiarowy [A] oraz napięcie pomiarowe [mV] przy znamionowym prądzie pomiarowym.”

Odpowiedź nr 102 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach „Prawo Opcji” - Praca 10 wymaga wymiany kompletnego układu pomiarowego. Obecny bocznik pomiarowy posiada parametry:

1000 [A], 60 [mV]

Pytanie nr 103:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 10 - czy Zamawiający wymaga uruchomienia drugiej drogi transmisji danych do serwera Zamawiającego, czy tylko musi być taka możliwość do wykorzystania w przyszłości?”

Odpowiedź nr 103 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga uruchomienia drugiej drogi transmisji danych do serwera Zamawiającego.

Pytanie nr 104:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 11 - sterownik nie posiada dedykowanego sygnału do wykonania resetu sterownika. Wykonuje się to poprzez wyłączenie zasilania sterownika. Proponujemy rozwiązanie polegające na zastąpieniu PRZYCISKU 1 oraz PRZYCISKU 2 jednym przełącznikiem, który będzie odpowiadał za wyłączenie zasilania oraz resetowanie sterownika również za pomocą wyłączenia zasilania.”

Odpowiedź nr 104 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyraża zgodę na przedstawione rozwiązanie i zmienia treść Załącznika nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 11

PRACA 11 - Wyprowadzenie panelu sterowania „drzwi + stopień” do przedsionków.

W przedsionkach, w pobliżu każdych drzwi odskokowo-przesuwnych, wykonać panele przełączników sterujących, zlokalizowanych za drzwiczkami zamykanymi na zamek typu „kwadrat”.

Miejsce wykonania/montażu panelu do uzgodnienia z Zamawiającym.

Propozycja wykonania do wglądu u Zamawiającego.

- PRZYCISK 1 – przycisk odpowiedzialny za wyłączenie zasilania (reset) sterownika drzwi oraz stopnia wysuwnego
- PRZEŁĄCZNIK 2 – przełącznik 3-pozycyjny pozwalający na ustawienie trybu pracy stopnia
 - pozycja 0 – normalna praca stopnia
 - pozycja 1 – obsługa ręczna stopnia
 - pozycja 2 – stopień wyłączony z użytku

umiejscowiony na mechanizmie drzwi bocznych należy przenieść do przedsionka.

Pytanie nr 105:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 11 - przełącznik 3 pozycyjny pracy stopnia w obecnym wykonaniu systemu drzwi jest zlokalizowany na mechanizmie drzwi bocznych i ma dokładnie taką funkcjonalność jakiej Zamawiający wymaga. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga przeniesienia tego przełącznika do przedsionka. Dublowanie tego przełącznika jako drugiego dodatkowego, jest rozwiązaniem, które może wprowadzać niepoprawne funkcjonowanie poprzez nastawienie na obu przełącznikach różnych trybów co spowoduje niepoprawną pracę sterownika.”

Odpowiedź nr 105 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 104.

Pytanie nr 106:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 1 - "Pojazd przeznaczony do montażu TI oraz STI winien posiadać: 1. Sieć LAN składającą się z switcha LAN oraz instalacji wykonanej z przewodów SF/UTP. Switch LAN powinien posiadać porty o prędkości 100/1000 Mbps.”

Prosimy o zmianę zapisu na: "1. Sieć LAN składającą się z switcha LAN oraz instalacji wykonanej z przewodów SF/UTP. Switch LAN powinien posiadać porty o prędkości 100 Mbps.”

Wniosek ten podyktowany jest obecną infrastrukturą sieci która działa z prędkością 100 Mbps, dlatego uzyskanie wyższych prędkości wymagałoby kompleksowej modernizacji wszystkich switchy, co wiązałoby się ze znaczącym wzrostem kosztów.”

