

Warszawa, dnia 17 lipca 2017 r.

MWZ3-26-06-41-2017

Wg rozdzielnika

Dotyczy: postępowania o zawarcie umowy ramowej na „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”
znak: MWZ3-26-06-2017.

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 ze zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z udzielonymi odpowiedziami.

XIII wniosek Wykonawcy

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w ww. przetargu oraz wprowadzenie stosownych modyfikacji.

122. §16 ust. 10:

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dokona zwrotu zabezpieczenia w terminie 30 dni od odbioru ostatniego pojazdu z danej umowy wykonawczej, z zastrzeżeniem ust. 11.

W celu uniknięcia wątpliwości prosimy o doprecyzowanie zapisu poprzez zmianę sformułowania „w terminie 30 dni od dnia wykonania umowy i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane” na: „w terminie 30 dni od Końcowego Odbioru Technicznego ostatniego pojazdu z danej umowy wykonawczej”

Odpowiedź:

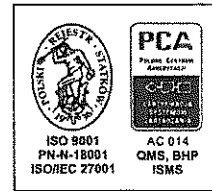
Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj.:

1) w Rozdziale XVIII ust. 13 SIWZ otrzymuje brzmienie:

„Zwrot zabezpieczenia należytego wykonania umowy:

- 1) Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie, w części dotyczącej zabezpieczenia wykonania dostawy pojazdów, symulatora, pakietu pozderzeniowego (naprawczego) oraz usług przeszkolenia pracowników, w terminie 30 dni od daty dostawy ostatniego pojazdu objętego daną umową wykonawczą, z zastrzeżeniem pkt 2 – 3,
- 2) Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady 30% zabezpieczenia z kwoty zabezpieczenia przypadającej na dostawę pojazdów, symulatora oraz pakietu pozderzeniowego (naprawczego),
- 3) Zamawiający zwróci Wykonawcy kwoty, o których mowa w pkt 2, nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady danego przedmiotu umowy,
- 4) Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych oraz napraw w poziomie utrzymania P4 sukcesywnie w terminie 30 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego, w którym usługi serwisowe lub naprawy w poziomie utrzymania P4 były świadczone. Wartość zwróconego za dany rok zabezpieczenia zostanie ustalona przy uwzględnieniu proporcji wartości świadczonych usług serwisowych oraz napraw w poziomie utrzymania P4 w danym roku kalendarzowym, do wartości tych usług i napraw, wskazanych w ofercie Wykonawcy, z zastrzeżeniem

1





postanowień pkt 5. Ostateczny zwrot całości zabezpieczenia w tym zakresie, nastąpi w terminie 30 dni od dnia zakończenia świadczenia usług serwisowych oraz napraw na podstawie danej umowy wykonawczej,

- 5) w przypadku osiągnięcia przez dany pojazd przebiegu do poziomu utrzymania P4 deklarowanego przez Wykonawcę i nieskorzystania w tym czasie przez Zamawiającego z prawa opcji w zakresie wykonania naprawy w poziomie utrzymania P4 tego pojazdu, Zamawiający zwróci zabezpieczenie w zakresie dotyczącym danej naprawy w poziomie utrzymania P4 w terminie 30 dni od zakończenia roku kalendarzowego, w którym nastąpiło osiągnięcie wyżej wskazanego przebiegu przez dany pojazd, jednakże nie później niż w terminie 30 dni od zakończenia obowiązywania danej umowy wykonawczej.”,

2) w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 16 ust. 10 otrzymuje brzmienie: „Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie, w części dotyczącej zabezpieczenia wykonania dostawy pojazdów, symulatora, pakietu pozderzeniowego (naprawczego) oraz usług przeszkolenia pracowników, w terminie 30 dni od daty dostawy ostatniego pojazdu objętego daną umową wykonawczą, z zastrzeżeniem ust. 11.”, ust. 11 otrzymuje brzmienie: „Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady 30% zabezpieczenia z kwoty zabezpieczenia przypadającej na dostawę pojazdów, symulatora oraz pakietu pozderzeniowego (naprawczego).”, ust. 12 otrzymuje brzmienie: „Zamawiający zwróci Wykonawcy kwoty, o których mowa w ust. 11, nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady danego przedmiotu umowy.”, dopisuje ust. 13 w brzmieniu: „Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych oraz napraw w poziomie utrzymania P4 sukcesywnie w terminie 30 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego, w którym usługi serwisowe lub naprawy w poziomie utrzymania P4 były świadczone. Wartość zwróconego za dany rok zabezpieczenia zostanie ustalona przy uwzględnieniu proporcji wartości świadczonych usług serwisowych oraz napraw w poziomie utrzymania P4 w danym roku kalendarzowym, do wartości tych usług i napraw, wskazanych w ofercie Wykonawcy, z zastrzeżeniem postanowień ust. 14. Ostateczny zwrot całości zabezpieczenia w tym zakresie, nastąpi w terminie 30 dni od dnia zakończenia świadczenia usług serwisowych oraz napraw na podstawie danej umowy wykonawczej.”, dopisuje ust. 14 w brzmieniu: „W przypadku osiągnięcia przez dany pojazd przebiegu do poziomu utrzymania P4 deklarowanego przez Wykonawcę i nieskorzystania w tym czasie przez Zamawiającego z prawa opcji w zakresie wykonania naprawy w poziomie utrzymania P4 tego pojazdu, Zamawiający zwróci zabezpieczenie w zakresie dotyczącym danej naprawy w poziomie utrzymania P4 w terminie 30 dni od zakończenia roku kalendarzowego, w którym nastąpiło osiągnięcie wyżej wskazanego przebiegu przez dany pojazd, jednakże nie później niż w terminie 30 dni od zakończenia obowiązywania danej umowy wykonawczej.”.

123. §16 ust. 12

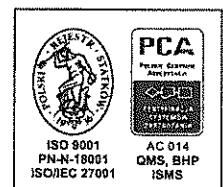
Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dokona zwrotu zabezpieczenia roszczeń z tytułu rękojmi za wady nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady ostatniego odebranego pojazdu z danej umowy wykonawczej.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienił postanowienia SIWZ w zakresie dotyczącym zabezpieczenia należytego wykonania umowy wykonawczej w odpowiedzi na pytanie nr 122.

128. Rozdział XVIII, pkt 8 SIWZ:

Co do zasady wypłata z gwarancji należytego wykonania umowy powinna następować nie tyle w wysokości odpowiadającej kwocie zabezpieczenia należytego wykonania umowy co w kwocie odpowiadającej roszczeniu Zamawiającego.





Zwracamy uwagę, że roszczenie Zamawiającego może być niższej wartości i nieuzasadnione jest w takiej sytuacji roszczenie Zamawiającego o wypłatę w pełnej kwocie zabezpieczenia należytego wykonania umowy z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. Wnosimy zatem o dokonanie stosownej modyfikacji. Ponadto wnosimy o dokonanie rozróżnienia roszczenia z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy oraz roszczenia z tytułu nieusunięcia lub nienależytego usunięcia wad.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienił postanowienia SIWZ w zakresie dotyczącym zabezpieczenia należytego wykonania umowy wykonawczej w odpowiedzi na pytanie nr 122. Zamawiający nie przychyliła się do powyższego wniosku Wykonawcy o dokonanie modyfikacji SIWZ. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że nie będzie dochodził roszczeń z gwarancji należytego wykonania umowy wykonawczej w zakresie przewyższającym przysługujące mu roszczenia wynikające z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy.

XIV wniosek Wykonawcy

W imieniu, chciałbym prosić o odpowiedź na poniższe pytania i wnioski dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Postępowania nr MWZ3-26-06-2017:

1. Wykonawca wnosi o zmianę zapisów treści SIWZ opisanych w rozdziale pt. System Informacji Pasażerskiej strona 30 SIWZ z „Matryca tablicy bocznej, co najmniej 40x160 punktów świetlnych, matryca tablicy czołowej, co najmniej 26x200 punktów świetlnych” na „Matryca tablicy bocznej, co najmniej 48x144 punktów świetlnych, matryca tablicy czołowej, co najmniej 24 x 200 punktów świetlnych”.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 – Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli – System informacji pasażerskiej, w kolumnie drugiej, dopisuje trzecie zdanie w brzmieniu: „Zastosowanie tablic o innej rozdzielczości wymaga pisemnej zgody Zamawiającego.”.

2. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy nie nastąpiła oczywista omyłka pisarska w treści SIWZ opisanych w rozdziale System Informacji Pasażerskiej strona 30 „Monitory TFT wewnętrzne kolorowe z podświetleniem LED o rozdzielczości minimum 1920 x 500, przy zachowaniu minimum 3 do 1 i przekątnej ekranu minimum 28 cali. Czy w cytowanym zdaniu powyżej nie nastąpiła pomyłka w wielkości przekątnej ekranu i czy tym samym Zamawiający nie chciał napisać, iż chodzi o przekątną minimum 38 cali?

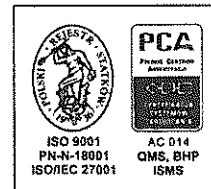
Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje swój zapis w treści SIWZ. Możliwe jest zastosowanie przez Wykonawcę monitora o wyższej rozdzielczości, ale przy zachowaniu proporcji szerokości do wysokości monitora minimum 3 do 1, np. dopuszczalny jest monitor o rozdzielczości: 1920x540, 1920x600, 1920x630, 2048x600.

XV wniosek Wykonawcy

Zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu.

1. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu informacji pasażerskiej





Koleje
Mazowieckie

„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
03-802 Warszawa
ul. Lubelska 26
www.mazowieckie.com.pl

Zarząd Spółki
tel. (+48 22) 47 38 716
fax (+48 22) 47 38 814

**Matryca tablicy bocznej: co najmniej 40x160 pkt
światlnych, matryca tablicy czołowej: co najmniej
26x200 pkt światlnych.**

Czy Zamawiający dopuści tablicę czołową LED o matrycy 24 x 256 pkt światlnych spełniającą wymagania TSI PRM a także rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 3 stycznia 2013r w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych?

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 1 zawarte w XIV wniosku Wykonawcy.

2. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu informacji pasażerskiej

**Monitory TFT wewnętrzne kolorowe z podświetleniem
LED o rozdzielczości minimum 1920 x 500, przy
zachowaniu proporcji szerokości do wysokości
monitora minimum 3 do 1 i przekątnej ekranu
minimum 28 cali. Na monitorach będzie wyświetlana**

Wymagana przez Zamawiającego minimalna rozdzielczość oraz proporcja szerokości do wysokości monitora 3:1 są ze sobą sprzeczne, prosimy o usunięcie ww. wymagań. Prosimy o dopuszczenie monitorów o przekątnej ekranu 24” proporcji 16:9 i rozdzielczości FullHD. Proponowane rozwiązanie jest lepsze, z powodzeniem stosowane w pojazdach kolejowych

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 2 zawarte w XIV wniosku Wykonawcy.

3. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu zliczania pasażerów

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie systemu zliczania pasażerów, w którym każda bramka posiada indywidualny adres IP. Proponowane rozwiązanie ułatwia zarządzanie systemem i jest powszechnie stosowane w pojazdach kolejowych.

Ograniczenie maksymalnej liczby adresów IP na człon do dwóch, wskazuje na konkretne rozwiązanie, co ogranicza konkurencję i jest niezgodne z ustawą PZP. Prosimy o usunięcie tego wymagania.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający wymaga uproszczonej topologii sieciową systemu (mniejszą ilość urządzeń sieciowych i w związku z tym adresów IP) w celu łatwiejszego i sprawniejszego przeprowadzania prac serwisowych i utrzymaniowych. Zaproponowana przez Wykonawcę zmiana adresowania znacząco utrudni codzienną pracę z systemem (np. konieczność prowadzenia dodatkowej dokumentacji struktura adresowania IP dla każdego drzwi). Dodatkowo Zamawiający informuje, że posiada rozwiązania różnych producentów, które pracują w opisanej architekturze.

