



DA.III.2721.1.2.2018

Zielona Góra, 2018 - 07 - 24

uczestnicy postępowania

### WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (2)

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych”.

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1579 z późn. zm.) w związku z wpływieniem w przedmiotowym postępowaniu pytań od Wykonawcy, Zamawiający przytacza treść pytań i udziela odpowiedzi oraz zawiadamia o dokonaniu zmian treści SIWZ.

#### Pytanie 1

1. SIWZ, pkt XXV, ad. 2

Prosimy o potwierdzenie, że deklarowany termin dostawy, to liczba miesięcy liczona od dnia zawarcia umowy?

#### Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że deklarowany termin dostawy to liczba miesięcy od dnia zawarcia umowy.

#### Pytanie 2

2. Załącznik nr 10 do SIWZ – wzór umowy, § 6 ust. 18

Prosimy o potwierdzenie, że w tym postanowieniu chodziło o to, że okres gwarancji ma ulegać wydłużeniu o czas wyłączenia z ruchu pojazdów spowodowany wystąpieniem wady objętej odpowiedzialnością gwarancyjną Wykonawcy?

Wskazujemy, że zgodnie z kodeksem cywilnym oraz praktyką, odpowiedzialność gwarancyjna może być przedłużana, ale wyłącznie na okres odpowiadający okresowi, w którym korzystanie z rzeczy było wyłączone z powodu wystąpienia wad, za które gwarant ponosi odpowiedzialność.

## Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że okres gwarancji ma ulegać wydłużeniu o czas wyłączenia z ruchu pojazdów spowodowany wystąpieniem wady objętej odpowiedzialnością gwarancyjną Wykonawcy.

## Pytanie 3

3. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 6 ust. 16

Wskazujemy, że Użytkownik nie jest stroną przedmiotowej umowy, a wykonywanie napraw awaryjnych nie jest jej przedmiotem.

Uregulowanie zasad wykonywania napraw awaryjnych nie powinno następować zatem w przedmiotowej umowie, a dopiero w osobnym zamówieniu, dokonywanym przez zamawiającego bądź użytkownika – w zależności od ich wewnętrznych ustaleń.

Jak wskazał zamawiający, koszty napraw awaryjnych ponosić ma użytkownik, co stanowi o tym, że nie zostały one uwzględnione w wartości szacunkowej zamówienia, a tym samym nie stanowią przedmiotu zamówienia.

Co za tym idzie wnosimy o dokonanie modyfikacji tego postanowienia w następujący sposób:

„16. W okresie gwarancji uszkodzenia pojazdów wynikające z wypadków (zdarzeń) kolejowych usuwa Wykonawca na koszt Użytkownika, na podstawie odrębnych zamówień oraz zasadach i w terminach określonych w tym zamówieniu.”

W związku z powyższym zasadne jest więc usunięcie postanowienia § 6 ust. 17 oraz § 4 ust. 2 e) oraz f).

Wnosimy o dokonanie stosownych modyfikacji treści umowy.

## Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wykonywanie napraw powypadkowych jest bezpośrednio związane z gwarancją pojazdu, w której okresie nie zakłada się zlecenia napraw podmiotom innym niż Wykonawca. Koszt takiej naprawy pokrywa w zasadzie ubezpieczyciel. Intencją zapisów w § 6 ust. 16 i 17 jest uniknięcie zwłoki w przedstawieniu kosztorysu naprawy (przy czym nie wyklucza się sytuacji, iż kosztorys przedstawiony w tym terminie nie będzie ostateczny) oraz przystąpieniu do usuwania skutków wypadków. Postanowienia te nie wykluczają odrębnego zamówienia obejmującego samą naprawę, a mają jedynie na celu określić tryb postępowania z tym związany, w okresie gwarancji. Oczekiwanie Zamawiającego w tym zakresie jest uzasadnione faktem wyłączności dokonywania napraw w okresie gwarancji przez Wykonawcę.

## Pytanie 4



4. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4 ust. 2 a)

Wnosimy o dokonanie zmiany treści postanowienia na następujące:

„a) Za każdy dzień zwłoki w wykonaniu każdej z części przedmiotu umowy (dostawy pojazdu) - w wysokości 0,1% wartości netto wynagrodzenia za dany pojazd”

Zamawiający określa, że kara ma być naliczana od wartości brutto, powodując tym samym, że sztucznie zwiększana jest wysokość kary poprzez doliczenie do podstawy, od której obliczana jest kara, wartości podatku VAT, który sam w sobie nie stanowi wartości świadczenia. Kara umowna powinna być naliczana od wartości netto.

Co więcej wymagana przez Zamawiającego wartość kary jest karą wysoką, w związku z czym prosimy o jej obniżenie do poziomu wskazanego w propozycji przez Wykonawcę lub innego.