Odpowiedź nr 106 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i zmienia treść Załącznika nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 1

Sieć LAN składającą się z switcha LAN oraz instalacji wykonanej z przewodów SF/UTP. Switch LAN powinien posiadać porty o prędkości **100 Mbps**. Instalacja powinna być wykonana zgodnie z załącznikiem nr 1 do OPZ *Projekt instalacji TI oraz STI* i doprowadzona do miejsc montażu STI oraz TI. Przewody powinny być zakończone odpowiednio wtyczkami DS1123-02-P80T, WTYK RJ45 kat 5e oraz 1546907-1 (zgodnie ze schematem). Instalacja powinna być tak wykonana, aby pozwalała na wpięcie wtyczek do gniazd na obudowie STI.

Pytanie nr 107:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 2 - "2. Instalację zasilania urządzeń wykonaną z przewodów o przekroju żył 0,75mm². Napięcie zasilania powinno wynosić 24V. Instalacja powinna posiadać wyłączniki nadprądowe 1P B 10A oraz 1P B 5A..." Prosimy o zmianę zapisu na:

"2. Instalację zasilania urządzeń wykonaną zgodnie z załącznikiem nr 1 "Projekt instalacji TI oraz STI"..." Wniosek ten wynika z niemożności spełnienia wymagań normy PN-EN 50343 w wymaganej konfiguracji, która zakłada użycie przewodów o przekroju 0,75 mm² oraz wyłączników nadprądowych 1P B 10A. Norma ta określa zasady doboru przewodów i zabezpieczeń, które zapewniają odpowiednią żywotność przewodów."

Odpowiedź nr 107 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i zmienia zapis Załącznika nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 2, na:

2. Instalacja powinna być wykonana zgodnie z załącznikiem nr 1 do OPZ *Projekt instalacji TI oraz STI* i doprowadzona do miejsc montażu STI oraz TI. Instalacja powinna być tak wykonana aby pozwalała na wpięcie wtyczek do gniazd na obudowie STI.

Pytanie nr 108:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 3 - "Przewody powinny być zakończone wtyczkami typu N. Instalacja powinna być wykonana zgodnie z załącznikiem nr 1 do OPZ Projekt instalacji TI oraz STI i doprowadzona do miejsc montażu STI oraz TI. Antena GPS powinna posiadać wzmocnienie 27 - 30dB" Prosimy o zmianę zapisu na: "Przewody powinny być zakończone wtyczkami typu N. Instalacja powinna być wykonana zgodnie z załącznikiem nr 1 do OPZ Projekt instalacji TI oraz STI i doprowadzona do miejsc montażu STI oraz TI." Uzasadnienie: Wg. załącznika nr 1 "Projekt instalacji TI oraz STI" wymagany jest "zysk całościowy (total gain) uwzględniający straty na przewodach: ≥ 21 dB" doświadczenie wykonawcy wskazuje, iż wymóg wzmocnienia 21dB można spełnić z zastosowaniem anten o mniejszym wzmocnieniu niż wymagane 27 - 30dBi o ile wykonana jest instalacja antenowa z elementów odpowiedniej jakości."

Odpowiedź nr 108 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie nr 109:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12 - "Lista czynności dla TI - planowane czynności, które będą realizowane przez ELTE GPS w ramach montażu TI" oraz "Lista czynności dla STI - planowane czynności, które będą realizowane przez ELTE GPS w ramach montażu STI." Pytanie: Ze względu na to, że za wykonanie tych prac odpowiada firma "ELTE", a nie wykonawca prosimy o usunięcie tych zapisów z zakresu prac."

Odpowiedź nr 109 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i wskazuje, że pozostawia planowane czynności w formie opisowego wskazania zakresu prac realizowanych przez podmiot niezwiązany z obecnym zadaniem, w celu lepszego zobrazowania prac, które są niezbędne do wykonania przez ten podmiot w przyszłości.

Pytanie nr 110:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 5 - w miejscach wskazanych przez Zamawiającego winny zostać zamontowane dostarczone przez Zamawiającego uchwyty do TI. Otwory przez które zostaną wyprowadzone przewody do TI winne być w całości zasłonięte przez uchwyty TI. Pojazd winien posiadać wycięcia w szybach jeżeli wskazane przez Zamawiającego miejsce montażu TI tego wymaga - Prosimy o doprecyzowanie przez Zamawiającego w ilu szybach konieczne będzie wykonanie wycięć w celu montażu terminali identyfikacji TI. Obecnie zastosowane szyby nie pozwalają na wykonanie takich podcięć co wiązać się będzie z ich wymianą na nowe z uwzględnieniem wycięć niezbędnych do montażu terminali TI.

