

BFZ4a-073-941/2018

Biuro Zakupów
02-305 Warszawa
ul. Aleje Jerozolimskie 142A
e-mail: Barbara.Krolak@intercity.pl

Warszawa, 2018-05-29

Wykonawcy ubiegający się o udzielenie zamówienia

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia, oznaczonego numerem referencyjnym 06/01/TUT/2017, prowadzonego w trybie negocjacji z ogłoszeniem na podstawie ustawy Prawo zamówień publicznych, przedmiotem którego jest wykonanie naprawy okresowej na 5-tym poziomie utrzymania 20 lokomotyw elektrycznych serii EU/EP07 połączonej z modernizacją zwiększającą prędkości do 160 km/godz., opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2017/S 031-056436 z dnia 14 lutego 2017 r.

Przekazanie treści pytań wraz z odpowiedziami (2)

„PKP Intercity” S.A. działając jako Zamawiający w w/w postępowaniu, na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 z późn. zm.) przekazuje poniżej treść otrzymanych pytań do treści wstępnego SIWZ (zwanego dalej SIWZ) wraz z odpowiedzią Zamawiającego na te pytania. Poniższe wyjaśnienia Wykonawcy zobowiązani są uwzględnić podczas sporządzania oferty.

Pytanie 1***Załącznik nr 1 do SIWZ, §8 ust. 8 ppkt. 2)***

„usunięcia wad naprawy lokomotyw, prac i użytych do ich wykonania materiałów oraz urządzeń, w przypadku, gdy Wykonawca nie usunie ich w terminie 4 dni roboczych od dnia ustalenia przez komisję jej zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia, po powzięciu o tym wiadomości,”

W związku z tym, iż nie wszystkie awarie są możliwe do usunięcia w ciągu 4 dni roboczych (zwłaszcza awarie zestawów kołowych, silników trakcyjnych, falowników, przetwornicy statycznej) oraz zgłoszonej propozycji zmiany zapisów §9 ust. 5 wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

„usunięcia wad naprawy lokomotyw, prac i użytych do ich wykonania materiałów oraz urządzeń, w przypadku, gdy Wykonawca nie usunie ich w terminie określonym w §9 ust. 5 od dnia ustalenia przez komisję jej zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia, po powzięciu o tym wiadomości,”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyliła się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 2***Załącznik nr 1 do SIWZ, §8 ust. 8***

„Rozliczenie ww. kosztów zostanie dokonane w terminie do 14 dni od dnia ich wystąpienia.”

W celu zachowania równowagi stron umowy wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

„Rozliczenie ww. kosztów zostanie dokonane w terminie do 30 dni od dnia przesłania noty obciążeniowej zaakceptowanej przez Wykonawcę.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przychylił się do zaproponowanej zmiany.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający wprowadzi stosowne zmiany w SIWZ.

Pytanie 3

Załącznik nr 1 do SIWZ, §9 ust. 2 ppkt. 4)

„48 miesięcy – na wymianę łożysk osiowych,”

Obecnie oprócz gwarancji czasowej na łożyska producenci łożysk dają ograniczenia przebiegu wynikające z tzw. trwałości łożyska. W związku z tym wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

„48 miesięcy – na wymianę łożysk osiowych z maksymalnym przebiegiem 750 tys km.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 4

Załącznik nr 1 do SIWZ, §9 ust. 5

„(...) W razie stwierdzenia przez Użytkownika w okresie gwarancyjnym bądź rękojmi, wady w działaniu lokomotywy lub jej części, zespołów lub podzespołów – Użytkownik powiadamia o uszkodzeniu faksem lub e-mailem Wykonawcę, aby w terminie umożliwiającym dojazd do uszkodzonej lokomotywy – nie później jednak niż w ciągu 2 dni roboczych od daty powiadomienia, wziął udział w komisji mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia wady. W przypadku kiedy Strony nie dojdą do porozumienia w kwestii zakresu lub przyczyny lub sposobu usunięcia wady, decydujące stanowisko ma Zamawiający. Ustalenia komisji są wiążące dla Stron i nie podlegają zmianie mocą jednostronnego oświadczenia jednej ze Stron. Brak udziału Wykonawcy w pracach komisji nie zmienia wiążącego charakteru ustaleń. (...)”

Wnosimy o zmianę powyższego zapisu na zaproponowany poniżej, gdyż często udział w komisji w ciągu dwóch jest nie możliwy ze względów logistycznych. Ponadto często określenie przyczyny i sposobu usunięcia usterki nie jest możliwe bez demontażu z lokomotywy określonych elementów takich jak: zestaw kołowy, silnik trakcyjny, sprzężarka, przetwornica itp.. W związku z powyższym proponujemy zapis o następującej treści:

„(...) W razie stwierdzenia przez Użytkownika w okresie gwarancyjnym bądź rękojmi, wady w działaniu lokomotywy lub jej części, zespołów lub podzespołów – Użytkownik powiadamia o uszkodzeniu faksem lub e-mailem Wykonawcę, aby w terminie umożliwiającym dojazd do uszkodzonej lokomotywy – nie później jednak niż w ciągu 3 dni roboczych od daty powiadomienia, wziął udział w komisji mającej na celu ustalenie zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia wady. W przypadku kiedy Strony nie dojdą do porozumienia w kwestii zakresu i przyczyny i sposobu usunięcia wady, decydujące stanowisko ma Zamawiający. Ustalenia komisji są wiążące dla Stron i nie podlegają zmianie mocą jednostronnego oświadczenia jednej ze Stron. Brak udziału Wykonawcy w pracach komisji nie zmienia wiążącego charakteru ustaleń. (...)”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 5

Załącznik nr 1 do SIWZ, §9 ust. 5

„(...) Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady w terminie 4 dni roboczych od dnia odbycia się komisji i ustalenia przez nią zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia wady, chyba że Strony postanowią inaczej w drodze pisemnych ustaleń. (...)”

Uważamy, że podany termin na usunięcie usterki jest zbyt krótki. W takim terminie można usunąć drobne usterki nie wymagające zakupu części zamiennych. W innym przypadku termin ten będzie niedotrzymany i rodzi podejrzenie, że jest obliczony na pozyskanie kar umownych.