Określona w tym postanowieniu kara umowna może mieć charakter kary rażąco wygórowanej w rozumieniu art. 484 § 2 kodeksu cywilnego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że ponosi koszt zakupu łącznie z podatkiem, stąd kara liczona jest od tej wartości.

**Pytanie 5**

5. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4 ust. 2

Wnosimy o dodanie postanowienia, z którego wynikać będzie, że kary umowne, jakie naliczyć może Zamawiający z tytułu realizacji całej umowy nie mogą wynieść więcej niż 20% wartości umowy netto lub dodanie limitu odpowiedzialności w wysokości w karze umownej określonej w § 4 ust. 2 a).

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że intencją Zamawiającego nie jest zarabianie na karach umownych, lecz zdyscyplinowanie Wykonawcy do terminowego wykonania zamówienia. Wprowadzenie górnego limitu kary stwarza dla Zamawiającego ryzyko wkalkulowania tej wartości w cenę za pojazdy, bez ponoszenia konsekwencji za opóźnienie w dostawie. Poza tym, termin dostawy powinien być skorelowany z procesem zarządzania taborem.

**Pytanie 6**

6. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4 ust. 2

Wnosimy o dokonanie zmiany w każdym przypadku, w którym wskazano obliczanie wartości kary umownej od wartości brutto.

Poprzez zastosowanie takiego zabiegu sztucznie zwiększana jest wysokość kary gdyż do podstawy, od której obliczana jest kara, doliczana jest wartości podatku VAT, który sam w sobie nie stanowi wartości świadczenia. Kara umowna powinna być naliczana od wartości netto.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że ponosi koszt zakupu łącznie z podatkiem, stąd kara liczona jest od tej wartości.

**Pytanie 7**

7. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 2 ust. 12

Prosimy o potwierdzenie, że w tym punkcie zamiast DTR Zamawiającemu chodziło o dokumentację Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru (WTWiO) w wersji roboczej?

Ponadto wnosimy o dokonanie zmiany terminu, w którym Wykonawca zobowiązany jest do przekazania wskazanych w tym punkcie dokumentów na nie później niż 2 m-ce przed planowanym odbiorem pierwszego pojazdu.

Wskazujemy, że ostateczny kształt tych dokumentów w dużej mierze zależy od ustaleń technicznych z Zamawiającym oraz z poddostawcami, w związku z czym przygotowanie ich w wymaganym przez Zamawiającego terminie, tj. na 6 miesięcy przed dostawą pierwszego pojazdu jest niemożliwe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Wykonawca przed przystąpieniem do produkcji pojazdu musi mieć już projekt DTR i DSU. Pojazd jest budowany z gotowych komponentów, które posiadają już własne DTR. Proponowany zapis 6 miesięcy jest realnym terminem przedstawienia gotowych dokumentów.



## Pytanie 8

### 8. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 6 ust. 6

Wnosimy o wyjaśnienie treści SIWZ w taki sposób, aby czas przewidziany na wykonanie naprawy gwarancyjnej był dla Wykonawców możliwy do osiągnięcia.

Proponujemy dopisanie na końcu pierwszego zdania §6 ust. 6 słów:

„...lub w uzasadnionych przypadkach w innym uzgodnionym przez strony terminie.”

Przedmiotowe dostosowanie treści jest zasadne przede wszystkim ze względu na zachowanie spójności treści umowy, gdyż w §4 ust. 2 lit. d) przewiduje rozpoczęcie naliczania kary umownej 48h.

Co więcej, z dotychczasowych doświadczeń Wykonawcy oraz prowadzonych analiz i statystyk dla rynku taboru kolejowego w Polsce wynika, że tylko około 20% napraw gwarancyjnych udaje się wykonać w czasie 24 godzin od chwili zgłoszenia konieczności naprawy. Pozostałe 80%, często z uwagi na skomplikowany charakter lub konieczność zamówienia i oczekiwania na dostawę komponentów niezbędnych do wykonania naprawy wymaga czasu dłuższego niż 24h.

Teoretycznie możliwa jest sytuacja, w której Wykonawcy posiadają magazyn części zamiennych odpowiadający zawartością w 100% komponentom zabudowanym na pojeździe. Jednak wówczas koszt zakupu wszystkich komponentów (dwa komplety) musiałby zostać wliczony w cenę zakupu pojazdów, co stanowi nieuzasadniony wzrost ceny zamówienia.

