

Warszawa, dnia2017 r

Uczestnicy postępowania
nr EH.25.00053.2017.S.P.AGKU

PISMO NR 6

Dotyczy: Postępowania nr EH.25.00053.2017.S.P.AGKU o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego – zamówienia sektorowe, w oparciu o ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst. jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.), zwaną dalej ustawą Pzp na **dostawę 37+8 sześciowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych przeznaczonych do przewozu pasażerów na I i II linii metra w Warszawie.**

Szanowni Państwo,

w związku z pytaniami do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) i załączników w postępowaniu nr EH.25.00053.2017.S.P.AGKU Zamawiający, Metro Warszawskie Sp. z o.o. udziela odpowiedzi, zgodnie z poniższym:

PYTANIE 51:

Dotyczy: Załącznik nr 1b do Specyfikacji Technicznej - pkt. 3.

Wnosimy o potwierdzenie, że wykorzystywany obecnie system SOP-3 jest w pełni zgodny z wymaganiami przetargu wymienionymi w załączniku 1b do Specyfikacji Technicznej.

ODPOWIEDŹ:

System SOP-3 zabudowany na zamawianym taborze musi spełniać zapisy załącznika 1B.

PYTANIE 52:

Dotyczy: Załącznik nr 1b do Specyfikacji Technicznej - pkt.3.

Predefiniowany, jako istniejące rozwiązanie na linii 1 i 2, system SOP-3 nie jest dostępny na rynku w postaci otwartego źródła.

Dla zapewnienia równego traktowania oferentów, wnosimy o podanie kodu źródłowego lub kosztu wyposażenia systemu SOP-3 dla pojazdu (dla całego zakresu opisanego w załączniku 1b) do zawarcia w kalkulacjach oferentów.

ODPOWIEDŹ:

Koszt urządzeń pojazdowych systemu SOP-3 dla jednego pojazdu, obejmujący kompletną aparaturę, części zamienne, niezbędne urządzenia diagnostyczne i serwisowe, testy i uruchomienie urządzeń na pojeździe oraz szkolenie pracowników wg poziomu cen z roku 2011 wynosi 1 620 000 zł netto na pojazd.

PYTANIE 53:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SIWZ Ogólne Warunki Umowy 15.6 w zw. z pkt. 2.2 OWU oraz załącznikiem nr 2 do Specyfikacji Technicznej (stanowiącej, załącznik nr 1 do SIWZ).

Wnosimy o potwierdzenie, że użycie podręczników utrzymaniowych i oprogramowania, jak określono w dokumentacji przetargowej, jest ściśle powiązane i ograniczone do wykorzystania w celu utrzymania pojazdów przez Metro Warszawskie lub podmiot wykonujący utrzymanie pojazdu w imieniu Metra Warszawskiego.

W przeciwnym razie prosimy o wskazanie uzasadnionego użycia w innym celu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający potwierdza, że podręczniki utrzymaniowe i oprogramowanie będzie wykorzystywał do utrzymania pojazdów, tym niemniej zgodnie z pkt 15 Ogólnych Warunków Umowy (OWU) oraz z załącznikiem nr 2 Specyfikacji Technicznej (stanowiący załącznik nr 1 do SIWZ), Wykonawca udzieli Zamawiającemu odpowiednich licencji, które m.in. „umożliwią zamawiającemu, po upływie okresu gwarancji, przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia w celu powierzenia wykonywania napraw i dostaw części zamiennych do pojazdu wykonawcy innemu niż dostawca pojazdu”

PYTANIE 54:

Dotyczy: Załącznik 1 to Specyfikacji Technicznej / 6.2 „Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów” - pkt. i)

Przywołany punkt przywołuje normę PN-EN 50121 oraz stanowi : "nie zakłócać systemów i urządzeń sterowania ruchem pociągów, urządzeń łączności i monitorujących pracujących w metrze warszawskim (szczegółowe parametry zostaną podane Wykonawcy po podpisaniu kontraktu).

Dopuszczalna indukcja pola magnetycznego nie powinna przekraczać poziomu 2mT. Urządzenia wagonowe nie powinny wprowadzać żadnych zakłóceń w pracy w systemach łączności, rozgłoszeniowym, monitoringu (CCTV) itp."

W związku, z faktem, że zarówno przywołana norma, jak i opublikowana dokumentacja przetargowa nie podaje konkretnych wartości kresowych (krzywej natężenia w funkcji częstotliwości) których pociąg nie może przekroczyć, a właściwie zaprojektowany filtr może mieć wpływ na dobór urządzeń trakcyjnych oraz zużycie energii, gdzie zużycie energii jest punktowane, wnosimy o opublikowanie odpowiednich informacji. W przypadku braku udostępnienia szczegółowych parametrów w dokumentacji przetargowej, dostrzegamy ryzyko braku poprawnej integracji pomiędzy pojazdem i systemami cało-liniowymi przewoźnika.

ODPOWIEDŹ:

Podstawowe parametry systemów infrastruktury współpracujących z taborom zostały określone w dokumentach przetargowych.

PYTANIE 55:

Dotyczy: Załącznik 1 do Specyfikacji Technicznej

Specyfikacja Techniczna na dostawę 37+8 pojazdów sześciowagonowych określa w poszczególnych punktach, że użyte materiały muszą być zgodne z PN-EN 45545. W niektórych punktach jest również określona zgodność z innymi normami, np. UIC 564.

Norma PN-EN 45545 określa wymagania dla materiałów w zależności od Poziomu Ryzyka, który wynika z połączenia Kategorii Eksploatacyjnej (1 do 4) oraz Kategorii Projektowej (N, A, D lub S), lecz Specyfikacja Techniczna na dostawę 37+8 pojazdów sześciowagonowych nie dostarcza informacji jaka klasyfikacja jest właściwa dla zamawianych pojazdów.