Wzorem umów z innymi przewoźnikami kolejowymi (i dobrymi praktykami w zakresie realizacji umów) proponujemy zapis:

„(...) Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wady w terminie do 7 dni roboczych od dnia ustalenia przez komisję jej zakresu, przyczyny i sposobu usunięcia, za wyjątkiem uszkodzeń zestawów kołowych, maszyn elektrycznych (falowników, przetwornicy, sprężarek) w przypadku których termin naprawy może być do 14 dni roboczych. Dla napraw o dużym zakresie technicznym lub wymagających długiego oczekiwania na części zamienne, komisja może ustalić czas na usunięcie usterki dłuższy niż 14 dni roboczych a zależny od czasu oczekiwania na części zamienne. (...)”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 6

Załącznik nr 1 do SIWZ, §9 ust. 5

„(...) Dniem powzięcia przez Użytkownika wiadomości o zakończeniu usunięcia wady jest dzień wysłania faksu lub e-maila przez Wykonawcę. Jeżeli Wykonawca wyśle faks lub e-mail po godzinie 14⁰⁰, dniem powzięcia wiadomości jest następny dzień roboczy. (...)”

Z uwagi, że większość napraw reklamacyjnych realizowana jest w Zakładach Zamawiającego i kończy się wspólnym spisaniem notatki służbowej prosimy o uzupełnienie tego zapisu:

„(...) Dniem powzięcia przez Użytkownika wiadomości o zakończeniu usunięcia wady jest dzień podpisania notatki o zakończeniu reklamacji z Przedstawicielem Użytkownika, wysłania faksu lub e-maila przez Wykonawcę. Jeżeli Wykonawca wyśle faks lub e-mail po godzinie 14⁰⁰, dniem powzięcia wiadomości jest następny dzień roboczy. (...)”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 7

Załącznik nr 1 do SIWZ, §9 ust. 5

*„(...) Wykonawca zapłaci Zamawiającemu opłatę w kwocie **400 zł netto** (każdorazowo) w związku z wstawieniem lokomotywy na kanał przeglądowo-naprawczy i udostępnienie tego kanału celem odbycia się komisji reklamacyjnej lub wykonania naprawy reklamacyjnej przez Wykonawcę.”*

Wnosimy o zmniejszenie tego kosztu do poziomu 100,00 zł z uwagi na fakt, iż obu stronom umowy zależy na jak najszybszym usunięciu awarii. Często bez kanału przeglądowo-naprawczego nie można ustalić przyczyny awarii i dokonać naprawy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 8

Załącznik nr 1 do SIWZ, §10 ust. 1

„Za Wadę Systemową uznaje się Wadę takiego samego elementu w danej części, zespole lub podzespołe bez względu na Pojazd i rodzaj uszkodzenia, która wystąpiła:

- 1) w dowolnych 3 (trzech) Pojazdach w okresie kolejnych 18 miesięcy od daty wystąpienia pierwszej wady takiego samego elementu w danej części, zespole lub podzespołe, jednak nie później niż w okresie 60 miesięcy od dnia podpisania przez Stronę protokołu odbioru końcowego pierwszego Pojazdu po wykonanej naprawie wraz z modernizacją lub*
- 2) chociażby 1 raz w co najmniej połowie spośród wszystkich Pojazdów po wykonanej naprawie wraz z modernizacją - w dowolnym okresie w trakcie 60 miesięcy od dnia podpisania przez Stronę protokołu odbioru końcowego pierwszego Pojazdu po wykonanej naprawie wraz z modernizacją.”*

Zapisy przedstawione przez Zamawiającego mają na celu wydłużenie okresu gwarancji na zmodernizowane lokomotywy do 60 miesięcy od daty dostarczenia pierwszej lokomotywy. W związku z powyższym proponujemy zapis o treści:

„Za Wadę Systemową uznaje się Wadę takiego samego elementu w danej części, zespole lub podzespołe bez względu na Pojazd i rodzaj uszkodzenia, która wystąpiła:

- 1) w dowolnych 3 (trzech) Pojazdach w okresie kolejnych 12 miesięcy od daty wystąpienia pierwszej wady takiego samego elementu w danej części, zespole lub podzespołe, jednak nie później niż w okresie 48 miesięcy od dnia podpisania przez Stronę protokołu odbioru końcowego pierwszego Pojazdu po wykonanej naprawie wraz z modernizacją lub*
- 2) chociażby 1 raz w co najmniej połowie spośród wszystkich Pojazdów po wykonanej naprawie wraz z modernizacją – w dowolnym okresie w trakcie 48 miesięcy od dnia podpisania przez Stronę protokołu odbioru końcowego pierwszego Pojazdu po wykonanej naprawie wraz z modernizacją.”*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyła się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 9

Załącznik nr 1 do SIWZ, §10 ust. 3

„Potwierdzenie skuteczności wprowadzonych rozwiązań w usunięciu Wady Systemowej wymaga nieprzerwanego 6-cio miesięcznego okresu eksploatacji, w którym nie wystąpi Wada Systemowa w odniesieniu do tego samego elementu (części, podzespołu), oraz wymaga wydania pozytywnej pisemnej opinii Jednostki notyfikowanej. Do czasu potwierdzenia skuteczności usunięcia Wady systemowej zostaje wydłużona gwarancja na kwestionowane elementy (części, podzespoły) we wszystkich dostarczonych Pojazdach.”

W przypadku wady systemowej, która może polegać na zastosowaniu np. styczników elektromagnetycznych które ulegają awarii wymiana tych styczników na innego producenta może rozwiązać problem. Dlatego uważamy, że angażowanie do tego jednostki notyfikowanej za niecelowe. Tylko eksploatacja zweryfikuje prawidłowość usunięcia wady systemowej. W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisu na następujący:

„Potwierdzenie skuteczności wprowadzonych rozwiązań w usunięciu Wady Systemowej wymaga nieprzerwanego 6-cio miesięcznego okresu eksploatacji, w którym nie wystąpi Wada Systemowa w odniesieniu do tego samego elementu (części, podzespołu). Do czasu potwierdzenia skuteczności usunięcia Wady systemowej zostaje wydłużona gwarancja na kwestionowane elementy (części, podzespoły) we wszystkich dostarczonych Pojazdach.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyła się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 10

Załącznik nr 1 do SIWZ, §10 ust. 10

„Jako Wadę Systemową uznaje się też takie błędy konstrukcyjne Pojazdu, które uniemożliwiają lub znacznie utrudniają wykonywanie czynności utrzymaniowych oraz eksploatacyjnych wymienionych w DSU lub DTR.”