Prosimy również o wskazanie kto odpowiada za przygotowanie dokumentacji konstrukcyjnej montażowej dla terminali TI, ponieważ Zamawiający wskazał konieczność przygotowania dokumentacji tylko w zakresie instalacji elektrycznej pomijając część dokumentacji konstrukcyjnej montażowej wskazując, że prace związane z montażem będą realizowane przez pracowników firmy Elte GPS. Zgodnie z wymaganiami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej procedura weryfikacji WE podsystemów wymaga sporządzenia dokumentacji powykonawczej dla wszystkich systemów zamontowanych na pojazdach o stopniu szczegółowości wystarczającym do udokumentowania przeprowadzonej weryfikacji zgodności. Wskazane przez Zamawiającego rozwiązanie nie pozwala na spełnienie wymagań wynikających z przywołanej dyrektywy.

Prosimy o określenie w jakich terminach dokumentacja związana z montażem podzespołów realizowanych przez firmę Elte GPS zostanie udostępniona wykonawcy w celu uwzględnienia jej w dokumentacji projektowej niezbędnej do przeprowadzenia procesu weryfikacji podsystemów WE.”

Odpowiedź nr 110 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wykreśla zapis i modyfikuje „Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 12, punkt 5, który otrzymuje brzmienie:

5. W miejscach wskazanym przez zamawiającego winny zostać zamontowane dostarczone przez zamawiającego uchwyty do TI. Otwory przez które zostaną wyprowadzone przewody do TI winne być w całości zasłonięte przez uchwyty TI.

Zamawiający informuje, że dokumentacja związana z montażem podzespołów realizowanych przez firmę Elte GPS zostanie udostępniona wykonawcy w celu uwzględnienia jej w dokumentacji projektowej niezbędnej do przeprowadzenia procesu weryfikacji podsystemów WE do 30 dni od podpisania umowy.

Pytanie nr 111:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 13 - czy Zamawiający dopuszcza wymianę kół monoblokowych na tego samego typu zgodnego z dokumentacją konstrukcyjną pojazdu?”

Odpowiedź nr 111 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 20.

Pytanie nr 112:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” – Praca 13 - w przypadku negatywnej odpowiedzi prosimy o wskazanie normy, na podstawie której wskazano gatunek materiału z jakiego powinny zostać wykonane koła. W normie przywołanej przez Zamawiającego gatunek stali ERS9 nie występuje.”

Odpowiedź nr 112 WYJAŚNIENIE:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 20.

Pytanie nr 113:

„Załącznik nr 8 OPZ – Prace opcjonalne „Prawo Opcji” - Praca 18 - czy Zamawiający dopuszcza jako alternatywne rozwiązanie, w którym sygnalizacja "brak możliwości otwarcia niewłaściwa karta" realizowana jest za pomocą komunikatu na wyświetlaczu OLED oraz za pomocą sygnału dźwiękowego?”

Odpowiedź nr 113 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza taką możliwość i zmienia zapis załącznika nr 8 – OPZ, rozdział IV, Praca 18 w następujący sposób:

„18. PRACA 18 - Montaż systemu elektronicznego dostępu do kabiny maszynisty.

W pobliżu drzwi wejściowych do kabiny maszynisty od strony przedziału pasażerskiego zamontować czytnik kart. Dokładne miejsce montażu, typ czytnika i rozwiązanie obligatoryjnie należy uzgodnić z Zamawiającym.

Główne wykonywane funkcje systemu to odryglowanie i zaryglowanie drzwi. Sterownik winien komunikować się z systemami pojazdu za pomocą sieci Ethernet.