Ponadto wskazać należy, że zdarzają się naprawy gwarancyjne, które pomimo dostępności części zamiennych nie są możliwe do usunięcia w tak krótkim czasie ze względów technicznych i technologicznych

Co więcej wskazać należy na nieproporcjonalność tego wymogu. Zamawiający bowiem w § 6 ust. 7 zastrzegł dla siebie maksymalny termin na zgłoszenie konieczności naprawy wynoszący 2 dni nie jest zatem tym bardziej uzasadnione wymaganie wykonania naprawy w ciągu 24 godzin od jej zgłoszenia.

W ślad za zmianą tego postanowienia wnosimy również o odpowiednie doprecyzowanie § 4 ust. 1 d) poprzez wskazanie, że w przypadku uzgodnienia przez Strony innego terminu zgodnie z § 6 ust. 6, kara naliczana będzie od następnego dnia po upływie tego terminu.

### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wnioskowane zapisy już istnieją, a więc wniosek jest bezzasadny.

## Pytanie 9

9. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 6 ust. 16

Wskazujemy, że w przypadku niektórych zdarzeń kolejowych przedstawienie kosztorysu naprawy w ciągu 7 dni od zgłoszenia uszkodzenia nie jest możliwe. Z doświadczenia Wykonawcy wynika, że niekiedy konieczne jest uzyskanie oferty odpowiedniego poddostawcy komponentów itp., co może powodować wydłużenie czasu niezbędnego do przygotowania kosztorysu.

W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuści możliwość, aby w uzasadnionych przypadkach strony mogły w uzgodnieniu wydłużyć ten termin?

W przypadku wyrażenia zgody wnosimy o dodanie do § 6 ust. 16 kolejnego zdania o treści:

„Strony mogą w uzgodnieniu wydłużyć termin na przedstawienie kosztorysu w uzasadnionych przypadkach.”

W ślad za zmianą tego postanowienia wnosimy również o odpowiednie doprecyzowanie § 4 ust. 1 e poprzez wskazanie, że w przypadku uzgodnienia przez Strony innego terminu zgodnie z § 6 ust. 16, kara naliczana będzie od następnego dnia po upływie tego terminu.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że wnioskowane zapisy już istnieją, a więc wniosek jest bezzasadny.

### **Pytanie 10**

10. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 6 ust. 16 oraz 17 w zw. z § 4 ust. 1 lit. f

Wskazujemy, że do wykonania naprawy pozagwarancyjnej, wad wynikających ze zdarzeń kolejowych, które nie są objęte postanowieniami niniejszej umowy, konieczne jest ustalenie warunków wynagrodzenia za jej wykonanie.

Wskazane w postanowieniu terminy oraz zastrzeżone w § 4 kary umowę związane z wykonywaniem napraw powypadkowych są postanowieniami, które sankcjonują Wykonawcę za zobowiązania, które de facto nie ciążyą na nim w związku z przedmiotową umową.

Konieczność ich wykonywania nie wynika bowiem ani z odpowiedzialności gwarancyjnej ani z tytułu rękojmi za wady.

W związku z powyższym warunki wykonywania tych napraw, w szczególności terminy, sankcje za ewentualne nieterminowe wykonanie, wynagrodzenie czy warunki płatności powinny być uzgadniane w drodze odrębnych porozumień czy umów.

Fakt, że Zamawiający nie zamierza zlecać ich innym niż Wykonawca podmiotom, nie uprawnia do wprowadzania zobowiązań oraz sankcji związanych z tymi naprawami już do przedmiotowej umowy.

W szczególności wskazać należy, że terminy określone przez Zamawiającego dotyczące wykonywania napraw powypadkowych nie uwzględniają zwyczajowego czasu niezbędnego na dokonanie odpowiednich ustaleń dotyczących wykonywania takiej naprawy.

W związku z powyższym wskazujemy, że konieczne jest usunięcie postanowień § 6 ust. 16 i 17 oraz § 4 ust. 2 lit. e i f z treści umowy.



### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że okres gwarancji stanowi jedno z kryteriów oceny ofert, w związku z czym jest to istotny czynnik wpływający na wybór Wykonawcy, który rzutuje na całość przedmiotu zamówienia. Mając na uwadze fakt, że okres wykonywania naprawy powypadkowej nie wydłuża okresu gwarancji, uzasadnionym jest zawarcie w umowie zapisów dyscyplinujących Wykonawcę, choćby w zakresie przystąpienia do naprawy. Ujęcie w umowie kwestii napraw powypadkowych, nieobjętych gwarancją, ma zatem na celu ochronę Zamawiającego oraz Użytkownika przed ewentualną zwłoką Wykonawcy w podejmowaniu takich napraw, przynajmniej w okresie gwarancyjnym.