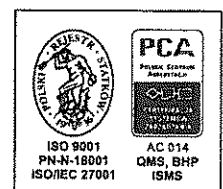
4. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu emisji reklam

4

Numer KRS: 0000222735, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Kapitał zakładowy: 481 909 000,00 zł • NIP: 1132520369 • REGON: 015876404



Mazowsze.
serce Polski





System będzie umożliwiał bez utraty gwarancji na sprzęt i system emisji reklam zmianę oprogramowania oraz podłączenie dodatkowego sterownika do systemu emisji reklam za pomocą złącza Ethernet

Wnosimy o usunięcie tego wymogu jako niezgodnego z zasadami rynkowymi. Niedopuszczalne jest wymaganie utrzymania ochrony gwarancyjnej na produkt i jednocześnie umożliwienie ingerencji w oprogramowanie oraz urządzenie przez podmiot trzeci.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyła się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli - System emisji reklam, w kolumnie drugiej usuwa zapis w brzmieniu: „System będzie umożliwiał bez utraty gwarancji na sprzęt i system emisji reklam zmianę oprogramowania oraz podłączenie dodatkowego sterownika do systemu emisji reklam za pomocą złącza Ethernet” oraz dopisuje dwa zdania w brzmieniu: „Zamawiający posiada aplikację dyspozytorską z funkcjami opisanymi powyżej i wymaga integracji z tą aplikacją. Zamawiający informuje, że po podpisaniu umowy ramowej udostępni Wykonawcy niezbędne do wykonania integracji dane lub dokumentację (protokoły, interfejsy, wymiany danych).”.

5. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dotyczące integracji z systemami użytkowymi przez KM

- Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni niezbędne do wykonania integracji dane lub dokumentację (protokoły, interfejsy wymiany danych, etc).
- Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odstąpi od wymogu integracji z systemami użytkowymi przez KM w przypadku nieudostępnienia niezbędnych do tego celu danych lub dokumentacji (protokołów, interfejsów wymiany danych, etc).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że udostępni niezbędne do wykonania integracji dane lub dokumentację (protokoły, interfejsy wymiany danych).

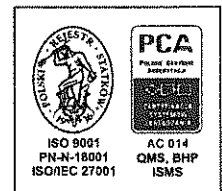
6. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu monitoringu. Rejestrator

Zamawiający wymaga aby rejestrator posiadał wbudowany switch. Jest to wymaganie ograniczające konkurencję, nieuzasadnione technicznie. Prosimy o rezygnację z tego wymagania jako niezgodnego z PZP.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

7. Dotyczy Załącznika nr 2 do umowy ramowej. Wymagania dla systemu monitoringu. Kolorowy Panel Sterujący LCD





3. Kolorowy Panel Sterujący LCD

- a. Rozdzielczość min. 1024x768;
- b. Rodzaj matrycy LCD lub LED, przekątna min. 12,1”;
- c. Ekran dotykowy z funkcją automatycznego przyciemniania;
- d. Wbudowany dysk SSD;
- e. Interfejsy: 2x Ethernet, 2x USB, DVI, HDMI;
- f. Zgodność z normą PN- EN 50155:2007.

Prosimy o usunięcie wymogu posiadania wbudowanego dysku SSD.

Wymóg posiadania dysku (nośnika pamięci) przez panel służący do sterowania podglądem systemu CCTV jest nieuzasadniony technicznie. Zapis obrazów z kamer odbywa się na dyskach (nośnikach pamięci) wbudowanych w rejestratorze. Panel sterujący służy tylko do zmiany sekwencji obrazów wyświetlanych z kamer.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

XVI wniosek Wykonawcy

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych („ustawa Pzp”) wnoszę o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia („SIWZ”) w następującym zakresie:

Pytanie nr 1.

Dotyczy: Formularz oferty, pkt. 30

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie poprzez sformułowanie „inne informacje Wykonawcy” wskazane w pkt 30 Formularza oferty. Jaki inne informacje Wykonawca miałby podać w ww. punkcie? Czy w przedmiotowym punkcie Wykonawca powinien wskazać dokumenty i informacje, które zastrzegł jako tajemnica przedsiębiorstwa?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca w przedmiotowym punkcie powinien wskazać np. dokumenty i informacje, które zastrzegł jako tajemnica przedsiębiorstwa.

Pytanie nr 2.

Dotyczy: § 2 załącznika nr 10 do SIWZ – umowa Ramowa („Umowa Ramowa”); definicja: „Awaria”

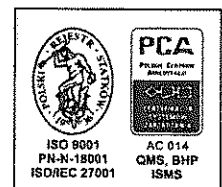
Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie czy definicja „Awarii”:

- zawiera się w definicji: „Uszkodzenie/usterka” wskazanej w § 2 Umowy Ramowej

- sprecyzowane, że „Awaria” stanowi takie uszkodzenie, które skutkuje wyłączeniem pojazdów z eksploatacji.

Jeżeli Zamawiający nie potwierdzi, że definicja „Awarii” mieści się w pojęciu „Uszkodzenie/Usterka” prosimy o wyjaśnienie dlaczego Zamawiający wprowadził dwie odrębne definicje, tj. „Awaria” i „Uszkodzenie/usterka”. Prosimy o sprecyzowanie ww. definicji.

Ponadto, prosimy o potwierdzenie, że wszystkie „Awarie”, „Uszkodzenia/usterki” będą zgłaszane przez Zamawiającego na piśmie wraz z opisem każdej stwierdzonej nieprawidłowości.



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści tych zapisów.

Pytanie nr 3.

Dotyczy: § 2 Umowy Ramowej; definicja „wady systemowej pojazdów kolejowych”

Zwracamy się z prośbą o modyfikację definicji „wady systemowej pojazdów kolejowych” i nadanie jej następującego brzmienia uszkodzenia co najmniej 20% identycznych części lub podzespołów na danym pojeździe, stwierdzone w przynajmniej 5 pojazdach tego samego typu w okresie kolejnych 12 miesięcy, o tym samym charakterze, spowodowane tą samą przyczyną główną (dotyczy tych samych zespołów wykonujących identyczną funkcję), powstałe w okresie gwarancji. Proces obserwacji rozpocznie się 12 miesięcy po dostawie pierwszego pojazdu i zakończy z upływem gwarancji ostatniego pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści tych zapisów.

Pytanie nr 4.

Dotyczy: § 3 ust. 3 Umowy Ramowej

Prosimy o wyjaśnienie na jakich zasadach Zamawiający może żądać obniżenia wynagrodzenia Wykonawcy. Prosimy o wyjaśnienie jak będzie wyglądała procedura obniżenia wynagrodzenia Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku zmian przepisów prawa, które spowodują np. odstąpienie od konieczności montażu niektórych urządzeń i stanie się to nieuzasadnione technicznie i ekonomicznie, Zamawiający może żądać obniżenia wynagrodzenia Wykonawcy, proporcjonalnie do kosztu zakupu i montażu tych urządzeń. W takim przypadku Wykonawca przedstawi Zamawiającemu stosowną kalkulację (wraz z dowodami potwierdzającymi koszt urządzeń), a do umowy zostanie zawarty aneks.

Pytanie nr 5.

Dotyczy: § 5 ust. 3 Umowy Ramowej

Prosimy o informacje, czy w przypadku gdyby uwagi Zamawiającego utrudniały lub opóźniały odbiór techniczny pojazdów to Wykonawca będzie nie będzie zobowiązany do zapłaty kary umownej, o której mowa w 10 ust. 1 pkt 1 Umowy Ramowej.

Odpowiedź:

Paragraf 10 ust. 1 pkt 1 umowy ramowej nie przewiduje obowiązku zapłaty kary umownej.

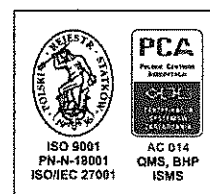
Pytanie nr 6.

Dotyczy: § 5 ust. 5 Umowy Ramowej

Prosimy o potwierdzenie, że dokumentacja techniczna, którą zobowiązany jest dostarczyć Wykonawca może być przedłożona Zamawiającemu w j. obcym wraz z tłumaczeniem na j. polski.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 5 w ust. 5 dopisuje drugie zdanie w brzmieniu: „Zamawiający dopuszcza przekazanie dokumentacji technicznej,





Koleje
Mazowieckie

„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
03-802 Warszawa
ul. Lubelska 26
www.mazowieckie.com.pl

Zarząd Spółki
tel. (+48 22) 47 38 716
fax (+48 22) 47 38 814

opisu oprogramowania w języku obcym wraz z tłumaczeniem na język polski, przy czym dokumentacja, opis oprogramowania muszą być przetłumaczone przez tłumacza przysięgłego.”.

Pytanie nr 7.

Dotyczy: § 5 ust. 6 Umowy Ramowej

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, że przedmiotowa licencja nie podlega wypowiedzeniu poza przypadkami naruszenia jej postanowień przez Zamawiającego, np. w przypadku korzystania z oprogramowania / dokumentacji w sposób niezgodny z licencją.

Ponadto prosimy o jednoznaczne wskazanie, że licencja jest ograniczona do terytorium Rzeczypospolitej Polski.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 8.

Dotyczy: § 5 ust. 6 oraz ust. 9 Umowy Ramowej

Zgodnie z ww. punktami licencja obejmuje używanie przez Zamawiającego dostarczonej dokumentacji, oprogramowania, elementów nadwozia „w celu przyszłych modernizacji pojazdów”. Prosimy o wyjaśnienie czy zgodnie z umową ramową Zamawiający miałby prawo do wprowadzania zmian np. w oprogramowaniu w ramach takich modernizacji. Jak rozumiemy, np. dostarczane oprogramowanie może być oprogramowaniem standardowym, a licencje na takie oprogramowanie mogą nie pozwalać na jego modyfikację (co najwyżej możliwe jest otrzymywanie aktualizacji oprogramowania od dostawcy).

Prosimy o modyfikację SIWZ poprzez dodanie zapisu, że udzielenie jakiejkolwiek sublicencji osobom trzecim powinno być poprzedzone poinformowaniem Wykonawcy o tym fakcie.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje wprowadzania modyfikacji do oprogramowania. Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy o modyfikację SIWZ.

Pytanie nr 9.

Dotyczy: § 6 ust. 1 Umowy Ramowej

Prosimy o wyjaśnienie jaka jest procedura usuwania usterek oraz w jaki sposób będzie ustalany czas wykonania naprawy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że na Wykonawcy spoczywa obowiązek usuwania usterek, a czas na ich usunięcie będzie określony we Wstępnym Protokole Odbioru Technicznego, przy czym wszystkie usterki muszą zostać usunięte przed końcowym odbiorem technicznym. Potwierdzenie usunięcia wymaga sporządzenia oddzielnego protokołu podpisanego przez obie Strony.

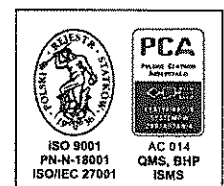
Pytanie nr 10.

Dotyczy: § 6 ust. 1 Umowy Ramowej

Wnosimy o modyfikację ww. paragrafu poprzez dodanie następującego postanowienia: W przypadku gdy Zamawiający bez uzasadnionej przyczyny odmówi podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Technicznego to pojazd uznaje się za odebrany na mocy jednostronnego, podpisanego przez Wykonawcę Końcowego Protokołu Odbioru Technicznego.



Mazowsze.
serce Polski





Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 11.

