

Warszawa, dnia 12 lipca 2017 r.

MWZ3-26-06-38-2017

### 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.

#### VII wniosek Wykonawcy

Szanowni Państwo, poniżej przedstawiamy pytania i wnioski dotyczące przedmiotowego postępowania.

#### **Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. I, ust. 3 i 4.**

Zamawiający w ust 3 żąda od Wykonawcy „udzielenia Zamawiającemu niewyłącznej, nieograniczonej czasowo i terytorialnie oraz niewypowiadalnej przez Wykonawcę licencji na korzystanie z oprogramowania symulatora”. W związku z tym zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie jako oczywiście niezasadnego wymogu przekazania Zamawiającemu kodów źródłowych oprogramowania symulatora co zostało zapisane w Rozdziale II ust 1 Załącznika nr 10 do umowy ramowej oraz stoi w sprzeczności z zapisami o uprawnieniach do wprowadzania modyfikacji w zakresie oprogramowania symulatora co jest określone w Rozdziale I ust 4 niniejszego Załącznika nr 10.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy o wykreślenie wymogu przekazania kodów źródłowych oprogramowania symulatora i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale I usuwa ust. 4 w brzmieniu: „Zamawiający będzie uprawniony po okresie gwarancji do wprowadzania modyfikacji w zakresie oprogramowania symulatora.”, kolejno zmieniając numerację pozostałych ustępów oraz w Rozdziale II w ust. 1 usuwa zapis w brzmieniu: „i kody źródłowe oprogramowania symulacyjnego”.

#### **Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. I, ust. 2 pkt 3.**

Czy i kiedy Zamawiający umożliwi wykonanie przez Wykonawcę oceny miejsca przeznaczonego pod zabudowę symulatora.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający umożliwi Wykonawcy ocenę miejsca przeznaczonego pod zabudowę symulatora po podpisaniu umowy wykonawczej.

#### **Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. I, ust. 6.**

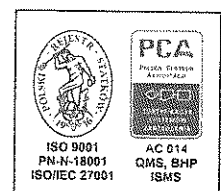
Prosimy o doprecyzowanie, że informacja o postępie prac ma zostać przekazana Zamawiającemu w terminie 3 dni ROBOCZYCH?

I

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



**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca ma obowiązek odpowiedzieć na zapytanie Zamawiającego pisemnie, w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania pisma z żądaniem informacji. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale I w ust. 6 po zapisie: „w terminie 3 dni” dopisuje wyraz w brzmieniu: „roboczych”.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. III, ust. 2.**

W jakim celu Zamawiający oczekuje odpowiedzialności Wykonawcy za realizację postanowień gwarancyjnych u zewnętrznych gwarantów, skoro prawa te będą przekazane Zamawiającemu i Zamawiający będzie posiadał przeszkolony personel z zakresu drobnych napraw? Pełnomocnictwo to podniesie jedynie koszty kontraktu. W związku z tym zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie wymogu odpowiedzialności Wykonawcy za realizację uprawnień gwarancyjnych Zamawiającego u zewnętrznych gwarantów określonego w przedmiotowym ust 2 Rozdziału III.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. III, ust. 3.**

Prosimy o potwierdzenie, że chodzi o dni robocze od poniedziałku do piątku włącznie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza wymóg dostępności serwisu gwarancyjnego Wykonawcy 5 dni w tygodniu, w dni robocze, w godz. 8:00-16:00. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale III w ust. 3 po zapisie: „5 dni w tygodniu” dopisuje zapis w brzmieniu: „, w dni robocze od poniedziałku do piątku, ”.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. III, ust. 7.**

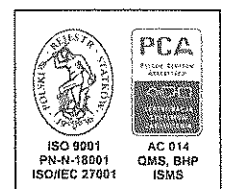
Zgodnie z zapisami powyższego ustępu Wykonawca będzie zmuszony do skalkulowania 16h dostępności sersu w dniu roboczym, co znacząco wpłynie na podniesienie jego kosztów kontraktu. W przypadku zgłoszenia usterki systemu o godzinie 15.50 będzie miał jedynie 8h na usunięcie usterki, tj. do godziny 23<sup>50</sup>. Czy w związku z tym Zamawiający może doprecyzować, że Wykonawca ma 8h roboczych na usunięcie usterki systemu przy założeniu 8 godzinowego systemu pracy pomiędzy 8.00, a 16.00 jak w ust. 3 Rozdziału III?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje podjęcia reakcji Wykonawcy/Gwaranta na zgłoszenie usterki symulatora i podjęcie działań w czasie do 4 godzin roboczych od otrzymania zgłoszenia usterki, przy założeniu 8 godzinowego systemu pracy serwisu pomiędzy godz. 8:00, a 16:00, w dni robocze, zgodnie z zapisem w załączniku nr 10 do umowy ramowej, Rozdział III ust. 3. Zamawiający za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonując zmiany treści SIWZ podjął decyzję o wydłużeniu reakcji Wykonawcy/Gwaranta na zgłoszenie usterki symulatora przez Zamawiającego i podjęcie przez niego działań oraz o wydłużeniu czasu na usunięcie usterki systemu.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. III, ust. 9.**

Okres gwarancji na symulator został określony przez Zamawiającego na 48 miesięcy co zdaniem Wykonawcy jest okresem odpowiednio długim aby zabezpieczyć wszelkie interesy Zamawiającego. W związku z tym zwracamy się



z prośbą o wykreślenie wymogu ponoszenia przez Wykonawcę pełnej odpowiedzialności względem Zamawiającego z tytułu rękojmi za wady.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 1 str. 4 Załącznika.**

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie rzutu poziomego pomieszczeń przeznaczonych pod zabudowę symulatora oraz przynajmniej jednego przekroju poprzecznego pomieszczenia w którym ma się znaleźć kabina immersyjna stanowiska szkoleniowego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępni posiadaną dokumentację techniczną pomieszczenia przeznaczonego pod zabudowę symulatora po podpisaniu umowy wykonawczej.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 1 str. 5 Załącznika.**

W jakim celu Zamawiający oczekuje funkcjonalności dołączania nowych pojazdów do biblioteki pojazdów symulowanych, skoro kabina ma odzwierciedlać tylko jeden typ pojazdu trakcyjnego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje funkcjonalności dołączania nowych pojazdów do biblioteki pojazdów symulowanych ze względu na wymaganą możliwość dołączania kolejnych stanowisk szkoleniowych w przyszłości.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.**

W jakim celu Zamawiający oczekuje możliwości demontażu stanowiska szkoleniowego w sposób możliwie nieskomplikowany, skoro kabina maszynisty będzie odwzorowaniem konkretnego typu pojazdu?

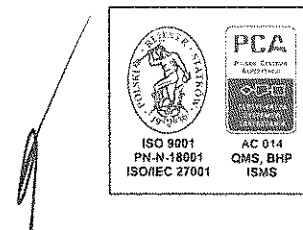
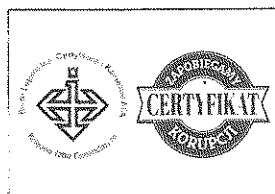
Pragniemy zaznaczyć, że platforma ruchoma 6DOF wraz z pełną kabiną immersyjną stanowiska szkoleniowego ma masę około 2000 kg, a całość układu musi być zakotwiona w podłożu pomieszczenia, aby umożliwić stabilną pracę platformy ruchomej. Łatwy demontaż całości stanowiska jest wręcz niemożliwy. Prosimy o doprecyzowanie intencji i oczekiwań.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje możliwości demontażu i montażu stanowiska szkoleniowego oraz jego komponentów w sposób możliwie nieskomplikowany, w celu umożliwienia ewentualnej zmiany lokalizacji stanowiska symulatora w przyszłości, w możliwie najprostszy sposób, biorąc jednak pod uwagę ograniczenia wynikające z konstrukcji stanowiska szkoleniowego.

Zamawiający jednocześnie nie dopatruje się związku wymogu możliwości demontażu stanowiska szkoleniowego z odzwierciedleniem konkretnego typu pojazdu przez kabinę symulacyjną.

Zamawiający mając na uwadze deklarowane przez Wykonawcę właściwości stanowiska szkoleniowego wynikające z jego konstrukcji, dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy w Rozdziale IV w ust. 2 usuwa zapis w brzmieniu: „Części stanowiska powinny umożliwiać transportowanie ręczne, bez konieczności użycia specjalnych środków mechanicznych.”.



**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.1.**

Czy Zamawiający dopuszcza uproszczenie wyglądu kabiny immersyjnej stanowiska szkoleniowego w zakresie ścian bocznych i ściany tylnej? Oferent oczywiście potwierdza umieszczenie „okien bocznych” w ich naturalnym rozmiarze, oraz drzwi zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza pewne uproszczenia wyglądu kabiny immersyjnej stanowiska szkoleniowego w zakresie ścian bocznych i ściany tylnej. Zakres ewentualnych uproszczeń Wykonawca będzie zobowiązany uzgodnić z Zamawiającym.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.2.**

Czy w zakresie układu wyświetlania obrazu z szyb bocznych dopuszczone będzie zastosowanie wyświetlaczy o rozdzielczości mniejszej niż Ultra HD przy zachowaniu parametru minimum 44 ppi?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że w zakresie układu wyświetlania obrazu z szyb bocznych dopuszcza się zastosowanie wyświetlaczy o rozdzielczości mniejszej niż Ultra HD, przy zachowaniu parametru minimum 44 ppi. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale IV w pkt 2.2 – System wizualizacji, w drugim akapicie po zapisie: „w trybie Ultra HD” dopisuje zapis w brzmieniu: „(dla szyby czołowej lub rozdzielczości niższej niż Ultra HD dla szyb bocznych)”,.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.4.1.**

Jakiej długości odcinki odwzorowanych tras mają wdrożony obecnie system ERTMS/ETCS poziomu 2?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że na dzień dzisiejszy założone odcinki odwzorowanych tras nie posiadają wdrożonego do eksploatacji przez zarządcę infrastruktury systemu ERTMS/ETCS.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.5.**

1. Czy Zamawiający może określić dokładnie jakie odcinki linii kolejowych ma na myśli wskazując ich łączną długość na 360 km? Prosimy o doprecyzowanie, gdyż ma to wpływ na kalkulację wartości usługi.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej - Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale IV w pkt 2.5 – Wirtualne linie kolejowe, pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie: „Symulator powinien zawierać w swojej bazie danych, odtworzone wirtualnie odcinki rzeczywistych linii kolejowych. Zamawiający oczekuje odwzorowania następujących odcinków linii kolejowych:

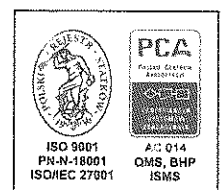
Nr linii	Początek linii		Koniec linii		Długość linii [km]
	Nazwa punktu początkowego	km	Nazwa punktu końcowego	km	
1	Warszawa Zachodnia	2,620	Żyrardów	43,141	40,521
447	Warszawa Zachodnia	2,396	Grodzisk Mazowiecki	31,196	28,800
2	Warszawa Zachodnia	-2,620	Mrozy	58,685	61,305

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





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

448	Warszawa Zachodnia	-2,396	Warszawa Rembertów	12,584	14,980
3	Warszawa Zachodnia	2,515	Błonie	28,684	26,169
457	Warszawa Włochy	7,135	Warszawa Włochy Tor 3Ł	8,370	1,235
19	Warszawa Główna Towarowa	1,094	Józefinów	6,255	5,161
20	Warszawa Główna Towarowa	-1,094	Warszawa Zachodnia	4,382	5,476
20	Warszawa Gdańska Osobowa	8,603	Warszawa Praga	14,101	5,498
42	Warszawa Zachodnia	3,082	Warszawa Szczęśliwice	4,641	1,559
46	Warszawa Zachodnia	3,365	Warszawa Czyste	4,553	1,188
509	Warszawa Główna Towarowa	-1,250	Warszawa Gdańska	10,262	11,512
919	Warszawa Zachodnia	3,207	Warszawa Ochota Postojowa	3,465	0,258
8	Warszawa Zachodnia	2,641	Czachówek Południowy	36,520	33,879
445	Warszawa Zachodnia	2,752	Warszawa Aleje Jerozolimskie	6,184	3,432
440	Warszawa Służewiec	0,000	Warszawa Lotnisko Chopina	1,990	1,990
525	Czachówek Południowy	-0,068	Czachówek Wschodni	1,644	1,712
527	Czachówek Południowy R7	0,000	Czachówek Wschodni	1,805	1,805
12	Czachówek Wschodni	66,439	Góra Kalwaria	73,563	7,124
9	Warszawa Wschodnia Osobowa	4,407	Modlin	44,106	39,699
456	Warszawa Praga R95	15,908	Chotomów	30,286	14,378
452	Warszawa Wschodnia Osobowa	4,689	Warszawa Grochów Tor 4G	6,449	1,760
903	Warszawa Podskarbińska	1,457	Warszawa Grochów	2,239	0,782
545	Warszawa Praga R2	0,346	Warszawa Grochów	2,234	1,888
502	Warszawa Praga R6	0,060	Warszawa Wschodnia Towarowa	1,577	1,517
501	Warszawa Praga R201	-0,146	Warszawa Praga R15	1,558	1,704
7	Warszawa Wschodnia Osobowa	4,062	Warszawa Wawer	12,569	8,507
6	Zielonka	14,400	Wołomin	21,480	7,080
21	Warszawa Wileńska	0,062	Wołomin Słoneczna	19,652	19,590
449	Warszawa Rembertów	12,355	Zielonka	21,451	9,096
<b>Łączna długość linii kolejowych:</b>				<b>359,605</b>	

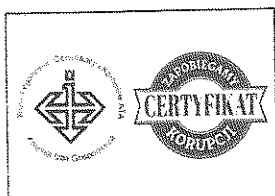
2. Na jaki dzień ma być aktualny układ torowy, urządzeń sterowania ruchem kolejowym czy wygląd trasy na liniach kolejowych znajdujących się obecnie w trakcie modernizacji?

**Odpowiedź:**

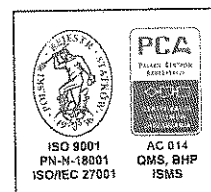
Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku odzwierciedlenia odcinków linii kolejowych w trakcie modernizacji, należy uwzględnić układ torowy, USRK i wygląd trasy aktualny na dzień pozyskiwania danych przez Wykonawcę, tj. np.: zarejestrowania materiałów podczas przejazdu w kabinie maszynisty. W przypadku odcinków linii kolejowych czasowo wyłączonych z eksploatacji ze względu na prowadzoną modernizację, Zamawiający oczekuje

5

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



odzwierciedlenia ich po zakończeniu modernizacji i oddaniu do eksploatacji, jednak nie później niż do końca okresu obowiązywania gwarancji na symulator. Jeżeli odzwierciedlenie linii kolejowych nie będzie możliwe w tym okresie ze względu na ich nieprzejezdność, Zamawiający w uzgodnieniu z Wykonawcą wskaże inne odcinki linii kolejowych do odzwierciedlenia, o długości nie przekraczającej nieodzwierciedlonych ze względu na nieprzejezdność linii.

3. Czy oczekiwane aktualizacje będą pracami dodatkowymi zlecanymi przez Zamawiającego? Jeżeli nie i mają wejść w zakres dostawy symulatora prosimy o doprecyzowanie w jakim okresie czasu, szczególnie jeżeli ma to być w okresie 48 miesięcznej gwarancji.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że ewentualne aktualizacje tras będą pracami dodatkowymi zlecanymi przez Zamawiającego.

4. Zamawiający oczekuje „możliwości automatycznej pracy” SBL, sygnalizatorów powtarzających i tarcz ostrzegawczych. Prosimy o doprecyzowanie na jakich odcinkach linii kolejowych odwzorowywanych w systemie będzie konieczne wprowadzenie tej funkcjonalności?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje funkcjonalności uzależnienia wskazań semaforów półsamoczynnych, samoczynnej blokady liniowej, sygnalizatorów powtarzających i tarcz ostrzegawczych semaforowych na wszystkich odwzorowanych odcinkach linii kolejowych.

5. Czy zapis „Oprogramowanie symulatora powinno posiadać moduł umożliwiający w prosty sposób dokonywanie edycji dostępnych tras, poprzez dodawanie nowych obiektów (np. drzew), przesuwanie istniejących, bądź zmianę ich właściwości” oznacza, że Zamawiający żąda przekazania wraz z oprogramowaniem symulatora modułu spełniającego funkcje edytora tras do samodzielnego modyfikowania i tworzenia całkowicie nowych tras?

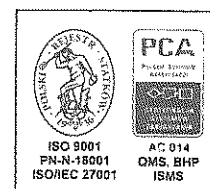
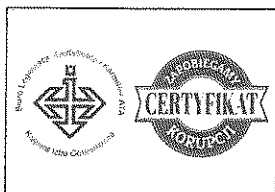
**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przez zapis „Oprogramowanie symulatora powinno posiadać moduł umożliwiający w prosty sposób dokonywanie edycji dostępnych tras, poprzez dodawanie nowych obiektów (np. drzew), przesuwanie istniejących, bądź zmianę ich właściwości.” oczekuje dostarczenie modułu spełniającego funkcję edytora tras, co najmniej do samodzielnego modyfikowania tras w zakresie USRK, wskaźników, czujników torowych i przytorowych, w przypadku późniejszych optymalizacji lub modernizacji linii kolejowych.

6. Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający umożliwi nieodpłatnie wykonanie nagrań i pomiarów parametrów tras podczas przejazdów. W przeciwnym przypadku prosimy o wskazanie kosztów przejazdu, który będzie wliczony w wartość kontraktu.

**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.



**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 2.5.1.**

Czy ze względu na oczekiwanie odwzorowania na ekranie TFT (lub podobnym) szaf technicznych w skali 1:1 będzie możliwe przesuwanie widoku na ekranie? Pozwoli to ograniczyć koszty zadania w stosunku do budowy ekranu obejmującego cały zasięg szafy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza możliwość przesuwania widoku szaf technicznych na ekranie, pod warunkiem zastosowania możliwie dużego ekranu, o przekątnej nie mniejszej niż 65 cali. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, w Rozdziale IV w pkt 2.5.1 – Symulacja awarii pojazdu, w trzecim akapicie po zapisie: „(lub podobny)” dopisuje zapis w brzmieniu: „o przekątnej nie mniejszej niż 65 cali.”

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 3.1.**

Czy poprzez zapis „dwa w pełni funkcjonalne stanowiska instruktorskie” Zamawiający tak naprawdę rozumie dwa kompletne pulpity instruktorskie, pozwalające na prowadzenie sesji szkoleniowych przez dwóch instruktorów jednocześnie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przez zapis „dwa w pełni funkcjonalne stanowiska instruktorskie” rozumie zastosowanie jednego pulpitu instruktorskiego ze stanowiskami dla dwóch osób – operatora i instruktora. Stanowiska te powinny umożliwiać prowadzenie sesji szkoleniowej przez dwie osoby wzajemnie uzupełniające się lub np.: na jednoczesne prowadzenie sesji szkoleniowej przez jedną osobę i przygotowywanie scenariusza szkoleniowego przez drugą osobę, z wykorzystaniem dostępnych na stanowisku monitorów.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 3.2.**

Czy Zamawiający wśród przechowywanych zarejestrowanych pełnych sesji symulacyjnych oczekuje przechowywania zapisu wideo i audio z kabiny immersyjnej stanowiska szkoleniowego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przechowywane zarejestrowane pełne sesje symulacyjne powinny zawierać co najmniej widok przez szybę czołową, widok ekranów diagnostycznych oraz zapis wideo i audio z wnętrza kabiny immersyjnej stanowiska szkoleniowego.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 3.2.3.**

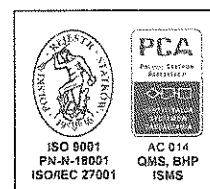
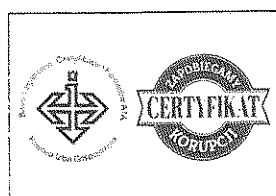
Czy możliwość nagrania danych na urządzenie przenośne z sesji symulacyjnych ma zawierać zapis audio i wideo z kamery w kabinie immersyjnej stanowiska szkoleniowego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje możliwości nagrania danych na urządzenia przenośne również w zakresie zapisu audio i wideo z wnętrza kabiny immersyjnej stanowiska szkoleniowego. Jednocześnie Zamawiający dopuszcza możliwość zapisania ww. danych na oddzielnym nośniku, niż pozostałe dane sesji symulacyjnej.

**Załącznik nr 10 do umowy ramowej, Rozdz. IV, ust. 4 pkt 3.**

Czy Zamawiający poprzez zapis o budowie modułowej symulatora rozumie możliwość całkowitego demontażu symulatora łącznie z platformą ruchu, która musi być ze względów bezpieczeństwa na stałe zakotwiona w podłożu na którym posadowiony jest symulator?



**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje modułowej budowy symulatora w możliwie największym zakresie, mając jednak na uwadze ograniczenia wynikające z konstrukcji stanowiska szkoleniowego.

**VIII wniosek Wykonawcy**

Szanowni Państwo,

działając w porozumieniu z producentem szkoleniowych symulatorów jazdy zwracam się z prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ w zakresie dotyczącym stacjonarnego symulatora jazdy. Wszystkie pytania dotyczą treści „Załącznika nr 10 do umowy ramowej, znak MWZ3-26-06-2017”.

1. Rozdział I punkt 2 ppkt 4 (strona 1):

**Pytanie:** Czy Zamawiający może podać parametry (łącznie z wymiarami dostępnych drzwi) pomieszczenia w którym będzie zainstalowany symulator?

**Odpowiedź:**

Zamawiający określi wymiary pomieszczenia, w którym będzie zainstalowany symulator po podpisaniu umowy wykonawczej.

2. Rozdział III punkt 7 ppkt 2 i 3 (strona 3):

**Pytanie:** Prosimy o wyjaśnienie różnicy pomiędzy „usterką systemu” i „usterką urządzeń”, najlepiej z podaniem przykładu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że poprzez usterkę systemu rozumie uszkodzenie oprogramowania symulatora (software) powodujące jego niezdatność do użytku, zaś poprzez usterkę urządzeń rozumie uszkodzenie podzespołów symulatora (hardware) powodujące jego niezdatność do użytku.

