

MWZ3-205-70.5-2015

Warszawa, dnia 8 października 2015 r.

Wg rozdzielnika

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Usługę napraw okresowych elektrycznych zespołów trakcyjnych” znak: MWZ3-205-70-2015.

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z udzielonymi odpowiedziami.

Czwarty wniosek Wykonawcy

Dotyczy: Przetargu na: Usługę napraw okresowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, znak: MWZ3-205-70-2015

W załączniku nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2 znak: MWZ3-205-70-2015 na stronie 13 wypisane są wymagania odnośnie systemu zliczania pasażerów.

W treści wymagań znajduje się informacja:

-dla w/w urządzeń dopuszczalne jest przydzielenie maksymalnie 2 adresów IP na człon pojazdu.

Pytanie:

Proszę o zgodę na przydzielenie maksymalnie 4 adresów IP dla czujników systemu zliczania pasażerów na człon pojazdu. Liczba adresów IP powinna odpowiadać liczbie drzwi zewnętrznych przypadających na poszczególne człon pojazdu.

Swoją prośbę motywujemy tym, iż przydzielenie większej liczby adresów IP dla czujników systemu zliczania pasażerów na człon pojazdu, umożliwi lepszą diagnostykę systemów zliczania pasażerów. Zamawiający przy dopuszczeniu naszej propozycji, będzie mieć możliwość diagnozowania pracy działania poszczególnych czujników systemu zliczania pasażerów, które będą zainstalowane w poszczególnych drzwiach w danym członie pojazdu.

Poza tym, przy utrzymaniu zapisu odnośnie przydzielenia maksymalnie 2 adresów IP na człon pojazdu – zamawiający – w naszym przekonaniu – faworyzuje rozwiązanie oferowane tylko przez jednego producenta systemów zliczania pasażerów co nie jest zgodne z obowiązującym prawem.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Według wiedzy Zamawiającego na rynku są ogólnodostępne rozwiązania (np. Switch IP), które umożliwiają zredukowanie ilości stosowanych adresów IP w członie pojazdu.

Piąty wniosek Wykonawcy

Uprzejmie prosimy o odpowiedzi na poniższe pytania, dotyczące w/w postępowania:

1. Prosimy o doprecyzowanie sformułowania „wysoka wytrzymałość ” (załącznik nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2, punkt 14) za pomocą określenia minimalnej wartości parametru MTBF (Mean Time Between Failure – średni czas bezawaryjnej pracy) w następującej formie:

Temperatura otoczenia	Wymagany minimalny parametr MTBF dla komputera analizującego dane ze zliczania	Wymagany minimalny parametr MTBF dla czujnika (element bramki)
-25°C	Np. 3.000.000 h	Np. 11.000.000 h
0°C	Np. 2.000.000 h	Np. 8.000.000 h
+70°C	Np. 200.000 h	Np. 800.000 h

Uzasadnienie: wymagany parametr MTBF jest powszechnie stosowanym standardem w ustalaniu czasu bezawaryjnej pracy urządzenia. Ustalenie tego parametru pozwoli Zamawiającemu na oszacowanie kosztów eksploatacji systemu.

Odpowiedź:

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2 w pkt 14 – Wymagania dla systemu zliczania pasażerów w tirecie szóstym w lit. d) dopisuje zapis w brzmieniu: „Wysoka wytrzymałość określona za pomocą minimalnej wartości parametru MTBF (Mean Time Between Failure – średni czas bezawaryjnej pracy) wg poniższej tabeli:

Temperatura otoczenia	Wymagany minimalny parametr MTBF dla komputera analizującego dane ze zliczania	Wymagany minimalny parametr MTBF dla czujnika (element bramki)
-25 °C	3.000.000 godzin	11.000.000 godzin
0 °C	2.000.000 godzin	8.000.000 godzin
+70 °C	200.000 godzin	800.000 godzin

Wytrzymałość musi być potwierdzona raportem z badań przeprowadzonych zgodnie z normą SN 29500 lub równoważną”.

2. Z jakim systemem należy zintegrować system zliczania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że system zliczania pasażerów (AZP) musi być zintegrowany z systemem Davis Web Mobile firmy Dilax, z uwagi na wprowadzoną standaryzację odbioru i przetwarzania danych ze wszystkich użytkowanych przez KM systemów AZP.

Szósty wniosek Wykonawcy

Zgodnie z Ustawą Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29 stycznia 2004 (z późniejszymi zmianami) zwracamy się z prośbą, o odpowiedź na poniższe pytanie dotyczące ww. postępowania.

1. Pkt 32. strona 119/170:

„- wykonawca zapewni kompatybilność kolejności sygnałów wejściowych do urządzenia zgodną z kolejnością zastosowaną w pojazdach po P5 z modernizacją wykonaną w roku 2013”

W ramach wyjaśnienia prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli dokładnie taką samą listę rejestrowanych sygnałów na złączu wykorzystywanym do podłączenia rejestratora?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że dla tego wymogu ma na myśli taką samą listę rejestrowanych sygnałów na złączu wykorzystywanym do podłączenia rejestratora.

Pkt 14 f) 120/170:

„rozpoznawaniem błędów (system ma zgłaszać informacje o zaistniałych błędach, które mają być wyświetlane w aplikacji diagnostycznej).”

Prosimy o rozwinięcie jak Zamawiający rozumie aplikację diagnostyczną? Czy ma to być jedna aplikacja dyspozytorska pozwalająca na diagnostykę większej ilości systemów na pojeździe w tym również systemu SLP?