Dotyczy: § 8 ust. 3 Umowy Ramowej

Zwracamy się prośbą o modyfikację ww. paragrafu poprzez nadanie mu następującego brzmienia: W przypadku niedotrzymania zagwarantowanej przez Wykonawcę trwałości kół monoblokowych Wykonawca dokona ich wymiany na własny koszt w terminie 15 dni roboczych od dnia zgłoszenia przez Zamawiającego takiego żądania. Wydłużenie terminu na wymianę kół monoblokowych jest uzasadnione z uwagi na stopień zaawansowania pojazdu, konieczność demontażu elementów pojazdu przy użyciu wyspecjalizowanych narzędzi, a także okresem oczekiwania na części zamienne od poddostawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 9 zawarte w XIII wniosku Wykonawcy, za numerem pisma MWZ3-26-06-38-2017 z dnia 12 lipca 2017 r. dokonał zmiany treści tego zapisu.

Pytanie nr 12.

Dotyczy: § 8 ust. 8 Umowy Ramowej

Zwracamy się prośbą o modyfikację pierwszego zdania ww. paragrafu poprzez nadanie mu następującego brzmienia: Odmowa udzielenia wydłużenia czasu naprawy ponad termin określony w ust. 6, wymaga pisemnego uzasadnienia Zamawiającego, wskazującego powody tej odmowy, w tym wykazanie zaistnienia istotnych przyczyn odmowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 13.

Dotyczy: § 13 i § 14 Umowy Ramowej

Czy Zamawiający przewiduje udzielenie zaliczki na zamówienie objęte prawem opcji?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje udzielenia zaliczki na zamówienie objęte prawem opcji.

Pytanie nr 14.

Dotyczy: § 15 Umowy Ramowej

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie przewiduje kumulowania kar umownych z różnych tytułów.

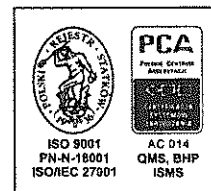
Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że odpowiedzialność z tytułu kar umownych jest uregulowana w SIWZ wraz z załącznikami. Zamawiający będzie obciążał Wykonawcę karami umownymi w sytuacjach przewidzianych ww. postanowieniami.

Pytanie nr 15.

Dotyczy: § 20 ust. 1 Umowy Ramowej

Zgodnie z § 20 ust. 1 Umowy Ramowej „Ekspert zostanie uzgodniony przez Strony”. Prosimy o wyjaśnienie jak będzie wyglądać proces uzgadniania wyboru eksperta przez Strony.





Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że proces uzgadniania wyboru eksperta został w wyczerpujący sposób opisany w Umowie Ramowej.

Pytanie nr 16.

Dotyczy: § 21 ust. 1 pkt 1 Umowy Ramowej

Procedura uzyskiwania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI przed Urzędem Transportu Kolejowego jest procedurą czasochłonną, a jej przedłużanie może być poza wpływem Wykonawcy.

Wobec powyższego, zwracamy się z prośbą o modyfikację ww. punktu poprzez wydłużenie terminu w przypadku opóźnienia w dostarczeniu Zamawiającemu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI do 90 dni. Prosimy również o zastąpienie terminu „opóźnienie” terminem „zwłoka”.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 21 ust. 1 pkt 1 i 2, ust. 2 zmienia zapis z: „30 dni” na zapis: „60 dni”.

Pytanie nr 17.

Dotyczy: § 22 ust. 3 Umowy Ramowej

Prosimy o uwzględnienie w katalogu zmian umowy następujących okoliczności:

- 1) poprawy jakości lub innych parametrów charakterystycznych dla danego elementu dostawy lub zmiany technologii,
- 2) podwyższenia kosztów wykonania dostaw objętych umową wykonawczą w przypadku wzrostu kosztów produkcji niezbędnych komponentów, i tym samym podwyższenia wynagrodzenia Wykonawcy,
- 3) przedłużenia terminu realizacji dostawy, w przypadku gdy procedura uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji będzie się wydłużać z powodu okoliczności, za które Wykonawca nie odpowiada.

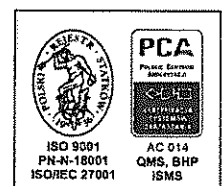
Prosimy o modyfikację § 22 ust. 3 pkt 16 oraz nadanie mu następującego brzmienia: zmiany terminów realizacji świadczeń oraz dostaw wynikających z umowy wykonawczej, w przypadku wystąpienia przesłanek opisanych w pkt 4-7, 12-14.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 22 w ust. 3, dopisuje pkt 15 w brzmieniu: „przedłużenia terminu realizacji dostawy, w przypadku gdy procedura uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji będzie się wydłużać z powodu okoliczności, za które Wykonawca nie odpowiada”, kolejno zmieniając numerację pozostałych punktów oraz w nowym pkt 17 zmienia zapis z: „12-14” na zapis: „12-15”.

Pytanie nr 18.

Dotyczy: rozdziału 3.4 („Układ mechaniczny/wymagania ogólne”) załącznika nr 2 „Wymagania techniczne dla pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych” oraz załącznika nr 2.1 „Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych” (dalej łącznie załączniki zwane jako: „Wymagania Techniczne”)





W rozdziale 3.4 Układ mechaniczny/wymagania ogólne Zamawiający zawarł wymaganie pn. „System jednego klucza w pojeździe”.

Wykonawca stwierdza, że w Wymaganiach Technicznych zawarte są 2 różne definicje kluczy:

- 1.) Rozdział V - Wymagania dla Systemu Monitoringu, Wymagania Techniczne, punkt 1 b) ppkt iv : „klucz patentowy”;
- 2.) Rozdział 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, Okna: „klucz konduktorski”.

W Wymaganiach Technicznych nie znajdujemy natomiast wymagań dotyczących hierarchicznego systemu kluczy do zamykania szaf wysokiego napięcia. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie pojęcia „jednego klucza” i doprecyzowanie wymagań w tym zakresie.

Odpowiedź:

Pod pojęciem jednego klucza Zamawiający rozumie zastosowanie tego samego klucza do otwierania przynajmniej drzwi do: szaf elektrycznych, pneumatycznych, wejścia do kabiny maszynisty oraz sterowników WC i stacyjki. Jeżeli producent nie przewiduje konieczności dostępu maszynisty do urządzeń wysokiego napięcia to nie ma obowiązku stosowania hierarchicznego systemu kluczy.

Pytanie nr 19.

Dotyczy: rozdział 3.5 (Hamowanie/ Maksymalne pochylenie toru, na którym pociąg musi być utrzymany w spoczynku) Wymagań Technicznych

W ramach wymagania dotyczącego Maksymalnego pochylenie toru, na którym pociąg musi być utrzymany w spoczynku, Zamawiający wskazał 40 %

Wykonawca prosi o doprecyzowanie do jakiego stanu obciążenia pojazdu odnosi się ten wymóg.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że parametr musi być spełniony dla stanu obciążenia pojazdu zgodnego z punktem 4.2.4.5.5. ppkt 1) TSI LOC&PAS.

Pytanie nr 20.

Dotyczy: rozdział 3.6 (Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich/Przewóz rowerów) Wymagań Technicznych

Zamawiający zawarł wymaganie „Stojaki na min. 5 szt. rowerów umożliwiające ich przewóz w pozycji poziomej”.

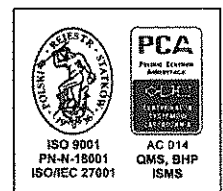
Zdaniem wykonawcy, w świetle TSI PRM 2014 żadne urządzenia (stałe oraz składane) do przewozu rowerów nie mogą być montowane w miejscach przeznaczonych na wózki inwalidzkie. Prosimy o potwierdzenie tej wykładni.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza rozumienie Wykonawcy i doprecyzowuje SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięciocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli - Przewóz rowerów, w kolumnie drugiej, dopisuje drugie zdanie w brzmieniu: *„Stojaki nie mogą być zamontowane w miejscach do postoju wózków inwalidzkich.”*

Pytanie nr 21.

Dotyczy: rozdział 3.6 (Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich/System informacji pasażerskiej) Wymagań Technicznych





We wskazanym wyżej rozdziale, zawarte jest wymaganie o następującej treści:

„System rozgłoszeniowy powinien wygłaszać stację docelową pociągu podczas postoju na każdym przystanku. Informacja taka powinna być podawana wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, co najmniej przy każdych drzwiach wejściowych.”

Zgodnie z wymaganiami TSI Loc&Pas i TSI PRM system powinien wygłaszać stację aktualną, a nie docelową. Prosimy o odpowiednią modyfikację.

Ponadto, ogłaszanie stacji na zewnątrz pojazdu wymaga głośników zewnętrznych. Prosimy o informację czy takie jest wymaganie Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający potwierdza wymaganie zamontowania oddzielnych głośników zewnętrznych.

Pytanie nr 22.

Dotyczy: rozdział 3.6 (Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich/Miejsce dla kierownika pociągu) Wymagań Technicznych

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie czy miejsce dla kierownika pociągu będzie uwzględniane przez Zamawiającego jako miejsce stałe oraz czy będzie liczone w ramach kryterium oceny oferty „Liczba stałych miejsc siedzących w pięcioczłonowym elektrycznym zespole trakcyjnym” oraz w ramach kryteriów We5, We2, Wz5 i Wz2.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że miejsc dla kierownika pociągu nie należy uwzględniać do obliczeń związanych z kryteriami oceny ofert. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli - Miejsce dla kierownika pociągu, w kolumnie drugiej, dopisuje drugi tiret w brzmieniu: *“- wyposażone w fotel dla kierownika pociągu - podobnej konstrukcji jak fotele pasażerskie – siedzisko może być uchylne,”*.

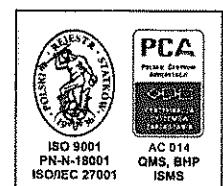
Pytanie nr 23.

Dotyczy: rozdział 3.6 (Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich/Przewóz rowerów) oraz rozdziału 3.1 (Wymagania ogólne/Liczba uchylnych miejsc siedzących) Wymagań Technicznych

Zamawiający wymaga tą samą liczbę co najmniej 10 siedzeń uchylnych i 5 stojaków do przewozu rowerów zarówno w pojeździe pięcioczłonowym, jak i dwuczłonowym. Biorąc pod uwagę znaczącą różnicę pojemności między tymi dwoma pojazdami, prosimy o potwierdzenie czy taka jest intencja Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w odniesieniu do pojazdów pięcioczłonowych wymagane jest co najmniej 10 miejsc siedzących uchylnych oraz 5 stojaków do przewozu rowerów, z kolei w pojeździe dwuczłonowym powinno być przynajmniej 6 miejsc uchylnych oraz 3 stojaki do przewozu rowerów. Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli - Przewóz rowerów, w kolumnie drugiej, zmienia zapis z: *“na min. 5 szt.”* na zapis: *“na min. 3 szt.”*.





Pytanie nr 24.

Dotyczy: rozdział 3.8 (Ochrona przeciwpożarowa/Przestrzenie monitorowane przez system sygnalizacji pożarowej)
Wymagań Technicznych

Zamawiający określił „Przestrzenie monitorowane przez system sygnalizacji pożarowej”. Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że wskazany tam „Przedział obsługi” oznacza kabinę maszynisty.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza rozumienie Wykonawcy, jednocześnie Zamawiający informuje, że pod tym pojęciem należy rozumieć również ewentualny przedział maszynowy występujący bezpośrednio za kabiną.

Pytanie nr 25.

Dotyczy: rozdział 3.8 (Ochrona przeciwpożarowa/ Szczegółowe wymagania dla Systemu sygnalizacji pożarowej)
Wymagań Technicznych

Zamawiający zawarł wymaganie o następującej treści: „Sygnalizacja zintegrowana z monitoringiem – wykrycie przez czujkę dymu powoduje przełączenie obrazu na monitorze monitoringu w kabinie maszynisty na kamerę monitorującą obszar w pobliżu czujki”.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie jaki obraz pokazać ma monitoring w przypadku wykrycia dymu w kabinie WC.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w takim przypadku powinien być pokazany obraz z kamery na zewnątrz toalety, obejmującej swoim polem widzenia wejście do toalety.