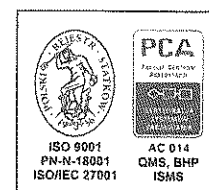
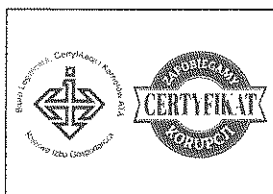
3. Rozdział IV punkt 2 (strona 6): „Stanowisko szkoleniowe powinno być wykonane w sposób umożliwiający jego demontaż i montaż w sposób możliwie nieskomplikowany, przy użyciu podstawowych narzędzi. Części stanowiska powinny umożliwiać transportowanie ręczne, bez konieczności użycia specjalnych środków mechanicznych.”

**Pytanie:** Prosimy o potwierdzenie, że rzeczywiście wymaganie to dotyczy kabiny symulacyjnej posadowionej na ruchomej platformie o 6 stopniach swobody. Masa kabiny symulatora wynosi zwykle ok. 1000 kg, masa platformy – ok. 600 kg.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje możliwości demontażu i montażu stanowiska szkoleniowego oraz jego komponentów w sposób możliwie nieskomplikowany, w celu umożliwienia ewentualnej zmiany lokalizacji stanowiska symulatora w przyszłości, w możliwie najprostszy sposób, biorąc jednak pod uwagę ograniczenia wynikające z konstrukcji stanowiska szkoleniowego.

Zamawiający na podstawie Wniosku VII Wykonawcy, mając na uwadze deklarowane przez Wykonawcę właściwości stanowiska szkoleniowego wynikające z jego konstrukcji, wykreślił z załącznika nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy w Rozdziale IV w ust. 2 zapis w brzmieniu: „Części stanowiska powinny umożliwiać transportowanie ręczne, bez konieczności użycia specjalnych środków mechanicznych.”.







4. Rozdział IV punkt 2 (strona 6): „Wymaga się przygotowania przez Wykonawcę wstępnego projektu stanowiska szkoleniowego...”

**Pytanie:** W jakim terminie Zamawiający oczekuje przedstawienia wstępnego projektu stanowiska szkoleniowego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że nie precyzuje terminu przedstawienia wstępnego projektu stanowiska szkoleniowego, jednakże Wykonawca powinien mieć na uwadze terminy określone w SIWZ dotyczące wykonania zamówienia.

5. Rozdział IV punkt 2.1 (strona 6): „Wykonawca uzgodni szczegółowy wygląd i funkcjonalność kabiny oraz pulpitu maszynisty z Zamawiającym”.

**Pytanie:** W jakim trybie i terminie Wykonawca uzgodni z Zamawiającym wygląd i funkcjonalność kabiny oraz pulpitu maszynisty?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje uzgodnień szczegółowego wyglądu i funkcjonalności kabiny oraz pulpitu maszynisty w trybie spotkań roboczych oraz w drodze wymiany korespondencji w wersji papierowej i elektronicznej, w terminie uzgodnionym przez Strony.

6. Rozdział IV punkt 2.5.1 (strona 12): „Szczegółowa lista symulowanych awarii i usterek oraz sposoby ich rozwiązywania zostaną uzgodnione pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą.”

**Pytanie:** W jakim trybie i terminie Zamawiający uzgodni z Wykonawcą listę symulowanych awarii i usterek?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółową listę symulowanych awarii i usterek oraz sposoby ich rozwiązywania zostaną uzgodnione z Wykonawcą w trybie spotkań roboczych oraz w drodze wymiany korespondencji w wersji papierowej i elektronicznej, w terminie uzgodnionym przez Strony.

7. Rozdział IV punkt 2.5.1 (strona 12): „Wykonawca uzgodni szczegółowy wygląd i funkcjonalność stanowiska lokalizacji usterek z Zamawiającym.”

**Pytanie:** W jakim trybie i terminie Wykonawca uzgodni z Zamawiającym szczegółowy wygląd i funkcjonalność stanowiska lokalizacji usterek?

**Odpowiedź:**

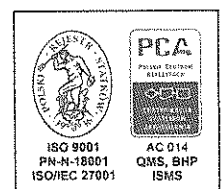
Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje uzgodnień szczegółowego wyglądu i funkcjonalności stanowiska lokalizacji usterek w trybie spotkań roboczych oraz w drodze wymiany korespondencji w wersji papierowej i elektronicznej, w terminie uzgodnionym przez Strony.

8. Rozdział IV punkt 2.5.2 (strona 13): „Szczegółowa lista zdarzeń, incydentów oraz sytuacji wyjątkowych zostanie uzgodniona pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą.”

**Pytanie:** W jakim trybie i terminie Zamawiający uzgodni z Wykonawcą listę zdarzeń, incydentów oraz sytuacji wyjątkowych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowa lista zdarzeń, incydentów oraz sytuacji wyjątkowych zostaną uzgodnione z Wykonawcą w trybie wymiany korespondencji w wersji papierowej i elektronicznej, w terminie do 4 tygodni od podpisania umowy wykonawczej.



### IX wniosek Wykonawcy

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 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: § 10 ust. 4 umowy ramowej (Zał. nr 10 do SIWZ).

- A. Zgodnie § 10 ust. 4 (akapit pierwszy) umowy ramowej: *„Koszty związane z wykonaniem usług serwisowych pięcioczłonowych EZT oraz koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi Wykonawca. W przypadku wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT na terenie Warszawy lub w Sekcjach Napraw i Eksploatacji Taboru Zamawiającego koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi Zamawiający. Zamawiający może odpłatnie udostępnić Wykonawcy zaplecze techniczne na podstawie odrębnej umowy. W chwili obecnej zaplecza Zamawiającego nie są dostosowane do wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT. Koszty dostosowania zaplecza do wykonywania usług serwisowych poniesie Wykonawca. W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest do świadczenia usług serwisowych przy wykorzystaniu pracowników Zamawiającego, za odpłatnością na rzecz Zamawiającego.”*

Biorąc pod uwagę powyższe, zwracamy się z prośbą o udostępnienie rysunków oraz planów zaplecza technicznego udostępnianego przez Zamawiającego, w tym wskazanie wykazu istniejącego wyposażenia zaplecza technicznego, a także wskazania kosztów wynajmu zaplecza technicznego oraz stawek godzinowych pracowników Zamawiającego, przy wykorzystaniu, których Wykonawca jest zobowiązany do świadczenia usług serwisowych. Ponadto, zwracamy się z prośbą o informację czy przedmiotowe zaplecze techniczne udostępnione przez Zamawiającego może być rozbudowywane, remontowane (modernizowane) oraz czy Zamawiający posiada stosowne pozwolenia na przebudowę (modernizację). Powyższe dokumenty i informacje są niezbędne dla rzetelnego oszacowania kosztów składających się na cenę ofertową, a związanych z dostosowaniem zaplecza technicznego do wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT.

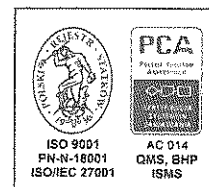
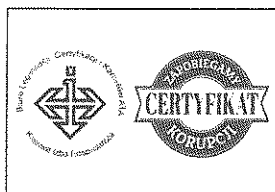
#### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że rysunki oraz plany zaplecza technicznego zostaną udostępnione zainteresowanym podmiotom po telefonicznym umówieniu wizyty. Jednocześnie Zamawiający informuje, że dopuszcza możliwość dokonania oględzin i dokumentacji fotograficznej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów na potrzeby związane z niniejszym postępowaniem przetargowym.

Ponadto Zamawiający informuje, że w jego ocenie zaplecze może zostać rozbudowane lub zmodernizowane, Zamawiający nie posiada jednak jakichkolwiek pozwoleń na budowę. Informujemy również, że zaplecze techniczne nie stanowi własności Zamawiającego. W przypadku ingerencji w istniejące budynki i budowlę bądź budowy wolnostojącej hali wymagana byłaby zgoda właściciela, tj. PKP S.A. Przypominamy jednocześnie, że koszty związane z dostosowaniem zaplecza spoczywać będą na Wykonawcy.

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 10 ust. 4 pierwszy akapit otrzymuje brzmienie: *„Koszty związane z wykonaniem usług serwisowych pięcioczłonowych EZT oraz koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi*

10





Wykonawca. W przypadku wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT na terenie Warszawy lub w Sekcjach Napraw i Eksploatacji Taboru Zamawiającego koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi Zamawiający. Zamawiający może odpłatnie udostępnić Wykonawcy zaplecza techniczne na podstawie odrębnej umowy. W chwili obecnej zaplecza Zamawiającego nie są dostosowane do wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT. Koszty dostosowania zaplecza do wykonywania usług serwisowych poniesie Wykonawca. W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Zamawiający może udostępnić do świadczenia usług serwisowych swoich pracowników oraz swoje zaplecze techniczne i biurowe za odpłatnością, zgodnie z poniższymi zapisami:

1) 66 zł netto/rbg tj. stawka wynajmu pracownika do wykonywania czynności serwisowych. Stawka będzie waloryzowana począwszy od 2018 r. corocznie, w oparciu o wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw,

2) 210,00 zł netto za pojazd ryczałt miesięczny z tytułu wynajmu zaplecza technicznego i biurowego niezbędnego do świadczenia tej usługi. Stawka będzie waloryzowana począwszy od 2019 r. corocznie, w oparciu o wskaźnik „Produkcja sprzedana przemysłu ogółem” z poprzedniego roku kalendarzowego, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Zwaloryzowana stawka będzie obowiązywać począwszy od miesiąca, następującego bezpośrednio po miesiącu, w którym wskaźnik został ogłoszony. Jeżeli wskaźnik jest ujemny, stawka nie ulega zmianie.”

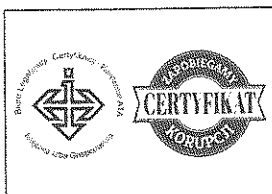
oraz w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 1.10 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: "W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Zamawiający może udostępnić do świadczenia usług serwisowych swoich pracowników, za odpłatnością."

- B. Zgodnie § 10 ust. 4 (akapit drugi) umowy ramowej: „Koszty związane z wykonaniem usług serwisowych dwuczłonowych EZT oraz koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi Wykonawca. Usługi serwisowe dwuczłonowych EZT Wykonawca będzie realizował w zapleczu, które zabezpieczy we własnym zakresie, do czasu uruchomienia zaplecza technicznego Zamawiającego w Radomiu. Zamawiający planuje uruchomienie zaplecza w Radomiu w 2020 r. Od momentu udostępnienia Wykonawcy zaplecza w Radomiu usługi serwisowe dwuczłonowych EZT Wykonawca będzie zobowiązany realizować w tym zapleczu. Zamawiający odpłatnie udostępni Wykonawcy zaplecze techniczne na podstawie odrębnej umowy. W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest do świadczenia usług serwisowych przy wykorzystaniu pracowników Zamawiającego, za odpłatnością na rzecz Zamawiającego.”

Biorąc pod uwagę powyższe, zwracamy się z prośbą o udostępnienie rysunków oraz planów zaplecza technicznego Zamawiającego w Radomiu, w tym wskazanie wykazu wyposażenia zaplecza technicznego, a także wskazania kosztów wynajmu przedmiotowego zaplecza technicznego oraz stawek godzinowych pracowników Zamawiającego, przy wykorzystaniu, których Wykonawca jest zobowiązany do świadczenia usług serwisowych.

Zgodnie z ww. postanowieniem umowy ramowej, Zamawiający planuje uruchomienie zaplecza w Radomiu w 2020 r. Od momentu udostępnienia Wykonawcy zaplecza w Radomiu usługi serwisowe dwuczłonowych EZT Wykonawca będzie zobowiązany realizować w tym zapleczu.

W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie:





- w jakim zapleczu technicznym Wykonawca jest zobowiązany wykonywać usługi utrzymaniowe dwuczłonowych EZT w przypadku, gdy odbiór zaplecza technicznego oraz jego uruchomienie opóźni się?
- czy w przypadku, gdy będzie istniało ryzyko opóźnienia w odbiorze zaplecza technicznego w Radomiu (uruchomienia zaplecza) Zamawiający poinformuje o tym Wykonawcę? Z jakim wyprzedzeniem czasowym? Prosimy o wskazanie zasad i sposobu informowania Wykonawcy o opóźnieniach w udostępnieniu zaplecza technicznego w Radomiu;
- co Zamawiający rozumie poprzez użyte w ww. postanowieniu sformułowanie „od momentu udostępnienia Wykonawcy”? Czy „moment udostępnienia Wykonawcy” zaplecza technicznego w Radomiu jest równoznaczny z jego uruchomieniem, tj. rok 2020?

Powyższe dokumenty i informacje są niezbędne dla rzetelnego oszacowania kosztów składających się na cenę ofertową, w tym uwzględnienia ewentualnego ryzyka oraz kosztów związanych z nieudostępnieniem Wykonawcy zaplecza technicznego Zamawiającego w Radomiu w 2020 r.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że koncepcja nowego zaplecza technicznego w Radomiu zostanie udostępniona zainteresowanym podmiotom po telefonicznym umówieniu wizyty.

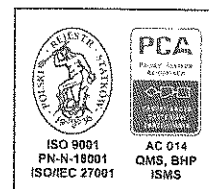
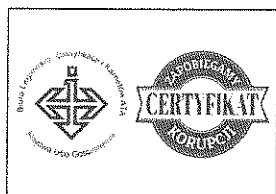
Zamawiający wyjaśnia również, że do czasu uruchomienia zaplecza w Radomiu Wykonawca zobowiązany jest wykonywać usługi utrzymaniowe dwuczłonowych EZT w zorganizowanym we własnym zakresie zapleczu technicznym. Zamawiający podkreśla jednak, że planuje, aby terminy dostaw pojazdów dwuczłonowych i uruchomienia nowego zaplecza były ze sobą zbieżne.

Zamawiający będzie niezwłocznie, pisemnie informował o ewentualnych zdarzeniach mających wpływ na opóźnienie w udostępnieniu zaplecza technicznego w Radomiu.

Zamawiający potwierdza, że moment udostępnienia Wykonawcy zaplecza technicznego jest równoznaczny z jego uruchomieniem.

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 10 ust. 4 drugi akapit otrzymuje brzmienie: „Koszty związane z wykonaniem usług serwisowych dwuczłonowych EZT oraz koszty przejazdów EZT do i z miejsca wykonywania usług serwisowych ponosi Wykonawca. Usługi serwisowe dwuczłonowych EZT Wykonawca będzie realizował w zapleczu, które zabezpieczy we własnym zakresie, do czasu uruchomienia zaplecza technicznego Zamawiającego w Radomiu. Zamawiający planuje uruchomienie zaplecza w Radomiu w 2020 r. Od momentu udostępnienia Wykonawcy zaplecza w Radomiu usługi serwisowe dwuczłonowych EZT Wykonawca będzie zobowiązany realizować w tym zapleczu. Zamawiający odpłatnie udostępni Wykonawcy zaplecze techniczne na podstawie odrębnej umowy. W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Zamawiający może udostępnić do świadczenia usług serwisowych swoich pracowników oraz udostępnić swoje zaplecze techniczne i biurowe za odpłatnością, zgodnie z poniższymi zapisami:

- 1) 66 zł netto/rbg tj. stawka wynajmu pracownika do wykonywania czynności serwisowych. Stawka będzie waloryzowana począwszy od 2018 r. corocznie, w oparciu o wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw,
- 2) 6 000,00 zł netto ryczałt miesięczny z tytułu wynajmu zaplecza technicznego i biurowego niezbędnego do świadczenia tej usługi. Stawka będzie waloryzowana począwszy od 2021 r. corocznie, w oparciu o wskaźnik „Produkcja sprzedana przemysłu ogółem” z poprzedniego roku kalendarzowego, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Zwaloryzowana stawka będzie obowiązywać począwszy od miesiąca, następującego bezpośrednio po miesiącu, w którym wskaźnik został ogłoszony. Jeżeli wskaźnik jest ujemny, stawka nie ulega zmianie.”.





oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 1.10 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: *"W przypadku świadczenia usług serwisowych w zapleczu technicznym Zamawiającego, Zamawiający może udostępnić do świadczenia usług serwisowych swoich pracowników, za odpłatnością."*

Zwracamy się również z prośbą o odpowiednie przedłużenie terminu składania ofert o czas udostępnienia przez Zamawiającego wyżej wymienionych dokumentów oraz informacji. Przedłużenie terminu składania ofert oraz udostępnienie wnioskowanych dokumentów i informacji jest niezbędne dla rzetelnego przygotowania konkurencyjnej oferty w niniejszym Postępowaniu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. przedłużył termin składania ofert w postępowaniu jw. z dnia 11 lipca 2017 r. do dnia 31 lipca 2017 r.

**X wniosek Wykonawcy**

W związku z prowadzonym przez Państwa postępowaniem nr MWZ3-26-06-2017 o udzielenie zamówienia publicznego na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, ..... składa niniejszym pytania do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

**Pytanie 1**

**SIWZ Rozdz. XVI Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów I sposobu oceny ofert pkt. 8**

W nawiązaniu do powyższego punktu i odniesienia do normy PN-EN 15663:2009 prosimy o uszczegółowienie jaki typ pojazdu należy przyjąć do obliczeń masy eksploatacyjnej w stanie gotowości do pracy oraz obliczenia masy eksploatacyjnej pod normalnym obciążeniem użytecznym. Prosimy o potwierdzenie, że ma to być obciążenie użyteczne dla pojazdów pasażerskich innych niż dla pojazdów dużych prędkości i dalekobieżnych i przyjmuje się 4 os/m<sup>2</sup>?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zamawiane pojazdy należą do grupy drugiej – wskazanej w punkcie 1 normy PN-EN 15663:2009. Do obliczeń należy zatem stosować przyjęte w normie dane dotyczące pojazdów pasażerskich innych niż pojazdy dużych prędkości i dalekobieżne.

**Pytanie 2**

**Załącznik nr 10 do SIWZ § 5 Organizacja i zasady dostaw pojazdów kolejowych, ust. 2, pkt 1**

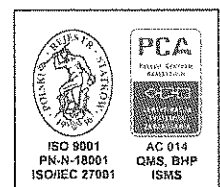
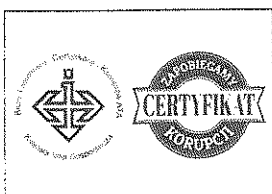
Obecnie w konsultacjach znajduje się projekt zmieniający Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm. który określa zmiany w niniejszym Dz. U. dla pojazdów które posiadają numer EVN, czyli pojazdy które są przedmiotem niniejszego postępowania. Prosimy o odpowiedź Zamawiającego jakie będą jego decyzje w przypadku wejścia w życie projektu MiB, czy przedmiotowy punkt będzie wyłączony z umowy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku zmian prawa w przedmiotowym zakresie wymóg zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania nie będzie obowiązkowy.

**Pytanie 3**

**Załącznik nr 6 do umowy ramowej, Dokumenty pojazdu/Dokumenty pkt 5**



Obecnie w konsultacjach znajduje się projekt zmieniający Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm. który określa zmiany w niniejszy Dz. U. dla pojazdów które posiadają numer EVN. Niniejszy projekt mówi, iż dokumentacja systemu utrzymania dla tych pojazdów nie będzie podlegać obowiązkowi zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Prosimy o odpowiedź Zamawiającego jakie będą jego decyzje w przypadku wejścia w życie projektu MiB, czy przedmiotowy punkt będzie wyłączony z umowy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 2.

**Pytanie 4**

**Załącznik nr 6 do umowy ramowej, Lp. 5**

Wnoskujemy o usunięcie zapisu „oraz podaniem zamienników elementów fabrycznych” bądź dodanie uzupełnienia: „dla podzespołów dla których jest to możliwe dodanie zamienników elementów fabrycznych”. Podzespoły wchodzące w skład pojazdu kolejowego w znacznej części są zaprojektowane wyłącznie do danego pojazdu i interfejsów znajdujących się na pojeździe w związku z czym na rynku nie znajdują się dla nich zamienniki.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 6 do umowy ramowej – Zawartość dokumentacji technicznej dostarczonych pojazdów kolejowych, w Lp. 5 kolumna druga otrzymuje brzmienie: „*Katalog części zamiennych z podaniem producentów i dostawców (dla podzespołów dla których jest to możliwe dodanie zamienników elementów fabrycznych).*”.

**Pytanie 5**

**Załącznik nr 6 do umowy ramowej, Lp. 12**

Prosimy o uszczegółowienie zakresu jaki ma niniejsza dokumentacja. Jakie dokładnie punkty powinien zawierać niniejszy dokument i jakie treści powinien zawierać oraz wskazanie celu opracowania niniejszej dokumentacji.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że dokument dotyczy krótkiej informacji w zakresie:

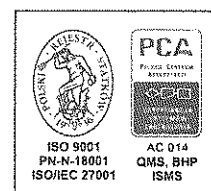
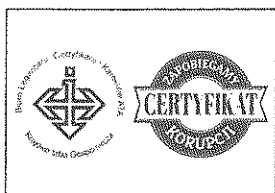
- 1) wskazania materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów zawierających ołów, rtęć, kadm, sześciowartościowy chrom,
- 2) wskazania umiejscowienia elementów i substancji niebezpiecznych użytych w pojeździe,
- 3) wskazania materiałów, przedmiotów wyposażenia i części pojazdów, które mogą być przeznaczone do ponownego użycia podczas demontażu.

Powyższa informacja służy szybkiej identyfikacji przedmiotów, elementów wyposażenia zawierających substancje szkodliwe dla środowiska występujących w pojeździe, pozwala na prawidłową reakcję podczas naprawy, czy demontażu poszczególnych elementów, a także pomaga w odpowiedniej segregacji powstałych odpadów.