### **Pytanie 11**

11. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4 ust. 1 lit. d) w zw. z § 4 ust. 1 lit h) oraz Załącznik nr 1 do SIWZ 1.1 Lp. 22

Wnosimy o wyjaśnienie treści SIWZ, poprzez wykreślenie kary umownej zastrzeżonej w § 4 ust. 1 lit. d), ponieważ w związku z tym, że Zamawiający określił w § 4 karę umowną za niedotrzymanie wartości współczynnika niezawodności, zastrzeżenie obydwu tych kar jest dla wykonawcy nadmiernie dolegliwe, ponieważ kary te naliczane są de facto za tę samą okoliczność.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że nieusunięcie przez Wykonawcę wad pojazdu powstałych w okresie gwarancji nie zawsze oznacza wyłączenie pojazdu z eksploatacji. Często zdarza się, że pojazd jest użytkowany z wadą niezagrażającą bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu i pasażerów. W czasie użytkowania pojazdu nie dochodzi zatem do zaniżania wskaźnika niezawodności, więc kara z tego tytułu nie wystąpi. Wyodrębnienie kary za nieterminowe usuwanie usterek, ma na celu dyscyplinowanie serwisu gwarancyjnego wykonawcy, do bieżącego ich usuwania.

### **Pytanie 12**

12. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 6 ust. 5

Prosimy o dodanie to katalogu zawartego w tym postanowieniu również amortyzatorów.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

### **Pytanie 13**



### 13. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 1 – ogólny opis przedmiotu zamówienia

Zamawiający wymaga aby dostawca wykonał przeszkolenie a następnie certyfikował przedstawicieli użytkownika w zakresie wykonywania przeglądów od poziomu P1-P4.

Mając na uwadze zaawansowanie technologiczne wymagane przy wykonywaniu napraw P4 wskazujemy, że Wykonawca nie rekomenduje certyfikowania pracowników użytkownika do wykonywania przeglądów na poziomie P4.

Ponadto wskazujemy, że z zakresu tego wyłączone powinny być również prace wykonywane na układach napędowych, ponieważ prace te wykonuje poddostawca.

W związku z powyższym wnosimy o dokonanie stosownej modyfikacji tego postanowienia OPZ, poprzez wskazanie, że Wykonawca w ramach zamówienia zobligowany jest do dokonania przeszkolenia a następnie certyfikowania przedstawicieli Użytkownika w zakresie wykonania przeglądów na poziomach od P1 do P3, z wyłączeniem prac na układach napędowych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że nie ma podstaw do ograniczania w jakikolwiek sposób kompetencji Użytkownika w zakresie zapewnienia odpowiednich poziomów utrzymania pojazdów. Tym bardziej, że zgodnie z Załącznikiem nr 1 do SIWZ pkt. 5 Wykonawca zobowiązany jest do przekazania dokumentacji niezbędnej w procesie utrzymania i eksploatacji pojazdów. Nawet jeżeli podzespoły pojazdów, w tym np. układy napędowe, wymagać będą przeglądów wykonywanych przez poddostawców, zakres szkolenia powinien obejmować takie informacje i sposób postępowania.

#### **Pytanie 14**

14. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 1.2.1, Lp. 14

Wnosimy o udostępnienie Decyzji, o której mowa w tym punkcie.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia treść przedmiotowej decyzji w załączeniu oraz zamieszcza na stronie internetowej, pn. „Decyzja”.

#### **Pytanie 15**

#### 15. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 1.2

Wymaganie to nie definiuje podmiotu odpowiedzialnego za uzyskanie zezwolenia na wjazd na teren Niemiec (Zamawiającego czy Wykonawcy). Z doświadczenia Wykonawcy przy podobnych sytuacjach wynika, że uzyskanie zezwolenia przez Zamawiającego na podstawie Miejscowych Porozumień Granicznych jest znacznie uproszczone i szybsze w związku z czym proponujemy doprecyzowanie postanowienia poprzez nadanie zdaniu drugiemu *in fine* brzmienia:

„[...] ważnych co najmniej od dnia podpisania przez strony protokołu odbioru końcowego pojazdu oraz umożliwiające wykorzystanie pojazdów w ruchu transgranicznym do Niemiec na podstawie Miejscowych Porozumień Granicznych. Zezwolenia na wjazd na teren Niemiec uzyskuje Zamawiający przy udziale niezbędnej pomocy Wykonawcy. [dalej bez zmian].”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że nie wymaga od Wykonawcy uzyskiwania zezwolenia do eksploatacji pojazdów na terenie Niemiec. Zgodnie z Miejscowym Porozumieniem Granicznym (MPG) pomiędzy DB Netz AG i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin – Frankfurt (Oder) pojazdy trakcyjne, jadące przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu, muszą posiadać zasadniczo niemiecki system PZB 90 i polski SHP. Do stacji Frankfurt (Oder) dozwolony jest przejazd pociągów z włączonymi urządzeniami PZB i GSM-R (D) radiołączności pociągowej. Dla pociągów regionalnych, przełączenia systemu SHP na PZB i odwrotnie należy dokonywać na przystanku osobowym Słubice. Zgodnie z SIWZ Wykonawca powinien dostarczyć Zamawiającemu dokumenty potwierdzające legalizację urządzeń oraz możliwość ich użytkowania zgodnie ze wspomnianym MPG. Dla pozostałych odcinków granicznych na terenie województwa lubuskiego nie ma wymogów stosowania urządzeń PZB i GSM-R (D).