XVII wniosek Wykonawcy

Wszystkie pytania dotyczą załącznika 10 do SIWZ opisującego wymagania dla dostarczanego symulatora pojazdu trakcyjnego.

1. Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy dokumentację zdjęciową/fotograficzną wymaganych do wytworzenia tras?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie dysponuje dokumentacją zdjęciową/fotograficzną odcinków linii kolejowych przeznaczonych do odwzorowania w symulatorze, w związku z czym nie może ich udostępnić.

2. Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy schematy stacyjne stacji kolejowych na potrzeby wytworzenia tras?

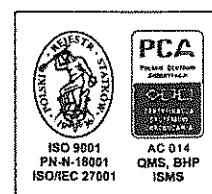
Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w celu pozyskania regulaminów i schematów stacyjnych punktów eksploatacyjnych przeznaczonych do odwzorowania w symulatorze Wykonawca powinien wystąpić do Zarządcy infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we własnym zakresie. Jednocześnie Zamawiający deklaruje możliwość udostępnienia schematów stacji postojowych (bocznic stacyjnych) eksploatowanych przez Zamawiającego.

3. Czy przejazdy w kabinie maszynisty celem wykonania pomiarów profilu trasy, nagrań i innej dokumentacji o których pisze Zamawiający na stronie 11 Załącznika numer 10 do SIWZ, Zamawiający zapewni nieodpłatnie?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że umożliwi wykonanie nagrań i pomiarów parametrów linii kolejowych nieodpłatnie, jeżeli realizowane będą podczas planowych przejazdów pociągów rozkładowych Spółki z zastrzeżeniem, że nie może to w żaden sposób zakłócać pracy prowadzącego pojazd.



4. Jeżeli przejazdy po trasach nie będą nieodpłatne, to jaki jest koszt godziny i/lub kilometra przejazdu?

Odpowiedź:

Kalkulacja kosztów udostępnienia taboru Spółki "Koleje Mazowieckie" przygotowywana jest w oparciu o szereg zmiennych. Na jej wartość wpływ mają m.in.: wybór trasy przejazdu, czy rodzaj wykorzystanego taboru.

Przykładowy koszt udostępnienia taboru dla pociągu złożonego z lokomotywy EU47 w relacji: Warszawa Grochów - Warszawa Praga - Warszawa Gdańska - Warszawa Jelonki - Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gołębki - podg Józefinów - Pruszków (tory dalekobieżne) wynosi 2109,30 zł (netto). Podana kalkulacja nie stanowi oferty Spółki. Kalkulacja kosztów udostępnienia taboru jest przygotowywana przez Przewoźnika na podstawie indywidualnego wniosku.

5. Czy lokalizacja Zamawiającego, w której będzie zainstalowany symulator posiada dostęp do sieci Internet? Czy w lokalizacji znajduje się infrastruktura sieci LAN którą Wykonawca mógłby wykorzystać?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że lokalizacja, w której planowana jest instalacja symulatora nie posiada dostępu do sieci Internet. Nie ma w niej również infrastruktury sieci LAN, którą Wykonawca mógłby wykorzystać.

6. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie dla szyb bocznych symulatora wyświetlaczy działających w trybie FullHD? Z doświadczenia wynika, że UltraHD jest istotne dla szyby czołowej, natomiast dla mniejszych wyświetlaczy - jak szyby boczne - rozdzielczość UltraHD jest w pełni wystarczająca.

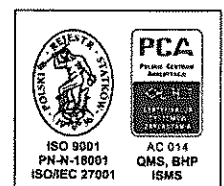
Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie dot. Załącznika nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.2. zawarte w VII wniosku Wykonawcy, za numerem pisma MWZ3-26-06-38-2017 z dnia 12 lipca 2017 r.

XVIII wniosek Wykonawcy

W nawiązaniu do przetargu nr: MW23-26-06-2017 przesyłam poniżej listę pytań:

Wymaganie z zapytania	pytania do wymogu
Wymagania ogólne dla systemu monitoringu wizyjnego IP:	
System monitoringu wizyjnego w pojeździe musi:	





być połączony z oprogramowaniem CMS (Centralnym Systemem Zarządzania) posiadany przez Zamawiającego.

Pytanie 1:
Jaki CMS posiada aktualnie Zamawiający?
Proszę o podanie producenta oprogramowania i jego dokładnej nazwy.
Proszę o podanie z jakimi rejestratorami (modele, typy, itp.) także inni producenci (jacy), współpracuje aktualnie posiadany przez Zamawiającego CMS?

Pytanie 2:
Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie oprogramowania CMS innego niż aktualnie posiada, lecz współpracującego z wykorzystywanymi przez niego dotychczas rejestratorami?
Czy Zamawiający dysponuje lub poprzez producenta używanego sprzętu jest w stanie dostarczyć API?

Odpowiedź na pytanie nr 1 i 2:

Zamawiający informuje, że po podpisaniu umowy ramowej udostępni Wykonawcy niezbędne do wykonania integracji dane i dokumentację (protokoły, interfejsy i wymiany danych).

Podłączenie kolejnego pojazdu do oprogramowania CMS musi umożliwiać operatorowi CMS:

odbieranie sygnałów z pojazdu o usterkach systemu takich jak:

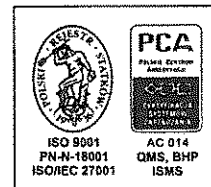
Czy odbieranie sygnałów o usterkach systemu z pojazdu ma się odbywać w czasie rzeczywistym, czy Zamawiający dopuszcza możliwość pobierania danych o usterkach systemu z pojazdu w ustawionych (ściśle określonych) interwałach czasu? Np. co 5, 10 lub 15 minut?

Odpowiedź:

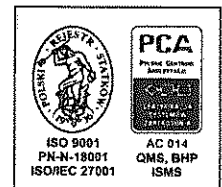
Zamawiający oczekuje pobierania danych o usterkach systemu z pojazdu w interwałach co 5 minut. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale V – Wymagania dla systemu monitoringu, w pkt 1, dopisuje zdanie w brzmieniu: „Pobieranie informacji o usterkach systemu będzie odbywało się w interwałach co 5 minut.”

Obraz ze wszystkich kamer powinien być rejestrowany w sposób ciągły na dyskach w rejestratorze w postaci cyfrowej przez okres min. 31 dni.

Pytanie 1:
Czy Zamawiający ma tu na myśli ciągły zapis ze wszystkich kamer systemu, z minimalną określoną przez Zamawiającego jakością (rozdzielczość, ilość klatek, bitrate itd.) przez 24 godziny na dobę i minimum 31 dni ?
Pytanie 2:



	<p>Jeśli nie jest to 24h/dobę, proszę o podanie średniej dziennej minimalnej ilości godzin ciągłego zapisu z kamer jaka jest wymagana do spełnienia warunku ciągłego zapisu w ciągu 31 dni?</p> <p>Odpowiedź na pytanie nr 1 i 2: Zamawiający wyjaśnia, że intencją Zamawiającego jest posiadanie materiału z monitoringu za ostatnie 744 godziny.</p>
Monitoringiem ma być objęte:	
<p>Kamery muszą być zamontowane w zwartych, jednolitych obudowach charakteryzujących się wysoką wytrzymałością mechaniczną (co najmniej IK08),</p>	<p>W związku z faktem użytkowania taboru na trasach o dużej częstotliwości zjawisk wandalizmu, zasadne było by zwiększenie wymogu odporności z IK08 na min IK10. Klasa IK08 zapewnia odporność na uder o energii 5J co odpowiada uderzeniu młotkiem o wadze 1,7kg z wysokości 29,5cm. Klasa odporności IK10 zapewnia odporność na uder o energii 20J co odpowiada uderzeniu młotkiem o wadze 5kg z wysokości 40cm. Jak widać różnica w odporności jest znacząca a różnica w kosztach rekompensuje konieczność wymiany/naprawy kamer po aktach wandalizmu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięciocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale V – Wymagania dla systemu monitoringu, w pkt 3, na końcu zmienia kropkę na przecinek i dopisuje treść w brzmieniu: „charakteryzujące się wysoką wytrzymałością mechaniczną (co najmniej IK10).</p>
Na zewnątrz należy zamontować kamery IP	
<p>z podgrzewaniem oraz oświetlaczem podczerwieni obserwujące boki EZT</p>	<p>Czy Zamawiający ma na myśli zintegrowaną kamerę z funkcją podgrzewania czy dopuszcza też kamerę umieszczoną w podgrzewanej obudowie? Takie podejście może znacząco rozszerzyć zakres wyboru kamer, które spełniają warunki Zamawiającego i może pozwolić lepiej dobrać sprzęt pod rzeczywiste potrzeby przy jednoczesnych oszczędnościach finansowych</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że ma na myśli zintegrowaną kamerę z funkcją podgrzewania.</p>
Monitoringiem ma być objęty również obszar odbieraków prądu zainstalowanych na dachu, kamery IP po'my być również W obudowach	<p>Pytanie 1: Czy wysyłany do systemu CMS komunikat o wystąpieniu iskrzenia ma być skorelowany z innymi wartościami</p>





zewnątrznych z podgrzewaniem oraz oświetlaczem podczerwieni. Kamery obserwujące odbieraki prądu muszą rejestrować wszystkie rozbłyski trakcji i w sposób widoczny oznaczać fragment nagrania, w którym wystąpiły. Oznaczony materiał musi posiadać naniesioną pozycję Gps na obrazie i wysyłać alarm do posiadanego systemu CMS wystąpieniu iskrzenia. Dodatkowo, kamera musi w czasie rzeczywistym analizować położenie pantografu względem trakcji i oznaczać na nagrany materiał wideo odchylenia położenia trakcji względem odbieraka prądu. Zamawiający wymaga zastosowania po 1 kamerze na każdy pantograf.

zbieranymi przez system monitoringu np. z obrazem i współrzędnymi GPS itp.? Taka zbiorcza informacja zawierająca dokładny czas, współrzędne GPS, klatki zawierające rozbłyski i wysokość pantografu daje dużo większe możliwości zarówno dokumentowania zdarzeń jak i ich dalszej analizy. jaki pakiet danych przesyłanych do CMS jest oczekiwany przez Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że komunikat o wystąpieniu iskrzenia powinien zawierać również stosowną dokumentację zdjęciową, jak i współrzędne GPS – zgodnie z zapisami SIWZ.

Pytanie 2:

Czy analiza położenia pantografu względem trakcji ma się odbywać już w samej kamerze czy Zamawiający dopuszcza także przekazanie obrazu z kamery do analizatora, który w czasie rzeczywistym dokona analizy położenia i naniesie na przekazywany do rejestratora obraz zmierzone wartości, wyśle alerty itp.? Zastosowanie analizatora pozwala na łatwą dalszą rozbudowę rozwiązania o badanie kolejnych istotnych parametrów, a dzięki mniejszej inwazyjności (braku potrzeby demontażu kamer celem dołożenia nowych funkcjonalności) oraz prostszej dostępności dla serwisu pozwala zmniejszyć koszty. Ponadto same kamery mają ograniczone możliwości w zakresie rozbudowy software'owej (firmware) i hardware'owej (moc procesora, pamięć itp) - w przypadku analizatora możliwość rozbudowy systemu są prostsze a ich zakres niemalże nieograniczony.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, analiza położenia pantografu względem trakcji ma się odbywać w kamerze, bez dodatkowego analizatora.

Czas pobierania jednej godziny nagrań z 12 kamer zewnętrznych z pojazdu na dysk wymienny lub na komputer przenośny nie może przekroczyć 7 minut przy zachowaniu parametrów nagrywania przedstawionych w wymaganiach technicznych rejestratora.