**Pytanie 6**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 1.2 oraz pkt 3.4 Urządzenia ciągnowo-zderzne, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 1.2 oraz pkt 3.4 Urządzenia ciągnowo-zderzne**

W związku z powyższym wymaganiem wnoskujemy o uszczegółowienie iż połączenie pneumatyczne dotyczy jedynie przewodu głównego i zapewnieniu hamowania w sytuacjach awaryjnych hamulcem zespolonym np. w celu zjazdu ze szlaku. Prosimy także o informację czy wszystkie typy pojazdów posiadają zawory rozrządzące zgodne





np. z UIC540. Jeżeli nie prosimy o analizę wymagania i ewentualne jego usunięcie, gdyż łączenie pojazdów z różnymi systemami hamulcowymi może pociągać za sobą sytuacje niebezpieczne w skutkach.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że połączenie pneumatyczne dotyczy jedynie przewodu głównego i zapewnienia hamowania w sytuacjach awaryjnych hamulcem zespolonym. Jednocześnie Zamawiający informuje, że pojazdy serii 45WE, ER75 oraz EN76 współpracują ze sobą w tym zakresie bez zakłóceń.

**Pytanie 7**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 1.6, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 1.6**

Obecnie w konsultacjach znajduje się projekt zmieniający Dz. U. z 2016 r., poz. 226 ze zm. który określa zmiany w niniejszy Dz. U. dla pojazdów które posiadają numer EVN. Niniejszy projekt mówi, iż dokumentacja systemu utrzymania dla tych pojazdów nie będzie podlegać obowiązkowi zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Prosimy o odpowiedź Zamawiającego jakie będą jego decyzje w przypadku wejścia w życie projektu MiB, czy przedmiotowy punkt będzie wyłączony z umowy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 2.

**Pytanie 8**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 1.7, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 1.7**

W odniesieniu do powyższego wymagania, a także wymagania zawartego w dokumencie Wzór Załącznik nr 10 do SIWZ; § 6 Zasady odbioru pojazdów kolejowych; pkt 2 „Wykaz odbiorów komisarycznych etapów produkcji/wyrobów/podzespołów, ujęty będzie w Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru (WTWiO) i podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.”. Prosimy o wyjaśnienie na jakim etapie uzgodnień zostanie zatwierdzona lista etapów produkcji/wyrobów/podzespołów która będzie umieszczona w WTWiO.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że termin ten jest uzależniony od terminu opracowania przez Wykonawcę Warunków Technicznych Wykonania i Odbioru. Zamawiający może przystąpić do uzgodnień niezwłocznie po zawarciu umowy wykonawczej.

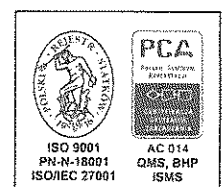
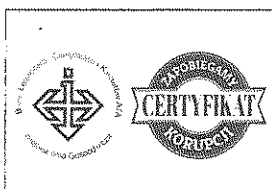
**Pytanie 9**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.1, Wysokość podłogi ponad główkę szyny w strefie drzwi wejściowych, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.1, Wysokość podłogi ponad główkę szyny w strefie drzwi wejściowych**

Wykonawca wnioskuję o dodanie do powyższego punktu tolerancji wymiarowej dla wymaganej wysokości np.  $\pm 50$  mm.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zmiana została wprowadzona w ramach odpowiedzi na pytanie nr 1 zawarte w I wniosku Wykonawcy za numerem pisma MWZ3-26-06-35-2017 z dnia 4 lipca 2017 r. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że wymóg ten musi być spełniony dla wysokości podłogi w warunkach konstrukcyjnych/projektowych, tj. bez uwzględniania ugięcia elementów odsprężynowania wynikających z obciążenia pasażerami, czy też zużycia kół monoblokowych.



#### Pytanie 10

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.3, Sterowanie wielokrotne, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.3, Sterowanie wielokrotne**

Wnioskujemy o uszczegółowienie, że w powyższym wymaganiu sterowanie wielokrotne dotyczy kompatybilności tylko poszczególnych pojazdów 5 - członowych między sobą i 2 - członowych między sobą.

#### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg kompatybilności dotyczy wszystkich pojazdów będących przedmiotem umowy, tj. umożliwienia współpracy przy zachowaniu pełnej funkcjonalności pojazdu dwu oraz pięciocłonowego.

#### Pytanie 11

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.4, Kabina maszynisty; wymagania ogólne, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.4, Kabina maszynisty; wymagania ogólne**

Prosimy o uszczegółowienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem drzwi antywłamaniowe, jakie cechy powinno posiadać wymagane rozwiązanie.

#### Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że rozwiązanie zastosowane przez Wykonawcę powinno zabezpieczać kabinę maszynisty przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności obejmować takie przypadki jak wyważenie, wyłamanie drzwi lub przebicie elementów płata drzwi (np. młotkiem lub ostrym narzędziem).

#### Pytanie 12

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.5, Mechaniczne element wykonawcze , załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.5, Mechaniczne element wykonawcze**

Wnioskujemy o zmianę niniejszego wymagania i dopuszczenie dostarczenia fabrycznie nowych pojazdów z tarczami litymi przy czym producent zagwarantuje, że w katalogu części zamiennych dla pojazdu wyszczególniona zostanie tarcza dzielona, tak żeby w przypadku konieczności wymiany można było ją założyć bez konieczności demontażu koła.

#### Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

#### Pytanie 13

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, Fotele dla pasażerów , załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, Fotele dla pasażerów**

Prosimy o odstąpienie od wymagania wyposażenia fotela od strony przejścia w uchwyt dla osób stojących w układzie siedzeń naprzeciw siebie, gdyż uchwyty na oparciach sąsiadujących foteli będą znajdować się za blisko siebie uniemożliwiając spełnienie wymagań TSI.

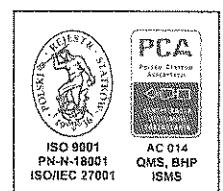
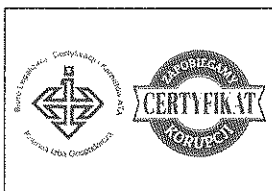
#### Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

#### Pytanie 14

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, Toaleta, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, Toaleta**

Wnioskujemy o uszczegółowienie, iż poprzez uruchamianie bezdotykowe Zamawiający miał na myśli przyciski sensoryczne, które uruchamiają urządzenie bez konieczności przycisnięcia przycisku.







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

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że poprzez uruchamianie bezdotykowe miał na myśli np. przyciski sensoryczne, które uruchamiają urządzenie bez konieczności przyciśnięcia przycisku.

#### **Pytanie 15**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, System informacji pasażerskiej, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, System informacji pasażerskiej**

Wnioskujemy o potwierdzenie montażu pętli dla pasażerów niesłyszących wyłącznie w członach skrajnych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że pętle indukcyjne powinny zostać zamontowane w taki sposób, aby umożliwiać ich wykorzystanie w całym pojeździe, nie tylko w członach skrajnych.

#### **Pytanie 16**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, System zliczania pasażerów, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, System zliczania pasażerów**

Wnioskujemy o dopuszczenie zastosowania kamer zliczania w pojazdach. Jest to rozwiązanie równoważne i obecnie stosowane w taborze kolejowym, nie wymagające instalacji kilku urządzeń nad drzwiami, co bezpośrednio przenosi się na estetykę pojazdu oraz niezawodność systemu.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy. Ilość zabudowanych komponentów nad drzwiami nie ma wpływu na estetykę pojazdu (równomiernie rozmieszczone komponenty mogą być tak samo „estetycznie” zabudowane jak 1 komponent). Ilość zastosowanych komponentów nie ma związku z niezawodnością systemu. Dodatkowo Zamawiający podkreśla, że system ma charakteryzować się długą żywotnością i funkcjonalnością w każdych warunkach (również w wypadku nieodpowiedniego oświetlenia przestrzeni drzwiowej), co nie jest cechą charakterystyczną technologii zaproponowanej przez Wykonawcę.

#### **Pytanie 17**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, System zliczania pasażerów, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, System zliczania pasażerów**

Wnioskujemy o zmianę zapisu dotyczącego ilości adresów IP dla urządzeń systemu zliczania. W pojeździe w każdym członie będą znajdować się 4 pary drzwi, co wiąże się z przyznaniem 4 adresów IP w sieci.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający wymaga uproszczonej topologii sieciowej 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 każdych drzwi).

#### **Pytanie 18**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.6, System emisji reklam, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.6, System emisji reklam**

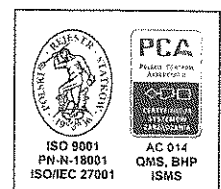
Wnioskujemy o zmianę zapisów dotyczących ingerencji w oprogramowanie i podłączanie dodatkowych urządzeń do systemu emisji reklam. Oprogramowanie systemu reklam jest powiązane z innymi systemami w pojeździe, m.in.

17

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





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

systemem informacji pasażerów. Instalacja obcego oprogramowania lub ingerencja w zainstalowane może spowodować uszkodzenie zarówno systemu reklam jak również pozostałych systemów powiązanych z nim.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Ingerencja w oprogramowanie systemu emisji reklam nie może powodować uszkodzeń systemu informacji pasażerskiej. Oba systemy powinny posiadać osobne oprogramowanie, jednak z możliwością zaciągnięcia danych z systemu informacji pasażerskiej np. możliwość zaciągnięcia playlisty po numerze pociągu.

**Pytanie 19**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej pkt 3.9, Materiały, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej pkt 3.9, Materiały**

*„Podczas projektowania, wytwarzania produktów należy uwzględnić kwestie związane z demontażem, recyklingiem, odzyskiem tych produktów; na podstawie Dyrektywy 2000/53/EW Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. L 269 z 21.10.2000, str. 34-43, z późn. zm.),”*

Wnioskujemy o weryfikację niniejszego wymagania bądź rozważenie wykreślenia. W opinii wykonawcy przytoczona Dyrektywa 2000/53/EW Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. nie dotyczy przedmiotu niniejszego postępowania przetargowego jakimi są pojazdy kolejowe, a przywołane w dyrektywie pojazdy mechaniczne rozumiane są jako pojazdy samochodowe różnego typu w tym osobowe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i 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 pkt 3.9 – Ochrona środowiska, w wierszu tabeli – Materiały, w kolumnie drugiej, usuwa podwójny zapis w brzmieniu: *„Dyrektywy 2000/53/EW Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. L 269 z 21.10.2000, str. 34-43, z późn. zm.), ”*.

**Pytanie 20**

**Załącznik nr 2 do umowy ramowej Rozdz. V, pkt 4, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej Rozdz. V, pkt 4**

Wnioskujemy o usunięcie wymogu dotyczącego analizy położenia pantografu względem traktacji i oznaczania na materiale wideo odchylenia położenia traktacji względem odbieraka prądu. Zastosowanie takiej formy analizy obrazu jest możliwe wyłącznie na pojedynczym prostym odcinku toru (z jedną linią trakcyjną). W przypadku jazdy po łuku następuje nakładanie się linii zasilającej na linię trakcyjną. Jeszcze bardziej skomplikowana jest sytuacja na rozjazdach, oraz w przypadkach biegu kilku torów równoległe. Takie przypadki spowodują ciągłe oznaczanie materiału.

**Odpowiedź:**

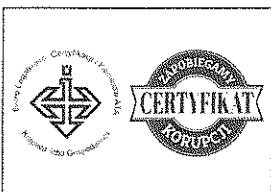
Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w jego ocenie zastosowanie odpowiedniego oprogramowania analizującego umożliwi dokonanie analizy wymaganej przez Zamawiającego. Informujemy też, że sieć trakcyjna jest układem zunifikowanym.

**Pytanie 21**

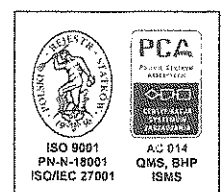
**Załącznik nr 2 do umowy ramowej Rozdz. IV, Szczegółowe warunki gwarancji i serwisu, załącznik nr 2.1 do umowy ramowej Rozdz. IV, Szczegółowe warunki gwarancji i serwisu**

18

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



Wnioskujemy o zmianę zapisu:

„możliwość zmiany oprogramowania do urządzenia bez utraty gwarancji na sprzęt”  
na:

„możliwość zmiany oprogramowania (przy udziale dostawcy pojazdów w okresie gwarancji pojazdów) bez utraty gwarancji na sprzęt”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił 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 Rozdziale IV - Wymagania dla urządzeń do udostępniania bezprzewodowego Internetu (WiFi) - Szczegółowe warunki gwarancji i serwisu: serwis gwarancyjny musi zapewniać przez cały okres trwania gwarancji, trzecia kropka otrzymuje brzmienie: „możliwość zmiany oprogramowania (przy udziale dostawcy pojazdów w okresie gwarancji pojazdów) bez utraty gwarancji na sprzęt.”.

Zmiana oprogramowania (za wyjątkiem licencji nowego oprogramowania) nie może generować kosztów.

**XI wniosek Wykonawcy**

W związku z prowadzonym przez Państwa postępowaniem nr MWZ3-26-06-2017 o udzielenie zamówienia publicznego na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, ..... składa niniejszym pytania do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

**Pytanie 1**

**Załącznik numer 10 do SIWZ, § 1 ust. 5**

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie zapisu w kwestii prognozy terminów w celu wyeliminowania uznaniowości w tym względzie. Decyzja w zakresie ilości zamówionych pojazdów winna uwzględniać możliwości techniczne oraz organizacyjne Wykonawcy.

Ewentualnie Wykonawca wnosi o wykreślenie treści całego w/w zdania.

**Odpowiedź:**

Z uwagi na brak możliwości precyzyjnego określenia terminów realizacji dostaw pojazdów Zamawiający w § 1 ust. 5 Załącznika nr 10 do SIWZ – Wzoru umowy ramowej określił przewidywane (niewiążące) terminy dostaw w celu ułatwienia Wykonawcom przygotowania oferty przy uwzględnieniu ich możliwości technicznych i organizacyjnych w zakresie realizacji dostaw. Zamawiający nie wyraża zgody na doprecyzowanie powyższego zapisu ani też na jego wykreślenie.

**Pytanie 2**

**Załącznik numer 10 do SIWZ, § 4 ust. 4**

Wykonawca wnosi o obniżenie o minimum 50% kwoty kary umownej przewidzianej w umowie z tytułu obniżenia współczynnika gotowości technicznej.

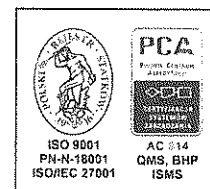
Kwota wprowadzona w umowie jest rażąco wygórowana.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 3**

**Załącznik numer 10 do SIWZ, § 4 ust. 5**



Wykonawca wnosi o obniżenie o minimum 50% kwoty kary umownej przewidzianej w umowie z tytułu obniżenia współczynnika niezawodności.

Kwota wprowadzona w umowie jest rażąco wygórowana.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 4**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 4 ust. 6**

Wykonawca wnosi o wykreślenie zdania o treści:

„W przypadku, gdy obliczony wg zasad podanych w ust. 2 pkt 2 współczynnik niezawodności danego pojazdu będzie niższy od wartości 0,88 Zamawiającemu przysługuje kara dodatkowa w wysokości 5% ceny netto pojazdu, niezależnie od limitu określonego w ust. 5”.

Kara umowna przewidziana została już z tego tytułu w umowie, tym samym jej pozostawienie stanowi niezasadne dublowanie kar.

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 5**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 15 ust. 1 pkt: 1 - 12**

Wykonawca wnosi o obniżenie wysokości kar umownych wskazanych w odpowiednio w § 12 ust. 1,2,3,4,5,6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 o minimum o 60% (w odniesieniu do każdej kary z osobna). W/w kary są /każda z osobna/ nieadekwatne i rażąco wygórowane.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany wysokości niektórych kar umownych określonych w § 15 ust. 1 Wzoru umowy ramowej.

**Pytanie 6**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 15 ust. 4**

Wykonawca wnosi o zmniejszenie całkowitej odpowiedzialności Wykonawcy w odniesieniu do przedmiotu zamówienia do poziomu nie wyższego niż 20% wartości netto danej umowy wykonawczej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 7**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 15 ust. 5**

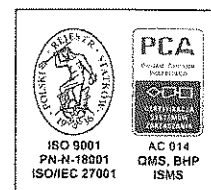
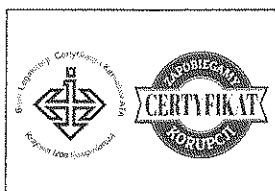
Wykonawca wnosi o wykreślenie zapisu umowy przewidzianego w § 15 ust. 5.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 8**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 21 ust. 1 pkt 1 i 2**





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

Wykonawca wnosi o wydłużenie przewidzianych w § 21 ust 1 pkt 1 i 2 terminów do minimum 60 dni oraz zmianę użytych określeń: „opóźnienie” na określenia: „zwłoka”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**Pytanie 9**

**Załącznik numer 10 do SIWZ § 21 ust. 2 .**

Wykonawca wnosi o wydłużenie przewidzianego w § 21 ust 2 terminu do minimum 60 dni oraz zmianę użytego określenia „opóźnienie” na określenie „zwłoka”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

**XII wniosek Wykonawcy**

**Pytania dotyczące treści SIWZ**

w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na: *Postępowanie o zawarcie umowy ramowej na „Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych”*. *Znak przetargu: MWZ3-26-06-2017*

**Pytanie nr 1:**

SIWZ, Rozdział III, punkt 1, 2-gi na stronie 3 oraz Załącznik nr 10 do SIWZ – Umowa ramowa, § 1, punkt 3:

**Oferent chciałby zapytać Zamawiającego jak powinien rozumieć informacje zawarte we wspomnianych powyżej punktach. Czy to znaczy że żadne z zamówień objętych umową ramową i wymienionych w SIWZ, Rozdział III, punkty 1.1) – 1.6) oraz Załącznik nr 10 do SIWZ, § 1, punkty 1.1) - 1.6) nie są gwarantowane i Wykonawca nie może być pewny otrzymania zamówienia na przykładową ilość pojazdów?**

**Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie czy nasze rozumienie jest poprawne.**

**Oferent jest zdania że określona ilość pojazdów powinna być gwarantowana przez Zamawiającego i powinno to być odzwierciedlone oddzielnie w Formularzu cenowym.**

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zawarcie umowy ramowej z Wykonawcą nie rodzi obowiązku udzielenia Wykonawcy zamówienia wykonawczego. W związku z tym nie można wykluczyć sytuacji, w której pomimo zawarcia umowy ramowej, Zamawiający nie udzieli Wykonawcy żadnego zamówienia wykonawczego. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ polegającą na wprowadzeniu gwarantowanej liczby pojazdów.

**Pytanie nr 2:**

SIWZ, Rozdział V, punkty 3.1) - 3.6) oraz 1-szy akapit po punkcie 3.6) oraz Załącznik nr 10 do SIWZ – Umowa ramowa, §, punkty 5.1) - 5.6) oraz 1-szy akapit po punkcie 5.6):

**Oferent chciałby zapytać Zamawiającego, które daty lub przewidywane terminy dostaw zawarte w powyższych dokumentach są wiążące np. SIWZ, Rozdział V, punkt 3.2) w którym Zamawiający zawarł następującą informację:**

[...] „Zamawiający przewiduje dostawę (odbior końcowy) pojazdów w następujących terminach:

- dwa pierwsze EZT jednocześnie w terminie nie krótszym niż 12 miesięcy i nie dłuższym niż 18 miesięcy, licząc od dnia udzielenia zamówienia (podpisania umowy wykonawczej) – przewidywany termin odbioru końcowego IV kwartał 2018 r.,

21

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



- pozostałe osiem EZT sukcesywnie w terminie nie dłuższym niż 21 miesięcy, licząc od dnia udzielenia zamówienia (podpisania umowy wykonawczej) – przewidywany termin odbioru końcowego przed zakończeniem IV kwartału 2020 r.,”[...]

W związku z powyższym zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o wyjaśnienie, które z dat przedstawionych powyżej (podkreślony tekst) są wiążące i jak Oferent powinien je rozumieć mając na uwadze zapis zawarty w SIWZ, Rozdział V, 1-szy akapit po punkcie 3.6) oraz Załącznik nr 10 do SIWZ – Wzór umowy, § 1,1-szy akapit po punkcie 5.6), które brzmią następująco:

[...]„Powyższe prognozy, o których mowa w pkt 1-6 dotyczące dostawy pojazdów w poszczególnych latach nie mają charakteru wiążącego. Decyzja odnośnie liczby zamówionych pojazdów będzie podejmowana na bieżąco, według uznania Zamawiającego. Liczba zamawianych pojazdów w poszczególnych latach będzie w szczególności uzależniona od posiadanych przez Zamawiającego środków finansowych.”[...]

Czy to znaczy że żaden z terminów podanych dla każdej dostawy objętej umową ramową nie jest wiążący? Jeśli tak, to jak Oferent może się przygotować do tego zamówienia np. przygotowanie wymagane ilości pracowników, mocy przerobowych, dostępności linii produkcyjnej itd. gdy podane terminy nie są wiążące?

W opinii Oferenta terminy dostaw muszą być stałe i jasno zdefiniowane na obecnym etapie postępowania przetargowego oraz muszą być wiążące, tak aby wszyscy Oferenci mogli podjąć decyzję czy zaproponowane terminy są możliwe do spełnienia czy nie. Dodatkowo mając na celu ocenę poziomu ryzyka związanego z produkcją, okresami wymaganych testów tak aby każdy z Oferentów miał możliwość oceny i złożenia oferty biorąc pod uwagę te same założenia co zapewni równe traktowanie. Użyte wyrażenie „przewidywany” dodaje pewien poziom niepewności, które utrudnia ocenę realności projektu. Wykonawca będzie musiał wykonać umowę opartą o te same terminy dostaw określone podczas procesu składania ofert znane wszystkim Oferentom oraz będą musiały być spełnione.

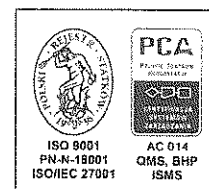
Zwracamy się z uprzejmą prośbą do Zamawiającego o potwierdzenie czy miesiące odnoszące się do podpisania umowy wykonawczej powinny być rozumiane jako wiążące?