O ile rozważając Kategorię Projektową oczywiste jest przyjęcie kategorii N: Pojazdy standardowe, o tyle dla Kategorii Eksploatacyjnej należy określić:

czy Kategoria Eksploatacyjna 2: Pojazdy eksploatowane pod ziemią, tunelach i/lub na estakadach, z dostępnym bocznym chodnikiem ewakuacyjnym oraz gdzie stacje lub stacje ratunkowe zapewniające bezpieczeństwo pasażerów są osiągalne w krótkim okresie czasu, lub

Kategoria Eksploatacyjna 4: Pojazdy eksploatowane pod ziemią, tunelach i/lub na estakadach, bez dostępnego bocznego chodnika ewakuacyjnego oraz gdzie stacje lub stacje ratunkowe zapewniające bezpieczeństwo pasażerów są osiągalne w krótkim okresie czasu.

Wnosimy o określenie metody ewakuacji stosownie dla linii 1 i 2 oraz wynikających z niej Kategorii Eksploatacyjnej dla zamawianych pojazdów oraz potwierdzenie, że należy przyjąć Kategorię Projektową N. Prosimy także o potwierdzenie, że norma PN-EN 45545 jest wiążąca w przypadku rozbieżności pomiędzy wyspecyfikowanymi normami.

ODPOWIEDŹ:

W/w norma definiuje jednoznacznie kategorię projektową pojazdu metra.

Zamawiający w zał. nr 1 do Specyfikacji technicznej szczegółowo przedstawił swoje wymagania konstrukcji i wyposażenia pojazdu metra odnośnie „bezpieczeństwa”, w tym możliwych dróg ewakuacji. W razie zdarzenia (np. pożaru) w tunelu metra priorytetem jest doprowadzenie pociągu metra do najbliższej stacji metra. Na stacji pasażerowie ewakuowani są przez drzwi pasażerskie.

W sytuacji braku możliwości dalszej jazdy pociągu w wyniku w/w zdarzenia, ewakuacja przeprowadzana jest w tunelu metra (po uprzednim wyłączeniu napięcia w 3 szynie i jej uszynienia oraz załączeniu oświetlenia tunelu).

Kolejność stosowania norm zapisana jest w załączniku nr 1, pkt.6.2 do Specyfikacji technicznej.

PYTANIE 56:

Dotyczy: Załącznik 1.7 do SIWZ

Dane geometryczne dla przedłużenia linii 2 oraz dla linii 1 są istotne dla prawidłowego zaprojektowania/doboru systemu napędowego/hamulcowego oraz konstrukcji wózka (na przykład promienie łuków).

Wnosimy o potwierdzenie, że żadne inne dane toru, niż udostępnione w Załączniku 1.7 nie mają wpływu na konstrukcję pojazdu/jego podzespołów.

W przeciwnym wypadku wnosimy o udostępnienie brakujących informacji.

ODPOWIEDŹ:

Patrz Pismo nr 3, odpowiedź na pytanie 38.

PYTANIE 57:

Dotyczy: Załącznik 1 do Specyfikacji Technicznej - pkt 2.

Wnosimy o potwierdzenie, że smarowanie od strony infrastruktury jest w pełni zgodne z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U. 2011 nr 141 poz. 859) i stąd nie jest wymagane zastosowanie, w oferowanych pociągach, żadnego smarowania obrzeży kół.

W przeciwnym razie wnosimy o wskazanie, że smarowanie obrzeży należy również zastosować na pojazdach.

ODPOWIEDŹ:

W Metrze Warszawskim zastosowano system smarowania szyn zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie. § 38. ww. dokumentu brzmi: „W torach metra kategorii 1 położonych w łuku o promieniu poniżej 400 m powinny być umieszczone urządzenia do smarowania krawędzi szyny. „

Zapisy Rozporządzenia nie wykluczają stosowania smarowania obrzeży kół na pociągu.

PYTANIE 58:

Dotyczy: Załącznik 1 do Specyfikacji Technicznej - pkt 6.5 lit. c

Specyfikacja Techniczna na dostawę 37+8 pojazdów sześciowagonowych określa w Punkcie 6.5. Wózek - / charakterystyka ogólna, że automatyczna regulacja wysokości podłogi kompensująca ugięcia odsprężynowania, (regulacja wysokości podłogi w pełnym zakresie (związana ze zużyciem kół monoblokowych, reprofilacją i osiadaniem elementów zawieszenia), powinna być rozwiązana wyłącznie poprzez zmianę ciśnienia powietrza w poduszce powietrznej zawieszenia II stopnia za pomocą zaworów niwelacyjnych.

Większość rozwiązań metra na całym świecie używa podkładek regulacyjnych II stopnia (zawieszenie II stopnia) po reprofilacji w określonych krokach dla ograniczenia szczeliny powietrznej w poduszce pneumatycznej oraz dla uniknięcia zbędnej redukcji prześwitu między wyposażeniem podpodłogowym oraz urządzeniami infrastrukturalnymi w przypadku usterki poduszki pneumatycznej oraz dla ograniczenia przechyłów pudła wywołanych dużą szczeliną powietrzną podczas normalnej eksploatacji, co skutkuje zagadnieniami skrajniowymi również w górnej części pudła.

Wnosimy o potwierdzenie, że dozwolone jest zastosowanie powszechnie stosowanych podkładek w II stopniu zawieszenia po reprofilacji.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający jednoznacznie zdefiniował wymagania dotyczące automatycznej regulacji wysokości podłogi w pkt. 6.5, ppkt.c, załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 59:

Dotyczy: Załącznik 1 do Specyfikacji Technicznej - pkt 2 „Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego.”