Pytanie 1:

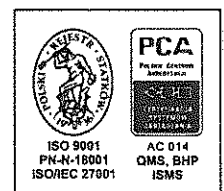
Poproszę o podanie sposobu określenia ilości danych które brane były do wyliczenia czasu 7 minut we wskazanym warunku.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że czas 7 minut został określony na bazie posiadanego doświadczenia z użytkowania systemów od różnych dostawców.

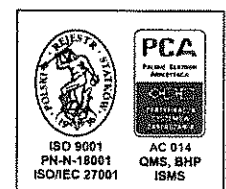
Pytanie 2:

Jaka średnia ilość bajtów została przyjęta na wskazane 60 minut



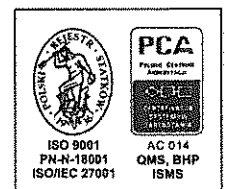


	<p>nagrania na jedną z dwunastu kamer? Odpowiedź: Zamawiający wskazał bitrate na sekundę w SIWZ, więc Wykonawca może dokonać obliczeń samodzielnie.</p>
<p>Rejestrator powinien umożliwić podłączenie modułu GPS celem zapisu obrazu na obrazie położenia EZT, prędkości oraz czasu a także wysłanie do centralnego systemu zarządzania CMS poprzez łączenie GSM aktualnej pozycji pojazdu.</p>	<p>Poproszę o podanie jak często ma być do CMS przekazywana pozycja pojazdu? Proszę o podanie interwału czasu pomiędzy kolejnymi odczytami. Duża częstotliwość odczytów wprawdzie podniesie dokładność pozycjonowania pojazdu, lecz może wygenerować niepotrzebny ruch który przy słabych parametrach łącza może je łatwo wysycić a przy abonamencie który jest zależny i ograniczony ilością danych, może wyczerpać jego limit lub zwiększyć koszty. Za małą częstotliwość odczytu pozycji spowodować może sytuację gdzie informacja o pozycji pojazdu dotrze do systemu centralnego z bardzo dużym opóźnieniem co w praktyce może skutkować np informacją iż pojazd wjeżdża na stację A gdy tak naprawdę już dawno opuścił stację B i zbliża się do C. Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje aktualizacji położenia GPS maksymalnie co 5 sekund. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale V – Wymagania dla systemu monitoringu, w pkt 11, na końcu zmienia kropkę na przecinek i dopisuje treść w brzmieniu: „maksymalnie co 5 sekund.”.</p> <p>Pytanie 2: Czy zamiast wysyłania pozycji pojazdu z modułu GPS, Zamawiający dopuszcza odczytywanie pozycji GPS z poziomu systemu wizualizującego pozycję pojazdu na mapie elektronicznej? Przy dużej ilości pojazdów i jednocześnie dużej częstotliwości odczytów, lepsze rezultaty uzyskuje się wtedy gdy to system centralny pobiera i zapisuje do bazy parametry jazdy z pojazdu. Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie, przy czym aktualizacja położenia musi następować maksymalnie co 5 sekund. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne</p>





	dla pięciocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale V – Wymagania dla systemu monitoringu, w pkt 11 dopisuje zdanie w brzmieniu: <i>„Zamawiający dopuszcza możliwość pobierania pozycji przez CMS.”.</i>
Wymagania techniczne do rejestratora:	
rejestrator musi umożliwiać podgląd i rejestrację obrazu ze wszystkich kamer a także zapewnia łączność poprzez router GSM z centralnym systemem zarządzania CMS posiadany przez zamawiającego zamawiający dopuszcza zastosowanie więcej niż jednego rejestratora.	Czy zamawiający opisując dalsze wymagania w tym w szczególności switch, ups i inne moduły ma na myśli samodzielny rejestrator z dołączanymi do niego modułami spełniającymi te warunki czy pod nazwą "rejestrator" ma na myśli skrzynkę zawierającą rejestrator i wymieniane moduły? Odpowiedź: Zamawiający ma na myśli wszystkie urządzenia zamontowane w jednej obudowie.
Parametry:	
Nagrywanie na dyskach ma się odbywać w systemie plików widocznym przez system Windows 7/ 8/ 10 bez wymaganego dodatkowego oprogramowania	Czy Zamawiający dopuszcza możliwości zapisu plików w systemie rejestratora w taki sposób, że będą możliwe do odczytu nie od razu w systemie Windows (po podłączeniu dysku) lecz przez specjalne dedykowane oprogramowanie, do którego dostęp będą mieli tylko i wyłącznie wyznaczeni przedstawiciele Zamawiającego? Biorąc pod uwagę wysoką ilość danych wrażliwych, które mogą zostać zgromadzone na rejestratorach i ryzyko kradzieży lub pobrania materiałów przez osoby nieuprawnione, proponowane rozwiązanie w znaczny sposób zwiększy bezpieczeństwo przechowywanych danych. Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza takiej możliwości.





Pojemność dysków pozwalająca zarejestrować obraz ze wszystkich kamer przez minimum 31 dni dla parametrów jak wyżej. Dyski umieszczone w wymiowych kieszeniach zamykanych na klucz patentowy, wyposażone w absorbery drgań. Obsługa minimum 6 dysków w wymiowych kieszeniach a kieszenie dyskowe rejestratora muszą być jednakowe z posiadanyimi przez zamawiającego na stanowisku obsługi CMS

Pytanie 1:

Proszę o podanie opisu kieszeni dyskowej (w tym jej typu, modelu i producenta), stosowanych kluczy (zamek) używanej w rejestratorach, która jest opisana w wymaganiach.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w stanowisku obsługi CMS posiada kieszeń dyskową produkcji firmy ICY DOCK model MB992SK-B.

Pytanie 2:

Proszę o potwierdzenie czy wymóg posiadania w rejestratorze kieszeni na minimum 6 dysków jest konieczny? Dzisiejsze dyski oferują bardzo duże pojemności i warunek zapisu min 31 dni ze wszystkich kamer może być spełniony przy ich mniejszej ilości. Jakie pojemności dysków brane były pod uwagę przy tych wyliczeniach?

Odpowiedź:

Zamawiający miał na uwadze dyski o pojemności 2TB. Zamawiający poprzez żądanie wyposażenia rejestratora w większą liczbę kieszeni ma na uwadze ewentualne przyszłe potrzeby w zakresie rozbudowy systemu.

Pytanie 3:

Proszę o uzasadnienie z czego wynika wymóg posiadania w rejestratorze kieszeni na minimum 6 dysków. Czy chodzi tylko o ograniczenie możliwości złożenia oferty do już posiadanych rejestratorów czy jest to uzasadnione jeszcze w inny sposób dający wymierne korzyści albo dodatkowe funkcjonalności?

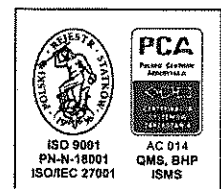
Odpowiedź:

Zamawiający poprzez żądanie wyposażenia rejestratora w większą liczbę kieszeni ma na uwadze ewentualne przyszłe potrzeby w zakresie rozbudowy systemu.

Zamawiający dopuścił stosowanie modułowego rejestratora w wyniku udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 45 i 47 zawarte w XIII wniosku Wykonawcy za numerem pisma MWZ3-26-06-38-2017 z dnia 12.07.2017 r.

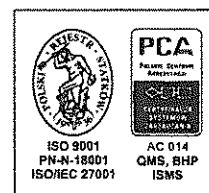
podgląd obrazu w różnych podziałach 1/2/4/8/9/12/16 oraz wszystkie kamery jednocześnie. Układ podglądu należy ustalić z zamawiającym. Możliwość tworzenia własnych matryc przez użytkownika pozwalających uzyskać inne podziały jak na przykład wyświetlanie 7 lub 10 kamer

W jakim celu Zamawiający dodał zapis o podziałach innych niż standardowo oferowane przez rejestratory 1/2/4/8/9/12/16? Podziały takie są w zupełności wystarczające i komfortowe do codziennej pracy, natomiast wymóg wyświetlania 7 czy 10 obrazów może znacząco ograniczyć ilość oferowanego sprzętu. Dodatkowo podział na 7 można uzyskać z podziału na 8 lub 9 nie wyświetlając zbędnej kamery i analogicznie podział na 10 z





	<p>podziału na 12. Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że maszynista powinien mieć możliwość dowolnego kształtowania własnych matryc i obserwację tylko obrazów z kamer, które w danym momencie są niezbędne.</p>
<p>wybieranie podglądu z dowolnej kamery poprzez dotknięcie ikony kamery wyświetlanej na schemacie pojazdu dostęp do schematu pojazdu widoczny cały czas na ekranie w postaci klawisza opisanego jako schemat</p>	<p>Pytanie 1: Czy Zamawiający ma tu na myśli prosty monitor dotykowy podłączony bezpośrednio pod rejestrator? Pytanie 2: Jeśli nie to czy Zamawiający ma tu na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem, łączący się sieciowo z rejestratorem? Odpowiedź na pytanie nr 1 i 2: Zamawiający wyjaśnia, że ma na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem, łączący się sieciowo z rejestratorem.</p>
<p>odbieranie wiadomości tekstowych wysyłanych centrum dyspozytorskiego za pomocą aplikacji CMS na monitorze wyświetlana jest cały czas ikona koperty, która w momencie odbierania informacji z CMS zmienia kolor na czerwony i wyświetla aktualną liczbę wiadomości oczekujących na przeczytanie wybranie ikony koperty powoduje wyświetlenie listy wiadomości nieprzeczytanych a po ich odczytania automatyczne przejście do wiadomości odczytanych</p>	<p>Pytanie 1: Czy Zamawiający ma tu na myśli obsługę wiadomości z poziomu systemu rejestratora? Pytanie 2: Jeśli nie to czy Zamawiający ma tu na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem realizującym ten warunek, łączący się sieciowo z rejestratorem i CMS? Odpowiedź na pytanie nr 1 i 2: Zamawiający ma na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem realizującym stawiany warunek i łączący się sieciowo z rejestratorem i CMS.</p>
<p>interfejsy dwa razy Ethernet 4 x USB minimum dwie sztuki na panelu frontowym rs232 rs485 DVI HDMI wbudowany Switch Ethernet minimum 12 portów RJ45 lub M12</p>	<p>Pytanie 1: Czy switch ethernet ma być zintegrowany z rejestratorem? Czy ma posiadać jakieś dodatkowe funkcjonalności typu serwer dhcp? Jeśli tak to jakie? Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że switch ma być zintegrowany z rejestratorem. Zamawiający nie stawia dodatkowych wymogów w zakresie funkcjonalności. Pytanie 2: Czy rejestrator ma posiadać oddzielne dwa porty inne niż 12 portów switcha? Czy porty te mają posiadać jakieś szczególne możliwości konfiguracji?</p>





Koleje
Mazowieckie

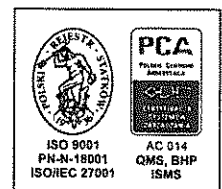
„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
03-802 Warszawa
ul. Lubelska 26
www.mazowieckie.com.pl