#### **Pytanie 16**

##### 16. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.5 ppkt 6)

Zamawiający wymaga, aby zapewnione było w pojeździe miejsce do przewozu co najmniej 6 sztuk rowerów, z uchwytem do montażu w pozycji pionowej.

Wnosimy o dopuszczenie możliwości montażu rowerów w pozycji poziomej za pomocą pasów, maksymalnie 3 rowery po jednej stronie. Takie rozwiązanie umożliwia równie stabilne unieruchomienie rowerów. Rozwiązanie takie ponadto jest powszechnie stosowane na terenie Niemiec, co jest istotne w przypadku zdecydowania się Zamawiającego na pozyskanie zezwoleń na wjazd na teren Niemiec na podstawie Miejskich Porozumień Granicznych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg zapewnienia miejsca dla rowerów w ilości co najmniej 6 sztuk na pojazd uwzględnia możliwość ich montażu w pozycji poziomej.



### **Pytanie 17**

17. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.5 ppkt 11

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuszcza również zastosowanie stopniowanego obniżenia natężenia światła?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowe zapisy SIWZ uwzględniają możliwość płynnego lub stopniowego obniżenia natężenia oświetlenia.

### **Pytanie 18**

18. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.6 ppkt 9

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku zastosowania drzwi zewnętrznych do kabiny maszynisty okno otwierane może być zastosowane w drzwiach.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku zastosowania drzwi zewnętrznych do kabiny maszynisty otwierane okno może być zastosowane w tych drzwiach.

### **Pytanie 19**

19. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.10, ppkt 1, ust. 2

Wykonawca zwraca się z prośbą o dopuszczenie zastosowania jako reflektorów głównych czołowych konwencjonalnych lamp halogenowych. Zwracamy uwagę, że takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane, nie wymaga zastosowania dodatkowego ogrzewania szyby reflektora, oraz na etapie eksploatacji pojazdu będzie występowała znacznie lepsza dostępność części zamiennych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że SIWZ dopuszcza zastosowanie reflektorów małogabarytowych LED lub konwencjonalnych lamp halogenowych.

### **Pytanie 20**



20. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.12, ppkt 1, ust. 4

Wnioskujemy o usunięcie tego wymogu. Wskazujemy, że zapewnienie jego zrealizowania spowoduje zdecydowany wzrost ceny oferty, przy czym trasy, na których mają być eksploatowane pojazdy nie są objęte siecią TEN-T oraz operator infrastruktury PKP PLK nie planuje na nich w najbliższym czasie montażu systemu ETCS, w związku z czym pojazdy nie będą go wykorzystywały. W związku z powyższym montaż tego systemu na pojeździe będzie powodował zbędny, znaczny wzrost ceny oraz wydłuży czas ich certyfikacji.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z pkt 7.4.2.1. ppkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/919/UE z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15 czerwca 2016 r., s. 1), zwanego dalej „TSI CCS”, nowe pojazdy dopuszczone do eksploatacji po raz pierwszy muszą być wyposażone w ETCS. Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” zakłada, że linia nr 351 Poznań Główny - Szczecin Dąbie zostanie wyposażona do 2023r. w ETCS poziomu 2, a przedmiotowe pojazdy mają być eksploatowane na linii nr 351 na odcinku Poznań Główny – Krzyż. O ile istnieją możliwości wyłączenia od obowiązku wyposażenia pojazd w ETCS, to obecnie brak jest określonej w przepisach procedury skorzystania z tego wyłączenia.

#### **Pytanie 21**

21. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.1, ppkt 1, ust. 1d)

Zwracamy się z prośbą o dokonanie modyfikacji wymagania na: Monitoring ma obejmować przestrzeń pasażerską nad minimum 90% jej powierzchni. Naszą prośbę motywujemy faktem, że obszar znajdujący się bezpośrednio pod zamontowaną kamerą nie jest możliwy do obserwacji z technicznego punktu widzenia.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zapis nie odnosi się do pojedynczej kamery, lecz dotyczy całego monitoringu, na który składa się system kamer.

#### **Pytanie 22**

22. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.1, ppkt 2, ust. 6

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli monitory w przestrzeni pasażerskiej a nie monitor w kabinie maszynisty.