Specyfikacja techniczna odnosi się do następującego dokumentu, opisującego dane charakterystyczne nawierzchni torowej oraz smarowania elementów nawierzchni torowej, pn. „Warunki techniczne utrzymania torów, rozjazdów i trzeciej szyny w metrze warszawskim” - dokument wewnętrzny Metra Warszawskiego Sp. z o.o. Wykonawca wnosi o udostępnienie treści dokumentu, ponieważ jest on istotny dla przedmiotowego postępowania. W przeciwnym wypadku. Wykonawca nie możemy zagwarantować technicznej spójności oferowanego rozwiązania do wymogów metra.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający w odpowiedzi na powyższe pytanie w załączeniu do niniejszego pisma zamieszcza na stronie internetowej Zamawiającego wyciąg z dokumentu pn. „Warunki techniczne utrzymania torów, rozjazdów i trzeciej szyny w Metrze Warszawskim” (Warszawa 2014) w zakresie niezbędnym do przygotowania ofert.

PYTANIE 60:

Dotyczy: Załącznik Ib do Specyfikacji Technicznej - pkt 3.8 w zw. z pkt 3.10

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie, czy dobrze rozumie, że przedmiot zamówienia obecnej procedury przetargowej odnosi się do przyszłej floty pojazdów i wyłącznie powiązanego wyposażenia. Stąd żadna dodatkowa odpowiedzialność - ani naprawa systemu sterowania SOP-3 ani rozwiązywanie "problemów z bieżącą eksploatacją" SOP-3 pociągu / ogólnie sprzętu i oprogramowania systemu nie będzie częścią zaoferowanego zakresu.

W przeciwnym razie proszę określić, jakie problemy eksploatacyjne systemu i oprogramowania mają być rozwiązane i zaoferowane na mocy tego postępowania przetargowego.

ODPOWIEDŹ:

Zapisy punktów 3.8 i 3.10 dotyczą floty będącej przedmiotem ogłoszonego postępowania.

PYTANIE 61:

Dotyczy: Załącznik 1 SIWZ - pkt 7.3

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie, że 36 miesięczna gwarancja liczona od wprowadzenia pojazdu do eksploatacji dotyczy pojazdów metra, zaś gwarancja na części zamienne, sprzęt/stanowiska/narzędzia, oprogramowanie wynosi 24 miesiące od daty przekazania do Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ:

Powyższa interpretacja jest niewłaściwa. Zamawiający określił warunki gwarancji zgodnie z pkt 7.3 załącznika 1 SIWZ oraz pkt 3.4 SIWZ. Gwarancja na sprzęt, stanowiska i narzędzia specjalistyczne będzie liczona od wprowadzenia pierwszego pojazdu do eksploatacji zgodnie z punktem 9.11 Specyfikacji Technicznej dlatego Zamawiający pozostawia przedmiotowe zapisy bez zmian.

PYTANIE 62:

Wykonawca wnosi o zmianę pkt 10 Miejsce i termin składania oraz otwarcia ofert, pkt 10.1 SIWZ w następujący sposób:

Wnosimy o przesunięcie terminu złożenia ofert do dnia 13 października 2017 r. w celu umożliwienia przygotowania oraz złożenia kompleksowej oferty przez naszą firmę zgodną z wymaganiami Zamawiającego. Swoją prośbę Wykonawca uzasadnia tym, iż Metro Warszawskie ogłosiło przetarg i opublikowało specyfikację przetargową w dniu 17 maja 2017r. Zamawiający wyznaczył termin złożenia ofert na dzień 27 września 2017 r. Przedmiotem przetargu jest dostawa 37+8 sześciowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych przeznaczonych do przewozu pasażerów na I i II linii metra w Warszawie. Ze względu na konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy technicznej przedmiotowego zamówienia oraz przygotowania w sposób właściwy dokumentów

formalnych wymaganych przez Zamawiającego, Wykonawcy dopiero po zapoznaniu się z dokumentacją przetargową będą właściwie przygotowani do zaprojektowania produktu w pełni spełniającego wymagania Zamawiającego, który niewątpliwie oczekuje udziału w przetargu podmiotów profesjonalnych, posiadających stosowne doświadczenie oraz zasoby. Każdy z Wykonawców posiada wewnętrzne procedury, których spełnienie warunkuje możliwość przygotowania, a następnie złożenia oferty. Ponadto, warto zwrócić uwagę na fakt, iż okres przygotowania ofert przypada na letni sezon urlopowy, co niewątpliwie redukuje czas przypadający na przygotowanie całej dokumentacji przetargowej. Chcielibyśmy również zaznaczyć, iż do tej pory nie otrzymaliśmy wszystkich odpowiedzi na zadane pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Udzielenie przez Metro Warszawskie odpowiedzi na zadane przez Wykonawców pytania mogą mieć istotny wpływ na możliwość przygotowania oferty oraz na cenę ofertową.

Wobec okoliczności przytoczonych powyżej, Wykonawca prosi o rozważenie zmiany treści SIWZ w tym zakresie.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

PYTANIE 63:

Wykonawca wnosi o zmianę treści SIWZ w następującym zakresie:

Załącznik nr 10 do SIWZ, pkt 14 Cena Umowna, pkt 14.9: Zwiększenie zaliczki do 30% umowy, płatnej w następujący sposób:

Pierwsza zaliczka w wysokości 10% wartości umowy - płatna przy podpisaniu umowy pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym;

Druga zaliczka w wysokości 20% wartości umowy - płatna na etapie wyprodukowania szóstego pudła pierwszego pociągu.