Zarząd Spółki
tel. (+48 22) 47 38 716
fax (+48 22) 47 38 814

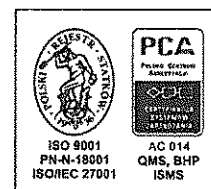
	<p>Czy mają to być inne porty niż te w switchu - czy warunek zostanie spełniony jeśli rejestrator będzie posiadał w sumie 16 portowy switch?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że warunek ten będzie spełniony jeśli rejestrator będzie posiadał w sumie 16 portowy switch. Przynajmniej jeden z portów musi mieć przepustowość 1Gb/s – port diagnostyczny.</p> <p>Pytanie 3: w jakim standardzie (2.0, 3.0, inny) mają być i które porty USB?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie porty USB mają być w standardzie 3.0</p>
<p>wbudowany UPS do bezpiecznego wyłączenia systemu z czasem wyłączenia rejestratora regulowanym od 1 do 15 minut aby zapewnić bezpieczne zamknięcie systemu i wyeliminować wpływ wahań napięcia w sieci zasilającej lub jego zaniki</p>	<p>Pytanie 1: Czy UPS ma być zintegrowany z rejestratorem? Czy zastosowanie wewnętrznego UPS'a ma przynosić jakieś dodatkowe funkcjonalności np. podtrzymanie kamer? Jeśli tak to jakie?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że UPS ma być zintegrowany z rejestratorem. Zamawiający nie przewiduje, aby UPS miał pełnić dodatkowe funkcje.</p> <p>Pytanie 2: Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie zasilacza buforowego w miejsce zintegrowanego z rejestratorem UPS'a?</p> <p>Wymóg</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.</p>
<p>minimum 4 wejścia cyfrowe</p>	<p>Proszę o wyjaśnienie o jakie wejścia cyfrowe chodzi w tym wymogu? Do czego mają mieć zastosowanie?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale V – Wymagania dla systemu monitoringu, Wymagania techniczne, w pkt 1, w lit. b usuwa ppkt xvi w brzmieniu: „<i>min. 4 wejścia cyfrowe</i>”, zmieniając</p>



Mazowsze.
serce Polski

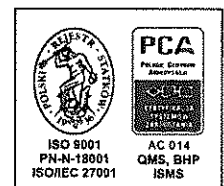


	odpowiednio numerację kolejnych podpunktów.
kamery	
umożliwiają nanoszenie i wyświetlanie na obrazie kamery 4 wierszy tekstu zawierających odpowiednio	Czy zamawiający dopuszcza inne rozmieszczenie lub kolejność poszczególnych informacji nanoszonych na obraz z kamer? Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza inne rozmieszczenie i kolejność poszczególnych informacji i powinny znajdować się w jednym z rogów.
dla kamer zewnętrznych (obserwujących pantograf)	
typ obudowy – aluminiowa z wbudowaną grzałką, wbudowany oświetlacz podczerwieni, szyba ochronna typu P2A odporna na zarysowania	Zamawiający wskazał iż kamera ta ma mieć obudowę aluminiową - skąd wynika ten warunek? Nie ma go przy innych kamerach a może mieć wpływ na ograniczenie możliwych do zaoferowania typów kamer o jak najlepszych parametrach. Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że potrzeba ta wynika z wyższej trwałości kamer w tego typu obudowach.
typ obudowy – aluminiowa z wbudowaną grzałką, wbudowany oświetlacz podczerwieni,	Zamawiający wskazał, iż kamera ta ma mieć obudowę aluminiową - skąd wynika ten warunek? Nie ma go przy innych kamerach a może mieć wpływ na ograniczenie możliwych do zaoferowania typów kamer o jak najlepszych parametrach. Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że potrzeba ta wynika z wyższej trwałości kamer w tego typu obudowach.
kolorowy panel sterujący LCD	Pytanie 1: Czy Zamawiający ma tu na myśli prosty monitor dotykowy podłączony bezpośrednio pod rejestrator? Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że nie ma na myśli prostego monitora dotykowego podłączonego bezpośrednio pod rejestrator. Pytanie 2: Jeśli nie to czy Zamawiający ma tu na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem, łączący się sieciowo z rejestratorem? Rozwiązanie takie może mieć funkcjonalności niedostępne standardowo w większości układów "rejestrator-monitor" ale jest jednocześnie dużo droższe. Standardowy użytkownik (maszynista w EZT) nie skorzysta w praktyce z większości opisanych w wymaganiach funkcjonalności. Podczas codziennej pracy wykorzysta kilka podstawowych funkcji które ułatwią sterowanie drzwiami,





	<p>podniosą bezpieczeństwo pasażerów i udokumentują przebieg zmiany. Zbyt duży stopień skomplikowania systemu w EZT może wręcz utrudnić jego obsługę i odwrócić uwagę maszynisty od istotnych czynności związanych z prowadzeniem pojazdu co w konsekwencji może zmniejszyć bezpieczeństwo przewozu zaprzeczając tym samym podstawowej roli systemu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że ma na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z oprogramowaniem, łączący się sieciowo z rejestratorem.</p>
<p>Wbudowany dysk SSD</p>	<p>Czy Zamawiający ma tu na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z dyskiem SSD, systemem operacyjnym i oprogramowaniem łączący się sieciowo z rejestratorem i CMS?</p> <p>Rozwiązanie takie może mieć funkcjonalności niedostępne standardowo w większości układów "rejestrator-monitor" ale jest jednocześnie dużo droższe. Standardowy użytkownik (maszynista w EZT) nie skorzysta w praktyce z większości opisanych w wymaganiach funkcjonalności. Podczas codziennej pracy wykorzysta kilka podstawowych funkcji które ułatwią sterowanie drzwiami, podniosą bezpieczeństwo pasażerów i udokumentują przebieg zmiany. Zbyt duży stopień skomplikowania systemu w EZT może wręcz utrudnić jego obsługę i odwrócić uwagę maszynisty od istotnych czynności związanych z prowadzeniem pojazdu co w konsekwencji może zmniejszyć bezpieczeństwo przewozu zaprzeczając tym samym podstawowej roli systemu.</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że ma na myśli wbudowany w monitor komputer przemysłowy z dyskiem SSD.</p>
<p>Wymagania Oprogramowanie CMS-Centralny System Zarządzania</p>	
<p>Wraz z Systemem Monitoringu Wizyjnego W pojeździe, Wykonawca dostarczy oprogramowanie wraz z bezterminową licencją lub bezterminową licencją rozszerzającą posiadane przez Zamawiającego oprogramowanie CMS;</p>	<p>Pytanie 1: Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie oprogramowania CMS innego niż aktualnie posiada, lecz współpracującego z wykorzystywanymi przez niego dotychczas rejestratorami?</p> <p>Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza stosowania innego CMS.</p> <p>Pytanie 2: Jaki dokładnie CMS posiada aktualnie Zamawiający? Proszę o podanie producenta oprogramowania i jego dokładnej</p>





	<p>nazwy. Proszę o podanie jakimi licencjami dysponuje aktualnie Zamawiający i/lub jakie dokładnie licencje potrzebuje. Odpowiedź: Zamawiający informuje, że po podpisaniu umowy ramowej udostępni Wykonawcy niezbędne do wykonania integracji dane lub dokumentację (protokoły, interfejsy, wymiany danych). Zamawiający posiada CMS dostarczony przez firmę POLGARD. Posiadane licencje dotyczą wyłącznie użytkowanych obecnie pojazdów. Dołączenie do systemu kolejnych pojazdów może wymagać zakupu dodatkowych licencji, które Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć w ramach integracji.</p>
tworzenie statystyk dotyczących czasu pracy operatora CMS oraz pobranych danych	<p>co dokładnie mają zawierać statystyki? Czy wystarczy informacja o godzinie zalogowania i wylogowania oraz ilości pobranych danych? Czy potrzebne są jakieś inne informacje i jakie? W jakim ujęciu pokazywać dane (dzienne, tygodniowe)? Odpowiedź: Zamawiający oczekuje, że w ramach statystyk możliwe będzie zidentyfikowanie jaki użytkownik, kiedy, z jakiego pojazdu i z których kamer zgrywał dane.</p>
wyświetlanie także na oddzielnym monitorze lokalizacji pojazdów będących w zasięgu sieci GPS GSM	<p>Czy ten oddzielny monitor ten musi być użytkowany poprzez CMS czy dopuszczalne jest wyświetlanie lokalizacji z innej aplikacji która pobiera dane z rejestratorów/modułów gps? Odpowiedź: Zamawiając wyjaśnia, że pozycja powinna być wyświetlana na oddzielnym monitorze za pośrednictwem CMS.</p>

XIX wniosek Wykonawcy

W związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, znak: MWZ3-26-06-2017 zwracamy się z prośbą o udzieleni odpowiedzi odnośnie wymagań zawartych w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej MWZ3-26-06-2017, Rozdział IV Wymagania dla urządzeń do udostępniania Internetu (WIFI)

Pytanie 1

Odnośnie zapisu:





Urządzenia muszą spełniać wymagania norm/certyfikatów:

- EN 61373:1999 IEC 61373:1999 Shock and Vibration Resistance
- EN 50155 - Railway Applications – Electronic Equipment used on Rolling Stock
- EN 61000 - Electromagnetic Compatibility
- CE
- RoHS
- LST EN 60068 „Badania wpływu otoczenia”
- Grupa norm PN-EN 50121.

Czy przez zapis "Urządzenia muszą spełniać wymagania norm/certyfikatów" rozumie się że wszystkie urządzenia powinny posiadać certyfikaty oraz badania na zgodność z normami wystawione przez akredytowane jednostki zgodnie z normą EN 17065 lub EN17025 oraz że te certyfikaty należy okazać Zamawiającemu?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wszystkie urządzenia powinny posiadać certyfikaty oraz badania na zgodność z normami wystawione przez akredytowane jednostki zgodnie z normą EN 17065 lub EN17025 oraz że te certyfikaty należy okazać Zamawiającemu.

Pytanie 2

Czy wszystkie urządzenia WIFI powinny posiadać certyfikację zgodnie z:
PN-EN 45545-2:2013+A1:2015: Kolejnictwo - Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych - Część 2: Wymagania dla materiałów i elementów w zakresie właściwości palnych?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wszystkie materiały i elementy powinny być zgodne ze wskazaną normą.

Pytanie 3

Odnosnie:

Serwer do przechowywania oraz strumieniowa treści multimedialnych:

- System zapewni możliwość strumieniowania treści multimedialnych w ramach tej samej sieci Wi-Fi.
- Za treści multimedialne uważa się filmy, muzykę, zdjęcia, wewnętrzny Intranet.
- Serwer treści multimedialnych powinien posiadać procesor mający minimum 4 fizyczne rdzenie oraz kieszenie na 4 dyski twarde HDD/SSD mogące pomieścić dysk 2.5 cala o wysokości 15mm.

Wymagania zawierają zbyt mało technicznych i biznesowych informacji odnośnie tego co powyższy serwer ma robić jak również jakie parametry powinien posiadać

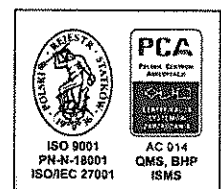
Pytania odnośnie serwera:

a) Czy serwer powinien mieć zainstalowane jakiegokolwiek dyski twarde ? z wymagań wynika że nie są potrzebne

Odpowiedź:

Serwer nie musi mieć zainstalowanych dysków hdd/sdd. Powinien być przygotowany na ich instalację.

26





b) Jakiej jakości będzie strumieniowany kontent multimedialny ?

Odpowiedź:

Rozdzielczość serwowanych materiałów wideo to od 240p do 720p przy 25kl/s. Zamawiający nie zakłada udostępniania wszystkich materiałów w jednakowej jakości.

c) Jak liczba użytkowników będzie korzystała równocześnie z serwera?

Odpowiedź:

Z serwera będą mogli korzystać wszyscy użytkownicy, ale Zamawiający zakłada konieczność jednoczesnej transmisji maksymalnie dziesięciu strumieni.

d) Czy medium transmisyjnym będzie sieć WLAN?

Jeśli tak to w jakim standardzie: 2,4Ghz, 5Ghz w trybie 802.11 b/g/n oraz ac?

Bo jeśli tylko w starym standardzie 802.11 b/g/n to prosimy tym bardziej podać parametry jakości materiału multimedialnego dla użytkowników systemu WIFI.

Odpowiedź:

Medium transmisyjnym będzie sieć WLAN, wg. standardów jak w SIWZ tj. minimum 802.11 a/b/g/n.

e) Czy możemy prosić o więcej informacji odnośnie procesora?