Odnośnie pierwszych pojazdów z dostawy 1 i 2 zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o usunięcie zdania „nie krótszym niż 12 miesięcy” i pozostawienie: „w terminie nie dłuższym niż 18 miesięcy, licząc od dnia udzielenia zamówienia (podpisania umowy wykonawczej)”. W naszej opinii terminy zawarte w dokumentach przetargowych są ekstremalnie napięte do spełnienia przez branżę zachowując wymagane poziomy jakości i wykraczają one poza standardy branży.

Dodatkowo z punktu widzenia planowania wymagane jest, aby zdefiniować określoną kolejność dat podpisywania umów wykonawczych dla różnych dostaw pojazdów, w przeciwnym wypadku będzie trudno ocenić możliwości produkcyjne, czy też rezerwy niezbędne do wykonania zakresu umowy ramowej mając też na uwadze zasadę równego traktowania wszystkich Oferentów oraz finalnego Wykonawcy.

#### Odpowiedź:

Termin dostawy poszczególnych EZT pomiędzy 12 miesiącem, a 18 miesiącem od dnia udzielenia zamówienia wykonawczego ma charakter wiążący. Oznacza to, że dostawa zamówionych EZT powinna nastąpić w okresie nie krótszym niż 12 miesięcy i nie dłuższym niż 18 miesięcy od dnia udzielenia zamówienia wykonawczego (podpisania umowy wykonawczej). Natomiast przewidywane terminy odbioru (przypadające na poszczególne kwartały i lata) mają charakter niewiązący i zależą od tego kiedy Zamawiający udzieli Wykonawcy danego zamówienia wykonawczego. Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy o wykreślenie słów „nie krótszym niż 12 miesięcy”.





**Pytanie nr 3:**

Załącznik nr 10 do SIWZ – Umowa ramowa, § 10, punkt 4:

W wyżej wymienionym punkcie Zamawiający zawarł informację iż nie posiada zaplecza technicznego, które jest dostosowane do wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT. Jednakże zgodnie z informacjami z poprzednich postępowań przetargowych, Zamawiający jest w posiadaniu 12 pięcioczłonowych EZT dostarczonych w a podstawie umowy w przetargu o nr MWZ3-205-71-2014 przeprowadzonym w roku 2014.

W związku z powyższym Oferent pragnie zapytać Zamawiającego gdzie aktualnie wykonywane są usługi serwisowe tych 12 pięcioczłonowych EZT a także czy ta lokalizacja może być dostępna dla potencjalnego Wykonawcy w cel wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że posiadane pojazdy pięcioczłonowe są utrzymywane przez ich producenta, w miejscu zorganizowanym na swój koszt i swoim staraniem.

**Pytanie nr 4:**

Załącznik nr 10 do SIWZ – Umowa ramowa, § 10, punkt 4:

Oferent pragnie zapytać Zamawiającego jakiego rodzaju „dostosowanie” będzie musiał wykonać Wykonawca w zapleczu Zamawiającego w celu wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT? Czy jest to związane z wyposażeniem konkretnego zaplecza, czy też jest to związane z wymiarami zapleczy Zamawiającego np. długość, pojemność (ilość torów), itd.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o udostępnienie listy zmian, jakie muszą być wykonane, tak aby wszyscy Oferenci mogli poprawnie skalkulować ewentualne koszty adaptacji zaplecza Zamawiającego. W przeciwnym wypadku kalkulacje nie będą precyzyjne i może mieć to wpływ na zaoferowane ceny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zakres dostosowania może ocenić jedynie Wykonawca, na podstawie wiedzy o zakładanym cyklu przeglądowo-naprawczym pojazdu. Zamawiający nie posiada wiedzy o wyposażeniu obiektu jakie należałoby dokupić, a które byłoby niezbędne w procesie utrzymania. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że na wniosek Wykonawcy może udostępnić do wglądu posiadane informacje o obecnym wyposażeniu, czy też wymiarach istniejącego obiektu. Zamawiający dopuszcza również możliwość dokonania jego oględzin.

**Pytanie nr 5:**

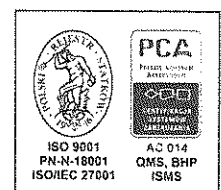
Załącznik nr 10 do SIWZ – Umowa ramowa, § 10, punkt 4:

Oferent chciałby prosić Zamawiającego o udostępnienie informacji odnośnie stawki za udostępnienie zaplecza do wykonywania usług serwisowych pięcioczłonowych EZT oraz stawkę za użytkowanie zaplecza technicznego w Radomiu w którym planowane jest wykonywanie usług serwisowych dwuczłonowych EZT od 2020 roku.

Dodatkowo Oferent zwraca się prośbą do Zamawiającego o udostępnienie stawki za 1 roboczogodzinę pracy pracowników Zamawiającego z podziałem na konkretne stanowiska mechanika, operatorów elektrycznych oraz innych jeśli będą różnice między kosztami pracy na tych stanowiskach.

Podane stawki powinny zawierać wszelkie koszty (stałe koszty, koszty elektryczności zaplecza, koszty ewentualnego miejsca na magazynowanie części zamiennych, itd.)

Informacja odnośnie stawki za użytkowanie zapleczy Zamawiającego jak i koszty roboczogodziny są niezbędne do prawidłowego oszacowania kosztów usług utrzymania





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

#### Odpowiedź:

W tym zakresie Zamawiający dokonał już zmiany treści SIWZ. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że wskazał jedynie zryczałtowane koszty wykorzystania zaplecza, bez kosztów mediów, gdyż Zamawiającemu nie jest znane zapotrzebowanie na prąd elektryczny, wodę itp.

#### Pytanie nr 6:

Załącznik nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych zespołów trakcyjnych – Instalacja i montaż kasowników:

Zamawiający określił ilość kasowników: „*W liczbie min. 1 szt. na każdym pomoście*”. Oferent chciałby zapytać czy powinien zakładać 1 kasownik na każdy przedsiónek w pojeździe (obszar w okolicy drzwi wejściowych)?

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie czy nasze rozumienie powyższego wymagania jest poprawne.

#### Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza poprawne rozumienie powyższego wymagania. Oznacza to, że w pojeździe pięcioczłonowym powinno znaleźć się łącznie 10 kasowników.

#### Pytanie nr 7:

SIWZ, Rozdział III, punkt 1.1):

W powyższym punkcie Zamawiający wymaga m.in.: [...]“*dostawę fabrycznie nowego kompletnego stacjonarnego symulatora jazdy dostarczonych EZT*”[...].

W związku z powyższym Oferent zwraca się do Zamawiającego o wyjaśnienie czy wymagana jest dostawa pełnego symulatora tzn. symulatora, który w pełnej skali odwzorowuje kabinę maszynisty oferowanych EZT (replika kabiny), czy też dostarczony symulator powinien posiadać tylko ekran(y) i główne elementy pulpitu maszynisty?

#### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje dostawy fabrycznie nowego symulatora jazdy dostarczonych EZT, z kabiną immersyjną wiernie odwzorowującą kabinę maszynisty symulowanego pojazdu, posadowioną na ruchomej platformie o sześciu stopniach swobody, zgodnie z załącznikiem nr 10 do umowy ramowej – Wymagania dla stacjonarnego symulatora jazdy, Rozdział IV.

#### Pytanie nr 8:

Załącznik nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych zespołów trakcyjnych – Stoliki i śmietniczki:

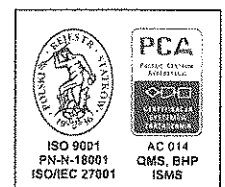
Oferent chciałby zapytać czy Zamawiający wymaga zainstalowania małych stolików pod oknami pomiędzy fotelami w układzie naprzeciw siebie czy też stolika pomiędzy fotelami w układzie naprzeciw siebie o długości odpowiadającej szerokości dwóch foteli dla pasażerów (tak że 4 pasażerowie będą mogli korzystać ze stolika)?

#### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje zainstalowania małych stolików pod oknami pomiędzy fotelami w układzie naprzeciw siebie.



Mazowsze.  
serce Polski







### XIII wniosek Wykonawcy

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

1. SIWZ, punkt 5, podpunkt 8, czas wykonania P4:

Wnosimy o potwierdzenie, że w przypadku podanych dni na wykonanie przeglądu P4 Zamawiający ma na myśli dni robocze. Wnosimy o wydłużenie do 60 dni roboczych dla wszystkich pojazdów niezależnie od typu. Poparte jest to doświadczeniami w zakresie wykonywania przeglądów P4.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

2. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 2, definicja wady systemowej:

Wnosimy o zmianę zapisu na „...uszkodzenia o tym samym charakterze stwierdzone w przynajmniej 30% pojazdów dostarczonych w ramach danej partii zamówienia stwierdzone w okresie kolejnych 12 miesięcy...”. Obecny zapis o powstaniu wady systemowej w przypadku stwierdzenia na 2 pojazdach w kontekście floty 71 pojazdów jednego typu jest wysoce restrykcyjny i nie oddaje charakteru wady systemowej.

**Odpowiedź:**

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

3. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4, współczynniki niezawodności i gotowości:

Wnosimy o zmianę zapisów w taki sposób, aby współczynniki były obliczane dla całej floty pojazdów dostarczonych w ramach umowy. Doświadczenia wskazują, że użytkownicy pojazdów dokonując zakupu pojazdów przewidują kilka pojazdów na tzw. rezerwę, czyli pojazdy nie będące w obiegu, a czekające w zapasie. Zatem nie jest konieczne, aby każdy pojazd był dostępny w stopniu określonym współczynnikami, a faktycznie istotne jest to, żeby z ogólnej liczby pojazdów była dostępna odpowiednia liczba pojazdów. Narzucanie wskaźnika dla każdego pojazdu z osobna jest także niekorzystne ekonomicznie, ponieważ wymusza na Wykonawcy utrzymywanie wyższego stanu magazynowego oraz większej ilości personelu na wypadek wystąpienia usterki, co bezpośrednio przekłada się na wyższą cenę oferty.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

4. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4, współczynniki niezawodności i gotowości:

Wnosimy o zmianę zapisów, aby obliczanie wskaźników rozpoczęło się od następnego miesiąca po dostawie ostatniego pojazdu z danej partii zamówienia.

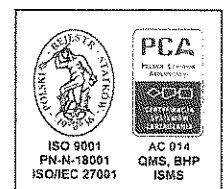
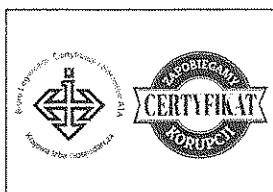
**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

5. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4, współczynniki niezawodności i gotowości:

Wnosimy o potwierdzenie czy do wyliczania wartości współczynników będą także wliczane czasy przejazdów pojazdów „tam i z powrotem” do miejsca wykonywania zabiegu utrzymania lub przeprowadzenia naprawy wynikającej z awarii.

**Odpowiedź:**



Zamawiający wyjaśnia, że czas przejazdu pojazdów do miejsca wykonania zabiegu utrzymania nie jest wliczany do czasu postoju na potrzeby utrzymania i nie jest brany pod uwagę do obliczania współczynnika gotowości technicznej. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 4 w ust. 2 w pkt 2 definicja „ $T_a$ ” otrzymuje brzmienie: „ $T_a$  - łączny czas wszystkich wyłączeń awaryjnych liczony w pełnych godzinach, od momentu powiadomienia Gwaranta/Wykonawcy o wystąpieniu awarii, do czasu jej usunięcia, rozumianego jako podpisanie przez Strony protokołu potwierdzającego usunięcie awarii.”.

6. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 4, ust 1, pkt 2):

Wnosimy o zmianę wartości współczynnika niezawodności na 0,95.

Osiągnięcie zaproponowanego we wzorze umowy współczynnika wiąże się z wysokimi kosztami utrzymania bazy serwisowej, zatrudnieniem większej ilości personelu oraz utrzymywaniem wysokiego stanu magazynowego, co przekłada się na wyższą cenę oferty.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

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

Wnosimy o zmianę zapisu, aby współczynnik niezawodności był obliczany w okresie trwania gwarancji na kompletny pojazd. Wniosek motywujemy tym, iż żaden z dostawców poszczególnych urządzeń nie jest w stanie zapewnić tak wysokiego wskaźnika niezawodności w okresie świadczenia usług serwisowych, czyli 18 lat eksploatacji. Aby było to możliwe do spełnienia musiałaby mieć miejsce przewencyjna wymiana poszczególnych elementów szybciej, niż miałyby to ekonomiczne uzasadnienie wynikające z żywotności układu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

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

Wnosimy o dokonanie modyfikacji w ten sposób, iż jeżeli ostatni cykl eksploatacyjny będzie krótszy niż 12 miesięcy, Zamawiający dokona obliczeń współczynnika niezawodności i gotowości za okres 12 miesięcy z uwzględnieniem miesięcy z cyklu poprzedniego, z zastrzeżeniem, iż zdarzenia mające miejsce w cyklu poprzednim i powodujące obniżenie wskaźnika nie mogą stanowić podstawy do obciążenia Wykonawcy raz jeszcze karą umowną, w stosunku do już nałożonej na wykonawcę w cyklu poprzednim.

W obecnym brzmieniu postanowienia Zamawiający jest uprawniony do podwójnego karania za te same zdarzenia, co przeczy istocie stosunku zobowiązaniowego i prowadzi do represjonowania Wykonawcy.

**Odpowiedź:**

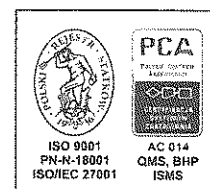
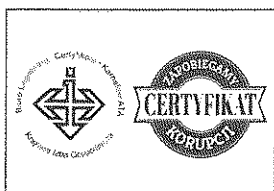
Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści tego zapisu.

9. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 8, ust. 3:

Wnosimy o zmianę terminu wykonania wymiany kół z 10 dni na 40 dni roboczych od dnia zgłoszenia żądania. Prośbę motywujemy potrzebą rezerwy czasowej na zaplanowanie prac oraz organizację miejsca.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 8 w ust. 3 zmienia zapis z: „w terminie 10 dni” na zapis: „w terminie 15 dni roboczych”, w § 15 w ust. 1 w pkt 3 zmienia zapis z: „od jedenastego dnia.” na zapis: „od szesnastego dnia roboczego.”.





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

Wnosimy o uzupełnienie punktu o zapis, że czas wykonania naprawy liczony jest od momentu dostarczenia pojazdu do miejsca wykonania naprawy o którym mowa w §4, ust 2, do momentu zgłoszenia zakończenia naprawy.

Zapis ma na celu rozwianie wątpliwości co do sposobu liczenia czasu naprawy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

11. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 10, ust 1, pkt 2:

Wnosimy o wyłączenie z usług serwisowych reprofilacji zestawów kołowych, gdyż jest to element zużycia eksploatacyjnego, za które powinien płacić klient.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. załącznika nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 10 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „reprofilację zestawów kołowych (koszt każdych trzech reprofilacji każdego zestawu kołowego w okresie od wyprodukowania pojazdu do naprawy P4 i pomiędzy kolejnymi naprawami pokryje Zamawiający,”.

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

W celu zapewnienia równych szans dla wszystkich chętnych potencjalnych Wykonawców biorących udział w przetargu i właściwego wyliczenia kosztów wnosimy o wskazanie jednej umówionej lokalizacji, w której będzie dochodziło do zdania oraz odebrania pojazdu w celu wykonania czynności serwisowych. Wnosimy o podanie stawek za jakie Zamawiający jest gotowy udostępnić swoje własne zaplecza serwisowe oraz wynajmując pracowników do wykonywania czynności serwisowych. Wnosimy o potwierdzenie, że od momentu uruchomienia zaplecza technicznego w Radomiu Zamawiający będzie samodzielnie ponosił koszt przejazdu pojazdu do miejsca wykonywania obsługi serwisowej oraz przejazdu powrotnego. W celu zapewnienia równych szans właściwej kalkulacji kosztów Wnosimy o podanie zakładanej daty dziennej uruchomienia hali w Radomiu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że uruchomienie zaplecza jest planowane na dzień 1 września 2020 r. W przypadku nieuruchomienia zaplecza technicznego Zamawiający będzie od tego dnia ponosił koszty przejazdu pojazdu do miejsca wykonywania obsługi serwisowej oraz przejazdu powrotnego w promieniu 100 km od Warszawy. Stawki za wynajem pracowników oraz czynsz za wynajem zapleczy, zostały podane w odpowiedzi na pytanie nr 1 zawarte w IX wniosku Wykonawcy.

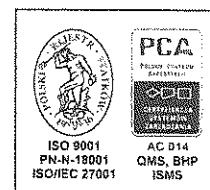
13. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 14:

Wnosimy o wprowadzenie zapisu, że minimalna ilość kilometrów za jaką Zamawiający będzie fakturowany wynosi 45 000 km kwartalnie. Wykonawca musi w ofercie skalkulować wszystkie koszty przeglądów, zarówno stałe jak i zmienne, które będzie ponosił niezależnie od stopnia eksploatacji pojazdów. W związku z tym Wnosimy o wprowadzenie takiego zapisu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj.

1) w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej, w § 14 w ust. 1, pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie: „Na poczet należnego Wykonawcy wynagrodzenia z tytułu należytego świadczenia usług serwisowych Zamawiający będzie uiszczal co miesiąc z góry, w terminie do 10 dnia każdego miesiąca, w odniesieniu do każdego





pojazdu, zaliczki w kwocie stanowiącej iloczyn ceny jednostkowej oraz 15 000 km przebiegu pojazdu pięcioczlونowego, 10 000 km przebiegu pojazdu dwuczłونowego, (niezależnie od ilości przejechanych km).”, ust. 4 otrzymuje brzmienie: „W przypadku przebiegu danego pojazdu pięcioczlونowego przewyższającego 45 000 km, przebiegu danego pojazdu dwuczłونowego przewyższającego 30 000 km, w ciągu kwartału kalendarzowego, Zamawiający będzie zobowiązany do zapłaty Wykonawcy w odniesieniu do pojazdu kwoty stanowiącej iloczyn ceny jednostkowej oraz liczby kilometrów rzeczywistego przebiegu pojazdu pięcioczlونowego ponad 45 000 km, przebiegu pojazdu dwuczłونowego ponad 30 000 km.”, w ust. 5, pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie: „W przypadku przebiegu pojazdu pięcioczlونowego niższego niż 45 000 km, przebiegu pojazdu dwuczłونowego niższego niż 30 000 km, w ciągu kwartału kalendarzowego, Wykonawca będzie zobowiązany do zwrotu Zamawiającemu w odniesieniu do tego pojazdu kwoty stanowiącej różnicę pomiędzy sumą uiszczonych zaliczek, a iloczynem ceny jednostkowej oraz liczby kilometrów rzeczywistego przebiegu pojazdu.”,

2) w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłونowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 1 - Postanowienia ogólne, w ppkt 1.1 zmienia zapis z: „około 180 000 km.”, na zapis: „około 120 000 km.”.

14. Załącznik nr 10 do SIWZ, § 10, usługi serwisowe - dyspozytura

Wykonawca opierając się o zgromadzone doświadczenia wynikające z realizacji innych kontraktów oraz mając na uwadze fakt, że w przedmiotowym zamówieniu całość usługi utrzymania będzie zlecona Wykonawcy zwraca się z prośbą o rozważenie możliwości przekazania odpowiedzialności za planowanie obiegów pojazdów (dyspozytura) na Wykonawcę w celu usprawnienia pracy i minimalizacji ryzyka, a koszty z tym związane będzie ponosił Zamawiający.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

15. Załącznik nr 2.1 oraz załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 1.6:

Wnosimy o wykreślenie treści dotyczącej konieczności naniesienia poprawek przez Wykonawcę w DSU wynikłych w procesie zatwierdzania tej dokumentacji w UTK.

Powyższe motywujemy faktem, iż w konsultacji społecznej jest Projekt Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniający rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych w zakresie zaniechania konieczności zatwierdzania DSU pojazdów wpisanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych NVR przez Prezesa UTK.

(Projekt dostępny na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny).

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku wejścia w życie nowego Rozporządzenia zapis ten stanie się bezprzedmiotowy.

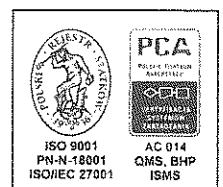
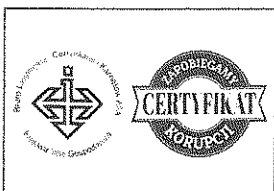
16. Załącznik nr 2.1 oraz załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017 - Komfort ciepłny

Wnosimy o wyjaśnienie jaką wartość temperatur trzeba spełnić w poniższym zapisie punktu SIWZ

„czas uzyskania żądanej temperatury wewnętrznej podczas ogrzewania i chłodzenia wstępnego: poniżej 30 minut”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że w czasie poniżej 30 minut konieczne jest uzyskanie temperatury przedziałów pasażerskich ustawionej przez maszynistę.