Wykonawca pragnie przy tym zwrócić uwagę, iż zaliczka nie tylko ułatwia Wykonawcy przystąpienie do realizacji prac przy tak dużym projekcie z uwagi na fakt, że największe koszty ponoszone są w pierwszym okresie realizacji umowy, ale przede wszystkim powoduje możliwości skalkulowania ceny ofertowej na niższym poziomie. Finansowanie projektu przez Wykonawcę powoduje, że w rezultacie wykonanie projektu będzie droższe, niż w przypadku gdyby był on finansowany przez Zamawiającego na wyżej wymienionych warunkach. Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że Zamawiający ma dostęp do finansowania unijnego jakim objęty jest projekt.

ODPOWIEDŹ:

Zapis pozostaje bez zmian.

PYTANIE 64:

Wykonawca zwraca się z prośbą o przesłanie następujących, nadal brakujących dokumentów:

W SIWZ/RFP/ToR są przywołane dokumenty, które nie zostały dołączone do dokumentacji przetargowej.

Instrukcja o skrajni stosowanej na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno postojowych;

Dokument o utrzymaniu torowiska;

ODPOWIEDŹ:

Patrz Pismo nr 3 odpowiedź na pytanie 38 oraz odpowiedź na pytanie 59 w niniejszym piśmie.

PYTANIE 65:

Załącznik nr 1, pkt 2: Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego

Wartości dopuszczalne (maksymalne) zużyć główki szyny są niezbędne do prawidłowych obliczeń skrajni taboru, w związku z tym zwracamy się do Zamawiającego z pytaniem:

czy Zamawiający może wymiarowo określić dopuszczalne(maksymalne) zużycie główki szyny(powierzchnia toczna i obrzeże) zgodnie z dokumentem „Warunki techniczne utrzymania torów, rozjazdów i trzeciej szyny w metrze „ - dokument wewnętrzny Metra Warszawskiego Sp. z o.o.?

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z dokumentem „Warunki techniczne utrzymania torów, rozjazdów i trzeciej szyny w Metrze Warszawskim” dopuszczalne zużycie szyn kształtuje się następująco:

Zużycie pionowe:

Największe dopuszczalne zużycie główki szyny może wynosić:

10 mm w torach kategorii 1,

12 mm w torach kategorii 3,

16 mm w torach kategorii 2.

Zużycie boczne:

Szyny ułożone w torze klasycznym powinny być usuwane z torów, jeżeli: wysokość ich bocznego zużycia sięga poniżej dolnej krawędzi główki szyny, zmniejszenie szerokości „e” główki szyny przekracza 15 mm.

PYTANIE 66:

Załącznik nr 1, pkt 5b: Wymagania ogólne dla taboru

Jaką wartość współczynnika GWP należy rozumieć pod sformułowaniem - o możliwe niskim potencjale?

ODPOWIEDŹ:

Potencjał GWP oznacza wskaźnik porównujący siłę oddziaływania gazu cieplarnianego na ocieplenie klimatu do siły oddziaływania dwutlenku węgla (Rozporządzenie PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 517/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. „w sprawie fluorowanych gazów cieplarnianych i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 842/2006”). Im wyższy współczynnik, tym bardziej szkodliwy dla atmosfery czynnik. W związku z dbałością o środowisko naturalne, Metro Warszawskie wskazuje Wykonawcy, że zainteresowane jest jak najmniejszym współczynnikiem GWP dla czynników chłodniczych wykorzystywanych w pojazdach. Zamawiający jednakże nie wyznacza limitu potencjału GWP dla czynnika chłodniczego, poniżej obowiązujących przepisów w tym obszarze. Jeśli Wykonawca, ze względów technologicznych, ma do wyboru kilka czynników chłodniczych, których zastosowanie jest możliwe (z zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa), Zamawiający sugeruje wybranie do zastosowania tego czynnika, który posiada niższy potencjał GWP.

PYTANIE 67:

Załącznik nr 1, pkt 5g: Wymagania ogólne dla taboru. Co należy rozumieć pod pojęciem - zasięg sieci MAV?

ODPOWIEDŹ:

Zasięg sieci MAV należy rozumieć jako zasięg sieci WLAN za pomocą, której jest realizowana transmisja pomiędzy taborem a infrastrukturą. Urządzenia sieci WLAN są zainstalowane na II linii metra oraz na torze prób na STP Kabaty.

PYTANIE 68:

Załącznik 1, pkt 5i: Wymagania ogólne dla taboru

Do jakiej kategorii utrzymania w kontekście cyklu przeglądowo-naprawczego, przywołanego w Załączniku nr 1, pkt 13 oraz załącznika nr 1.8 należy zaliczyć czynności eksploatacyjne, wynikające z przedmiotowej listy wygenerowanej przez system diagnostyczny pojazdu? Koniecznym jest techniczne zdefiniowanie przez Zamawiającego relacji pomiędzy listą czynności do wykonania dla obsługi serwisowej wynikającej z obecnego stanu pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem wartości granicznych/kresowych parametrów technicznych, bieżących awarii i usterek, a zaplanowanym procesem utrzymania pojazdu.

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z punktem 5i w zał. nr 1 do Specyfikacji Technicznej system diagnostyki ma wspomagać planowane czynności obsługowe. Potencjalne awarie i usterki powinny być widoczne na wygenerowanej przez system diagnostyki liście czynności serwisowych. Zgodnie z pkt.13 zał. nr 1 Specyfikacji technicznej wagony winny podlegać obsłudze, nie częściej niż obecnie eksploatowane na I linii metra warszawskiego w cyklu przeglądowo naprawczym podanym w załączniku nr 1.8. Należy uwzględnić aktualne wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12.10.2005r. w sprawie ogólnych warunków eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity : Dz.U. z 2016 poz. 226), mając na uwadze załącznik nr 3 do w/w rozporządzenia. Zgodnie z zał. nr 2 do Specyfikacji technicznej Wykonawca winien opracować plan utrzymania/obsługi, sporządzony z podziałem na poziomy utrzymania, z podaniem przebiegów i okresów międzyobsługowych/międzynaprawczych pojazdu, części składowych, zespołów i podzespołów.