- architektura 32 bity czy 64 bity, arm czy x86?
- jakie taktowanie pojedynczego rdzenia czy np 2,4Ghz wystarczy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie precyzuje wymogów co do architektury procesora. Istotne jest spełnienie wymagań przez cały system udostępniania Internetu.

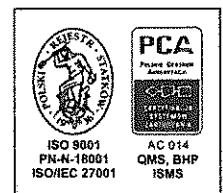
Pytanie 4

Odnosnie

Wymagania w zakresie funkcji zarządzania:

- Oprogramowanie do zdalnego zarządzania urządzeniami poprzez przeglądarkę www.
- Możliwość przejęcia pełnej kontroli nad urządzeniem i wykonania wszystkich działań i zmiany ustawień zdalnie, używając bezpiecznego połączenia (VPN).
- Możliwość podglądu statystyk użycia poszczególnych łączy.
- Możliwość podglądu bieżącej pozycji pojazdu, szybkości i poziomu sygnału oraz ich zapisu w logu.

Kto jest dostawcą serwera na którym instalowana jest aplikacja/oprogramowanie do zarządzania oraz zapisywane są logi sesji użytkowników sieci WIFI?





Odpowiedź:

Dostawcą serwera w znaczeniu sprzętu, bądź maszyny wirtualnej jest Zamawiający, natomiast wszelkie licencje oprogramowania wraz z systemem operacyjnym dostarcza Wykonawca. Funkcja serwera oprogramowania zarządczego i repozytorium danych/”logów” mogą zostać rozdzielone.

Pytanie 5

Odnosnie:

- Agregacja łącz: Możliwość łączenia przepustowości wszystkich podłączonych do urządzenia łącz WAN, przy czym przepustowość sumaryczna mierzona za pomocą standardowych narzędzi do pomiaru przepustowości łącza będzie wynosiła min. 80% sumy przepustowości poszczególnych łącz WAN

System WiFi może mieć możliwość agregacji modemów LTE na pojazdach w przyszłości co będzie wymagało zmiany konfiguracji urządzeń oraz wdrożenia odpowiedniej infrastruktury po stronie Zamawiającego.

Agregacja łącz w ramach jednego pojazdu jednego routera wymaga infrastruktury po stronie zamawiającego.

Przypadek:

na pojeździe działają 4 modemy GSM, każdy pracuje z prędkością powiedzmy 20Mb/s

agregacja ruchu w jeden fizyczny link/kanal o przepustowości teoretycznej 80Mb/s wiąże się z tym że musimy zestawić z 4 tunele do jakiegoś serwera - komputera czy innego routera który połączy nam te 4 kanały w 1 kanał i następnie przekieruje ten ruch do sieci Internet z szybkością 80Mb/s minus narzut pewnych protokołów.

Zatem dla 60 pociągów po Państwa stronie musi być łącze przez które każdy router będzie miał wyjście na świat z pełną prędkością, oraz serwer/serwery, które wydajnościowo poradzą sobie z obsługą tylu połączeń. Zakładam że 60 pojazdów nie będzie w tym samym czasie z pełną prędkością przysyłać dane, dlatego łącze o parametrach 60x60Mb/s nie jest konieczne, ale na drodze testów trzeba by było to sprawdzić jakie być powinno.

Agregacja ruchu z 4 modemów na 1 pojeździe różni się od agregacji ruchu z 60 pojazdów tylko przepustowością użytego łącza wpiętego do serwera który tą agregację obsługuje.

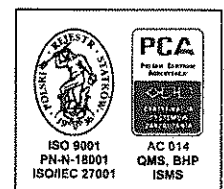
Czy Zamawiający zgadza się aby funkcjonalność agregacji została zrealizowana poprzez zaimplementowanie na sterowniku systemu WiFi oprogramowania umożliwiającego agregację w przyszłości wraz z informacją w jaki sposób powinna zostać przygotowana infrastruktura po stronie Zamawiającego tak by funkcjonalność mogła być zrealizowana? (informacja będzie zawierała dane i parametry rekomendowanego łącza oraz dane oprogramowania/urządzeń służących do agregowania ruchu po stronie administratora systemu)?

Jakie standardowe narzędzia - prosimy podać przykłady - zostaną do użyte do pomiaru przepustowości dla pojazdu mobilnego podczas jazdy zakładając że każdy modem GSM/LTE będzie zmieniał swoje parametry w ułamku sekundy ?

Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się, aby funkcja agregacji ruchu z wielu modemów została uruchomiona w przyszłości, jednak uruchomienie tej funkcjonalności nie może pociągać za sobą dodatkowych kosztów związanych np. z koniecznością zakupu dodatkowego sprzętu instalowanego na pojazdach, bądź licencji.

Pojazdy, a więc i system bezprzewodowego udostępniania Internetu podróżnym będą użytkowane przez wiele lat. Z uwagi na szybkie zmiany na rynku nie jest możliwe podanie przykładów oprogramowania. Ocenie podlegać będzie jednak całość usługi udostępnianej podróżnemu, zatem pomiar będzie odbywał się na urządzeniach mobilnych, korzystających z systemu bezprzewodowego udostępniania Internetu podróżnym.



XX wniosek Wykonawcy

W imieniu, chciałbym prosić o odpowiedź na poniższe pytania i wnioski dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Postępowania nr MWZ3-26-06-2017:

1. Ponieważ w treści SIWZ nie zostały określone rozmiary oraz ilość punktów świetlnych dla tablic wewnętrznych. Wykonawca wnosi, o doprecyzowanie zapisów treści SIWZ opisanych w rozdziale pt. System Informacji Pasażerskiej strona 29/30 SIWZ: „tablice czołowe (kolor diody: amber/bursztyn), 10 tablic bocznych (kolor diody: amber/bursztyn) i **10 tablic wewnętrznych** oraz 10 monitorów umieszczonych od strony wewnętrznej pojazdu w miejscu zamieszczenia tablic zewnętrznych bocznych lub w innym miejscu, uzgodnionym z Zamawiającym”.

Jakich min rozmiarów i ile pkt świetlnych mają posiadać tablice wewnętrzne?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że minimalna liczba punktów świetlnych to 16x128. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli – System informacji pasażerskiej, w kolumnie drugiej po zapisie: „10 tablic wewnętrznych” dopisuje zapis w brzmieniu: „(minimalna liczba punktów świetlnych 16x128)” oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 - Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli – System informacji pasażerskiej, w kolumnie drugiej po zapisie: „4 tablic wewnętrznych” dopisuje zapis w brzmieniu: „(minimalna liczba punktów świetlnych 16x128)”.

XXI wniosek Wykonawcy

W imieniu, chciałbym prosić o odpowiedź na poniższe pytanie dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Postępowania nr MWZ3-26-06-2017:

1. Strona 31, załącznika nr 2 do SIWZ, Rozdział: System Informacji Pasażerskiej „W skład systemu informacji pasażerskiej powinny wchodzić również pętle indukcyjne dla pasażerów niedosłyszących. Pojazd powinien posiadać stosowne oznakowanie w tym zakresie. Szczegółowe rozwiązanie do uzgodnienia z Zamawiającym”

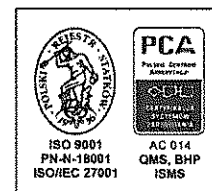
Ponieważ w treści SIWZ nie została określona ilość pętli indukcyjnych, jaką należy zainstalować w pojazdach pięcioczłonowych i dwuczłonowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o podanie wymaganej przez Zamawiającego liczby pętli, jaka ma zostać zainstalowana w każdym z pojazdów dwu i pięcioczłonowych.

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 15 zawarte w X wniosku Wykonawcy, za numerem pisma MWZ3-26-06-38-2017 z dnia 12 lipca 2017 r.

XXII wniosek Wykonawcy

W związku z prowadzonym przez Państwa postępowaniem nr: MWZ3-26-06-2017 o zawarcie umowy ramowej na „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”, składa niniejszym wniosek dotyczący Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.



Pytanie 1

Dotyczy: Rozdział XVI pkt 5 ppkt 3 SIWZ w związku z odpowiedziami Zamawiającego na pytania Wykonawców z dnia 04 lipca 2017 r. (III Wniosek Wykonawcy).

W związku z odpowiedzią Zamawiającego, iż SIWZ wraz z załącznikami w wersji edytowalnej zostanie udostępniony, Wykonawca zwraca się z prośbą o udostępnienie także planu i profilu trasy referencyjnej w wersji edytowalnej (Ms Word lub MS Excel).

Odpowiedź:

Zamawiający na wniosek Wykonawcy prześle w wersji edytowalnej plan i profil trasy referencyjnej.

XXIII wniosek Wykonawcy

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych („ustawa Pzp”) wnoszę o wyjaśnienie i modyfikację treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia („SIWZ”):

Pytanie nr 1.

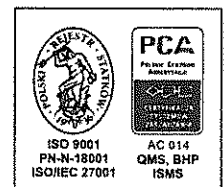
Dotyczy: rozdz. XVIII SIWZ, § 16 umowy ramowej oraz § 4 umowy wykonawczej – zabezpieczenie należytego wykonania umowy

Według postanowień rozdz. XVIII SIWZ, § 16 umowy ramowej oraz § 4 umowy wykonawczej wykonawca zobowiązany jest do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 3% ceny brutto podanej w § 3 ust. 2 umowy wykonawczej, a więc łącznego wynagrodzenia za wykonanie całości przedmiotu zamówienia. W świetle powoływanych postanowień SIWZ i umowy ramowej zabezpieczenie w powyższej wysokości winno być utrzymywane przez cały okres realizacji umowy, a jego zwrot nastąpi dopiero po jej wykonaniu. Ponadto Zamawiający zastrzega zatrzymanie 30% zabezpieczenia na pokrycie roszczeń z tytułu rękojmi za wady (rozdz. XVIII ust. 13 SIWZ oraz § 16 ust. 10 i 11 umowy ramowej).

Przedmiotem zamówienia obejmuje w tym przypadku nie tylko dostawę EZT i innych elementów z nimi związanych, ale również pełnienie usług utrzymania pojazdów (usług serwisowych przez okres 18 lat lub uzyskania przebiegu 3 mln. pojazdokilometrów).

Powyższe oznaczają konieczność 18-letniego utrzymywania przez wykonawcę całości wysokiego zabezpieczenia należytego wykonania umowy, obliczonego nie tylko względem wartości usług serwisowych (stanowiących niewielką część wartości zamówienia), ale również względem wartości dostawy, która została dawno wykonana i rozliczona łącznie z obowiązkami wynikającymi z rękojmi za wady dostarczonych pojazdów. Zabezpieczenie takie będzie nie tylko nadmierne względem niezakończonych części przedmiotu umowy (usług serwisowych), ale również znacząco podniesie koszt finansowy zamówienia, który będzie musiał znaleźć odzwierciedlenie w cenie oferty. Jako takie zastane zabezpieczenie należytego wykonania umowy, nie służy racjonalnemu wydatkowaniu środków publicznych.

Ponadto wskazujemy, iż ustawą z dnia 5 listopada 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. Nr 206 poz. 1591) z przepisów Pzp usunięto możliwość wykorzystania zabezpieczenia należytego wykonania umowy do zabezpieczenia roszczeń z tytułu gwarancji (zmiana art. 147 ust. 2 i 151 ust. 2 Pzp). W przepisie art. 151 ust. 2 Pzp przewiduje się obecnie jedynie możliwość pozostawienia 30% wysokości zabezpieczenia na pokrycie roszczeń z tytułu rękojmi za wady. Tym samym pozostawienie 30% kwoty zabezpieczenia nie może być w tym przypadku odniesione do umownych obowiązków gwarancyjnych wykonawcy związanych z wykonywaniem usług serwisowych, natomiast w





odniesieniu do świadczenia usług uprawnienia z tytułu rękojmi nie przysługują (rękojmia, o której mowa w art. 556 k.c. dotyczy wad rzeczy sprzedanej).