Tytuł rozdziału opisuje wymagania dla systemu monitoringu CCTV. Dlatego niespójne jest przedstawienie wymagań odnośnie monitorów w przestrzeni pasażerskiej.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowy punkt jest usunięty, a więc wniosek jest bezzasadny.

### Pytanie 23

23. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.4, ppkt 1 ust. 5 i)

Wnosimy o usunięcie wymagania, jako oczywistej omyłki pisarskiej. Przetarg dotyczy dostawy pojazdów o napędzie spalinowym, które nie posiadają pantografów, w związku z czym rejestrowanie danych o napięciu sieci trakcyjnej jest bezprzedmiotowe.

### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowy punkt jest usunięty, a więc wniosek jest bezzasadny.

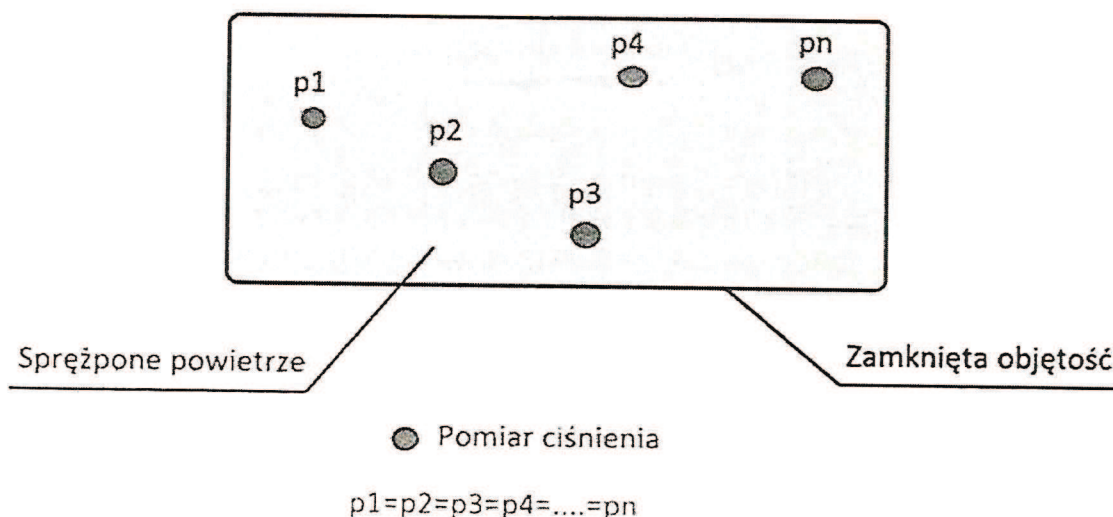
### Pytanie 24

24. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.4, ppkt 1

Zamawiający wymaga rejestracji ciśnień w przewodzie głównym i wszystkich cylindrach hamulcowych, oddzielnie dla każdego z cylindrów.

Wymaganie jest niemożliwe do spełnienia z obiektywnych względów technicznych, co prezentuje poniższe opracowanie.

Zamawiający wymaga monitorowania ciśnienia indywidualnie we wszystkich cylindrach hamulcowych. Zgodnie z zasadami fizyki, pomijając niemierzalny w tym przypadku wpływ temperatury, gaz jakim w naszym przypadku jest sprężone powietrze, zamknięte w jednej objętości ma to samo ciśnienie w każdy punkcie tej objętości.



Zgodnie z tym dwa cylindry hamulca roboczego danej osi, 1/1 i 2/1 dla osi pierwszej, 1/2 i 2/2 dla osi drugiej, połączone instalacją pneumatyczną na drodze której nie występuje żaden element mogący przerywać to połączenie jak, np. elektrozawór, stanowi jedną zamkniętą objętość w której panuje jedno ciśnienie. Dlatego pomiar i rejestracja ciśnienia w jednym punkcie tej objętości spełnia wymaganie ponieważ wykonanie tego indywidualnie dla każdej takiej objętości, na którą składają się dwa cylindry + objętość instalacji. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o następujące sformułowanie



wymagania: „Zamawiający wymaga rejestracji ciśnień w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych.”.

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.4, lp. 1, ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

*Zamawiający wymaga rejestracji ciśnień w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych.*

**Pytanie 25**

25. Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 5 ppkt 8 ust. 1f)

Prosimy o usunięcie tego wymogu. W praktyce jego zrealizowanie będzie wymagało przeniesienia przez Wykonawcę know-how. W przypadku braku zgody na zupełne wykreślenie proponujemy zdeponowanie interfejsów w banku/u notariusza z przekazaniem w przypadku upadłości przedsiębiorstwa Wykonawcy, na warunkach umowy depozytu uzgodnionych przez Strony po zawarciu umowy dostawy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg dotyczy jedynie opisu skomputeryzowanych systemów pokładowych łącznie z opisem funkcjonalności oraz specyfikacją interfejsów.