Odpowiedź:

Wykonawca jest zobowiązany do zintegrowania danych z systemu do zliczania pasażerów (lub w/w dedykowanej aplikacji do analizy danych i diagnostyki systemu do zliczania pasażerów) z aplikacją Davis Web Mobile, która jest wykorzystywana przez Zamawiającego.

„Wykonawca zobowiązany jest zintegrować system z już działającym systemem w Spółce „Koleje Mazowieckie – KM”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli między innymi wykorzystywany system ConSEL.

Odpowiedź:

Pod pojęciem integracji systemu zliczania pasażerów Zamawiający ma na myśli udostępnianie danych o liczbie pasażerów i ich przekazywanie do funkcjonującego w Spółce systemu Davis Web Mobile.

Pkt 36. 1

„Urządzenie powinno umożliwiać maszyniście dostęp do Służbowego Rozkładu Jazdy oraz wykazu ostrzeżeń stałych i jego wizualizację na pulpicie maszynisty – aktualizacja co 24 godziny”

Rozkład jazdy maszynisty zasadniczo może zmienić się nawet na parę godzin przed odjazdem pociągu, wpisany przez Zamawiającego wymóg rzadkiej aktualizacji tylko co 24h może spowodować iż maszynista na terminalu będzie miał nieaktualny rozkład. Czy mając powyższe na uwadze Zamawiający nie zmodyfikuje wymogu na częstszą aktualizację rozkładu, np. nie rzadziej niż co 2h?

Wykaz ostrzeżeń stałych - w jaki sposób powinna być zapewniona realizacja wykazu ostrzeżeń stałych? Czy Zamawiający oczekuje takiej formy udostępnienia aplikacji, która pozwoli przewoźnikowi wpisać bieżący wykaz ostrzeżeń stałych, tak by później te ostrzeżenia ukazywały się na terminalu rozkładu jazdy, już konkretnie powiązane z danym odcinkiem trasy po jakim obecnie porusza się pojazd.

Odpowiedź:

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmiany treści SIWZ tj. w załączniku nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2 w pkt 36 – Wymagania dla elektronicznego rozkładu jazdy ppkt 1 otrzymuje brzmienie: „Urządzenie powinno umożliwiać maszyniście dostęp do Służbowego Rozkładu Jazdy oraz wykazu ostrzeżeń stałych i jego wizualizację na pulpicie maszynisty – aktualizacja powinna być przeprowadzana automatycznie w przypadku stwierdzenia obecności nowego, zaktualizowanego rozkładu jazdy na serwerze.”.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że Wykaz Ostrzeżeń Stałych powinien być naniesiony na wyświetlany rozkład jazdy, a także możliwy do wyświetlenia jako osobny, samodzielny plik.

Siódmy wniosek Wykonawcy

W nawiązaniu do postępowania przetargowego oznaczonego znakiem sprawy: MWZ3-205-70-2015 na wykonanie napraw okresowych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, zwracamy się z prośbą o modyfikację treści SIWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu dotyczącym posiadania wiedzy i doświadczenia.

Wnioskujemy, aby w rozdziale VI punkt 1 podpunkt 2) b) SIWZ, tj. posiadanie wiedzy i doświadczenia w zakresie zadania nr 2 uzupełnić obecny zapis o dodanie słów „... lub dostarczyła co najmniej 5 nowych pojazdów szynowych na kwotę nie mniejszą niż 5 000 000, zł netto za każdy pojazd.”

Uważamy, iż wprowadzenie proponowanego zapisu spowoduje rozszerzenie listy potencjalnych oferentów, którzy posiadają niezbędny potencjał i wiedzę do wykonania przedmiotu postępowania, co w konsekwencji wpłynie pozytywnie na konkurencyjność składanych ofert.

Nadmieniamy, iż zdobyte doświadczenie w zakresie produkcji nowych pojazdów szynowych, naszym zdaniem pozwoli na wykonanie przedmiotu zamówienia przy zachowaniu wykonania usługi na jak najwyższym poziomie. Proces technologiczny budowy nowego pojazdu szynowego nie wymaga mniejszej wiedzy w zakresie konstrukcyjnym, technologicznym oraz wykonawstwa, aniżeli naprawa główna z modernizacją elektrycznego zestawu trakcyjnego i nie powinno wykluczać takiego Wykonawcy z powyższego postępowania.

Jednocześnie pragniemy podkreślić iż nasza firma specjalizując się w produkcji nowych pojazdów szynowych jak i wykonaniu napraw głównych wraz z modernizacją eksploatowanych, posiada niezbędny, doświadczony i wykwalifikowany zespół pracowników oraz odpowiednie zaplecze technologiczne, umożliwiające wykonanie zakładanych w postępowaniu przetargowych prac.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Zgodnie z art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, w związku z dokonaną zmianą treści SIWZ tj. załącznika nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2, Zamawiający przekazuje zmienioną treść załącznika, Wykonawcom, którym przekazano SIWZ oraz zamieszcza go na swojej stronie internetowej. Dokonane zmiany w treści załącznika nr 4 do umowy w zakresie zadania nr 2 zostały oznaczone kolorem czerwonym.

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

Otrzymują:

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

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

PREZES ZARZĄDU

Artur Radwan

PREZES ZARZĄDU

Dariusz Grajda

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