17. Załącznik nr 2.1 oraz załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017 - Komfort ciepły Wymóg Zamawiającego nie jest możliwy do otrzymania dla przedziałów pasażerskich. Wnosimy o zmianę zapisu „poziom CO<sub>2</sub> poniżej 1500 ppm utrzymany automatycznie z wykorzystaniem czujników CO<sub>2</sub>” na zapis przywołany w TSI LOC&PAS 1302/2014 pkt 4.2.5.8 – „poziom CO<sub>2</sub> nie może przekraczać 5000 ppm we wszystkich warunkach eksploatacyjnych z wyjątkiem przerwy w funkcjonowaniu systemu wentylacyjnego spowodowanej przerwą w głównym zasilaniu lub awarią tego systemu”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

18. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 2.2 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 2.2, znak: MWZ3-26-06-2017– Normy

Wnosimy o usunięcie z wykazu obowiązujących norm następujących pozycji: „Rodzina norm PN-EN 45545-1,3,4,6,7 oraz PN-EN 45545-5+A1:2016-01”, ponieważ zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) NR 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (TSI LOC&PAS) normą obowiązującą jest PN-EN 45545-2. - dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zgodnego z TSI LOC&PAS wymaga spełnienia jedynie wymagań tej normy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

19. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 2.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 2.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Pozostałe przepisy

Przywołane dyrektywy nie są obowiązujące w świetle prawa polskiego ani też ich postanowienia nie są składnikiem interoperacyjności (TSI LOC&PAS) i z tego powodu wnioskujemy o usunięcie wykazu dyrektywy ARGE. Natomiast narzucenie obowiązku spełnienia wymagań dyrektywy ARGE wpłynie na wzrost kosztu pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

20. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.8 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.8, znak: MWZ3-26-06-2017– Ochrona przeciwpożarowa

W zakresie wymagań dla materiałów wnioskujemy o skreślenie „karty UIC 564-2” oraz w zakresie wymagań dla instalacji elektrycznej wnioskujemy także o skreślenie „UIC 564-2”. Podkreślamy że przywołanie wymagań dla materiałów zgodnych z PN-EN 45545-2 i kartą UIC 564-2 w praktyce obliżuje do stosowania zarówno normy PN-EN 45545-2 jak i norm PN-K-02511:2000/PN-K-02502:1992. Metodyka badań zawarta w UIC 564-2 jest identyczna jak w normach PN-K-02511:2000/PN-K-02502. Różnica polega jedynie na innej nomenklaturze klasyfikacyjnej – ale odniesionej do tych samych wyników badań.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy, jednocześnie Zamawiający informuje, że nadrzędny charakter ma norma nowsza.

21. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.8 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.8, znak: MWZ3-26-06-2017– Ochrona przeciwpożarowa





Wnoskujemy o usunięcie zapisu: Funkcjonalność systemu wykrywania zagrożenia pożarowego musi być zweryfikowany w oparciu o dyrektywę : "ARGE Directive - Fire detection in rolling stock", ponieważ przywołane wymaganie nie jest obowiązujące w świetle prawa polskiego ani też nie jest wymagane zgodnie z TSI LOC&PAS. Narzucenie obowiązku spełnienia wymagań dyrektywy ARGE wpłynie na koszt pojazdu, nie jest równocześnie obligatoryjne w świetle obowiązujących przepisów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

22. Uwaga wewnętrzna !!! Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3, znak: MWZ3-26-06-2017– Wyposażenie elektryczne - Funkcje komputera pokładowego

Czy w Polsce możliwa jest homologacja ETCS z ATO (automatycznym trybem operacji) gdzie siła pociągowa jest zadawana z ETCS?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowe pytanie należy skierować do instytucji odpowiedzialnej za homologację.

23. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3 , znak: MWZ3-26-06-2017– Wyposażenie elektryczne - Funkcje komputera pokładowego

Czy Zamawiający dopuszcza aby lokalizacja położenia pojazdu w technologii GPS była oparta na GPSie z rejestratora pojazdu?

Wykonawca sugeruje aby dane o lokalizacji opierały się na danych ze wspólnego źródła tak aby nie powstała rozbieżność pomiędzy różnymi aplikacjami/modułami. Dane te powinny pochodzić z wiarygodnego źródła.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

24. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3, znak: MWZ3-26-06-2017– Wyposażenie elektryczne - Funkcje komputera pokładowego

Jakiego zabezpieczenia oczekuje Zamawiający definiując wymaganie następująco: "Pojazd musi być wyposażony w zabezpieczenie przed uruchomieniem pojazdu? Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wprowadzenia kart maszynisty bądź zestawu hasel dla drużyny?

**Odpowiedź:**

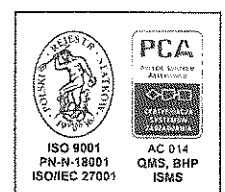
Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje zastosowania zabezpieczenia w postaci kluczyka do stacyjki.

25. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3 , znak: MWZ3-26-06-2017– Wyposażenie elektryczne - Napędy pomocnicze

Jakie są minimalne wymagania Zamawiającego odnośnie urządzeń zasilanych przez sprzęg kiedy 3x400VAC jest załączone? Jakie urządzenia powinny być zasilane wg. Zamawiającego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że funkcja przeniesienia napięcia 3x400V dotyczy wszystkich obwodów pomocniczych w pojeździe. 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 pkt 3.3 – Wyposażenie elektryczne, w wierszu tabeli - Napędy pomocnicze, w kolumnie drugiej, tiret drugi otrzymuje



brzmienie: „- funkcja przeniesienia napięcia 3x400V przez sprzęg automatyczny (dotyczy wszystkich obwodów pomocniczych w pojeździe)”.

26. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3 , znak: MWZ3-26-06-2017– Wyposażenie elektryczne - Licznik energii

Rekomendowane jest aby Zamawiający nie ograniczając potencjalnych dostawców bądź typów urządzeń wymagał jednej z dwóch następujących magistral nie implikując obu. W obecnym rozwiązaniu następuje zawężenie możliwości wyboru poddostawców. Z tego powodu wnosimy o zmianę zapisu SIWZ „Licznik musi posiadać możliwość odczytu danych przez urządzenia pokładowe pojazdu za pomocą interfejsu Ethernet, CAN” na „Licznik energii musi posiadać możliwość odczytu danych przez urządzenia pokładowe pojazdu za pomocą interfejsu Ethernet/ CAN”

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyła się do wniosku Wykonawcy i 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 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.3 – Wyposażenie elektryczne, w wierszu tabeli – Licznik energii, w kolumnie drugiej, wiersz piąty otrzymuje brzmienie: „Licznik energii musi posiadać możliwość odczytu danych przez urządzenia pokładowe pojazdu za pomocą interfejsu Ethernet/ CAN”.

27. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4 , znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Prędkościomierz

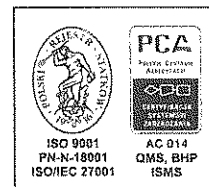
Wykonawca sugeruje o usunięcie zapisu dotyczącego karty pamięci i czasu godzin pracy. Wykonawca informuje że w nowych rozwiązaniach pamięć jest wewnętrzną pamięcią bez możliwości wyciągania jej. Powoduje to ograniczenie potencjalnych rozwiązań.

Co więcej prędkościomierz nie zapisuje danych o pojeździe. Funkcja ta realizowana jest w pamięci rejestratora pojazdu. Przytaczany wielokrotnie zapis w krajowych SIWZ jest wielokrotnie niewłaściwie definiowany. Proponujemy zmienić zapis „- typu elektronicznego; pojemność karty pamięci do uzgodnienia z Zamawiającym – nie krótszy niż 672 godziny pracy” na „- typu elektronicznego”

**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 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.4 – Układ mechaniczny, w wierszu tabeli – Prędkościomierz, kolumna druga, w tirecie drugim usuwa zapis w brzmieniu: „pojemność karty pamięci do uzgodnienia z Zamawiającym nie krótszy niż 672 godz. pracy”, 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 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.4 – Układ mechaniczny, w wierszu tabeli – Urządzenie rejestrujące, w kolumnie drugiej dopisuje zdanie w brzmieniu: „Pojemność karty pamięci urządzenia rejestrującego do uzgodnienia z Zamawiającym – nie krótsza niż 672 godz. pracy”.

28. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5 , znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Zakres prędkości hamowania elektrycznego





Wykonawca sugeruje zwiększyć zakres hamulca elektrycznego o 5 km/h w górę. W przypadku tak wąskiego zakresu jaki wymaga Zamawiający przejście hamulca ED przez hamulec EP może powodować szarpnięcia szczególnie przy niskiej prędkości. Co więcej z punktu widzenia bezpieczeństwa przy tak niskiej prędkości nie mam możliwości wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń w postaci ramp awaryjnych. Wnosimy o zmianie zapisu SIWZ „Od Vmax do 0<sup>+5</sup>km/h” na „Od Vmax do 5<sup>+5</sup> km/h”

**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 3.5 – Hamowanie, w wierszu tabeli – Zakres prędkości hamowania elektrycznego, kolumna druga otrzymuje brzmienie: „Od Vmax do 5<sup>+5</sup> km/h”.

29. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6 , znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich - defibrylatory AED

Wykonawca sugeruje zmianę zapisu. Obecne wymaganie nie wskazuje czasu przez jaki czas ma być defibrylator AED podgrzewany/chłodzony. Stosując aktywne elementy wymagające zasilania nie ma możliwości zapewnienia przez nieskończony czas takiego rozwiązania (bateria ma swoją określoną pojemność). Czy Zamawiający wymaga aby zasilanie obwodów celem utrzymania temperatury prowadziło do całkowitego rozładowania baterii pojazdu? Wnosimy o zmianie zapisu SIWZ „Skrzynia powinna zapewniać stałą temperaturę (podgrzewana lub/i chłodzona) wewnątrz (również przy wyłączeniu pojazdu) zgodną z zaleceniami producenta” na „Skrzynia powinna zapewniać stałą temperaturę (podgrzewana lub/i chłodzona) wewnątrz (również przy wyłączeniu pojazdu) przez (zdefiniowany czas)”

**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 – Defibrylatory AED, w kolumnie drugiej dopisuje trzecie zdanie w brzmieniu: „W przypadku wyłączenia pojazdu temperatura musi być utrzymywana przez przynajmniej 72 godziny. ”.

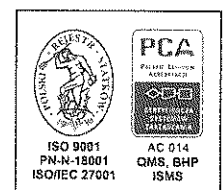
30. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6 , znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich - defibrylatory AED

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu z „Skrzynia dodatkowo oznakowana naklejką informującą, że urządzenie jest monitorowane, a nieuzasadnione wykorzystanie spowoduje zatrzymanie pociągu” na „Skrzynia dodatkowo oznakowana naklejką informującą, że urządzenie jest monitorowane”.

Na jakiej podstawie sterownik pojazdu miałby stwierdzać jakie użycie defibrylatora jest uzasadnione? Dodatkowo uszkodzenie w obwodzie defibrylatora mogłoby powodować odcięcie trakcji co nie jest wskazane z punktu techniki prowadzenia pojazdem.

**Odpowiedź:**

Zamawiający częściowo 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 –





Defibrylatory AED, w kolumnie drugiej zmienia zdanie o treści: „Skrzynka dodatkowo oznakowana naklejką informującą, że urządzenie jest monitorowane, a nieuzasadnione wykorzystanie spowoduje zatrzymanie pociągu.” na zdanie o treści: „Skrzynka dodatkowo oznakowana naklejką informującą, że urządzenie jest monitorowane, a użycie będzie sygnalizowane w kabinie maszynisty.”.

31. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – System drzwi zewnętrznych Wykonawca sugeruje zmianę zapisu. Możliwość indywidualnego zniesienia blokady drzwi przez konduktora jest używana przy pierwszych drzwiach przy kabinie maszynisty. Funkcja jest zbędna dla pozostałych drzwi pojazdu. Wnosimy o zmianie zapisu SIWZ „...odblokowanie i zamykanie sterowane z pulpitu maszynisty z możliwością indywidualnego zniesienia blokady przez konduktora...” na „odblokowanie i zamykanie sterowane z pulpitu maszynisty, konduktor ma możliwość indywidualnego zniesienia blokady co najmniej pierwszych drzwi przy kabinie maszynisty z obu stron pojazdu;...”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

32. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.8 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.8, znak: MWZ3-26-06-2017– Ochrona przeciwpożarowa – Szczegółowe wymagania dla Systemu sygnalizacji pożarowej Czy Zamawiający oczekuje aby alarm I poziomu wykryty w WC nie uruchamiał sygnalizacji dźwiękowej w kabinie natomiast alarm II poziomu tą sygnalizację uruchamiał? Dla założonego przypadku Wykonawca sugeruje aby w przypadku braku aktywnych kabin w pojeździe i poza nim alarm dźwiękowy uruchamiał się natychmiastowo także dla alarmu I tak aby poinformować maszynistę/obsługę o niebezpieczeństwie.

**Odpowiedź:**

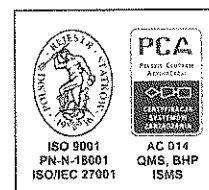
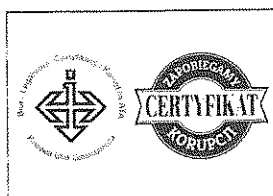
Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.8 – Ochrona przeciwpożarowa, w wierszu tabeli – Szczegółowe wymagania dla Systemu sygnalizacji pożarowej, w kolumnie drugiej, zmienia zdanie o treści: „Alarm II stopnia generowany po wykryciu zagrożenia pożarowego w kabinie WC ma być generowany z opóźnieniem nie większym niż 60 s.”, na zdania o treści: „Alarm II stopnia uruchamia sygnał dźwiękowy w kabinie maszynisty, generowany po wykryciu zagrożenia pożarowego w kabinie WC. Sygnał ma być emitowany z opóźnieniem nie większym niż 60 s.”.

33. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.8 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.8, znak: MWZ3-26-06-2017– Ochrona przeciwpożarowa – System gaszenia

Wykonawca sugeruje skrócić zapis „System oparty wyłącznie o ekologiczne ciecze i gazy, zapewniający ciągłe generowanie mgły wodnej przez przynajmniej 10 minut” na „System oparty wyłącznie o ekologiczne ciecze i gazy”. Sugerujemy aby Zamawiający nie definiował czasu generowania mgły wodnej ponieważ może wpłynąć to negatywnie na skuteczność gaszenia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.



34. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, rozdział IV oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, rozdział IV, znak: MWZ3-26-06-2017 – wymagania dla urządzeń do udostępniania bezprzewodowego internetu (WiFi)

Co Zamawiający rozumie przez oprogramowanie do zdalnego zarządzania urządzeniami przez przeglądarkę www? Jakimi urządzeniami chce zarządzać Zamawiający? Czy wymaganie to odnosi się do urządzeń powiązanych z siecią komputerową?

**Odpowiedź:**

Przez oprogramowanie do zdalnego zarządzania urządzeniami przez przeglądarkę WWW Zamawiający rozumie oprogramowanie, które:

1. Umożliwi wyznaczonym administratorom wykonywanie prac związanych z:
  - a) konfiguracją,
  - b) monitoringiem stanu,
  - c) aktualizacją danych i oprogramowania,
  - d) kontrolą pracy komponentów etc.
2. Będzie centralizowało zarządzanie wszystkimi aktywnymi urządzeniami sieciowymi fizycznymi lub wirtualnymi Systemu WiFi zainstalowanymi w pojazdach.
3. Umożliwi wspólne zarządzanie aktywnymi urządzeniami sieciowymi fizycznymi lub wirtualnymi zainstalowanymi w danym pojeździe.
4. Umożliwi bezpośredni podgląd, raportowanie i eksport danych o stanie urządzeń sieciowych, ich konfiguracji oraz i historii aktywności sieciowej użytkowników. Oprogramowanie powinno umożliwiać generowanie zestawień na konkretną jednostkę oraz raportów zbiorczych ze wszystkich dostarczanych w ramach postępowania pojazdów.
5. Udostępni API umożliwiające automatyzację pobierania danych o stanie, konfiguracji, oraz historii aktywności sieciowej użytkowników w zakresie takim samym jak w punkcie 4.
6. Będzie centralizowało zarządzanie autentykacją i autoryzacją administratorów.

Zamawiający zamierza zarządzać wszystkimi komponentami sprzętowymi i programowymi instalacji udostępniania Internetu podróznym.

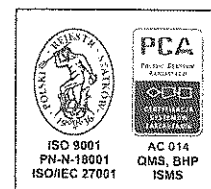
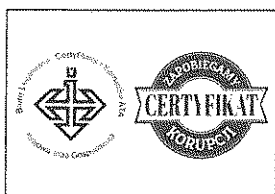
Komponenty instalacji udostępniania Internetu podróznym będą powiązane siecią komputerową. Zamawiający nie przewiduje jednak używania przez administratorów dedykowanych, osobnych połączeń z komponentami zainstalowanymi w pojazdach. Jeśli takie połączenia będą konieczne, powinno je zestawiać oprogramowanie zarządcze.

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale IV – Wymagania dla urządzeń do udostępniania bezprzewodowego Internetu (WiFi) – Wymagania w zakresie funkcji zarządzania, pierwsza kropka otrzymuje brzmienie: „

- *Oprogramowanie do zdalnego zarządzania urządzeniami poprzez przeglądarkę www, które:*

1. *Umożliwi wyznaczonym administratorom wykonywanie prac związanych z:*
  - a) *konfiguracją,*
  - b) *monitoringiem stanu,*
  - c) *aktualizacją danych i oprogramowania,*
  - d) *kontrolą pracy komponentów etc.*
2. *Będzie centralizowało zarządzanie wszystkimi aktywnymi urządzeniami sieciowymi fizycznymi lub wirtualnymi Systemu WiFi zainstalowanymi w pojazdach.*

34



3. Umożliwi wspólne zarządzanie aktywnymi urządzeniami sieciowymi fizycznymi lub wirtualnymi zainstalowanymi w danym pojeździe.
  4. Umożliwi bezpośredni podgląd, raportowanie i eksport danych o stanie urządzeń sieciowych, ich konfiguracji oraz i historii aktywności sieciowej użytkowników . Oprogramowanie powinno umożliwiać generowanie zestawień na konkretną jednostkę oraz raportów zbiorczych ze wszystkich dostarczanych w ramach postępowania pojazdów.
  5. Udostępni API umożliwiające automatyzację pobierania danych o stanie, konfiguracji, oraz historii aktywności sieciowej użytkowników w zakresie takim samym jak w punkcie 4.
  6. Będzie centralizowało zarządzanie autentykacją i autoryzacją administratorów.
- *Możliwość przejścia pełnej kontroli nad urządzeniem i wykonania wszystkich działań i zmiany ustawień zdalnie, używając bezpiecznego połączenia (VPN).”.*

35. Załącznik nr 6 do umowy ramowej, pkt. 2.11, znak: MWZ3-26-06-2017– Zawartość Dokumentacji Technicznej dostarczanych pojazdów kolejowych  
Wykonawca wnioskuję o usunięcie zapisu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

36. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6 , znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Rozdział System Informacji Pasażerskiej

Treść SIWZ: Matryca tablicy boczne: co najmniej 50x160 pkt świetlnych, matryca tablicy czołowej: co najmniej 26x200 pkt świetlnych

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje zastosowania tablic czołowych o rozdzielczości 16x128 oraz tablice boczną o rozdzielczości 64x144 przy rostrze 4mmx3,2mm. Zastosowanie takich tablic zapewni spełnienie wszystkich wymagań zawartych w Rozporządzenie ministra transportu z dnia 3 stycznia 2013 r. Dodatkowo zastosowanie mniejszych tablic będzie powodowało mniejsze zużycie energii na pojeździe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

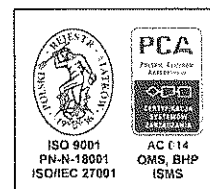
37. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6 , znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Rozdział System Informacji Pasażerskiej

Treść SIWZ: Lokalizacja przystanku dla systemu informacji pasażerskie powinna wykorzystywać technologie GPS i odpowiednio wskazywać na grafice wyświetlacza.

Pytanie: Pod pojęciem wyświetlacz Zamawiający rozumie tablice LED czy LCD. Czy Zamawiający posiada skończoną liczbę grafik, które chce wyświetlać ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada skończonej liczby grafik. Grafiki powinny być dynamiczne generowane na podstawie danych o rozkładzie jazdy (pliki XML) udostępnianych przez Zamawiającego. 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.



38. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Rozdział System Informacji Pasażerskiej

Treść SIWZ: Na monitorach będzie wyświetlana graficznie w postaci tzw. koralików pełna droga przejazdu pociągu z wskazanymi kolejnymi przystankami .....z zaznaczonymi strefami KM i ZTM

Pytanie: Wnosimy Zamawiającego określić co to są strefy KM i ZTM. Czy one są już zdefiniowane, czy mogą się one zmieniać ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że strefy KM oraz ZTM są zdefiniowane w plikach XML i mogą się zmieniać. Dane te są zawarte w plikach XML udostępnianych przez Zamawiającego.

39. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Rozdział System Informacji Pasażerskiej

Treść SIWZ: Zamawiający powinien mieć możliwość konfigurowania wygłaszanych automatycznie zapowiedzi w zależności od stacji, na której ma się zatrzymać pociąg.

Pytanie: W jakim formacie Zamawiający posiada pliki audio ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że pliki audio są w formacie .wav.

40. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Instalacja i montaż kasowników

Treść SIWZ: Wykonawca przygotowuje system kasowników zgodny z wymogami Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie (zgodnymi na planowany dzień odbioru pojazdu), który zostanie potwierdzony przez ZTM odpowiednim certyfikatem/ zaświadczeniem.

Pytanie: Wnosimy o udostępnienie pełnej specyfikacji wymagań dot. systemu kasowników.

**Odpowiedź:**

W celu uzyskania pełnej specyfikacji wymagań dotyczących systemu kasowników, należy zwrócić się do Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Warto podkreślić, że ww. system musi być zgodny z wymogami ZTM na dzień odbioru pojazdu.

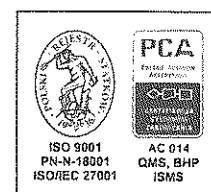
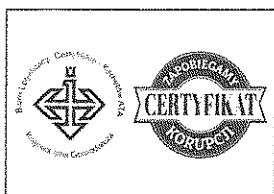
41. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – System Zliczania pasażerów

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje dostarczenie nowej aplikacji centralnej (modułowej oddzielny moduły dla systemu zliczania pasażerów, systemu emisji reklam, systemu informacji pasażerskiej, systemu monitoringu) przy zachowaniu pełnej funkcjonalności. Obecny zapis faworyzuje system konkretnej firmy, co ogranicza konkurencyjność i dostępność rozwiązań. Aby spełnić wymagany punkt, konieczne będzie przekazanie przez Zamawiającego protokołów komunikacyjnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający opisał jakich danych oczekuje od systemu zliczania pasażerów (-, dane z systemu zliczania powinny zawierać ”podpunkty od a) do l)).

Zamawiający w załączeniu przekazuje specyfikację wymaganego protokołu komunikacyjnego i nie przychylił się do propozycji Wykonawcy.



42. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – System Zliczania pasażerów  
Treść SIWZ: System winien się składać z: ..... komputera (samodzielnie zbierającego dane ze zliczania i umożliwiającego transfer danych) oraz anten(y) GPS/GSM (dopuszczalne jest zastosowanie dwóch anten)  
Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje udostępnianie pozycji GPS za pomocą protokołu ETH tak aby zminimalizować ilość urządzeń ? Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie, w którym dane z systemu informacji pasażerskiej będą wysyłane za pomocą routera pokładowego w celu zminimalizowania wymaganych ilość kart SIM.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga by system działał niezależnie od pozostałych systemów (system ma samodzielnie ustalać pozycję GPS pojazdu i transferować dane na serwer Zamawiającego).

43. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – System Emisji reklam  
Treść SIWZ: Automatyczne wyłączenie reklamy przez system po wykorzystaniu budżetu reklamodawcy lub po określeniu daty zakończenia wyświetlania.  
Pytanie: W jaki sposób Zamawiający chce przekazywać informację o wykorzystaniu budżetu reklamodawcy.

**Odpowiedź:**

Zamieszczanie reklam i automatyczne wyłączenie powinna umożliwiać aplikacja online do obsługi systemu emisji reklam. Wpisując datę początkową i końcową reklama powinna się wyłączyć lub wpisując określony budżet (liczba wyświetleń na godzinę) po wykorzystaniu tego budżetu reklama również powinna automatycznie się wyłączyć.

44. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania ogólne dla systemu monitoringu pkt 11  
Treść SIWZ: Rejestrator powinien umożliwiać podłączenie modułu GPS celem zapisu na obrazie położenia EZT, prędkości oraz czasu, a także wysyłanie do Centralnego Systemu Zarządzania CMS poprzez łącze GSM aktualnej pozycji pojazdu.  
Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje udostępnianie pozycji GPS z innego systemu pokładowego za pomocą ramki NMEA ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

45. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania ogólne dla systemu monitoringu pkt 13  
Treść SIWZ: Rejestrator musi być umieszczony w zamkniętym schowku, a jego mocowanie powinno gwarantować bezawaryjną i stabilną pracę przy uwzględnieniu warunków występujących w pojeździe tzn. wibracje, zróżnicowane temperatury, wilgotność itp.  
Pytanie: Z uwagi na dużą ilość kamer, wysoki bitrate oraz wymaganie przechowywania materiału przez 31 dni Czy Zamawiający akceptuje zastosowanie więcej niż jednego rejestratora ?

**Odpowiedź:**

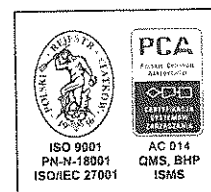
Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie, przy czym rejestrator powinien być zabudowany w jednym miejscu, jako moduły.

37

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



46. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne Punkt 1.iii

Treść SIWZ: Nagrywanie na dyskach ma się odbywać w systemie plików Widocznym przez system Windows 7/8/10 bez Wymaganego dodatkowego oprogramowania

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje inny format pliku wraz z dostarczeniem darmowego, nielicencjonowanego player'a ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

47. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne Punkt 1.iv

Treść SIWZ: Obsługa minimum 6 dysków w wyjmowanych kieszeniach, kieszenie dyskowe rejestratora musza, być jednakowe 2 posiadanymi przez Zamawiającego na stanowisku obsługi CMS

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje zastosowanie więcej niż jednego rejestratora z 4 dyskami ? Zastosowanie minimum dwóch komputerów jest bezpieczniejsze z punktu widzenia uszkodzenia sprzętu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 45.

48. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne Punkt 1. xi

Treść SIWZ: Interfejsy: 2x Ethernet, 4xUSB (min. 2 na panelu frontowym), RS-232, RS-485, DVI, HDMI;

Pytanie: Czy wymagane są w Rejestratorze monitoringu złącza RS-232 oraz RS-485. Złącza te nie będą potrzebne do zrywania danych z monitoringu ani do podłączenia urządzeń peryferyjnych jak mysz/klawiatura

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

49. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne Punkt 1. xv

Treść SIWZ: Wbudowany UPS do bezpiecznego wyłączenia systemu z czasem wyłączenia rejestratora regulowanym od 1 do 15 min. aby zapewnić bezpieczne zamknięcie systemu i wyeliminować wpływ wahań napięcia W sieci zasilającej lub jego zaniki

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje zastosowanie zewnętrznego UPS, który będzie realizował taką samą funkcję ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

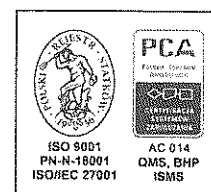
50. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne Punkt 3d

Treść SIWZ: Wbudowany dysk SSD

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje wyświetlacz HMI z kartą CF zamiast dysku SSD? W przypadku uszkodzenia do karty jest szybszy dostęp i łatwiej jest przywrócić obraz dysku.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.



51. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział V oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział V, znak: MWZ3-26-06-2017– Oprogramowanie CMS – Centralny System Zarządzania

Pytanie: Czy Zamawiający akceptuje dostarczenie nowej aplikacji centralnej (modułowej oddzielny moduły dla systemu zliczania pasażerów, systemu emisji reklam, systemu informacji pasażerskiej, systemu monitoringu) przy zachowaniu pełnej funkcjonalności Obecny zapis faworyzuje system konkretnej firmy, co ogranicza konkurencyjność i dostępność rozwiązań. Aby spełnić wymagany punkt, konieczne będzie przekazanie przez Zamawiającego protokołów komunikacyjnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

52. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Pudło

Wnioskujemy o zmianie zapisu „Wykonane z materiałów o zwiększonej odporności na korozję i procesy starzenia, zastosowane materiały nie mogą oddziaływać szkodliwie na środowisko naturalne człowieka” na „Wykonane z materiałów o zwiększonej odporności na korozję i/lub stal o minimalnej odporności na korozję i procesy starzenia 20 lat, zastosowane materiały nie mogą oddziaływać szkodliwie na środowisko naturalne człowieka” ponieważ asortyment materiałów wymagany w poprzednim zapisie jest bardzo zawężony i skomplikowany do zrealizowania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

53. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.6 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.6, znak: MWZ3-26-06-2017– Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich – Toalety

Co dokładnie i według jakich parametrów ma być zastosowane do wycierania rąk w toalecie dużej i malej?

**Odpowiedź:**

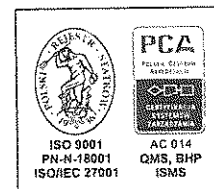
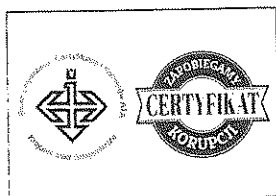
Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.6 – Charakterystyka techniczna i parametry przedziałów pasażerskich, w wierszu tabeli - Toalety, w kolumnie drugiej, dopisuje tiret dziewiąty w brzmieniu: „*toalety wyposażone w suszarki kieszeniowe do rąk*”, 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 - Toaleta, w kolumnie drugiej, dopisuje tiret dziesiąty w brzmieniu: „*toaleta wyposażona w suszarkę kieszeniową do rąk*”.

54. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Urządzenia dodatkowe

Co Zamawiający dokładnie rozumie poprzez sformułowanie „...urządzenie do podgrzewania i chłodzenia...”?

**Odpowiedź:**

Zamawiający rozumie pod tym zapisem jedno urządzenie wielofunkcyjne, które w zależności od nastaw służy do grzania lub chłodzenia napojów i posiłków. 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 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.4 – Układ mechaniczny, w wierszu tabeli – Urządzenia dodatkowe, kolumna druga otrzymuje





brzmienie: „*W każdej kabinie maszynisty jedno urządzenie wielofunkcyjne do podgrzewania i chłodzenia napojów i posiłków, szafka na ubrania oraz urządzenie do nagrywania dźwięku w kabinie maszynisty*”.

55. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Ściany

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowania wyłożeń z PWS lub tworzywa termoformowalnego? Zaletą tych tworzyw jest mniejsza masa w porównaniu z materiałem typu HPL dodatkowo tworzywa PWS są łatwe w naprawie w przypadku uszkodzeń mechanicznych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

56. Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Piasecznice  
Wnosimy o zmianie zapisu SIWZ z „4 podgrzewane dysze ustawione na zewnątrz każdego koła w każdym wózku napędowym; podgrzewane zbiorniki na piasek” na „2 podgrzewane dysze ustawione na zewnątrz każdego koła w każdym wózku napędowym; podgrzewane zbiorniki na piasek”.

Zgodnie z TSI CCS, tj Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. (Dz. U. UE nr L158 z dnia 15.06.2016 r.) która odnosi się do Interfaces between control-command and signalling trackside and other subsystems pkt. 3.1.4.1 gdzie jest wskazane że 4 dysze na każdym kole na każdym wózku napędowym jest nie dopuszczalnym przy ilości osi mniej niż 7.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.4 – Układ mechaniczny, w wierszu tabeli – Piasecznice, kolumna druga otrzymuje brzmienie: „*2 podgrzewane dysze ustawione na zewnątrz każdego koła w każdym wózku napędowym; podgrzewane zbiorniki na piasek*”.

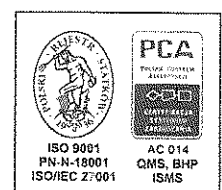
57. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Mechaniczne elementy wykonawcze

Wnosimy o zmianę zapisu SIWZ z „Hamulce tarczowe; tarcze hamulcowe dzielone, umożliwiające demontaż bez zdejmowania koła” na „Hamulce tarczowe; tarcze umożliwiające demontaż zużytej bądź uszkodzonej tarczy i montaż nowej tarczy bez konieczności zdejmowania koła z osi. Przy zastosowaniu tarcz pełnych na nowo budowanych pojazdach wymaga się aby w katalogu części zamiennych dla pojazdu wyspecyfikować również tarcze dzielone”.

Zmianę treści postanowienia argumentujemy tym, iż sprawdzonym i szeroko stosowanym rozwiązaniem jest montaż na nowo budowanych pojazdach tarcz tzw. pełnych (niedzielonych) zabudowanych w kołach. A w trakcie eksploatacji gdy zajdzie potrzeba ich wymiany to aby uniknąć zdejmowania koła z osi wykonuje się demontaż tarcz przez ich przecięcie na pół i zamontowanie w miejsce starych tzw. tarcz dzielony. Takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne pod względem kosztów, gdzie tarcze dzielone są kilkukrotnie droższe od tarcz pełnych. Należy też wziąć pod uwagę, że często zużycie kół i tarcz idzie w parze i wtedy przy ponownym składaniu zestawów kołowych można zastosować tańsze tarcze pełne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.





58. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Skuteczność hamowania

Wnosimy o uściślenie wymagania czy pod pojęciem hamowania w trybie pneumatycznym Zamawiający ma na myśli hamulec pneumatyczny pośredniego działania, tzw. UIC oparty w swym działaniu wyłącznie o zmianę ciśnienia w Przewodzie Głównym i współpracujące zawory rozrządowe, a podczas tego hamowania nie mogą uczestniczyć inne tryby hamulców jak np. bezpośredniego działania, tzw. EP? Jeżeli tak, to wnioskujemy o obniżenie wymaganej wartości procentu masy hamującej z 160% na >150% w całym zakresie obciążenia pojazdu, tak jak to wymaga karta UIC546 dla trybu R, gdzie pojazdy wyposażone w tryb R mogą realizować przejazdy z prędkością 160km/h na wszystkich liniach PLK. A jeżeli Zamawiający do osiągnięcia 160% masy hamującej dopuszcza działanie hamulca EP, to proponujemy wprowadzić zmianę zapisu SIWZ na "Skuteczność hamowania w trybie hamowania pneumatycznego, które może być wspomagane hamulcem bezpośredniego działania EP, powinna zapewniać procent masy hamującej nie mniejszy niż 160, z uwzględnieniem warunków eksploatacji zamawianego pojazdu"

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

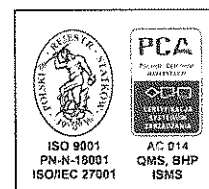
59. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Układ automatycznej próby hamulca

Wnioskujemy o zmianę części zapisu wymagania "tryb automatyczny, tzn. poprzez jednorazowe uruchomienie próby bez dalszej ingerencji maszynisty" na "tryb pół-automatyczny, tzn. maszynista wyłącznie z pozycji maszynisty bez wychodzenia z kabiny realizuje komendy wskazane na wyświetlaczu maszynisty jak np. wdroyć hamowania awaryjne zadajnikiem hamulca zespolonego, a system sterowania pojazdu przeprowadza automatyczną kontrolę poprawności pracy systemu hamulca. Szczegółowa funkcjonalność do uzgodnienia z Zamawiającym w trakcie realizacji".

Zmianę argumentujemy tym, że próba systemu hamulca w pełni zautomatyzowana nie jest w stanie zdiagnozować stanu urządzeń takich jak zadajniki, czy "grzybek" hamowania awaryjnego, które to urządzenia są jednym z ważniejszych elementów systemu gdyż za ich pomocą maszynista wydaje komendy dla systemu sterowania hamulcem. Automatyczna próba hamulca nie jest w stanie samodzielnie przestawić zadajnika, a jego błędne działanie może doprowadzić, że komenda hamowania nie zostanie przekazana do systemu sterowania i to polecenie nie zostanie zrealizowane już w czasie jazdy. Dlatego mając to na uwadze proponujemy pół-automatyczny system próby hamulca, który zostanie uzgodniony podczas ewentualnej realizacji zamówienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił 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 3.5 – Hamowanie, w wierszu tabeli – Układ automatycznej próby hamulca, w kolumnie drugiej, tiret drugi otrzymuje brzmienie: „tryb pół-automatyczny, tzn. maszynista wyłącznie z pozycji maszynisty bez wychodzenia z kabiny realizuje komendy wskazane na wyświetlaczu maszynisty jak np. wdroyć hamowania awaryjne zadajnikiem hamulca zespolonego, a system sterowania pojazdu przeprowadza automatyczną kontrolę poprawności pracy systemu hamulca. Szczegółowa funkcjonalność do uzgodnienia z Zamawiającym w trakcie realizacji,".



60. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Normy

Treść SIWZ: PN-K-88177: 1998/Azl :2002 - Tabor kolejowy- Hamulec - Wymagania i metody badań

Pytanie: Proponujemy dodać adnotację do przywołanej normy PN-K-88177 "Wymagania normy tylko w zakresie zasadnym dla zespołów trakcyjnych". Argumentujemy to tym, że norma dedykowana jest głównie dla systemów hamulca na wagonach i np. niezasadnym jest stosowanie się do wymogu czasu napełniania zbiorników pomocniczych w czasie od 150s do 210s w układach gdzie nie ma zastosowanego hamulca klockowego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że w odniesieniu do wszystkich przywołanych norm i kart UIC obowiązek ich stosowania dotyczy wyłącznie zapisów odnoszących się do elektrycznych zespołów trakcyjnych.

61. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Normy

Treść SIWZ: PN-EN 15624+A1:2011 Kolejnictwo - Hamowanie - Przekładniki ciśnienia

Pytanie: Norma EN 15624 nie znajduje zastosowania w zespołach trakcyjnych w których nie ma potrzeby stosowania zewnętrznych urządzeń przestawczych zmiany trybu hamulca. Proponujemy usunąć normę z listy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił 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 2.2 – Normy, w tabeli usuwa normę: „PN-EN 15624+A1:2011 Kolejnictwo - Hamowanie – Urządzenia przestawcze „Próżny – Ładowny”.

62. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Karty UIC

Treść SIWZ: UIC 540, 6 edycja, marzec 2014 Brakes - Air brakes for freight trains and passenger trains

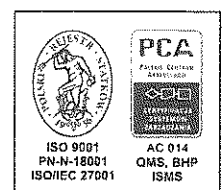
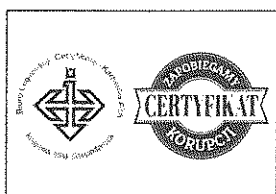
Pytanie: Proponujemy dodać adnotację do przywołanej karty UIC 540 "Wymagania karty tylko w zakresie zasadnym dla zespołów trakcyjnych". Argumentujemy to tym, że norma dedykowana jest dla systemów hamulca na wagonach. Wymóg spełnienia nią wymagań karty UIC 540 nie jest wymagany przez TSI LOC&PAS 2014.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 60.

63. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5 , znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Mechaniczne elementy wykonawcze

Wnosimy o zmianę zapisu SIWZ z „Hamulce tarczowe; tarcze hamulcowe dzielone, umożliwiające demontaż bez zdejmowania koła” na „Hamulce tarczowe; tarcze umożliwiające demontaż zużytej bądź uszkodzonej tarczy i montaż nowej tarczy bez konieczności zdejmowania koła z osi. Przy zastosowaniu tarcz pełnych na nowo budowanych pojazdach wymaga się aby w katalogu części zamiennych dla pojazdu wyspecyfikować również tarcze dzielone". Zmianę SIWZ argumentujemy tym, iż sprawdzonym i szeroko stosowanym rozwiązaniem jest montaż na nowo budowanych pojazdach tarcz tzw. pełnych (niedzielonych) zabudowanych w kołach. A w trakcie





eksploatacji gdy zajdzie potrzeba ich wymiany to aby uniknąć zdejmowania koła z osi wykonuje się demontaż tarcz przez ich przecięcie na pół i zamontowanie w miejsce starych tzw. tarcz dzielony. Takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne pod względem kosztów, gdzie tarcze dzielone są kilkukrotnie droższe od tarcz pełnych. Należy też wziąć pod uwagę, że często zużycie kół i tarcz idzie w parze i wtedy przy ponownym składaniu zestawów kołowych można zastosować tańsze tarcze pełne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

64. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Skuteczność hamowania

Wnosimy o uściślenie wymagania czy pod pojęciem hamowania w trybie pneumatycznym Zamawiający ma na myśli hamulec pneumatyczny pośredniego działania, tzw. UIC oparty w swym działaniu wyłącznie o zmianę ciśnienia w Przewodzie Głównym i współpracujące zawory rozrządcze, a podczas tego hamowania nie mogą uczestniczyć inne tryby hamulców jak np. bezpośredniego działania, tzw. EP? Jeżeli tak, to wnioskujemy o obniżenie wymaganej wartości procentu masy hamującej z 160% na >150% w całym zakresie obciążenia pojazdu, tak jak to wymaga karta UIC546 dla trybu R, gdzie pojazdy wyposażone w tryb R mogą realizować przejazdy z prędkością 160km/h na wszystkich liniach PKP. A jeżeli Zamawiający do osiągnięcia 160% masy hamującej dopuszcza działanie hamulca EP, to proponujemy wprowadzić zmianę zapisu SIWZ na "Skuteczność hamowania w trybie hamowania pneumatycznego, które może być wspomagane hamulcem bezpośredniego działania EP, powinna zapewniać procent masy hamującej nie mniejszy niż 160, z uwzględnieniem warunków eksploatacji zamawianego pojazdu"

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

65. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.5 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.5, znak: MWZ3-26-06-2017– Hamowanie – Układ automatycznej próby hamulca

Wnosimy o zmianę części zapisu wymagania "tryb automatyczny, tzn. poprzez jednorazowe uruchomienie próby bez dalszej ingerencji maszynisty" na "tryb pół-automatyczny, tzn. maszynista wyłącznie z pozycji maszynisty bez wychodzenia z kabiny realizuje komendy wskazane na wyświetlaczu maszynisty jak np. wdrożyć hamowania awaryjne zadajnikiem hamulca zespolonego, a system sterowania pojazdu przeprowadza automatyczną kontrolę poprawności pracy systemu hamulca. Szczegółowa funkcjonalność do uzgodnienia z Zamawiającym w trakcie realizacji". Zmianę argumentujemy tym, że próba systemu hamulca w pełni zautomatyzowana nie jest w stanie zdiagnozować stanu urządzeń takich jak zadajniki, czy "grzybek" hamowania awaryjnego, które to urządzenia są jednym z ważniejszych elementów systemu gdyż za ich pomocą maszynista wydaje komendy dla systemu sterowania hamulcem. Automatyczna próba hamulca nie jest w stanie samodzielnie przestawić zadajnika, a jego błędne działanie może doprowadzić, że komenda hamowania nie zostanie przekazana do systemu sterowania i to polecenie nie zostanie zrealizowane już w czasie jazdy. Dlatego mając to na uwadze proponujemy pół-automatyczny system próby hamulca, który zostanie uzgodniony podczas ewentualnej realizacji zamówienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że odpowiedź została udzielona przy pytaniu nr 59.



66. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Normy

Treść SIWZ: PN-K-88177: 1998/Azl :2002 - Tabor kolejowy- Hamulec - Wymagania i metody badań

Pytanie: Proponujemy dodać adnotację do przywołanej normy PN-K-88177 "Wymagania normy tylko w zakresie zasadnym dla zespołów trakcyjnych". Argumentujemy to tym, że norma dedykowana jest głównie dla systemów hamulca na wagonach i np. niezasadnym jest stosowanie się do wymogu czasu napełniania zbiorników pomocniczych w czasie od 150s do 210s w układach gdzie nie ma zastosowanego hamulca klockowego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że odpowiedź została udzielona przy pytaniu nr 60.

67. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Normy

Treść SIWZ: PN-EN 15624+A1:2011 Kolejnictwo - Hamowanie - Przekładniki ciśnienia

Pytanie: Norma EN 15624 nie znajduje zastosowania w zespołach trakcyjnych w których nie ma potrzeby stosowania zewnętrznych urządzeń przestawczych zmiany trybu hamulca. Proponujemy usunąć normę z listy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że odpowiedź została udzielona przy pytaniu nr 61.

68. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 1 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 1, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania Techniczne Dla Dwuczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych – Karty UIC

Treść SIWZ: UIC 540, 6 edycja, marzec 2014 Brakes - Air brakes for freight trains and passenger trains

Pytanie: Proponujemy dodać adnotację do przywołanej karty UIC 540 "Wymagania karty tylko w zakresie zasadnym dla zespołów trakcyjnych". Argumentujemy to tym, że norma dedykowana jest dla systemów hamulca na wagonach. Wymóg spełnienie nią wymagań karty UIC 540 nie jest wymagany przez TSI LOC&PAS 2014.