PYTANIE 69:

Załącznik nr 1, pkt 5j: Wymagania ogólne dla taboru

W jaki sposób Zamawiający zamierza analizować dane dotyczące współpracy pojazd – tor w aspekcie występowania płaskich miejsc profilu tocznego, poziomu drgań wózka i pudła, biorąc pod uwagę aktualny stan nierówności powierzchni tocznej szyn, na który Wykonawca nie ma żadnego wpływu?

W jaki sposób Zamawiający zamierza oddzielić dynamiczne zachowanie się pojazdu wskutek aktualnego stanu torowiska od stanu układu biegowego pojazdu?

Jakie są oczekiwania Zamawiającego w zakresie sposobu diagnozowania (wykrywania) stanu powierzchni tocznej kół pod względem występowania płaskich miejsc?

ODPOWIEDŹ:

Do Wykonawcy należy opracowanie algorytmu analizującego poprawność pracy wymaganych (w punkcie 5j, zał. nr 1) parametrów. W przypadku parametrów dotyczących współpracy pojazd – tor system diagnostyczny musi w skuteczny sposób zgłaszać wykryte nieprawidłowości, niezależnie od parametrów zewnętrznych np. stanu torowiska.

PYTANIE 70:

Załącznik nr 1, pkt 6.1b: Nominalna prędkość pojazdu

Czy zamawiający potwierdza, że podana maksymalna ilość pasażerów: 7 pasażerów/m² jest maksymalną ilością, jaką Wykonawca powinien wziąć pod uwagę przy projektowaniu pojazdu i jego osiągów?

ODPOWIEDŹ:

Załącznik nr 1, pkt. 6.1b odnosi się do wymagania dot. pojemności pojazdu a nie nominalnej prędkości (Zamawiający nie definiował takiego pojęcia). Zamawiający nie potwierdza, że podana wartość jest to maksymalna ilość pasażerów. 7 osób/m² jest to zagęszczenie nominalne zdefiniowane w w/w pkt.

PYTANIE 71:

Załącznik nr 1, pkt 6.2d: Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów

Czy Zamawiający może zdefiniować wymaganą szerokość przejścia między wagonowego w funkcji wysokości od podłogi wagonu?

Czy Zamawiający dopuszcza inną szerokość przejścia w specyficznych miejscach przejścia (np. nad poziomem podłogi do pewnej wysokości)?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający jednoznacznie zdefiniował wymogi dotyczące przejścia międzywagonowego w pkt 6.2, ppkt. d załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 72:

Załącznik 1, pkt 6.2f: Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów

Co Zamawiający rozumie przez rezerwowe przewody pociągowe i jaka powinna być ich specyfikacja?

ODPOWIEDŹ:

Rezerwowe przewody mogą być w przyszłości wykorzystane np. przy modernizacji pojazdu. Ich specyfikacja musi być zgodna z przewodami podstawowymi.

PYTANIE 73:

Załącznik 1, pkt 6.2m: Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów

Co należy rozumieć przez wymagania Zamawiającego odnośnie wysokiej trwałości silników nietrakcyjnych? Jakie jest kryterium wysokiej trwałości?

Co należy rozumieć przez wymagania Zamawiającego odnośnie maksymalnie ułatwionej obsługi? Jakie jest kryterium maksymalnie ułatwionej obsługi?

ODPOWIEDŹ:

W/w pkt. zał.1 do Specyfikacji technicznej nie odnosi się kwestii zawartych w pytaniach jw. Zdaniem Zamawiającego w/w kwestie odnoszą się do pkt.6.2w, zał.1 do Specyfikacji technicznej.

Pod pojęciem „Wysoka trwałość silników nietrakcyjnych” należy rozumieć bezawaryjny przebieg do naprawy lub wymiany (co najmniej do poziomu utrzymania P5). Pod pojęciem maksymalnie ułatwionej obsługi” należy rozumieć bezobsługowość albo takie skonstruowanie silnika i jego otoczenia, które maksymalnie ułatwia obsługę serwisową albo wymianę.

PYTANIE 74:

Załącznik 1, pkt 6.2aa: Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów Jakie środki chemiczne należy rozumieć pod pojęciem ogólnodostępnych środków myjących? Prosimy o podanie przykładów.

ODPOWIEDŹ:

Są to środki czyszczące, ogólnie dostępne w handlu, takie jak: „Ludwik”, „Domestos”, woda mydlana, „Pronto”, „Cif”, „Ajax” itp.

PYTANIE 75:

Załącznik 1, pkt. 6.2bb Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów Jakie kryterium należy rozumieć pod pojęciami "łatwa wymiana elementów" oraz "niska pracochłonność"?

ODPOWIEDŹ:

Konstrukcja pojazdu, urządzeń/elementów powinna umożliwić łatwą ich wymianę, zgodnie z zasadami ergonomii, możliwie bez użycia specjalistycznych narzędzi (lub bez narzędzi). Pojazd powinien być skonstruowany w ten sposób, by wymiana jednego elementu nie wiązała się z demontażem innych. Ogólnie ergonomię możemy określić jako dostosowanie maszyn i urządzeń wykorzystywanych w środowisku pracy do możliwości i potrzeb psychofizycznych człowieka, zapewniające maksimum bezpieczeństwa oraz wygodę użytkowania.

PYTANIE 76:

Załącznik 1, pkt 6.5a: Wózek - charakterystyka ogólna Jakie inne technologie odprężania są jeszcze dopuszczalne?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający nie definiuje technologii wykonania ramy wózka. Technologia odprężania ramy wózka musi być zgodna z odpowiednimi dla tego typu pojazdu obowiązującymi normami PN, PN-EN, EN, IEC, ISO, UIC.