Wnosimy o wykreślenie tego punktu gdyż jest to spojrzenie subiektywne pod które można podciągnąć każdą niedogodność eksploatacyjną lub utrzymaniową. Wada systemowa została jednoznacznie zdefiniowana w §10 ust.1. niniejszej umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyła się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 11

Załącznik nr 1 do SIWZ, §11 (Współczynnik dostępności)

Wnioskujemy o wykreślenie tego paragrafu z umowy ze względu na to, że przeglądy P1, P2 i P3 będą wykonywane przez Zamawiającego, a Wykonawca nie ma wpływu na czasookres wykonywania tych przeglądów ani na rzetelność wykonywania tych przeglądów. Ponadto w danym kwartale dla lokomotywy może wypaść przegląd P3, a w następnym kwartale tylko P1 na które zakresy wykonywania obsługi są różne, a tym samym i czas wykonywania jest różny. Zauważyć należy również, że czas wykonywania przeglądów uzależniony jest zarówno od technologii jak i organizacji warsztatu naprawczego.

Wskaźnik ten jest również brany pod uwagę do naliczania kar w przypadku jego niedotrzymania. Bardzo istotnym elementem mającym wpływ na ten wskaźnik jest przebywanie lokomotywy w postoju z tytułu awarii. Przekroczenie tego czasu obniży w istotny sposób współczynnik dostępności. Zamawiający planuje karać wykonawcę dwa razy za to samo zjawisko, gdyż przewidział karę za przekroczenie wskaźnika i niewykonanie naprawy gwarancyjnej w terminach wskazanych w §9 umowy. Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przychyła się do zaproponowanej zmiany.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający dokona stosownych zmian w SIWZ.

Pytanie 12

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 1

„W okresie gwarancji lub rękojmi Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną z tytułu niewykonania napraw gwarancyjnych w terminach wskazanych w §9 Umowy, liczoną od piątego dnia roboczego od dnia odbycia się komisji do dnia usunięcia wady, w wysokości 0,5% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy lokomotywy określonej w Załączniku nr 1 do Umowy, za każdy rozpoczęty dzień kalendarzowy zwłoki w usunięciu wady.”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

„W okresie gwarancji lub rękojmi Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną z tytułu niewykonania napraw gwarancyjnych w terminach wskazanych w §9 Umowy, liczoną od następnego dnia roboczego od dnia odbycia się komisji która ustaliła przyczyny, sposób i zakres naprawy do dnia usunięcia wady, w wysokości 0,1% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy lokomotywy określonej w Załączniku nr 1 do Umowy, za każdy rozpoczęty dzień roboczy zwłoki w usunięciu wady.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychyła się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 13

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 2

„Za zwłokę w wykonaniu obowiązków wynikających ze stwierdzonej Wady Systemowej, w stosunku do terminu, o którym mowa w §9 ust. 7 Umowy – 0,5% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy określonej w Załączniku nr 1 do Umowy za każdy dzień kalendarzowy zwłoki;”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

*„Za zwłokę w wykonaniu obowiązków wynikających ze stwierdzonej Wady Systemowej, w stosunku do terminu, o którym mowa w §10 ust. 7 Umowy – 0,1% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy określonej w **Załączniku nr 1 do Umowy** za każdy dzień roboczy zwłoki.”*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 14

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 3

*„Niedotrzymanie przez Wykonawcę terminu wskazanego w §2 ust. 4 Umowy, skutkuje naliczeniem przez Zamawiającego kary umownej liczonej od upływu ww. terminu do dnia rzeczywistego zakończenia naprawy, za każdy rozpoczęty dzień kalendarzowy zwłoki Wykonawcy, w wysokości 0,2% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy lokomotywy, określonej w **Załączniku nr 1 do Umowy.**”*

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

*„Niedotrzymanie przez Wykonawcę terminu wskazanego w §2 ust. 4 Umowy, skutkuje naliczeniem przez Zamawiającego kary umownej liczonej od upływu ww. terminu do dnia rzeczywistego zakończenia naprawy, za każdy rozpoczęty dzień roboczy zwłoki Wykonawcy, w wysokości 0,1% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy lokomotywy, określonej w **Załączniku nr 1 do Umowy.**”*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 15

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 4

*„Wysokość kary umownej naliczonej za zwłokę w realizacji każdej odrębnej naprawy lokomotywy nie może przekroczyć 30% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy, określonej w **Załączniku nr 1 do Umowy.**”*

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

*„Wysokość kary umownej naliczonej za zwłokę w realizacji każdej odrębnej naprawy lokomotywy nie może przekroczyć 10% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy, określonej w **Załączniku nr 1 do Umowy.**”*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 16

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 6

„Za niedotrzymanie współczynnika dostępności Pojazdów, w stosunku do wartości określonej w §11 ust. 1 Umowy – karę umowną w wysokości 300,00 zł za każdą godzinę brakującą do dotrzymania współczynnika;”

Wnioskujemy o wykreślenie tego ustępu z umowy co jest konsekwencją naszego wniosku o wykreślenie §11 z tej umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przychylił się do zaproponowanej zmiany.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający dokona stosownych zmian w SIWZ.

Pytanie 17

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 7

„W przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego (w całości lub w części) w szczególności w przypadku odstąpienia od Umowy z powodu naliczenia maksymalnej kary umownej, o której mowa w ust. 4, Wykonawca ma obowiązek zwrotu na żądanie Zamawiającego, na własny koszt, lokomotyw do Zamawiającego w terminie 14 dni kalendarzowych liczonych od dnia otrzymania wezwania od Zamawiającego. Za przekroczenie wyżej wskazanego terminu w stosunku do konkretnej lokomotywy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 30% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy, określonej w Załączniku nr 1 do Umowy.”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

„W przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego (w całości lub w części) w szczególności w przypadku odstąpienia od Umowy z powodu naliczenia maksymalnej kary umownej, o której mowa w ust. 4, Wykonawca ma obowiązek zwrotu na żądanie Zamawiającego, na własny koszt, lokomotyw do Zamawiającego w terminie 30 dni kalendarzowych liczonych od dnia otrzymania wezwania od Zamawiającego. Za przekroczenie wyżej wskazanego terminu w stosunku do konkretnej lokomotywy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10% ceny jednostkowej netto stałego zakresu naprawy P5 lokomotywy, określonej w Załączniku nr 1 do Umowy.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 18

Załącznik nr 1 do SIWZ, §12 ust. 12

„Z zastrzeżeniem ust. 10 powyżej, kary umowne płatne będą w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia doręczenia Wykonawcy noty obciążeniowej Zamawiającego, która stanowi podstawę zapłaty kar umownych.”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na następujący:

„Z zastrzeżeniem ust. 10 powyżej, kary umowne płatne będą w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia doręczenia Wykonawcy noty obciążeniowej Zamawiającego, która stanowi podstawę zapłaty kar umownych.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 19

Załącznik nr 1 do SIWZ, §13 ust. 1

„Strony potwierdzają, że Wykonawca przed zawarciem umowy wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 5% wartości brutto Umowy wskazanej w §3 ust. 1 Umowy tj.: zł (słownie:).”