**Odpowiedź:**

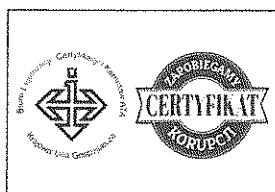
Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 62.

69. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.10 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.10 , znak: MWZ3-26-06-2017– Eksploatacja i utrzymania – Minimalny przebieg EZT do naprawy w poziomie utrzymania P4 Wnioskujemy o zmianę części zapisu wymagania "≥ 1 000 000 km oraz nie częściej niż raz na 6 lat" na "≥ 1 000 000 km lub nie częściej niż raz na 6 lat" ponieważ nie można stosować koniunkcji dwóch warunków wykonania naprawy (przebieg i czas) z uwagi na możliwość osiągnięcia krytycznych parametrów pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

70. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.10 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.10 , znak: MWZ3-26-06-2017– Eksploatacja i utrzymania – Minimalny przebieg EZT do naprawy w poziomie utrzymania P5





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

Wnoskujemy o zmianę części zapisu wymagania „ $\geq 3\ 000\ 000$  km oraz nie częściej niż raz na 6 lat” na „ $\geq 3\ 000\ 000$  km lub nie częściej niż raz na 6 lat” ponieważ nie można stosować koniunkcji dwóch warunków wykonania naprawy (przebieg i czas) z uwagi na możliwość osiągnięcia krytycznych parametrów pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

71. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.7 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.7, znak: MWZ3-26-06-2017 – Urządzenia bezpieczeństwa, sterowania ruchem pociągu – Pokładowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Wnoskujemy o zmianę części zapisu wymagania „Pojazd ma być wyposażony w urządzenia ETCS systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziom 2, Baseline w wersji co najmniej 3.4.0.” na „Pojazd ma być wyposażony w urządzenia ETCS systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS: poziom 2 zgodny z TSI 2015/14, Baseline w wersji co najmniej 2.3.0.d” z uwagi na brak obecności producentów na rynku który spełniali powyższe wymagania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

72. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.7 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.7, znak: MWZ3-26-06-2017 – Urządzenia bezpieczeństwa, sterowania ruchem pociągu – Dodatkowe wymagania dla radiotelefonu  
Wnoskujemy o zmianę części zapisu wymagania „Radio-Stop; GSM-R baseline 1.” na „Radio-Stop; GSM-R zgodny z TSI 2015/14” z uwagi na brak obecności producentów na rynku który spełniali powyższe wymagania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

73. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.3, znak: MWZ3-26-06-2017 – Wyposażenie elektryczne – Bateria akumulatorów

Wnoskujemy o dodanie do wymagania akumulatorów min 2 technologii - spiekanej ewentualnie kwasowej. Wpisanie jednej włóknistej technologii wskazuje na preferowanie konkretnego dostawcy.

**Odpowiedź:**

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 3.3 – Wyposażenie elektryczne, w tabeli – Bateria akumulatorów, w kolumnie drugiej dopisuje zdanie w brzmieniu: „Akumulatory w innej technologii wymagają pisemnej zgody Zamawiającego”.

74. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017 – Układ mechaniczny – Sygnały czoła i końca pociągu

Wnosimy o wykreślenie wymagania „przy zaniku napięcia z sieci trakcyjnej oraz wyłączonej bądź rozładowanej baterii, przez okres przynajmniej 15 minut” ponieważ bateria pokładowa spełnia wskazany powyżej funkcjonal bez konieczności stosowania baterii dodatkowej.

**Odpowiedź:**

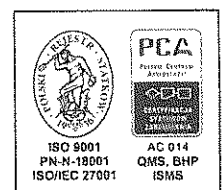
Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

45

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



75. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Pudło

Wnioskujemy o zmianę części zapisu wymagania „Cały dach pomalowany farbą przeciwpoślizgową” na „Ścieżkę, wyznaczoną i oznakowaną w formie żółtego pasa umożliwiającą swobodne przejście dla obsługi technicznej – pomalowany farbą przeciwpoślizgową”, sugerujemy że tylko ten obszar dachu będzie wykorzystany przez obsługę techniczną dachu i naniesienie farby tylko w tym obszarze będzie rozsądnym.

**Odpowiedź:**

Zamawiający 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 3.4 – Układ mechaniczny, w wierszu tabeli – Pudło, kolumna druga ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: „Ścieżka, o której mowa powyżej, pomalowana farbą przeciwpoślizgową”.

76. SIWZ ust. XVII pkt.5 , znak: MWZ3-26-06-2017 – Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert - Instrukcja dotycząca sposobu obliczenia Współczynników efektywności We5 oraz We2

Zgodnie z wytycznymi do oferty należy zadeklarować zużycie energii trakcyjnej dla podanej trasy. Standard CLC-TS 50591 pkt. 7.2.6 wyraźnie oddziela pobór energii na cele trakcyjne od poboru energii na cele komfortu cieplnego. Wnosimy o potwierdzenie, iż deklarowane wartości zużycia energii dotyczą poboru energii na cele trakcyjne przez pracę układu napędowego oraz pracę urządzeń pomocniczych niezbędnych do pokonania trasy, wykluczając tym samym udział poboru energii przez systemy klimatyczno-grzewcze.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 1 zawarte w II wniosku Wykonawcy.za numerem pisma MWZ3-26-06-35-2017 z dnia 4 lipca 2017 r.

77. SIWZ ust. XVII pkt.5, ppkt. 6 , znak: MWZ3-26-06-2017 – Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert - Instrukcja dotycząca sposobu obliczenia Współczynników efektywności We5 oraz We2 - Rozkład i sposób jazdy

Wraz z wymogami nie zostały załączone rozkłady jazdy, o których mowa w zapisie. Wnosimy o dostarczenie rozkładu jazdy pomiędzy przystankami z określonymi wymaganymi czasami jazdy oraz postojów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił rozkłady jazdy za numerem pisma MWZ3-26-06-35-2017 z dnia 4 lipca 2017 r.

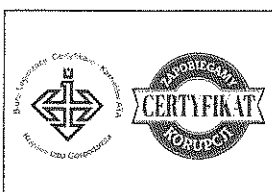
78. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 7 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 7, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne dla odbieraka prądu

Czy określenie górnej pozycji pantografu może być realizowane poprzez informację z czujnika dolnego położenia w połączeniu z informacją o obecności napięcia trakcyjnego na odbieraku?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie precyzuje szczegółowych wymogów w zakresie tej funkcjonalności.

79. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 11.3 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 11.3, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne dla odbieraka prądu - Wymagania



Podany profil ślizgacza jest niezgodny z obowiązującymi przepisami TSI LOC&PAS. Wnosimy o zmianę zapisu z „Profil ślizgacza: B.3 zgodny z PN-EN 50367:2012.” na „Profil ślizgacza zgodny z obowiązującymi przepisami TSI LOC&PAS p. 4.2.8.2.9.2”

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i 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 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w Rozdziale II – Wymagania techniczne dla odbieraka prądu – Wymagania, pkt 11.3 otrzymuje brzmienie: „Geometria ślizgacza – typ 1 950 mm – wg TSI LOC&PAS.”

80. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 11.8 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, Rozdział 2 pkt. 11.8, znak: MWZ3-26-06-2017– Wymagania techniczne dla odbieraka prądu – Wymagania Profil ślizgaczy zgodnie z obowiązującymi przepisami TSI LOC&PAS może odbiegać od wcześniej stosowanych rozwiązań. Wnosimy o zmianę zapisu z „Masa:  $\leq 15,4$  kg” na „Masa:  $\leq 23,0$  kg”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

81. Załącznik nr 2 do umowy ramowej, pkt 3.4 oraz Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, pkt 3.4, znak: MWZ3-26-06-2017– Układ mechaniczny – Pudło

W trakcie normalnej eksploatacji pojazdu pod trakcją elektryczną nie jest wskazane ze względów bezpieczeństwa poruszanie się po dachu wzdłuż pojazdu. Przebywanie osób na dachu w momencie gdy trakcja elektryczna jest zasilana grozi porażeniem prądem. Przechodzenie pomiędzy poszczególnymi członami poruszając się nad opończami jest bardzo niebezpieczne. Z uwagi na zakaz przejścia przez Pantograf oraz Opończę nie ma możliwości zapewnienia ciągłości komunikacji wzdłuż całego dachu.

Zapis SIWZ „Wzdłuż całego dachu wyznaczona ścieżka, oznakowana w formie żółtego pasa, umożliwiająca swobodne przejście obsługi technicznej przez całą długość pojazdu – jednego końca na drugi” rozumiemy jako umożliwienie przemieszczania się w warunkach warsztatowych wzdłuż pojazdu na poszczególnych członach, czyli przejście po specjalnej ścieżce wytyczonej na obudowach urządzeń trakcyjnych (po którym przejście jest możliwe), bez przechodzenia między członami.

Wnosimy o zmianę w/w postanowienia następująco:

„Wzdłuż całego dachu wyznaczona ścieżka, oznakowana w formie żółtego pasa, umożliwiająca swobodne przejście obsługi technicznej w warunkach warsztatowych przemieszczając się w obrębie pojedynczych członów”.

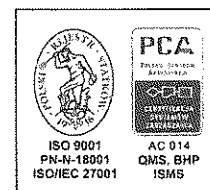
**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

82. Załącznik nr 2.1 do umowy ramowej, znak: MWZ3-26-06-2017,3. Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, 3.1 Wymagania ogólne, Liczba stałych miejsc siedzących  $\geq 112$

Bazując na naszym doświadczeniu przy współpracy z przewoźnikami na terenie kraju optymalną liczbą miejsc siedzących stałych dla pojazdów 2 członowych jest liczba zbliżona do wartości 100. Jest to liczba najbardziej korzystna jeśli chodzi o zużycie energii przez pojazd i tym samym ograniczenie kosztów występujących podczas eksploatacji pojazdu. Liczba ta jest również optymalna pod kątem wydajności układu klimatyzacji. Taka ilość osób siedzących stałych pozwala również na komfortowe rozmieszczenie foteli wewnątrz przestrzeni pasażerskiej, ustawienie ergonomicznej/funkcjonalnej podziałki pomiędzy poszczególnymi siedzeniami. Zwracamy także uwagę

47





na dysproporcje pomiędzy wymogiem miejsc stałych dla pojazdu 5 członowego a wymogiem dla pojazdu 2 członowego gdzie pojazd 5 członowy posiada optymalnie dobraną liczbę miejsc zgodnie z przytoczona powyżej argumentacją. Dodatkowo z powodu rygorystycznych wymagań odnośnie lokalizacji miejsc uchylnych wnosimy o zmniejszenie ich ilości do 6. Zwyczajowo miejsca uchylnie są rzadko eksploatowane i z reguły pozostają jako miejsca niezajmowane przez pasażerów. Taka ilość miejsc uchylnych pozwala na komfortowe rozmieszczenie foteli wewnątrz przestrzeni pasażerskiej, ustawienie bardziej ergonomiczne oraz funkcjonalne.

W związku z powyższym proponujemy następujący zapis:

Liczba stałych miejsc siedzących  $\geq 100$

Liczba stałych miejsc siedzących  $\geq 6$ , wymagany brak miejsc uchylnych w przedśionkach wejściowych i korytarzu/przejściu obok toalety

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 2.1 do umowy ramowej – Wymagania techniczne dla dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w pkt 3.1 - Wymagania ogólne, w wierszu tabeli – Liczba stałych miejsc siedzących Liczba stałych miejsc siedzących, kolumna druga otrzymuje brzmienie: „ $\geq 100$ ”, w wierszu tabeli – Liczba uchylnych miejsc siedzących, w kolumnie drugiej zmienia zapis z: „ $\geq 10$ ”, na zapis: „ $\geq 6$ ”.

Załącznik nr 10 do SIWZ:

83. §1, ust. 4:

Wnosimy o potwierdzenie, że przez termin rozpoczęcie naprawy Zamawiający ma na myśli rozpoczęcie naprawy na poziomie P4.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że termin rozpoczęcie naprawy dotyczy rozpoczęcia naprawy w poziomie utrzymania P4.

84. §1 ust. 5, pkt 6):

Wnosimy o informację w jaki sposób i w jakich terminach przed złożeniem zamówienia Zamawiający poinformuje Wykonawcę o posiadanych środkach ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie będzie informował Wykonawcy o posiadanych środkach. Udzielenie zamówienia wykonawczego będzie oznaczało, że Zamawiający ma zapewnione środki na realizację danego zamówienia wykonawczego.

85. §2, Definicja awarii:

Wnosimy o dookreślenie, że przez awarię Zamawiający rozumie uszkodzenie/usterkę, które/która wyłącza pojazd z eksploatacji.

Zamawiający w niejasny sposób zdefiniował pojęcie awarii oraz uszkodzenia/usterki. Pojęcia te są w zasadzie tożsame, bowiem pojęcie awaria zawiera się w pojęciu usterka/uszkodzenie. Awaria jak i usterka oznaczają tym samym wadę pojazdu, a skoro Zamawiający dokonał rozróżnienia tych pojęć, to zasadne jest, aby odnosiły się one do innych okoliczności. Powszechnie w obrocie za awarię przyjmuje się wystąpienie wad/uszkodzeń, które wyłączają pojazd z eksploatacji. W celu zapewnienia spójności postanowień umowy ramowej, dokonanie wskazanego doprecyzowania jest konieczne i uzasadnione.







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

**Odpowiedź:**

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

86. §2, Definicja uszkodzenia/usterki:

Wnosimy o zmianę niniejszej definicji na następującą:

„Wada określona zgodnie z art. 556<sup>1</sup> kodeksu cywilnego.”

**Odpowiedź:**

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

87. §4 ust. 2 pkt ppkt 1):

Wnosimy o zmianę postanowienia z:

„Tu – łączny czas wyłączenia dla realizacji cyklu utrzymania, liczony w pełnych godzinach od momentu przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia zabiegu utrzymania, do momentu przekazania pojazdu do dalszej eksploatacji”

na:  
„Tu – łączny czas wyłączenia dla realizacji cyklu utrzymania, liczony w pełnych godzinach od momentu protokolarnego przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia zabiegu utrzymania, do momentu protokolarnego przekazania pojazdu do dalszej eksploatacji”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

88. §4 ust. 2 pkt ppkt 2):

Wnosimy o zmianę postanowienia z:

„Ta – łączny czas wszystkich wyłączeń awaryjnych liczony w pełnych godzinach, od momentu przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia naprawy wynikającej z awarii powodującej przerwanie eksploatacji, do momentu ponownego przekazania pojazdu do eksploatacji”

Na:  
„Ta – łączny czas wszystkich wyłączeń awaryjnych liczony w pełnych godzinach, od momentu protokolarnego przekazania pojazdu w miejscu przeprowadzenia naprawy wynikającej z awarii powodującej przerwanie eksploatacji, do momentu ponownego protokolarnego przekazania pojazdu do eksploatacji”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

89. §4 ust. 4:

Wnosimy o zmianę wysokości zastrzeżonej kary umownej z:

10.000,00 na 2.000,00 zł.

Kara zastrzeżona przez Zamawiającego ma charakter rażąco wygórowany, w szczególności w porównaniu do charakteru nienależytego wykonania zobowiązania i biorąc pod uwagę rozmiar potencjalnej szkody jaka może ponieść Zamawiający w związku z obniżeniem współczynnika o 0,1.

**Odpowiedź:**

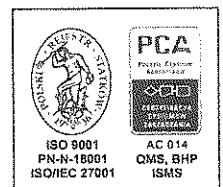
Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

49

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





90. §4 ust. 5:

Wnosimy o zmianę wysokości zastrzeżonej kary umownej z:  
30.000,00 zł na 5.000,00 zł.

Kara zastrzeżona przez Zamawiającego ma charakter rażąco wygórowany, w szczególności w porównaniu do charakteru nienależytego wykonania zobowiązania i biorąc pod uwagę rozmiar potencjalnej szkody jaka może ponieść Zamawiający w związku z obniżeniem współczynnika o 0,1.

Dodatkowo wskazujemy, że z punktu widzenia Zamawiającego nie ma znaczenia czy pojazd jest niedostępny ze względu na wyłączenie czy długi czas wykonywania przeglądu, zatem nie ma uzasadnienia stosowanie różnych poziomów kary za tą samą niedogodność.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

91. §4 ust. 6:

Wnosimy o usunięcie tego ustępu.

Zastrzeżona kara umowna jest nieproporcjonalnie wysoka do szkody, którą może ponieść Zamawiający ze względu na obniżenie współczynnika na wskazanym poziomie. To samo dotyczy obowiązku dostarczenia nowego pojazdu – Wykonawca nie widzi podstaw dla żądania Zamawiającego do dostarczenia nowego pojazdu. Jest to postanowienie represjonujące Wykonawcę i rażący sposób zaburza równowagę kontraktową stron. Wskazujemy także, że dwukrotne wystąpienie współczynnika na wskazanym poziomie spełnia przesłanki wystąpienia wady systemowej, dla usunięcia której przewidziano odrębny tryb, który powinien znaleźć w tej sytuacji zastosowanie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści tego zapisu.

92. §5 ust. 6:

Wnosimy o potwierdzenie, że licencja, o której mowa w niniejszym postanowieniu dotyczy wyłącznie pojazdów dostarczanych na podstawie niniejszej umowy ramowej i umów wykonawczych.

**Odpowiedź:**

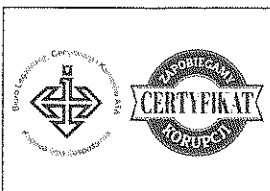
Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ w tym zakresie.

93. §6 ust. 1:

Wnosimy o zmianę postanowienia w ten sposób, że jedynie poważne awarie wyłączające pojazd z eksploatacji powodują przerwanie jazu obserwowanych i rozpoczęcie liczenia przebiegu od 0 km. Na ten moment każda najdrobniejsza awaria będzie powodować anulowanie jazdy obserwowanej, co jest niczym nieuzasadnione i może powodować opóźnienia w odbiorach pojazdów i w konsekwencji generować kary umowne po stronie Wykonawcy. Dodatkowo w przypadku wystąpienia pierwszej awarii wszelkie koszty przeprowadzenia jazu pokrywa Wykonawca, więc przeniesienie kosztów na Wykonawcę nastąpiłoby w przypadku wystąpienia najdrobniejszej awarii, co także nie znajduje uzasadnienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ, poprzez doprecyzowanie zapisów dotyczących tego zagadnienia.



94. §6 ust. 1:

Wnosimy o udzielenie odpowiedzi:

1. Czy jazdy obserwowane będą odbywać się wraz z pasażerami?
2. Czy Zamawiający może wyjaśnić, jak będą wyglądać jazdy obserwowane w „warunkach rzeczywistej eksploatacji”?
3. Czy Wykonawca dobrze rozumie, że jazdy obserwowane będą odbywać się po infrastrukturze PKP PLK na terenie RP i nie tylko woj. mazowieckiego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że jazdy obserwowane będą odbywać się bez pasażerów na terenie województwa mazowieckiego.

95. §8 ust. 4:

Wnosimy o dookreślenie, że gwarancja na usługę serwisową danego rodzaju obejmuje uszkodzenia/usterki wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania danej obsługi serwisowej.

Niniejsze postanowienie jest nieprecyzyjne, albowiem może ono sugerować, że Wykonawca jest zobowiązany usuwać wszelkie usterki/uszkodzenia, co odnosi się do gwarancji jakości na pojazd (48 miesięcy) przez okres 18 lat. Zasadne jest zatem doprecyzowanie niniejszego postanowienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ w tym zakresie.

96. §8 ust. 6:

Wnosimy o dokonanie zmiany z: „(...) 2 dni od powiadomienia” na „7 dni od powiadomienia” oraz

z „(...) w terminie 7 dni” na „(...) w terminie 30 dni”

Termin 2 dni jest terminem nierealnym do spełnienia, w szczególności w przypadku wystąpienia skomplikowanych uszkodzeń. Podyktowane jest także to możliwymi do osiągnięcia terminami napraw usterek przez dostawców poszczególnych urządzeń.

Z kolei termin 7 dni na wymianę części na nowe może być terminem nierealnym, albowiem nie każdy Wykonawca dysponuje zapasem części na magazynach, co wiąże się z koniecznością zamówienia części od dostawców, a to z kolei wiąże się koniecznością dysponowania przez Wykonawcę znacznie dłuższym terminem.

**Odpowiedź:**

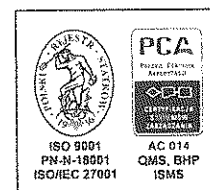
Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ tego zapisu.

97. §8 ust. 12:

Wnosimy o potwierdzenie, że Wykonawca musi zaakceptować wybór innego podmiotu wybranego przez Zamawiającego do usunięcia uszkodzenia. Wykonawca nie może odpowiadać za usunięcie uszkodzenia przez podmiot, który nie jest w stanie zapewnić analogicznej jakości usługi co Wykonawca, w związku z czym zgoda Wykonawcy na wybór takiego podmiotu jest niezbędną.

Wnosimy o dokonanie modyfikacji postanowienia w ten sposób, że Zamawiający powinien najpierw zwrócić się do Wykonawcy o pokrycie uzasadnionych i bezspornych kosztów, dopiero w przypadku nieuzasadnionej odmowy

51





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

Wykonawcy Zamawiający powinien być uprawniony do skorzystania z zabezpieczenia należytego wykonania w zakresie roszczeń z tytułu rękojmi za wady.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

98. §8 ust. 15:

Wnosimy o usunięcie postanowienia dotyczącego obowiązku zwrotu Zamawiającemu kwoty zapłaconej za pojazd. Roszczenie Zamawiającego jest nieproporcjonalne i nie znajduje uzasadnienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

99. §8 ust. 16:

Wnosimy o usunięcie niniejszego postanowienia.

Dostarczenie nowego pojazdu nie stanowi przedmiotu umowy, wobec czego zastrzeżenie kar umownych w tym zakresie stanowi nic innego jak przejaw represjonowania Wykonawcy i nie znajduje uzasadnienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

100. §10 ust. 1 pkt 6):

Wnosimy o usunięcie tego postanowienia.