PYTANIE 77:

Załącznik 1, pkt. 6.5e: Wózek - charakterystyka ogólna.

Jeśli Zamawiający wymaga "materiał i technologia wykonania do uzgodnienia z Zamawiającym przed rozpoczęciem procesu produkcji", to jaka jest odpowiedzialność Zamawiającego za osiągi pojazdu i parametry utrzymania?

ODPOWIEDŹ:

Wykonawca odpowiada za osiągi pojazdu i parametry utrzymania.

PYTANIE 78:

Załącznik 1, nr 6.5.1d: Wózek napędny Czy są dopuszczone inne rozwiązania sprzęgła?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający nie dopuszcza innych rozwiązań sprzęgła. Zamawiający jednoznacznie zdefiniował wymogi dotyczące sprzęgła w pkt 6.5.1, ppkt d w załączniku nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 79:

Załącznik nr 1, pkt. 9b, Pudło wagonu. Powłoki lakiernicze.

Co należy rozumieć pod kryterium wysokiej jakości? Jakie wady powłok malarskich mogą, bądź nie mogą wystąpić w całym okresie 10 letniej gwarancji?

ODPOWIEDŹ:

W okresie 10 letniej gwarancji nie mogą wystąpić następujące uszkodzenia powłoki lakierniczej pudła wagonu:

- utrata połysku,
- spękanie i łuszczenie się powłoki,
- powstanie pęcherzy na skutek miejscowej utraty adhezji (pęcherzenie),
- tworzenie drobnego pyłu na powierzchni powłoki (kredowanie),
- płowienie koloru,
- wytworzenie chropowatej, pofałdowanej powierzchni powłoki.

PYTANIE 80:

Załącznik nr 1, pkt. 10e, Rozplanowanie wnętrza i wyposażenie przedziału pasażerskiego

Odnosnie zastosowania karty UIC 567-1,2 dla pojazdów metra prosimy o precyzyjne określenie długości powierzchni, jaką należy założyć na stopy pasażera siedzącego, przy wyliczeniu objętości

pojazdu? Czy jest to wymiar zgodny z UIC 567-1,2 Załącznik C, wynoszący 300mm, czy należy założyć inny wymiar?

Czy dla wymiarów fotela pasażera obowiązują wszystkie wymiary podane w karcie UIC 567-1,2, czy należy przyjąć inne zmodyfikowane założenia? Jeśli tak, to jakie?

Jaką należy przyjąć głębokość siedziska fotela i jak mierzoną zgodnie z kartą UIC 567-1,2? Prosimy o podanie jednoznacznego wymiaru.

ODPOWIEDŹ:

1) Wymogi przywołanej w pkt. 10, ppkt. e załącznika nr 1 karty UIC 567 – 1, 2 dotyczą siedzeń pasażerskich.

2, 3) Zamawiający jednoznacznie zdefiniował wymogi dotyczące siedzeń pasażerskich w pkt. 10, ppkt. e załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 81:

Załącznik nr 1, pkt. 11 f: Wyposażenie kabiny maszynisty (wagony czołowe)

Jakie kryterium określa wymaganie Zamawiającego odnośnie materiału ściany "o bardzo wysokiej odporności na uszkodzenia mechaniczne"?

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z wymaganiami pkt. 11, ppkt f załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej ściana kabiny maszynisty od strony przedziału pasażerskiego musi być wyłożona na całej powierzchni materiałem o bardzo wysokiej odporności mechanicznej tzn. wykluczającym ryzyko powstania wgnieceń, rys, pęknięć, uszkodzeń powstałych np. na skutek oparcia o ścianę roweru, itp.

PYTANIE 82:

Załącznik 1, pkt. 12, Inne wymagania.

Wartości jakich prądów i napięć należy kontrolować/odczytywać/rejestrować zgodnie z wymaganiem Zamawiającego?

ODPOWIEDŹ:

Zdaniem Zamawiającego, należy kontrolować/odczytywać/rejestrować prądy, których wartości są istotne z punktu widzenia obsługi serwisowej, kluczowe dla funkcjonowania układów pojazdu i bezpieczeństwa oraz potrzebne do oceny stanu pojazdu (w tym dla maszynisty).

PYTANIE 83:

Załącznik 1a, część A, pkt 4: Ergonomia i poziom komfortu

W dokumencie "Załącznik nr 1, pkt IOB", jako wymaganie podana została szerokość drzwi pasażerskich o wielkości 1300mm. Jaka jest wymagana szerokość drzwi wejściowych pasażerskich, 1300mm, czy wartość większa lub równa, niż 1200mm?

ODPOWIEDŹ:

Szerokość drzwi wejściowych pasażerskich to min. 1300 mm w świetle, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego w pkt. 10, ppkt. b, załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 84:

Załącznik 1a, część B, pkt 26: Bezpieczeństwo

Czy poprawne jest sformułowanie, aby w każdej kabinie maszynisty znajdowały się dwa radiotelefony przewoźne oraz dwa radiotelefony przenośne z pełnym ładowaniem?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający potwierdza konieczność spełnienia wymagania zawartego w pkt 26, część B Bezpieczeństwo Załącznika nr 1a. Szczegółowa konfiguracja urządzeń radiołączności w taborze jest określona w pkt 3.3 Załącznika nr 1c.

PYTANIE 85:

Załącznik 1b, Wymagania ogólne dla systemu sterowania ruchem pociągów dla linii 2 metra

Gdzie w dokumentacji przetargowej można odnaleźć aktualne świadectwo dopuszczenia typu nr U/2014/0305 oraz Dokumentację Techniczno-Ruchową dla części pojazdowej systemu SOP-3 wersja 0 nr DTR-2011/SOP-3 wraz z dokumentami powiązanymi?