Ze względu na bardzo długi okres realizacji umowy (realizacja naprawy + okres gwarancji) wynoszący minimum 5 lat wnosimy o zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania do 1% wartości brutto i zmianę zapisu na następujący:

„Strony potwierdzają, że Wykonawca przed zawarciem umowy wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 1% wartości brutto Umowy wskazanej w §3 ust. 1 Umowy tj.: zł (słownie:).”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 20

Załącznik nr 1 do SIWZ, §13

W związku z faktem, że okres realizacji zamówienia jest dłuższy niż rok, dlatego zgodnie z art. 150 ust. 3÷6 ustawy Pzp zwracamy się z prośbą o dopisanie ust. 6 o następującej treści:

„Zamawiającego dopuszcza możliwość utworzenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, przez potrącenia z należności za częściowo wykonane naprawy.

W takim przypadku w dniu zawarcia umowy Wykonawca jest obowiązany wnieść co najmniej 30% kwoty zabezpieczenia.

Zamawiający wpłaca kwoty potrącane na rachunek bankowy w tym samym dniu, w którym dokonuje zapłaty faktury.

Wniesienie pełnej wysokości zabezpieczenia nie może nastąpić później niż do połowy okresu, na który została zawarta umowa.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 21

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 1 (Montaż ergonomicznych foteli)

„Montaż ergonomicznego fotela po stronie maszynisty oraz po stronie pomocnika maszynisty w dwóch kabinach lokomotywy z zapewnieniem pełnego zakresu regulacji foteli. Fotele muszą zapewniać możliwość szybkiej i łatwej ewakuacji. Fotele muszą posiadać odpowiedni dokument wydany przez jednostkę upoważnioną dot. badań podatności na zapalenie PN-EN 45545, certyfikat badania typu WE oraz deklaracja zgodności WE zgodnie z TSI LOC&PAS 1302/2014 oraz muszą spełniać wymagania karty UIC 651 i PN-EN 14033 (seria), PN-EN 15746 (seria).”

- 1) Prosimy o doprecyzowanie terminu: "Pełny zakres regulacji" dla fotela maszynisty i dla fotela pomocnika maszynisty.
- 2) TSI LOC&PAS 1302/2014 oraz karta UIC 651 zawierają zapisy dotyczące tylko fotela maszynisty, nie ma zapisów odnośnie fotela pomocnika maszynisty. Czy fotel maszynisty i pomocnika traktować jednakowo?
- 3) Norma PN-EN 15746 nie dotyczy foteli maszynisty – tytuł normy: Kolejnictwo-Tor-Maszyny drogowo-torowe i ich wyposażenie - Część 1: Wymagania techniczne dla ruchu i pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że termin pełen zakres regulacji dla fotela maszynisty i dla fotela pomocnika maszynisty oznacza:

- 1) ręczną regulację zagłówka w górę lub dół,
- 2) ręczne podnoszenie podłokietnika do pozycji pionowej,
- 3) regulację podłokietnika na kąt pochylenia,
- 4) regulację odchylenia oparcia,
- 5) regulację pochylenia i wysokości siedziska,
- 6) regulację tłumienia drgań w zależności od ciężaru ciała,

7) regulację wzdłużnego przesunięcia fotela,
Zamawiający wskazuje, że fotel maszynisty i pomocnika maszynisty należy traktować jednakowo (ten sam typ fotela dla maszynisty i pomocnika maszynisty)
Zamawiający wskazuje, że wymaga spełniania wymagań norma PN-EN 15746 albowiem norma ta w pozycja 9.15 dotyczy siedzenia maszynisty.

Pytanie 22

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 5 (*Wycieraczki dostosowane do pracy z dwoma szybami o większej powierzchni*)

Czy sterowanie wycieraczkami po stronie pomocnika maszynisty ma być usytuowane na pulpicie po stronie pomocnika maszynisty? Czy mogą być tylko po stronie maszynisty? Wówczas maszynista uruchamiałyby wycieraczki zarówno po swojej stronie jak i po stronie pomocnika (jest to rozwiązane występujące na lokomotywach serii EU07A).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza rozwiązanie polegające na usytuowaniu sterowania wycieraczkami po stronie pomocnika maszynisty tylko po stronie maszynisty oraz aby maszynista uruchamiał wycieraczki zarówno po swojej stronie jak i po stronie pomocnika.

Pytanie 23

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 7 (*Klimatyzacja kabin maszynisty*)

W ppkt. 6 jest zapis:

„(...) Kanały do rozprowadzania zimnego powietrza od góry, natomiast ciepłego powietrza od dołu (...).”

Prosimy o usunięcie tego zapisu gdyż prowadzenie osobnych kanałów dla zimnego i ciepłego powietrza z klimatyzatora niepotrzebnie komplikuje konstrukcję oraz sterowanie klimatyzatorem. Konieczne będzie wprowadzenie dodatkowych klap (zaworów?) kierujących powietrze do właściwych kanałów. Takie rozwiązanie wpłynie na koszt montażu całego układu klimatyzacji. W rozwiązaniu zastosowanym w lokomotywach serii EU07A powietrze zimne i ciepłe rozprowadzane jest tymi samymi kanałami, których wyloty są usytuowane (podobnie jak w samochodach) na podszyciu oraz w pulpicie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany.

Pytanie 24

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 8 (*Wymiana przetwornicy głównej na statyczną*)

W powyższym pkt. jest zapisane, że Wykonawca jest zobowiązany do wykonania bilansu mocy w celu obliczenia mocy przetwornicy statycznej. Bilans mocy musi zostać przedstawiony Zamawiającemu do akceptacji przed przyjęciem projektu do realizacji.

Prosimy o doprecyzowanie kiedy ten bilans ma być przedstawiony ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że bilans energetyczny należy przedstawić zgodnie z terminami wskazanymi w § 7 Załącznika nr 1 od SIWZ.