Sterownik RELS winien zbierać i zapisywać w swojej pamięci informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Otwarcie kartą drzwi na danym pojeździe winno być rejestrowane (imię, nazwisko, data, godzina, pojazd) w Aplikacji Dyspozytorskiej użytkowanej u Zamawiającego, a dane bieżące i historyczne być dostępne do podglądu i wydruku przez cały okres eksploatacji każdego z pojazdów. Dodatkowo w Aplikacji Dyspozytorskiej dla każdego pojazdu powinien być prezentowany aktualny status drzwi – otwarte/zamknięte. Należy zapewnić niezależne źródło zasilania dla zamka magnetycznego (bateria, informacja o potrzebie wymiany baterii). Sposób wykonania i prezentacja danych do Uzgodnienia z Zamawiającym. Funkcjonalności opisane w tej pracy dotyczą wyłącznie dostępu do kabiny maszynisty od strony przestrzeni pasażerskiej.

Opis sterownika

Czytnik winien być wyposażony w wyświetlacz OLED i klawiaturę numeryczną umożliwiającą otwarcie drzwi za pomocą kodu PIN (4-cyfrowy lub 6-cyfrowy). Klawiatura dotykowa sterownika ma służyć jako interfejs do wprowadzania kodu dostępu (po wprowadzeniu kodu należy wcisnąć # celem zatwierdzenia, wciśnięcie * czyści aktualnie wpisywany kod)

Czytnik winien posiadać diody sygnalizacyjne (czerwona, zielona) prezentujące następujące komunikaty:

- brak możliwości otwarcia niewłaściwa karta (alternatywnie za pomocą komunikatu na wyświetlaczu OLED oraz za pomocą sygnału dźwiękowego),
- błąd drzwi,
- otwarcie drzwi,
- oczekiwanie na zamknięcie.

Czytnik winien posiadać miejsce do przyłożenia karty określone piktogramem. System musi obsługiwać karty pracujące na częstotliwości 13,56 MHz.

Sterownik zbiera i przekazuje informacje oraz zdarzenia, mówiące o aktualnym stanie drzwi w jakim się znajdują, a także o każdej próbie autoryzowanego lub nieautoryzowanego otwarcia drzwi.

Sterownik w swojej pamięci rejestruje takie zdarzenia jak:

- odryglowanie/zaryglowanie drzwi kartą (numer użytej karty)
- próba otwarcia drzwi nieautoryzowaną kartą (numer użytej karty)
- aktualizacja list kart w sterowniku
- ustawienie kodu PIN
- odryglowanie drzwi kodem PIN
- odryglowanie zamka manualne (kluczem)
- zaryglowanie drzwi ręczne

Sterownik wysyła aktualny status drzwi po sprawdzeniu sygnałów pochodzących z wyłączników krańcowych, zamontowanych w płacie drzwi oraz zamku. Informacje z krańcówek dają potwierdzenie, że zamek drzwi jest zaryglowany oraz, że płat jest zamknięty.

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi

Odryglowanie/zaryglowanie drzwi wewnętrznych następuje za pomocą dostępnych opcji:

- za pomocą klucza patentowego
- za pomocą karty RFID
- odryglowanie/zaryglowanie za pomocą dedykowanego przycisku umieszczonego na pulpicie maszynisty w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym
- tylko odryglowanie za pomocą kodu PIN

Po wysłaniu polecenia odryglowania drzwi z terminalu HMI, po przyłożeniu karty do czytnika, po wpisaniu kodu PIN drzwi zostaną natychmiast odryglowane, a informacja o tym zostanie zapisana w

pamięci urządzenia. Proces odryglowania jest dodatkowo sygnalizowany ciągłym świeceniem zielonej diody na sterowniku RELS.

Tryb zamykania drzwi jest sygnalizowany miganiem zielonej diody. Po ich zamknięciu urządzenie oczekuje sekundę, a następnie zamek zostaje automatycznie zaryglowany. Celem tego opóźnienia jest zapobieganie przypadkowemu zaryglowaniu, np. w sytuacji, gdy drzwi nie zostały całkowicie zamknięte i mogłyby się otworzyć samoczynnie.