ODPOWIEDŹ:

W załączeniu bezterminowe świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji dla systemu SOP3 - U/2015/0097, które zastąpiło terminowe świadectwo U/2014/0305 oraz DTR dla części pojazdowej SOP-3.

PYTANIE 86:

Załącznik 1.7, pkt. 17: Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych. Zamawiający podał dwa rysunki uproszczonego profilu 2 linii metra:

Rysunek „Uproszczony profil centralnego odcinka 2-giej linii metra (przekrój)” - odległość wynosi 620m (300+90+230)

Rysunek „Uproszczony profil centralnego odcinka 2-giej linii metra” - odległość 440m (140/2+300+140/d), zatem:

W jaki sposób należy odczytywać oba rysunki, aby jednoznacznie określić długość trasy w przestrzeni i aby ta trasa była zdefiniowana przez wszystkich Wykonawców w ten sam sposób?

W których miejscach długości trasy jest początek i koniec danego przystanku? Prosimy o podanie ich dokładnej lokalizacji na trasie.

Należy bowiem zauważyć, że istotnym kryterium przetargu jest kryterium energii i aby było obiektywne, wszyscy Wykonawcy, muszą obliczyć zużycie energii posługując się tymi samymi warunkami brzegowymi.

ODPOWIEDŹ:

Patrz pismo nr 3, odpowiedź na pytanie 35.

PYTANIE 87:

Załącznik 1.7, pkt. 17: Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych. Zamawiający wymaga, aby obliczenia przejazdu teoretycznego były wykonane dla:

"pojazd próżny, pojazd obciążony nominalnie, pojazd obciążony maksymalnie - masa pasażera 70 kg", przy czym podana jest jedynie definicja obciążenia nominalnego 7 pasażerów / m².

Czy zatem Zamawiający potwierdza, że nominalne obciążenie 7 pasażerów / m², może być również uznana za obciążenie maksymalne?

Jeśli nie może być uznane, to jakie obciążenie maksymalne pasażerów na metr kwadratowy należy przyjąć?

ODPOWIEDŹ:

7 osób/m² jest to zagęszczenie nominalne zdefiniowane w załączniku nr 1, pkt. 6.1b. Obliczenie maksymalnego obciążenia, przy max. wypełnieniu pojazdu pozostaje w gestii Wykonawcy.

PYTANIE 88:

Załącznik 1.12, pkt 1: Podstawowe wymagania techniczne dla systemu reklamowego

W załączniku nr 1, pkt. 10o, jest podane wymaganie 6 monitorów reklamowych o minimalnej przekątnej 19". W załączniku 1.12 pkt. 1, jest podane wymaganie 4 monitorów reklamowych o przekątnej minimum 22".

Które z tych wymagań jest wymaganiem wiążącym?

Czy należy przewidzieć miejsce na zamontowanie 10 monitorów z podanymi wyżej przekątnymi?

ODPOWIEDŹ:

Należy przygotować 6 miejsc dla monitorów minimum 22". Rozmiary zarezerwowanego miejsca pod monitory reklamowe znajdują się w załączniku nr 1.12, pkt. 1.

PYTANIE 89:

Załącznik 3: Zakres pomiarów, badań i prób odbiorczych u Wykonawcy z udziałem inspektora kontroli technicznej Zamawiającego, Próby dynamiczne (jazda próbna)

Co należy rozumieć pod pojęciem "zmiany zakresów odbiorów"?

Jakie wartości czy punkty ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia mogą ulec zmianie i w jakim zakresie?

ODPOWIEDŹ:

W Specyfikacji technicznej przywołany jest ogólny zarys zakresu odbiorów nowych pojazdów. Po podpisaniu umowy z Wykonawcą, oraz po przedstawieniu przez Wykonawcę WTWiO z załączonymi kartami pomiarowymi i protokołami odbiorczymi, po akceptacji ich przez MW zostanie uzgodniony szczegółowy zakres odbiorów. Zależy to przede wszystkim od konstrukcji wagonu, rozwiązań technicznych zastosowanych przy budowie pojazdu oraz od uzgodnień

i specyfikacji zakładu produkcyjnego Wykonawcy. W zależności od uzgodnień pomiędzy Wykonawcą a MW mogą zatem ulec uaktualnieniu niektóre punkty zawarte w zał.3.

W Specyfikacji technicznej w zakresie odbiorów w związku z uzgodnieniami pomiędzy Wykonawcą a MW może ulec uaktualnieniu treść załączników 3,4 i 5 w zakresie uzgodnionym pomiędzy Wykonawcą a MW.

PYTANIE 90

SIWZ 9.1.

Oprócz informacji wynikających z art. 86 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, Wykonawca zobowiązany jest podać wartość procentową ceny części zamiennych podlegających obligatoryjnym wymianom, szybko zużywających się i mogących być potencjalnie narażonych podczas eksploatacji na zniszczenie / uszkodzenia w skutek wandalizmu, w stosunku do ceny każdego pojazdu (zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania nowego taboru). Wartość ceny powyższych części zamiennych nie może wynosić ponad 2% ceny każdego pojazdu trakcyjnego metra.

- Prosimy Zamawiającego o przekazanie swoich danych statystycznych dotyczących powyższych części tj. listy części i ich cen na taborze zamówionym w ramach poprzedniego postępowania przetargowego na dostawę 35 pociągów.
- W jaki sposób dostawca zobowiązany jest udowodnić, że wartość szybko zużywanych części i części uszkodzonych w skutek wandalizmu nie przekracza 2% ceny każdego pojazdu?