Pytanie 25

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 11 (*Zabudowa zintegrowanego systemu hamulca (tablica pneumatyczna, manipulatory, zawór hamulca bezpieczeństwa)*)

- 1) W ppkt. b jest zapis aby była możliwość wyłączenia ED z pulpitu maszynisty. Można zrozumieć ten warunek, że na pulpicie powinien być jakiś przycisk lub wyłącznik tego hamulca.

Prosimy o usunięcie tego zapisu. Hamulec ED jest podstawowym hamulcem dla tak zmodernizowanych lokomotyw i jego wyłączenie może być dopuszczone tylko w warunkach awaryjnych lub podczas badań lokomotywy. A co za tym idzie wyłączenie może być możliwe np. po podaniu hasła i świadomym potwierdzeniu jego wyłączenia ED.

- 2) W ppkt. c podany jest zakres hamowania ED od V_{max} do 0^{+10} km/h. Ze względu na właściwości hamowania ED prosimy o zwiększenie minimalnej prędkości do 30 km/h. Poniżej tej prędkości skuteczność hamowania ED spada i korzystniej jest hamować układem pneumatycznym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanych zmian.

Pytanie 26

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 13 (*Układ uszynienia WN, drzwi do szaf w przedziale maszynowym, klapy rewizyjne na zewnątrz lokomotywy*)

Prosimy o doprecyzowanie wymagania. O jakie klapy rewizyjne na zewnątrz lokomotywy chodzi?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca zobowiązany będzie wykonać klapy zgodnie z projektem modernizacji – uzgadnianym na etapie uzgodnień technicznych

Pytanie 27

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 14 (*Modernizacja kabiny maszynisty z zabudową zmodernizowanych pulpity, nowymi oknami bocznymi, nowym wyłożeniem ścian oraz rolet przeciwstłonecznych, drzwi do przedziału maszynowego*)

W powyższym pkt. jest m.in. napisane, że w kabinie maszynisty w okolicach pulpitu maszynisty mają być zainstalowane 3 gniazda 230 VAC z uziemieniem – gniazda muszą być zabezpieczone wyłącznikiem różnicowo prądowym z członem nadprądowym umieszczonym w szafie niskiego napięcia.

Prosimy o doprecyzowanie jakiej wartości wyłącznik nadprądowy ma być zainstalowany do ochrony tych 3 gniazd, lub określenie mocy i charakteru (rezystancyjny, indukcyjny lub pojemnościowy) maksymalnych możliwych obciążeń dla tych gniazd.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca zobowiązany będzie wykonać zabezpieczenia zgodnie z projektem modernizacji – uzgadnianym na etapie uzgodnień technicznych.

Pytanie 28

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 18 (*Zabudowa nowych jednoramiennych pantografów*)

W ppkt. 6 tego pkt. jest zapis, że Wykonawca przedstawi Zamawiającemu co najmniej 3 typy pantografów do wyboru przed przyjęciem projektu do realizacji.

- 1) Czy Zamawiający dopuszcza również do zabudowy pantografy na 3 izolatorach?
- 2) Czy wybór pantografów dotyczy różnych producentów (Stemman, EC Engineering, Faiveley Transport Lekov lub inny) ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że wybór zostanie dokonany w oparciu o zaproponowane przez Wykonawcę typy pantografów.

Pytanie 29

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 24 (Ogrzewanie pociągu)

„wg karty UIC 552 zastosować dwa niezależne obwody sprzęgu elektrycznego na każdą stronę lokomotywy z możliwością odłączenia obwodu uszkodzonego. Przełącznik wyboru gniazda umieścić w szafie niskiego napięcia.”

Prosimy o usunięcie zapisu dotyczącego lokalizacji przełącznika w szafie NN. Umieszczenie takiego wyłącznika w szafie wysokiego napięcia zamiast w szafie NN, powoduje automatyczne wymuszenie opuszczenia pantografów i uziemienie lokomotywy celem otwarcia tej szafy. Korzystanie z tego przełącznika jest bardzo rzadkie i odbywa się tylko w przypadku awarii jednego z gniazd ogrzewania pociągu. Natomiast umieszczenie przełącznika wyboru gniazda w szafie NN spowoduje, że cały układ sterowania i uziemiania stanie się bardziej skomplikowany a co za tym idzie bardziej podatny na awarie.

Wobec powyższego prosimy o zmianę zapisu na następujący:

„wg karty UIC 552 zastosować dwa niezależne obwody sprzęgu elektrycznego na każdą stronę lokomotywy z możliwością odłączenia obwodu uszkodzonego.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany. Zamawiający jednocześnie informuje, że odłącznik umiejscowiony w szafie NN powinien pracować w 3 stanach:

- 1) obie gałęzie sprzęgu elektrycznego aktywne,
- 2) odłączona pierwsza gałąź sprzęgu elektrycznego,
- 3) odłączona druga gałąź sprzęgu elektrycznego.

Pytanie 30

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 26 (Drzwi zewnętrzne do przedziału maszyn, żaluzje, okna w przedziale maszynowym)

W ppkt. c jest zapis, że żaluzje powinny być zamykane na klucz konduktorski.

Prosimy o usunięcie tego zapisu. Żaluzje mogą być zamontowane na zawiasach ale zamykanie musi być pewne, bez możliwości ich otworzenia przez przypadkowe osoby. Naszym zdaniem żaluzje powinny być zamykane przez odpowiednio dobranych kilka śrub (rozwiązanie do uzgodnienia z zamawiającym).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że akceptuje zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem, że żaluzje będą zamontowane na zawiasach.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający dokona stosownych zmian w SIWZ.

Pytanie 31

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 28 (Układ napędowy)

„Producent falowników trakcyjnych odpowiada za całkowite opracowanie sterowania pojazdem.”

Prosimy o usunięcie tego zapisu, gdyż narzuca on Wykonawcy określonego dostawcę oprogramowania sterowania nadrzędnego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanych zmian.

Pytanie 32

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 32 (Bateria akumulatorów)

„Akumulatory zasadowe o budowie włóknistej lub w technologii spiekanej. Możliwość zasilania lokomotywy i ładowania baterii ze źródła zewnętrznego o napięciu 3x400/230 VAC. Pojazd powinien być wyposażony w funkcję zabezpieczającą przed rozładowaniem baterii poniżej poziomu wymaganego do podniesienia pantografów i uruchomienia pojazdu.”