Zmiana kodu PIN, karty RFID

Kod PIN, oraz baza kart RFID winna być nadawana globalnie do czytników drzwi za pomocą komputera serwisowego poprzez pojazdową sieć Ethernet."

Pytanie nr 114:

„Załącznik nr 3 do załącznika nr 8 OPZ pkt 2.2.3 - prosimy o zmianę treści na: "dostarczonego urządzenia ETCS oraz sposobu jego badania spełnić wymagania Rozporządzenia Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023) oraz zapewniają uzyskanie dokumentu dopuszczającego do eksploatacji specyfikacje funkcjonalne systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 i 2 Baseline 3.6.0 lub nowszą wraz z zabudowanym systemem GSM-R przyjęte i opublikowane przez European Railway Agency, dalej „ERA” (Agencję Kolejową Unii Europejskiej),"

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 zostało uchylone przez Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/1695."

Odpowiedź nr 114 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 3 do załącznika nr 8 OPZ pkt 2.2.3 w następujący sposób:

„2.2.3. dostarczonego urządzenia ETCS oraz sposobu jego badania spełnić wymagania Rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 oraz zapewniają uzyskanie dokumentu dopuszczającego do eksploatacji specyfikacje funkcjonalne systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 i 2 Baseline 3.6.0 lub nowszą wraz z zabudowanym systemem GSM-R przyjęte i opublikowane przez European Railway Agency, dalej „ERA” (Agencję Kolejową Unii Europejskiej),

Pytanie nr 115:

„Załącznik nr 3 do załącznika nr 8 OPZ pkt 5 - Prosimy o zmianę treści na: "(...) Wymagane dokumenty będą zgodne w szczególności z:

„(...)

c) Rozporządzenia Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919,

(...)"

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 zostało uchylone przez Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/1695."

Odpowiedź nr 115 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 3 do załącznika nr 8 OPZ pkt 5 w następujący sposób:

5. Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe.

Parametry funkcjonalno-użytkowe systemu urządzeń pokładowych objętego zamówieniem powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami w chwili podpisania Umowy, a w szczególności będą zgodne z niżej wskazanymi przepisami lub przepisami, które zastąpią te przepisy:

- a) Rozporządzenia Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 z późniejszymi zmianami, a także w szczególności z:
- b) aktualną specyfikacją wymagań funkcjonalnych ERA oraz specyfikacją wymagań systemowych dla wersji baseline 3.6.0. lub nowszej Wykonawca zagwarantuje

kompatybilność tych urządzeń ze starszymi specyfikacjami 2.3.0d. Wykonawca zagwarantuje również, że system będzie podatny na aktualizacje związane ze zmianami wynikającymi z przepisów lub doświadczeń związanych z eksploatacją systemu, a ogłaszanych przez ERA (European Railway Agency).

- c) specyfikacją najnowszych wymagań funkcjonalnych EIRENE FRS GSM-R oraz systemowych EIRENE SRS GSM-R, przy czym system musi być kompatybilny z EIRENE FRS GSM-R wersja 7 oraz specyfikacją wymagań systemowych EIRENE SRS GSM-R wersja 15.
- d) aktualną specyfikacją ETSI TS 102 933 w zakresie dodatkowych elementów filtrujących ograniczających pasma GSM-R - wersja V2.1.1 (2015-06) lub nowsza.

Zarówno sprzęt jak i oprogramowanie systemu powinny się cechować otwartą architekturą i modułową budową, ułatwiającą serwis oraz umożliwiającą modyfikacje i rozbudowę systemu.

Zewnętrzne, dostępne elementy metalowe obudów urządzeń (jeśli takie występują) powinny być uziemione, zgodnie z wymogami norm przedmiotowych. Treść ewentualnych ostrzeżeń powinna być w języku polskim. Dodatkowo ostrzeżenia mogą być powtórzone w języku angielskim.