**Pytanie 26**

**Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.12. lp.1. pkt 5**

Wnioskujemy o jednoznaczne potwierdzenie, że w celu umożliwienia wykorzystania pojazdów w ruchu przygranicznym, Zamawiający dopuszcza aby na terenie Niemiec działał tylko niemiecki system bezpieczeństwa (PZB), bez konieczności jednoczesnego działania z polskimi systemami bezpieczeństwa oraz ETCS, który na terenie Niemiec nie jest wymagany.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z Miejscowym Porozumieniem Granicznym pomiędzy DB Netz AG i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin – Frankfurt (Oder) pojazdy trakcyjne, jadące przez odcinek eksploatowany w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu, muszą posiadać zasadniczo niemiecki system PZB 90 i polski SHP. Do stacji Frankfurt (Oder) dozwolony jest przejazd pociągów z włączonymi urządzeniami PZB i GSM-R (D) radiołącności pociągowej. Dla pociągów regionalnych, przełączenia systemu SHP na PZB i odwrotnie należy dokonywać na przystanku osobowym Słubice. Dla pozostałych odcinków granicznych na terenie województwa lubuskiego nie ma wymogów stosowania urządzeń PZB i GSM-R (D).

**Pytanie 27**

**Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 1.3. lp. 13**

Wnioskujemy o dopuszczenie tolerancji wysokości 600 +20 mm. Dodatnia tolerancja nie wpływa na zapewnienie swobodnego i bezpiecznego wejścia i wyjścia do pojazdu z peronów od 300 do 760 [mm] nad poziomem główki szyny.



**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 1.3, lp. 13, ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

*Nie więcej niż 620 mm pgs w strefie wejść przy nowych zestawach kołowych. Minimum 40% podłogi na poziomie nie wyższym niż 620 mm pgs przy nowych zestawach kołowych.*

**Pytanie 28****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.1. lp. 2. pkt. 3**

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu SIWZ: „Zbiornik/ki wyposażony w system podgrzewania paliwa” na: „pojazd wyposażony w system podgrzewania paliwa”.

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt. 2.1, lp. 2, ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

*Pojazd wyposażony w system podgrzewania paliwa.*

**Pytanie 29****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.1. lp. 5**

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu SIWZ : „Minimalne przyśpieszenie 0,45 [m/s<sup>2</sup>] (w zakresie prędkości 0-40 [km/h] na torze prostym, poziomym, szyny mokre, obciążenie nominalne – łączna ilość miejsc siedzących x 70 [kg]” na:

„Minimalne przyśpieszenie 0,45 [m/s<sup>2</sup>] (w zakresie prędkości 0-40 [km/h] na torze prostym, poziomym, szyny suche zgodnie z TSI LOC&PAS pkt. 4.2.8.1.2.ppkt. 9, obciążenie nominalne – łączna ilość miejsc siedzących x 70 [kg]”.

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.1, lp. 5 otrzymuje brzmienie:

*Zgodnie z TSI LOC&PAS p. 4.2.8.1.1 oraz 4.2.8.1.2. Minimalne przyśpieszenie 0,45 [m/s<sup>2</sup>] (w zakresie prędkości 0-40 [km/h] na torze prostym, poziomym, szyny suche zgodnie z TSI LOC&PAS pkt. 4.2.8.1.2.ppkt. 9, obciążenie nominalne – łączna ilość miejsc siedzących x 70 [kg].*

**Pytanie 30****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.4. lp. 18**

Wnioskujemy o dopuszczenie zamków patentowych w miejscach dostępu do aparatury elektrycznej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Pytanie 31****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.6. lp.1**

Wnioskujemy o dopuszczenie zabudowy kabiny maszynisty z obsługą dwuosobową (zabudowa fotela dla pomocnika z wyodrębnionym pulpitem), z zachowaniem rozmieszczenia stanowiska maszynisty zapewniającego bezpieczne prowadzenie pociągu, prawidłową obserwację szlaku kolejowego, drzwi

wejściowych, jak również ergonomiczną obsługę urządzeń sterowania i kontroli Pojazdu znajdujących się w kabinie.