Prosimy o doprecyzowanie wymagania dotyczącego zabezpieczenia przed rozładowaniem, ewentualnie zaprezentowanie przykładowego rozwiązania takiej funkcji lub wskazanie na jakich lokomotywach takowa funkcja ma zastosowanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe wymagania zostaną określone na etapie uzgodnień technicznych określonych w § 7 Załącznika nr 1 od SIWZ.

Pytanie 33

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 34 (Wyprawka)

W pkt. tym podano listę części i urządzeń jakie mają być dostarczone wraz ze zmodernizowanymi lokomotywami. Wg naszej wiedzy i doświadczenia kilka pozycji jest zbędnych lub wystarczająco mniejsze ilości. Dostawa wszystkich podanych elementów znacząco wpłynie na koszt dostawy zmodernizowanych lokomotyw. Poniżej propozycja korekty poszczególnych pozycji.

Lp.	Nazwa zespołu	Ilość wymagana przez Zamawiającego	Propozycja Wykonawcy
1.	Komputer przenośny (laptop – o parametrach odpowiadających obsłudze programów diagnostycznych) wraz z oprogramowaniem do obsługi programów diagnostycznych (wyszczególnionych w opisie przedmiotu zamówienia)	1 szt. na każdą lokomotywę	
2.	Bezpiecznik NN. Wszelkiego typu	Po 1 kpl. na wszystkie lokomotywy	2 kpl. na wszystkie lokomotywy. Bezpieczniki te są rzadko wymieniane.
3.	Bezpiecznik WN. Wszelkiego typu	Po 1 kpl. na wszystkie lokomotywy	2 kpl. na wszystkie lokomotywy. Bezpieczniki te są rzadko wymieniane.
4.	Generatory SHP	5 szt. na wszystkie lokomotywy	2 szt. na wszystkie lokomotywy. Generatory EDA-3 wykazują większą niezawodność niż generatory starszych typów
5.	Lampy oświetleniowe kpl. – 50% każdego zastosowanego rodzaju, w przypadku uzyskania wyniku w postaci ułamkowej, z zaokrągleniem w górę;	2 kpl. na wszystkie lokomotywy (jako komplet rozumie się wszystkie lampy zabudowane na lokomotywie)	1 kpl. na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność lamp diodowych.
6.	Sprężarka układu klimatyzacji.	1 szt. na wszystkie lokomotywy	
7.	Filtr układu klimatyzacji.	5 szt. na wszystkie lokomotywy	
8.	Zamki do drzwi wejściowych, klamki, okucia.	2 szt. dla każdego rodzaju drzwi na wszystkie lokomotywy	
9.	Klamki antypaniczne.	1 szt. jeśli są takie same dla kabiny A i B, jeśli nie to po 1 szt. z każdego rodzaju na wszystkie lokomotywy	

10.	Kompletny fotel maszynisty i pomocnika	1 szt. dla maszynisty i 1 szt. dla pomocnika na wszystkie lokomotywy	
11.	Szyby elektro-grzewcze	4 szt. lewych oraz 4 szt. prawych na wszystkie lokomotywy	Po 2 szt. na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność szyb. W przypadku uszkodzeń mechanicznych i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas
12.	Szyby lub jeśli są to okna w ramie po 1 szt. z każdego rodzaju.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
13.	Projektor lewy, prawy i górny	2 szt. z każdego rodzaju (łącznie 6 szt.) na wszystkie lokomotywy	
14.	Uchwyty, mechanizmy okienne okien bocznych	2 lewe i 2 prawe na wszystkie lokomotywy	
15.	Rolety okienne czołowe i boczne	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
16.	Zamki do klap rewizyjnych i szaf	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
17.	Zawór rozrządczy hamulca.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	1 szt. na wszystkie lokomotywy
18.	Sterownik układu p-poślizgowego.	3 szt. na wszystkie lokomotywy	Jeżeli będą dwa sterowniki proponujemy zapas po 1 szt. Są mało awaryjne.
19.	Czujnik do układu p-poślizgowego.	8 szt. na wszystkie lokomotywy	
20.	Czujniki prędkości	2 szt. na wszystkie lokomotywy	Czy chodzi o nadajnik prędkościomierza ?
21.	Sterownik klimatyzacji.	1 szt. na wszystkie lokomotywy	
22.	Monitory w kabinie maszynisty.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
23.	Przyciski/przełączniki pulpitu oraz przełączniki pakietowe ,wył grzybkowe ,joysticki syreny , zadajnik mocy i hamulca zabudowane w pulpicie maszynisty.	1 kpl. na wszystkie lokomotywę	
24.	Kable, przejściówki, konwertery i przewody niezbędne do podłączenia komputera diagnostycznego do systemów pokładowych.	10 kpl. na wszystkie lokomotywy	
25.	Elektromagnes SHP kompletny	4 szt. na wszystkie lokomotywy	2 szt na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność. W przypadku uszkodzeń mechanicznych i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas
26.	Kamery.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	

27.	Odbierak prądu	2 szt. na wszystkie lokomotywy	
28.	Odłącznik dachowy pantografu, uziemiacz, odłącznik ogrzewania	po 1 szt. na wszystkie lokomotywy	
29.	Mechanizm wycieraczek z ramieniem pantografowym i spryskiwaczem szyb	4 szt. lewe i 4 szt. prawe na wszystkie lokomotywy	2 szt. lewe i 2 szt. prawe na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas.
30.	Szczotki uszyniające z linką.	8 szt. na wszystkie lokomotywy	
31.	Cylinder hamulcowy kompletny wraz z regulatorem	4 szt. na wszystkie lokomotywy	
32.	Cylinder hamulcowy kompletny wraz z regulatorem. Wykonanie z hamulcem postojowym	2 szt. na wszystkie lokomotywy	
33.	Układ smarowania obrzeży kół	8 szt. dysz wraz z przyłączami na wszystkie lokomotywy	4 szt. na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas
34.	Amortyzatory hydrauliczne pionowe i poziome	8 szt. pionowych i 8 szt. poziomych na wszystkie lokomotywy	4 szt. pionowe i 4 szt. poziome na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas.
35.	Klucze i elementy blokady mechanicznej szaf	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
36.	Rezystory hamowania	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
37.	Rezystory wstępnego ładowania szafy RWN	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	
38.	Falownik trakcyjny	1 szt na wszystkie lokomotywy	0 szt. W przypadku awarii falownika lepiej go naprawiać nawet przy dużym zakresie naprawy niż wymieniać. Awarie wymuszające wymianę falownika praktycznie się nie zdarzają a koszt falownika stanowi znaczącą część kosztu całej lokomotywy.
39.	Silnik trakcyjny	1 szt na wszystkie lokomotywy	
40.	Zestawy kołowe	2 szt na wszystkie lokomotywy	
41.	Przetwornica statyczna	1 szt na wszystkie lokomotywy	0 szt. W przypadku awarii przetwornicy lepiej ją naprawiać nawet przy dużym zakresie naprawy niż wymieniać. Awarie wymuszające wymianę przetwornicy praktycznie się nie zdarzają a jej koszt stanowi znaczącą część kosztu całej lokomotywy