Wyposażenie pojazdu i innych urządzeń współpracujących z zabudowywanym systemem urządzeń pokładowych, musi spełniać wymagania odpowiednich norm PN, PN-EN, BN, ZN, ISO, IEC, CEN/CENELEC, kart UIC, zaleceń ERRI (ORE) oraz dyrektyw UE, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań wskazanych w dalszym tekście, wymienionych w wymaganiach szczegółowych.

System urządzeń pokładowych musi posiadać „Deklaracje zgodności składnika interoperacyjności”, wystawione przez producenta na podstawie przebiegów oceny zgodności przeprowadzonych przez niezależną jednostkę notyfikowaną. Wraz z „Deklaracją zgodności składnika interoperacyjności” Wykonawca musi dostarczyć „Certyfikat zgodności składnika interoperacyjności”, wraz z pełną dokumentacją przebiegu oceny zgodności oraz uzyskać dokument na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego Sterowanie dla systemu urządzeń pokładowych dla pojazdów po modyfikacji.

Wykonawca uzyska na zabudowany system urządzeń pokładowych „Certyfikat zgodności podsystemu” wystawiony przez jednostkę notyfikowaną na podstawie oceny zgodności. Po zakończeniu prób i badań systemu urządzeń pokładowych i przed przekazaniem pierwszego pojazdu do eksploatacji Wykonawca dostarczy Zamawiającemu „Deklarację weryfikacji zgodności podsystemu” wraz z pełną dokumentacją przebiegu procesu oceny zgodności i „Certyfikatem zgodności podsystemu”.

Wymagane dokumenty będą również zgodne w szczególności z:

- a) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej z późn. zm.,
- b) Rozporządzeniem Komisji (UE) NR 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej z późn. zm.,
- c) Rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 z późn. zm.,
- d) Ustawą o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r., z późniejszymi zmianami.
- e) Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającym uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (dalej: Rozporządzenie 2018/545).

Pytanie nr 116:

„DSU 40WEa 0130-1 (KMŁ V.1), str. 47, punkt 2, ppkt. 2.1.4 – w przywołanym punkcie widnieje zapis: „Wymiana zewnętrznej folii przeciwsłonecznej na oknach bocznych i drzwiach odskokowoprzesuwnych.” Natomiast w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (tekst jednolity z 11 kwietnia

2019 r. Dz.U. 2019 poz. 918) §9 ust. 2 - widnieje zakaz oklejania szyb okien i drzwi. Czy w związku z przywołanym rozporządzeniem Zamawiający odstępuje od zapisów DSU i zezwala, aby nie oklejać folią szyb okien i drzwi? Prosimy dodatkowo sprecyzować, czy wykonawca ma usunąć folię z oklejonych nią szyb, w przypadku uszkodzenia tej folii.”

Odpowiedź nr 116 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że nie odstępuje od zapisów DSU.

Ponadto wyjaśnia, że pod pojęciem „wymiany” Zamawiający rozumie demontaż starej folii i montaż (aplikację) nowej folii.

Pytanie nr 117:

„Załącznik nr 3 do SWZ (wykaz wykonanych usług) – zwracamy się z wnioskiem o usunięcie zapisu: „*należy podać również wartość usługi*”. Zgodnie z postanowieniami Rozdziału VIII SWZ punkt 1.4.1. potencjalny Wykonawca ma wykazać się należycie wykonaną usługą w zakresie naprawy P4 lub P5 trzech EZT. W wymaganiach nie została określona wartość za jaką przedmiotowe usługi miały zostać zrealizowane.”

Odpowiedź nr 117 WYJAŚNIENIE:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę Załącznik nr 3 do SWZ poprzez wykreślenie zapisu: *(należy podać również wartość usługi oraz okres wykonywania)*

Treść niniejszego pisma stanowi integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia oraz Projektowanych postanowień umowy, znak sprawy: DZ.26.100.2025.

.....
Kierownik Zamawiającego lub osoba
upoważniona do podejmowania czynności w
jego imieniu

Załączniki:

1. Formularz cenowy stanowiący załącznik nr 1A i 1B do SWZ_zmieniony
2. Wzór wykazu usług stanowiący załącznik nr 3 do SWZ_zmieniony