Wskazane przez Zamawiającego czynności nie zostały precyzyjnie określone, obejmują swoim zakresem w zasadzie każdą czynność, co w konsekwencji niweczy zasadność dokonania wyliczenia dokonanego w niniejszym ustępie. Jest to postanowienie blankietowe, nieprecyzyjne, ogólne, które sprawia, że Wykonawca nie ma możliwości dokonania wyceny tych czynności, a to uniemożliwia prawidłowe przygotowanie oferty.

W przypadku nieuwzględnienia powyższego wniosku, alternatywnie wnosimy o sporządzenie przez Zamawiającego zamkniętej listy „innych czynności niezbędnych do utrzymania pełnej sprawności pojazdów”. Utworzenie zamkniętej listy jest warunkiem właściwego sporządzenia oferty oraz wykluczy przyszłe wątpliwości co do rozumienia treści umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ, poprzez doprecyzowanie zapisów dotyczących tego zagadnienia.

101. §10 ust. 5:

Wnosimy o usunięcie niniejszego postanowienia.

Niniejsze zobowiązanie nie stanowi przedmiotu umowy. Żądanie utrzymania stanu magazynowego nakłada na Wykonawcę obowiązek nieodpłatnego świadczenia, co narusza zasadę ekwiwalentności umów i odpłatności za realizację zamówienia publicznego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ poprzez usunięcie zapisów w tym zakresie.



**Mazowsze.**  
serce Polski



102. § 11 ust. 6:

Wnosimy o usunięcie postanowienia dotyczącego zobowiązania Wykonawcy do wykonania w ramach P4 prac dodatkowych na koszt Wykonawcy.

Zakres naprawy P4 powinien być zgodny z DSU. Wszelkie prace dodatkowe wykraczające poza zakres określony z DSU powinny stanowić przedmiot odrębnego zamówienia, za które Wykonawca otrzyma dodatkowe wynagrodzenie. Prace dodatkowe nie stanowią przedmiotu zamówienia, wobec czego dla ich realizacji powinien być przewidziany odrębny sposób wykonania i dokonania rozliczeń.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ, poprzez doprecyzowanie zapisów dotyczących tego zagadnienia.

103. § 13 ust. 2:

Wnosimy o doprecyzowanie kiedy najpóźniej Zamawiający zobowiązany będzie zapłacić zaliczkę.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 13 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „Podstawą do wypłaty zaliczki, o której mowa w ust. 2 będzie podpisany przez obie Strony protokół kontroli rozpoczęcia procesu realizacji zamówienia i złożenie przez Wykonawcę bezwarunkowej gwarancji bankowej zwrotu zaliczki na pierwsze żądanie Zamawiającego (wg wzoru przedłożonego przez Zamawiającego stanowiącego załącznik nr 9 do umowy ramowej) oraz faktury VAT na kwotę zaliczki wystawionej odrębnie do każdego EZT.

- 1) przez rozpoczęcie procesu realizacji zamówienia Zamawiający rozumie przedstawienie Zamawiającemu przez Wykonawcę: projektów pojazdów, harmonogramu produkcji poszczególnych pojazdów, potwierdzenia przyjęcia przez dostawców do realizacji zamówień na dostawy, co najmniej następujących podzespołów: falowników, silników, przekładni trakcyjnych, wózków, elementów pudła w ilości niezbędnej do wyprodukowania wszystkich zamawianych pojazdów,
- 2) płatności zaliczek następować będą w terminie do 30 dni od daty otrzymania faktury VAT, przez Zamawiającego na rachunek Wykonawcy,
- 3) ostateczna płatność zaliczki może nastąpić do dnia poprzedzającego dzień wystawiania faktury końcowej, o której mowa w ust. 4 niniejszego paragrafu.”.

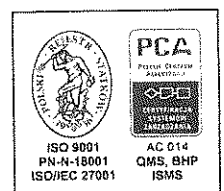
104. § 13 ust. 2 oraz § 13 ust. 7:

Wnosimy o doprecyzowanie tych postanowień, aby z nich wynikało, że pozostała część wynagrodzenia płatna będzie na podstawie faktur końcowych, na których umieszczone będą rozliczenia zaliczek.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 13 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „Podstawą do wystawienia faktury VAT na pozostałą część wynagrodzenia odpowiadającą 80% (z wyłączeniem ust. 2 pkt 1 niniejszego paragrafu, gdzie procent będzie wynikał z faktycznie zapłaconej zaliczki w stosunku do ceny brutto) ceny każdego elektrycznego zespołu trakcyjnego, będzie podpisany przez przedstawicieli obu Stron Końcowy Protokół Odbioru Technicznego. Dniem dostawy/sprzedaży będzie dzień podpisania przez Strony Końcowego Protokołu Odbioru Technicznego. W dniu podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Technicznego poszczególnych EZT Wykonawca wystawi fakturę VAT końcową za dany EZT, zawierającą numer faktury zaliczkowej oraz kwotę otrzymanej zaliczki.”.

53





105. § 13 ust. 3:

Podstawą do wypłaty zaliczki nie może być faktura VAT, o której mowa w tym punkcie. Faktura VAT zostanie wystawiona po dokonaniu wpłaty zaliczki przez Zamawiającego i będzie stanowiła potwierdzenie dokonania wpłaty zaliczki.

Wnosimy o uwzględnienie uwagi Wykonawcy i dokonanie stosownej modyfikacji w tym zakresie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy dotyczącego zmiany fakturowania. Ustawa o VAT dopuszcza wystawienie faktury zaliczkowej na 30 dni przed otrzymaniem całości lub części zapłaty. Zamawiający udzielając odpowiedzi na pytanie nr 103 doprecyzował wystawienie faktury zaliczkowej na każdy EZT odrębnie.

106. § 13 ust. 2 pkt 1), 2), 3), 4), 5), 6) w związku z § 13 ust. 3:

Wnosimy o potwierdzenie, że zaliczka zostanie wypłacona przez Zamawiającego niezwłocznie po podpisaniu przez Strony protokołu kontroli rozpoczęcia procesu realizacji zamówienia oraz po złożeniu gwarancji zwrotu zaliczki.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 103.

107. §13 ust. 2 pkt 1) w związku z pkt 7) oraz § 13 ust. 4:

Wykonawca zwraca uwagę, że w przypadku wprowadzenia przez Zamawiającego ograniczenia „ale nie więcej niż 20 mln zł” może dojść do sytuacji, że wynagrodzenie za EZT z pierwszego zamówienia na 6 pięcioczłonowych EZT nie zostanie zapłacone w pełni.

Wnosimy o dostosowanie zapisów poprzez usunięcie sformułowania „ale nie więcej niż 20 mln zł” lub w przypadku braku zgody na dostosowanie pkt 7): pozostała część wynagrodzenia brutto za każdy elektryczny zespół trakcyjny

**Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w ramach odpowiedzi na pytanie nr 104.

108. §13 ust. 15:

Wnosimy o zmianę z: Zamawiającego na: Wykonawcy.

**Odpowiedź:**

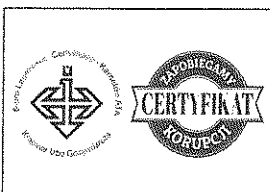
Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

109. §13 ust. 17:

Wnosimy o dopuszczenie możliwości dokonania cesji wierzytelności na rzecz instytucji finansowych, finansujących wykonywanie przez Wykonawcę obowiązków wynikających z poszczególnych umów wykonawczych bez konieczności uzyskania uprzedniej, pisemnej zgody Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 10 do SIWZ – Wzór umowy ramowej w § 13 ust. 17 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca nie może przenieść na osoby trzecie wierzytelności przysługujących mu wobec Zamawiającego bez uprzedniej pisemnej zgody Zamawiającego. Jednakże Wykonawca może bez zgody Zamawiającego przenieść wierzytelności przysługujące mu wobec Zamawiającego na rzecz instytucji finansowych, finansujących wykonywanie przez Wykonawcę przedmiotu



umowy, do wysokości 70% należności wynikających z poszczególnych umów wykonawczych.”.

110. §14 ust. 1:

Wykonawca wskazuje, że faktura zaliczkowa nie może być podstawą do dokonania wpłaty zaliczki przez Zamawiającego na rachunek bankowy Wykonawcy. Faktura zaliczkowa jest potwierdzeniem dokonania wpłaty takiej zaliczki przez Zamawiającego. Po dokonaniu wpłaty zaliczki przez Zamawiającego, Wykonawca wystawi fakturę zaliczkową zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Wnosimy o uwzględnienie uwagi Wykonawcy i dokonanie stosownej modyfikacji w tym zakresie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy dotyczącego zmiany fakturowania. Ustawa o VAT dopuszcza wystawienie faktury zaliczkowej na 30 dni przed otrzymaniem całości lub części zapłaty.

111. §14 ust. 5:

Wnosimy o doprecyzowanie postanowienia w ten sposób, że Wykonawca zwraca kwoty w odniesieniu nie do każdego pojazdu, a do każdego pojazdu, który miał niższy przebieg niż 45 000 km w ciągu kwartału.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 13 dokonał zmiany treści tego zapisu.

112. §14 ust. 7:

Wnosimy o zmianę z: „14 dni od dnia jej wystawienia” na „30 dni od dnia jej wystawienia”  
Powyższe argumentujemy koniecznością zachowania równowagi kontraktowej stron.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

113. §15:

W ramach całego paragrafu wnosimy o zmianę podstawy do żądania kary umownej z „opóźnienia” na „zwłokę”.  
Kara umowna stanowi formę zryczałtowanego odszkodowania w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, czyli w przypadku zaistnienia okoliczności, za które dłużnik ponosi winę. W związku z powyższym, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych zasadne jest, aby kara umowna zastrzeżona była w przypadku zaistnienia zwłoki, czyli kwalifikowanej formy opóźnienia wynikłej z winy Wykonawcy. Dopiero zwłoka stanowi relewantną przesłankę dla żądania kary umownej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ w tym zakresie.

114. §15 ust. 1 pkt 1):

Wnosimy o dokonanie zmiany z „za każdy rozpoczęty” na „każdy zakończony”.

Skoro Zamawiający zastrzega karę za tydzień opóźnienia, to kara powinna przysługiwać w przypadku faktycznego opóźnienia w dostawie, które wynosi tydzień. W obecnej sytuacji treść postanowienia obciąża Wykonawcę karą za tydzień opóźnienia w przypadku opóźnienia nawet o dzień, co zaprzecza intencji zastrzeżenia kary umownej i wprowadza sprzeczność.

Wnosimy o zmianę wysokości kary umownej z 100 000,00 zł na 20 000,00 zł.



Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia. Kara umowna w wysokości zastrzeżonej przez Zamawiającego kwalifikuje się do sądowego miarkowania na gruncie przepisów kodeksu cywilnego.

**Odpowiedź:**

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

115. §15 ust. 1 pkt 1), pkt 2), pkt 3), pkt 4):

Wnosimy o zmianę wysokości kary umownej z 10 000,00 zł na 3 000,00 zł.

Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia. Kara umowna w wysokości zastrzeżonej przez Zamawiającego kwalifikuje się do sądowego miarkowania na gruncie przepisów kodeksu cywilnego. Wysokość kary umownej, o którą wnioskujemy Wykonawca jest wysokością adekwatną do wysokości potencjalnej szkody jakiej może doznać Zamawiający w związku z nieterminowym spełnieniem wskazanych zobowiązań.

**Odpowiedź:**

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

116. §15 ust. 1 pkt 5):

Wnosimy o dokonanie zmiany z „za każdy rozpoczęty” na „każdy zakończony”.

Skoro Zamawiający zastrzega karę za tydzień opóźnienia, to kara powinna przysługiwać w przypadku faktycznego opóźnienia w dostawie, które wynosi tydzień. W obecnej sytuacji treść postanowienia obciąża Wykonawcę karą za tydzień opóźnienia w przypadku opóźnienia nawet o dzień, co zaprzecza intencji zastrzeżenia kary umownej i wprowadza sprzeczność.

Ponadto wnosimy o zmianę wysokości kary umownej z 250 000,00 zł na 30 000,00 zł.

Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia. Kara umowna w wysokości zastrzeżonej przez Zamawiającego kwalifikuje się do sądowego miarkowania na gruncie przepisów kodeksu cywilnego.

Wnosimy także o usunięcie: „zgodnie z postanowieniami § 4 ust. 6 umowy ramowej”

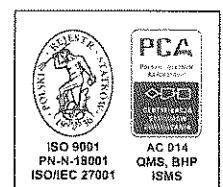
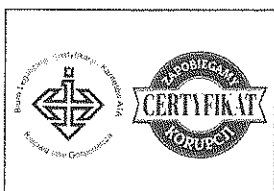
**Odpowiedź:**

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

117. §15 ust. 1, pkt 6):

Wnosimy o obniżenie kary umownej z 5 000,00 zł na 2000 zł.

Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia.







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

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ poprzez usunięcie zapisów w tym zakresie.

118. §15 ust. 1 pkt 10):

Wnosimy o obniżenie kary umownej z 1% ceny netto pojazdu zł na 0,2% ceny netto pojazdu.

Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia. Kara umowna w wysokości zastrzeżonej przez Zamawiającego kwalifikuje się do sądowego miarkowania na gruncie przepisów kodeksu cywilnego, zwłaszcza biorąc pod uwagę wysokość potencjalnej szkody, a możliwe nawet, że Zamawiający w ogóle nie poniesie szkody z tego tytułu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

119. §15 ust. 1 pkt 11):

Wnosimy o obniżenie kary umownej z 1% ceny netto pojazdu zł na 0,2% ceny netto pojazdu.

Wysokość kary zaproponowana jest rażąca wygórowana i represjonuje Wykonawcę. Główną funkcją kary umownej jest funkcja odszkodowawcza/kompensacyjna, a przy obecnej wysokości kara umowna wskazuje na zarobkowy charakter jej zastrzeżenia. Kara umowna w wysokości zastrzeżonej przez Zamawiającego kwalifikuje się do sądowego miarkowania na gruncie przepisów kodeksu cywilnego, zwłaszcza biorąc pod uwagę wysokość potencjalnej szkody, a możliwe nawet, że Zamawiający w ogóle nie poniesie szkody z tego tytułu.

Ponadto wnosimy o zmianę z: „za każde rozpoczęte 1000 kg przekroczenia” na „za każde zakończone 1000 kg przekroczenia”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że za numerem pisma MWZ3-26-06-29-2017 z dnia 26 czerwca 2017 r. dokonał zmiany treści SIWZ poprzez usunięcie zapisów w tym zakresie.

120. §15 ust. 3:

Wnosimy o dodanie następującego postanowienia w celu zapewnienia równowagi kontraktowej Stron:

W przypadku odstąpienia od umowy wykonawczej lub wypowiedzenia/rozwiązania umowy wykonawczej przez Zamawiającego lub Wykonawcę z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, Zamawiający zostanie obciążony karą umowną w wysokości 20% wartości netto umowy wykonawczej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

121. §15 ust. 6:

Wnosimy o usunięcie tego postanowienia.

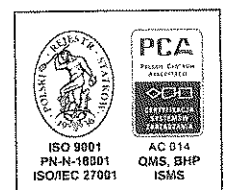
Kara umowna ma kompensować wszelkie szkody jakich doznaje wierzyciel i samo spełnienie przesłanki, na podstawie której została ona zastrzeżona daje wierzycielowi prawo do żądania jej zapłaty niezależnie od okoliczności występujących po stronie Wykonawcy. Skoro Zamawiający ustala limitację odpowiedzialności w zakresie kar umownych, to okoliczności zmierzające do spełnienia przesłanki do żądania kary umownej nie mogą mieć wpływu na wyłączenie/ograniczenie odpowiedzialności Wykonawcy, o której mowa w niniejszym ustępie.

57

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



**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

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 na powyższe pytanie udzielił odpowiedzi odrębnym pismem.

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 na powyższe pytanie udzielił odpowiedzi odrębnym pismem.

124. §20 ust. 5:

Wnosimy o możliwość rozstrzygnięcia sporu także w drodze arbitrażu poprzez wprowadzenie klauzuli arbitrażowej o następującej treści:

„Wszelkie spory wynikające z tej umowy lub pozostające w związku z nią będą rozstrzygane ostatecznie na podstawie Regulaminu Arbitrażowego Sądu Arbitrażowego przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie, obowiązującego w dniu wszczęcia postępowania, przez arbitra lub arbitrów powołanych zgodnie z tym Regulaminem.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

125. §21 ust. 1, pkt 1) oraz §21 ust. 2:

W obu wskazanych postanowieniach wnosimy o zmianę z: „przekroczy 30 dni” na: „przekroczy 60 dni”.

Termin zaproponowany przez Wykonawcę stanowi relewantną przesłankę dla odstąpienia od umowy.

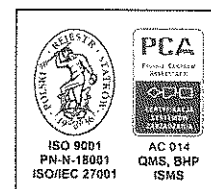
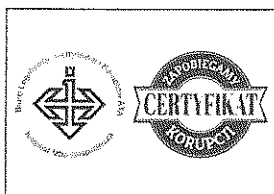
**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

126. Rozdział VIII ust. 14 pkt 12 SIWZ oraz załączniki nr 2 i 2.1 do umowy ramowej:

Wnosimy o potwierdzenie, że dla spełnienia wymogów określonych w Rozdziale I ust. 1 i 2 oraz w Rozdziałach II – V załączników nr 2 i 2.1 do umowy ramowej wystarczy dołączyć na wezwanie Zamawiającego podpisane na każdej stronie załączniki przez Wykonawcę (bez zmiany ich treści).

Wypełnieniu natomiast podlegają tylko tabele zawarte w Rozdziale I ust. 3 „Wymagania techniczne dla pięcioczłonowych (dwuczłonowych) elektrycznych zespołów trakcyjnych w załącznikach nr 2 i 2.1 do umowy ramowej (rubryka – Oferta Wykonawcy).



**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza interpretację Wykonawcy.

127. Rozdział X pkt. 8 SIWZ:

Wnosimy o wyjaśnienie czy do gwarancji wadialnej (w formie np.: gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej) podpisanej przez upoważnionego przedstawiciela Gwaranta, należy dołączyć dokumenty formalne (KRS, pełnomocnictwa) Gwaranta z których wynika to upoważnienie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca jest zobowiązany do wykazania przy złożeniu oferty, że gwarancja została podpisana przez osoby upoważnione do działania w imieniu podmiotu wystawiającego gwarancję.

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 na powyższe pytanie udzieli odpowiedzi odrębnym pismem.

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

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](http://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](mailto:przetargi@mazowieckie.com.pl) potwierdzenia otrzymania niniejszego pisma, opatrzonego datą, pieczęcią firmową i podpisem.

p.o. PREZESA ZARZĄDU  
Dyrektor Eksploatacyjny

Czesław Sulima

CZŁONEK ZARZĄDU  
Dyrektor Handlowy

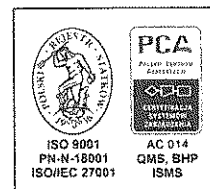
Dariusz Grajda

59

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






---

## 1 Format

Aplikacja wymaga plików tekstowych w formacie CSV.

- Nazwa pliku jest dowolna; rozszerzenie musi być CSV
  - Nagłówek linii z nazwami pól musi być zamieszczony, przy czym nazwy pól muszą odpowiadać nazwom w tabeli w rozdziale 2
  - Komentarze lub linie ignorowane muszą rozpoczynać się znakiem #
  - Puste linie są dopuszczalne
  - Domyślnym separatorem pól jest średnik, który może być zmieniony przed dostawcą danych
  - Ilość pól musi być taka sama w każdej linii
- 

## 2 Zawartość pliku tekstowego CSV

Każdy plik zawiera dane dla pociągu dla określonego okresu. Dane muszą być dostarczane w porządku chronologicznym.

Dane dla każdego kursu i przystanku/stacji muszą być dostarczane w osobnej linii, niezależnie od tego, czy dany przystanek/stacja była nadpisana. Jeżeli przystanek/stacja początkowa kolejnego kursu jest taka sama jak ostatni przystanek/stacja aktualnego kursu, muszą istnieć dwie osobne linie.

Pogrubione pola są opcjonalne, pozostałe są wymagane.

<i>Kolumna</i>	<i>Nazwa pola</i>	<i>Typ danych</i>	<i>Komentarz</i>
1	operationDay	datetime	Dzień, w którym odbył się dany kurs. Operacja może odbywać się po przekroczeniu północy. Format domyślny: dd.MM.yyyy
2	tripNumber	varchar(10)	Numer planowego kursu. Numer musi odpowiadać danym określonym przez znaczniki <train>... <number> w bazie danych.
3	stopNumber	varchar(10)	Numer kolejnego przystanku/stacji. Musi odpowiadać atrybutowi id elementu <station> w bazie danych. Ewentualnie musi być podany numer lub nazwa.
4	stopName	varchar(50)	Nazwa aktualnego przystanku/stacji. Musi odpowiadać atrybutowi name elementu <station> w bazie danych. Ewentualnie musi być podany numer lub nazwa.
5	arrival	datetime	Aktualny czas przyjazdu dla danego przystanku/stacji. Format domyślny: HH:mm
6	departure	datetime	Aktualny czas odjazdu dla danego przystanku/stacji. Format domyślny: HH:mm
7	<b>difference</b>	datetime	Odchylenia czasowe pomiędzy rzeczywistym a zaplanowanym rozkładem jazdy. Format domyślny: HH:mm
8	boardings	integer	Ilość wsiadających dla całego pociągu.
9	alightings	integer	Ilość wysiadających dla całego pociągu.
10	passengerLoad	integer	Obłożenie pociągu po opuszczeniu przystanku/stacji.
11	capacity	integer	Ilość miejsc pociągu na danej stacji.
12	numberCars	integer	Ilość wagonów w składzie pociągu.
13	distance	integer	Odległość w metrach od ostatniej stacji
14	diagnostic	text	Informacje o statusie komponentów systemu zliczania. Minimum wwymaganych informacji: „1-working” „2-failure”