42.	Sprężarka pomocnicza z silnikiem	1 szt na wszystkie lokomotywy	
43.	Czop gniazda skrętu	4 szt na wszystkie lokomotywy	
44.	Sprężyny podparcia bocznego pudła wraz z pierścieniami ochronnymi	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiającego do propozycji zmian odniósł się w tabeli poniżej w kolumnie Odpowiedź Zamawiającego:

Lp.	Nazwa zespołu	Ilość wymagana przez Zamawiającego	Propozycja Wykonawcy	Odpowiedź Zamawiającego
1.	Komputer przenośny (laptop – o parametrach odpowiadających obsłudze programów diagnostycznych) wraz z oprogramowaniem do obsługi programów diagnostycznych (wyszczególnionych w opisie przedmiotu zamówienia)	1 szt. na każdą lokomotywę		
2.	Bezpiecznik NN. Wszelkiego typu	Po 1 kpl. na wszystkie lokomotywy	2 kpl. na wszystkie lokomotywy. Bezpieczniki te są rzadko wymieniane.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
3.	Bezpiecznik WN. Wszelkiego typu	Po 1 kpl. na wszystkie lokomotywy	2 kpl. na wszystkie lokomotywy. Bezpieczniki te są rzadko wymieniane.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
4.	Generatory SHP	5 szt. na wszystkie lokomotywy	2 szt. na wszystkie lokomotywy. Generatory EDA-3 wykazują większą niezawodność niż generatory starszych typów	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
5.	Lampy oświetleniowe kpl. – 50% każdego zastosowanego rodzaju, w przypadku uzyskania wyniku w postaci ułamkowej, z zaokrągleniem w górę;	2 kpl. na wszystkie lokomotywy (jako komplet rozumie się wszystkie lampy zabudowane na lokomotywie)	1 kpl. na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność lamp diodowych.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany

6.	Sprężarka układu klimatyzacji.	1 szt. na wszystkie lokomotywy		
7.	Filtr układu klimatyzacji.	5 szt. na wszystkie lokomotywy		
8.	Zamki do drzwi wejściowych, klamki, okucia.	2 szt. dla każdego rodzaju drzwi na wszystkie lokomotywy		
9.	Klamki antypaniczne.	1 szt. jeśli są takie same dla kabiny A i B, jeśli nie to po 1 szt. z każdego rodzaju na wszystkie lokomotywy		
10.	Kompletny fotel maszynisty i pomocnika	1 szt. dla maszynisty i 1 szt. dla pomocnika na wszystkie lokomotywy		
11.	Szyby elektro-grzewcze	4 szt. lewych oraz 4 szt. prawych na wszystkie lokomotywy	Po 2 szt. na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność szyb. W przypadku uszkodzeń mechanicznych i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas	Zamawiający nie przychyli się do zaproponowanej zmiany
12.	Szyby lub jeśli są to okna w ramie po 1 szt. z każdego rodzaju.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		
13.	Projektor lewy, prawy i górny	2 szt. z każdego rodzaju (łącznie 6 szt.) na wszystkie lokomotywy		
14.	Uchwyty, mechanizmy okienne okien bocznych	2 lewe i 2 prawe na wszystkie lokomotywy		
15.	Rolety okienne czołowe i boczne	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		
16.	Zamki do klap rewizyjnych i szaf	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		

17.	Zawór rozrządczy hamulca.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy	1 szt. na wszystkie lokomotywy	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
18.	Sterownik układu p-poślizgowego.	3 szt. na wszystkie lokomotywy	Jeżeli będą dwa sterowniki proponujemy zapas po 1 szt. Są mało awaryjne.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
19.	Czujnik do układu p-poślizgowego.	8 szt. na wszystkie lokomotywy		
20.	Czujniki prędkości	2 szt. na wszystkie lokomotywy	Czy chodzi o nadajnik prędkościomierza ?	Zamawiający potwierdza, że chodzi o nadajnik. W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający dokona stosownych zmian w SIWZ.
21.	Sterownik klimatyzacji.	1 szt. na wszystkie lokomotywy		
22.	Monitory w kabinie maszynisty.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		
23.	Przyciski/przełączniki pulpitu oraz przełączniki pakietowe ,wył grzybkowe ,joysticki syreny , zadajnik mocy i hamulca zabudowane w pulpicie maszynisty.	1 kpl. na wszystkie lokomotywę		
24.	Kable, przejściówki, konwertery i przewody niezbędne do podłączenia komputera diagnostycznego do systemów pokładowych.	10 kpl. na wszystkie lokomotywy		
25.	Elektromagnes SHP kompletny	4 szt. na wszystkie lokomotywy	2 szt na wszystkie lokomotywy. Mała awaryjność. W przypadku uszkodzeń mechanicznych i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
26.	Kamery.	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		

27.	Odbierak prądu	2 szt. na wszystkie lokomotywy		
28.	Odłącznik dachowy pantografu, uziemiacz, odłącznik ogrzewania	po 1 szt. na wszystkie lokomotywy		
29.	Mechanizm wycieraczek z ramieniem pantografowym i spryskiwaczem szyb	4 szt. lewe i 4 szt. prawe na wszystkie lokomotywy	2 szt. lewe i 2 szt. prawe na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
30.	Szczotki uszyniające z linką.	8 szt. na wszystkie lokomotywy		
31.	Cylinder hamulcowy kompletny wraz z regulatorem	4 szt. na wszystkie lokomotywy		
32.	Cylinder hamulcowy kompletny wraz z regulatorem. Wykonanie z hamulcem postojowym	2 szt. na wszystkie lokomotywy		
33.	Układ smarowania obrzeży kół	8 szt. dysz wraz z przyłączami na wszystkie lokomotywy	4 szt. na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
34.	Amortyzatory hydrauliczne pionowe i poziome	8 szt. pionowych i 8 szt. poziomych na wszystkie lokomotywy	4 szt. pionowe i 4 szt. poziome na wszystkie lokomotywy. W przypadku uszkodzeń i konieczności wymiany można na bieżąco uzupełnić zapas.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
35.	Klucze i elementy blokady mechanicznej szaf	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		
36.	Rezystory hamowania	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		
37.	Rezystory wstępnego ładowania szafy RWN	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		