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt. 2.6, lp. 1 otrzymuje brzmienie:

*Pojazd musi być przystosowany do obsługi jednoosobowej lub dwuosobowej (zabudowa fotela dla pomocnika z wyodrębnionym pulpitem) z zachowaniem rozmieszczenia stanowiska maszynisty zapewniającego bezpieczne prowadzenie pociągu, prawidłową obserwację szlaku kolejowego, drzwi wejściowych, jak również ergonomiczną obsługę urządzeń sterowania i kontroli Pojazdu znajdujących się w kabinie.*

**Pytanie 32**

**Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.6. lp. 6.**

Wnioskujemy o usunięcie wymagania wyposażenia pulpitu maszynisty w manometr zbiornika głównego, gdyż ta sama wartość ciśnienia będzie wskazywana na manometrze przewodu hamulcowego zasilającego, a co za tym idzie będzie to niepotrzebnie zdublowana wartość ciśnienia.

**Odpowiedź:**

Pulpit maszynisty musi być wyposażony w manometr przewodu głównego jak i zasilającego. Zamawiający dopuszcza zastosowanie przyrządów wielowskazówkowych. Przez zbiornik główny należy rozumieć przewód zasilający.

**Pytanie 33**

**Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.10. lp. 1. pkt 2**

Zwracamy się o wykreślenie normy PN-EN 13272:2012, norma ta nie dotyczy oświetlenia zewnętrznego pojazdu; norma PN-EN13272 dotyczy oświetlenia wewnętrznego pojazdu.

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.10, lp. 1, ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

*Reflektory małogabarytowe LED lub konwencjonalne lampy halogenowe, zgodnie z PN-EN 15153-1 i PN-K- 88200:2002, UIC 532 przystosowane do przyciemnienia światła.*

**Pytanie 34**

**Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 2.12. lp. 1. pkt 6**

„Wykonawca dostarczy dokumenty w języku polskim potwierdzające legalizację urządzeń oraz możliwość ich użytkowania w ruchu transgranicznym.”

Prosimy o doprecyzowanie dla których z wymienionych systemów wymagane jest dostarczenie dokumentów potwierdzających możliwość ich użytkowania w ruchu transgranicznym. Dodatkowo prosimy o informacje jakie dokumenty mają potwierdzać taką możliwość. Jeżeli na wykonawcy spoczywa obowiązek przeprowadzenia testów na terenie Niemiec dopuszczających pojazd do ruchu transgranicznego - prosimy o informację co do ich typu i zakresu.



**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 2.12, lp. 1, ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

*Zabudować i uruchomić urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90) umożliwiające wykorzystanie Pojazdów w ruchu transgranicznym do Niemiec na podstawie Miejscowych Porozumień Granicznych. Wykonawca dostarczy dokumenty w języku polskim potwierdzające legalizację tych urządzeń oraz możliwość ich użytkowania w ruchu transgranicznym.*

W załączniku nr 1 do SIWZ, w pkt 2.12, w lp. 1 usuwa się ppkt 6.

**Pytanie 35****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt Pkt 2.12. lp. 2. pkt 6 i 7**

Dane wymagania są niezgodne z aktualnymi wymaganiami Zarządcy Infrastruktury PKP PLK określonymi w Instrukcji Ie-105 na radiotelefon pociagowy.

„6. Radiotelefon przystosowany do rejestracji prowadzonych rozmów.

7. Radiotelefon powinien posiadać możliwość przesyłania zarejestrowanych rozmów i zdarzeń za pomocą sieci teletransmisyjnej.”

Prosimy zatem o modyfikację lub usunięcie powyższych zapisów. Urządzenia do rejestracji obrazu i głosu w kabinie pojazdu są niezależnymi urządzeniami montowanymi w pojeździe zgodnie z wytycznymi UTK.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Pytanie 36****Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 3.4. lp. 1. pkt 15**

Wymagania SIWZ dotyczące rejestratora prawnego pojazdu zawierają zapis:

„Wykonawca dostarcza po jednej sztuce zapasowego nośnika danych oraz pamięci do zgrywania danych bezpośrednio z rejestratora.”

Obecne wymagania TSI LOK&PAS oraz norma PN-EN 62625-1 dla rejestratorów wymuszają na dostawcach rejestratorów zabudowę pamięci chronionych jako zintegrowanych elementów rejestratora w związku z tym prosimy o zmianę powyższego zapisu SIWZ na:

„Wykonawca dostarczy po jednej sztuce nośnika danych (pamięci) do zgrywania danych bezpośrednio z rejestratora.”

**Odpowiedź:**

Załącznik nr 1 do SIWZ, pkt 3.4, lp. 1, ppkt 15 otrzymuje brzmienie:

*Wykonawca dostarczy po jednej sztuce nośnika danych (pamięci) do zgrywania danych bezpośrednio z rejestratora oraz po jednej sztuce zapasowego nośnika danych, w przypadku zastosowania rejestratora z wymiennymi nośnikami danych.*

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Krzysztof Rodzyc, Krasowicz  
Kierownik Wydziału  
Zamówień Publicznych