Wskazana specyfika i różnice pomiędzy dostawami pojazdów a usługami ich utrzymania, w kontekście zasad obliczania i utrzymywania zabezpieczenia należytego wykonania umowy, są uwzględniane w dokumentach przetargowych innych zamawiających w tej branży, którzy przewidują oddzielne zasady ustanawiania zabezpieczenia dla poszczególnych części przedmiotu zamówienia.

W związku z powyższym wnosimy o przewidzenie oddzielnych zasad wyliczania i rozliczania zabezpieczenia względem poszczególnych części przedmiotu umowy i wnosimy o wprowadzenie następujących zmian postanowień SIWZ, umowy ramowej i umowy wykonawczej:

SIWZ, rozdz. XVIII, pkt 1:

Od Wykonawcy, którego oferta zostanie wybrana będzie wymagane wniesienie najpóźniej w dniu podpisania każdej umowy wykonawczej, zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości stanowiącej 3% cen wskazanych w danej umowie wykonawczej wyliczanego na zasadach opisanych w umowie ramowej i umowie wykonawczej, oddzielnie dla wykonania dostawy EZT i związanych z nią elementów przedmiotu zamówienia oraz oddzielnie dla świadczenia usług serwisowych.

SIWZ, rozdz. XVIII, pkt 12:

Zwrot zabezpieczenia należytego wykonania umowy:

- 6) *Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia wykonania dostawy EZT w terminie 30 dni od Daty dostawy ostatniego pojazdu objętego daną umową wykonawczą,*
- 7) *Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady 30% zabezpieczenia, o którym mowa w pkt 1,*
- 8) *Zamawiający zwróci kwotę, o której mowa w pkt 2, nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady.*
- 9) *Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych w terminie 30 dni od dnia upływu okresu lub uzyskania przebiegu wskazanych w § 10 ust. 1 umowy ramowej.*

Umowa ramowa, § 16 ust. 1:

Wykonawca najpóźniej w dniu podpisania każdej umowy wykonawczej wnosi zabezpieczenie należytego wykonania umowy, zwane dalej „zabezpieczeniem”, oddzielnie dla wykonania dostawy EZT oraz świadczenia usług serwisowych.

Umowa ramowa, § 16 ust. 2:

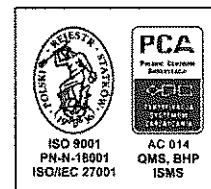
Wysokość zabezpieczenia ustalono:

- a) *w zakresie zabezpieczenia wykonania dostawy EZT na 3% sumy cen ofertowych za dostawę EZT, dostawę pakietu pozderzeniowego (naprawczego), przeszkolenie pracowników Zamawiającego oraz dostawę kompletnego stacjonarnego symulatora jazdy wraz z jego instalacją, uruchomieniem i przeszkoleniem pracowników,*
- b) *w zakresie zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych na 3% ceny oferowanej za usługi serwisowe.*

Umowa ramowa, § 16 ust. 10:

Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia wykonania dostawy EZT w terminie 30 dni od Daty dostawy ostatniego pojazdu objętego daną umową wykonawczą, z uwzględnieniem postanowień ust. 11.

Umowa ramowa, § 16 ust. 11:





Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady 30% wartości zabezpieczenia wskazanego w ust. 10.

Umowa ramowa, § 16 ust. 13:

Zamawiający zwróci Wykonawcy zabezpieczenie w części dotyczącej zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych w terminie 30 dni od dnia upływu okresu lub uzyskania przebiegu wskazanych w § 10 ust. 1 umowy.

Umowa wykonawcza, § 4 ust. 1

Wykonawca najpóźniej w dniu podpisania umowy wykonawczej wnosi zabezpieczenie należytego wykonania umowy, zwane dalej „zabezpieczeniem”, oddzielnie dla wykonania dostawy EZT oraz świadczenia usług serwisowych.

Umowa wykonawcza, § 4 ust. 2

Wysokość zabezpieczenia ustalono:

- w zakresie zabezpieczenia wykonania dostawy EZT na 3% sumy cen brutto podanych w § 3 ust. 1 pkt 1, 4, 5 i 6 umowy,
- w zakresie zabezpieczenia świadczenia usług serwisowych na 3% ceny oferowanej podanej w § 3 ust. 1 pkt 2 umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienił postanowienia SIWZ w zakresie dotyczącym zabezpieczenia należytego wykonania umowy wykonawczej w odpowiedzi na pytanie nr 122 zawarte w XIII wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 2

Dotyczy: § 10 ust. 1 pkt 6) wzoru umowy ramowej

Prosimy o wyjaśnienie czy w zakres czynności wykonywanych w ramach świadczenia usług serwisowych, wskazanych w § 10 ust. 1 pkt 6 wzoru umowy ramowej, wchodzi również czynności związane z utrzymaniem korekcyjnym, a tym samym czy Wykonawca powinien uwzględnić w cenie oferty również cenę za pojazdokilometr z uwzględnieniem usług utrzymania korekcyjnego?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach świadczenia usług serwisowych Wykonawca zobowiązany jest skalkulować koszty związane z utrzymaniem korekcyjnym (nakład pracy). Utrzymanie korekcyjne nie powinno obejmować zużycia części zamiennych na potrzeby wykonywania napraw, za co będzie płacił Zamawiający. Z kolei koszt części zamiennych do napraw wynikających z dokumentacji systemu utrzymania pokrywa Wykonawca.

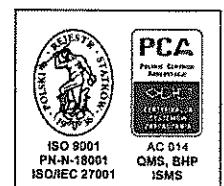
XXIV wniosek Wykonawcy

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w ww. przetargu oraz wprowadzenie stosownych modyfikacji.

1. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4:

Prosimy o wprowadzenie postanowienia stanowiącego, że utrzymanie wskaźnika niezawodności na poziomie 0,98% przez cały okres trwania umowy wykonawczej jest obligatoryjne tylko w przypadku, gdy Zamawiający zleci Wykonawcy, z którym została zawarta umowa ramowa przeprowadzenie wszystkich przeglądów P4 na EZT w ramach skorzystania z prawa opcji, a w innym przypadku, tj. w sytuacji zlecenia wykonania przeglądu P4 przez inny podmiot niż Wykonawca, utrzymanie wskaźnika niezawodności na poziomie 0,98% jest obligatoryjne do momentu rozpoczęcia pierwszej naprawy P4 przez ten podmiot.

Wskazujemy, że zakres przeglądu P4 jest bardzo szeroki i wiąże się z wykonywaniem prac na wielu elementach. W sytuacji, gdy hipotetycznie praca ta zostanie zlecona innemu podmiotowi niż Wykonawcy, z którym została





zawarta umowa ramowa, podmiot taki może być zainteresowany jej wykonaniem w bardzo niskiej cenie, co może skutkować znaczącym obniżeniem sprawności pojazdu na skutek użycia materiałów o niskiej jakości i na skutek niedokładnego wykonania czynności naprawczych. Wykonawca umowy ramowej nie może być zobligowany do utrzymania wskaźnika niezawodności na poziomie wskazanym w umowie, jeżeli część prac mająca znaczący wpływ na sprawność pojazdów zostanie wykonana przez inny podmiot.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie planuje zlecenia naprawy w poziomie utrzymania P4 innym podmiotom niż Wykonawca lub Partner wybrany w ramach postępowania na utworzenie zaplecza utrzymaniowego w Sochaczewie. Nie należy zatem podważać jakichkolwiek kompetencji potencjalnych Wykonawców i potencjalnych Partnerów w zakresie wykonania naprawy w poziomie utrzymania P4, jeżeli wszystkie czynności zostaną wykonane w przystosowanym do tego zaplecza, przez wykwalifikowany personel, zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania.

2. Prosimy o doprecyzowanie przez Zamawiającego w jaki sposób będzie wyglądała procedura informowania Wykonawcy o wystąpieniu usterki pojazdu po okresie gwarancji 48 miesięcy udzielonej na kompletny pojazd oraz na czyj koszt będzie się odbywała naprawa uszkodzonych elementów po okresie gwarancji 48 miesięcy?

Jaką procedurę realizacji usuwania usterki i przeprowadzenia naprawy przewiduje Zamawiający?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że procedura zgłaszania awarii i usterek będzie taka sama jak procedura zgłaszania reklamacji w okresie gwarancji. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w ramach odpowiedzi na pytanie nr 2 z XXIII wniosku Wykonawcy opisał w wyczerpujący sposób zagadnienie związane z usuwaniem awarii i usterek.

3. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 10 ust. 4:

Wnosimy o doprecyzowanie, że *"na terenie Warszawy"* oznacza: *na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego.*

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że jako teren Warszawy należy rozumieć Warszawski Węzeł Kolejowy ograniczony stacjami/przystankami: Warszawa Dawidy, Brwinów, Płochocin, Warszawa Płudy, Kobyłka Ossów, Sulejówek, Warszawa Falenica.

Udzielone wyjaśnienia (odpowiedzi) są integralną częścią obowiązującej dokumentacji postępowania.

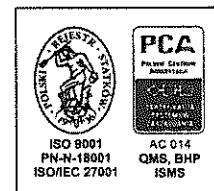
Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści SIWZ tj.:

1) w załączniku nr 10 do SIWZ - Wzór umowy ramowej, w § 6 ust. 1 w drugim akapicie po kropce dopisuje zdanie w brzmieniu: *„Weryfikacja masy pojazdu odbędzie się zgodnie z normą EN 15654-2:2016 według metody wybranej przez Wykonawcę i musi potwierdzić, że zadeklarowana masa pojazdu nie została przekroczona.”*,

2) w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięciocząłowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 2.2 Normy, w tabeli dopisuje normę: *"EN 15654-2:2016 Zastosowanie kolejowe. Pomiar sił pionowych oddziałujących na koła i zestawy kołowe – część 2: Test w zakładzie produkcyjnym dla pojazdów nowych, przebudowanych i remontowanych."*,

3) w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięciocząłowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.4 - Układ mechaniczny, w wierszu tabeli - Fotel maszynisty, kolumna

33





Koleje
Mazowieckie

„Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
03-802 Warszawa
ul. Lubelska 26
www.mazowieckie.com.pl

Zarząd Spółki
tel. (+48 22) 47 38 716
fax (+48 22) 47 38 814

druga otrzymuje brzmienie: "Wg karty UIC 651; regulacja w min. 5 pozycjach (przód-tył, góra-dół, obroty w lewo i prawo, regulacja nachylenia oparcia, regulacja podłokietników, dodatkowa, niezależna regulacja nachylenia oparcia dla odcinka piersiowego i szyjnego) z możliwością regulacji wielkości obciążenia – typ i wzór do uzgodnienia z Zamawiającym".

Zgodnie z art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, w związku z dokonaną zmianą treści SIWZ, Zamawiający zamieszcza zmienioną treść SIWZ na stronie internetowej Zamawiającego. Zmiany zostały zaznaczone kursywą w kolorze czerwonym.

Otrzymują:

1. Wykonawcy, którym przekazano SIWZ
2. Strona internetowa Zamawiającego (www.mazowieckie.com.pl)
3. a/a.

Prosimy o niezwłoczne odesłanie faksem na nr 22 47 37 518 lub pocztą elektroniczną na adres: przetargi@mazowieckie.com.pl potwierdzenia otrzymania niniejszego pisma, opatrzonego datą, pieczętką firmową i podpisem.

p.o. PREZESA ZARZĄDU
Dyrektor Eksploatacyjny

Czesław Sulima

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Handlowy

Dariusz Grajda

34

Numer KRS: 0000222735, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Kapitał zakładowy: 481 909 000,00 zł • NIP: 1132520369 • REGON: 015876404



Mazowsze.
serce Polski