38.	Falownik trakcyjny	1 szt na wszystkie lokomotywy	0 szt. W przypadku awarii falownika lepiej go naprawiać nawet przy dużym zakresie naprawy niż wymieniać. Awarie wymuszające wymianę falownika praktycznie się nie zdarzają a koszt falownika stanowi znaczącą część kosztu całej lokomotywy.	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
39.	Silnik trakcyjny	1 szt na wszystkie lokomotywy		
40.	Zestawy kołowe	2 szt na wszystkie lokomotywy		
41.	Przetwornica statyczna	1 szt na wszystkie lokomotywy	0 szt. W przypadku awarii przetwornicy lepiej ją naprawiać nawet przy dużym zakresie naprawy niż wymieniać. Awarie wymuszające wymianę przetwornicy praktycznie się nie zdarzają a jej koszt stanowi znaczącą część kosztu całej lokomotywy	Zamawiający nie przychylił się do zaproponowanej zmiany
42.	Sprężarka pomocnicza z silnikiem	1 szt na wszystkie lokomotywy		
43.	Czop gniazda skrętu	4 szt na wszystkie lokomotywy		
44.	Sprężyny podparcia bocznego pudła wraz z pierścieniami ochronnymi	1 kpl. na wszystkie lokomotywy		

Pytanie 34

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 36 (Urządzenia bezpieczeństwa, sterowania ruchem pociągu i tęczności)

- 1) W pkt. tym jest zapis aby przewidzieć miejsce pod zabudowę systemu ETCS wraz z przygotowaniem tras kablowych oraz zainstalowaniem kompletnego okablowania. Prosimy o doprecyzowanie jakie konkretnie urządzenia ETCS L1 i L2 będą zabudowane na lokomotywie a najlepiej przekazanie dokumentacji tych urządzeń – bez takiej wiedzy niemożliwe jest min. zabudowanie wsporników pod takie urządzenia (nie znamy np. ich wymiarów) czy wykonanie wiązek kablowych (ile przewodów i jakiego typu).

- 2) Prosimy o wyjaśnienie wymagania, tzn. czym jest monitor DMI i w jaki sposób ma być spięty z rejestratorem prędkości ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że zabudowa systemu ETCS ma być wykonana zgodnie z wymaganiami zawartymi w TSI CCS (919/2016) oraz TSI LOC&PAS (1302/2014). W wyżej wymienionych dokumentach wskazane są wymagania do zabudowy systemu ETCS zgodnie, z którymi należy przewidzieć wykonanie infrastruktury pokładowej.

W zakresie części 2 pytania Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z TSI CCS (919/2016):

4.2.12. Interfejs maszynista/pojazd ETCS (DMI) Ten parametr podstawowy opisuje informacje przekazywane maszyniście przez ETCS oraz wprowadzane przez maszynistę do pokładowego systemu ETCS. Zob. poz. 4.2.12a załącznika A. Obejmuje on: 1) ergonomię (w tym widoczność); 2) wyświetlane funkcje ETCS; 3) funkcje ETCS wyzwalane działaniami maszynisty.

4.2.13. Interfejs maszynista/pojazd GSM-R (DMI) Ten parametr podstawowy opisuje informacje przekazywane maszyniście przez system GSM-R oraz wprowadzane przez maszynistę do pokładowych urządzeń GSM-R. Zob. poz. 4.2.13 a załącznika A. Obejmuje on: 1) ergonomię (w tym widoczność); 2) wyświetlane funkcje GSM-R, 3) informacje dotyczące połączeń wychodzących; 4) informacje dotyczące połączeń przychodzących.

Pytanie 35

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 37 (Sterowanie drzwiami pociągu poprzez sprzęg UIC)

- 1) Prosimy o doprecyzowanie na czym polega układ mostkowania hamulca wg systemu DB AG i ÖBB?
Czy możliwe jest otrzymanie dokumentacji tych urządzeń ?
- 2) Prosimy o doprecyzowanie na czym polega system blokady drzwi TBO oraz systemy TBS (OBB) oraz LAT (FS) ?
Czy możliwe jest otrzymanie dokumentacji tych systemów ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dysponuje dokumentacją dotyczącą mostkowania hamulca B jak również systemów blokady drzwi oraz może ją udostępnić do wglądu Wykonawcy celem uzyskania wiedzy na czym polegają te układy/ systemy. Celem uzyskania dostępu do dokumentacji na etapie toczącego się postępowania, należy skontaktować się z Barbarą Królak e-mail: barbara.krolak@intercity.pl.

Pytanie 36

Załącznik nr 19 do Umowy, pkt. 38 (Wymagania w zakresie prędkościomierza elektronicznego z rejestratorem prawnym, systemu diagnostyki pokładowej, systemu przeciw-pożarowego, systemu monitoringu CCTV, systemu GPS oraz licencji do systemów i oprogramowania)

W poz. 5 w tabeli w tym pkt. opisany jest system GPS.

Prosimy o wyjaśnienie czym jest system EGISH i jaki ma być format wysyłania danych z GPS-ów do systemu Zamawiającego ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że system EGISH jest systemem (aplikacja webowa) do monitorowania lokalizacji pojazdów będących w posiadaniu Zamawiającego.

Zamawiający informuje, że wymagane jest by format ramki GPS był zgodny ze standardem NMEA. Zamawiający jednocześnie wskazuje, że system ma umożliwiać wykorzystanie odebranego sygnału GPS przez inne usługi lub urządzenia (wymagana dokumentacja lub API do sygnału GPS).

Pytanie 37

SIWZ Rozdział IX ust. 1

Z uwagi na konieczność pozyskania ofert od dostawców podzespołów, dokonania niezbędnych uzgodnień w celu wypracowania stanowiska negocjacyjnego oraz przypadający w tym czasie okres majówki (9 dni kalendarzowych w których większość firm nie pracuje) zwracamy się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu składania ofert do dnia 05 czerwca 2018 roku do godz. 10:30.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przesunie termin składania ofert wstępnych do dnia 07.06.2018 r. do godz. 10:30.

*Osoba upoważniona do dokonywania
czynności zastrzeżony dla Kierownika Zamawiającego*



Krzysztof Przódka