ODPOWIEDź:

To Wykonawca określa jakie części będą podlegać obligatoryjnym wymianom, jakie będą szybkozużywające się i mogące być potencjalnie narażone podczas eksploatacji na akty wandalizmu. Pojazd metra musi być wykonany w ten sposób, aby wartość w/w części nie przekroczyła 2% wartości pojazdu.

PYTANIE 91

SIWZ punkt 9.5 akapit 5

Schemat cyklu przeglądowo - naprawczego zawierający informacje i dane niezbędne dla dokonania przez Zamawiającego oceny ofert na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w punkcie 12.1. pkt 3) SIWZ. W strukturze cyklu przeglądowo- naprawczego o nowego taboru należy zachować zasadę, że możliwość wydłużenia max. przebiegów kilometrażowych międzyprzeglądowych - między naprawczych (w stosunku do przedstawionych w załączniku nr 1.8 Specyfikacji Technicznej) jest w korelacji liniowej (o tym samym współczynniku, co dla obecnego taboru) z okresem międzyprzeglądowym i międzynaprawczym wyrażonym w jednostce czasu, na poszczególnych poziomach utrzymania, w całym cyklu przeglądowo - naprawczym. Dla poziomów utrzymania P1, P2 należy przyjąć wyłącznie kryterium czasowe, bez limitu kilometrów.

W jaki sposób będzie odbywała się kontrola korelacji liniowej między podanymi wartościami i obecnym taborem? Jak należy postępować w przypadku, że żywotność obecnego taboru jest krótsza niż max. przebieg?

ODPOWIEDź:

Zamawiający przedstawił swoje wymagania w pkt.13, zał. 1 Specyfikacji technicznej.

W przypadku wydłużenia w ofercie okresu między przeglądami zarówno kryterium czasowe, jak i przebieg muszą być zwiększane w korelacji liniowej. Kryteria wykonania danego poziomu utrzymania (czasowe, przebieg) są ze sobą w logicznej alternatywie. Decyduje wcześniej zaistniały czynnik.

Żywotność taboru określona jest w zał. nr 1 do Specyfikacji Technicznej, w punkcie 5k (Zamawiający nie definiuje maksymalnego przebiegu).

PYTANIE 92

Załącznik nr 1 do SIWZ 3.13

Wykonawca przedstawi do uzgodnienia Zamawiającemu ramowy program szkolenia i liczbę osobo- dni (min. 2000).

Prosimy o potwierdzenie, że całkowita liczba osobo-dni jest obliczana jako suma wielokrotności liczby dni danej części szkolenia i całkowitej liczby osób, którzy będą uczestniczyć w danym szkoleniu.

ODPOWIEDź:

Zamawiający potwierdza sposób obliczenia Wykonawcy.

PYTANIE 93

Załącznik nr 1 do SIWZ 3.14

Podwykonawcy systemów i podsystemów pojazdu muszą przygotować oddzielne szkolenia (minimum 50 maszynistów pojazdów metra w grupach po 5 osób - po 10 dni dla każdego w/w podwykonawcy). Prosimy o potwierdzenie, że wyżej wymienionymi Dostawcami są rozumiani poddostawcy określani w punkcie 3.13, a to są podwykonawcy radiołączności MAV, CCTV, łączności audio, które są zawarte w załączniku nr 1c.

ODPOWIEDŹ:

W w/w pytaniu Wykonawca ma przygotować szkolenia zgodnie z uwagą do Specyfikacji technicznej pkt. 3.13 w brzmieniu: szczegółowe wymagania dotyczące szkoleń dla radiołączności, MAV, CCTV, łączności audio są zawarte w załączniku nr 1c, a dla systemów SOP i BSK w załączniku nr 1b. Ponadto zgodnie z Specyfikacją techniczną, pkt. 3.14 Wykonawca ma przeprowadzić szkolenie z obsługi symulatora pojazdu.

PYTANIE 94

Załącznik nr do SIWZ 7.5

Wykonawca jest zobowiązany usunąć Wadę lub Awarię w ciągu 24 godzin od zgłoszenia jej Wykonawcy przez Zamawiającego w formie pisemnej, faksem czy też za pośrednictwem poczty e-mail. W przypadku braku możliwości usunięcia tej Wady lub Awarii w powyższym terminie, Zamawiający może - na uzasadniony wniosek Wykonawcy - wyrazić zgodę na przesunięcie terminu usunięcia Wady lub Awarii na okres nie dłuższy niż 14 dni liczonych od daty zgłoszenia Wykonawcy Wady lub Awarii przez Zamawiającego.

Co się stanie, jeśli z przyczyn obiektywnych zajdzie potrzeba przeprowadzenia naprawy w terminie dłuższym niż 14 dni?

Jakie jest ryzyko, że Zamawiający odmówi przedłużenia terminu na usunięcie Awarii na więcej niż 24 godziny?

ODPOWIEDŹ:

W przypadku niedotrzymania terminów zostaną naliczone kary umowne zgodnie z punktem 12.1 OWU. Zgoda na przedłużenie terminu naprawy do 14 dni może być udzielona na uzasadniony wniosek Wykonawcy.

PYTANIE 95

Załącznik nr 1 do SIWZ 8.1b

Przedstawić oświadczenie stwierdzające brak azbestu w elementach wagonu oraz oświadczenie potwierdzające, że zastosowany w urządzeniach klimatyzacyjnych czynnik chłodniczy spełnia wymagania określone przepisami ochrony środowiska.

Na jakim etapie projektu należy przedstawić oświadczenia? Czy ma być załączone do oferty?

ODPOWIEDŹ:

W/w dokumenty należy dostarczyć zgodnie z pkt. 8.1b Specyfikacji technicznej przy składaniu niezbędnych dokumentów i oświadczeń (dot. załącznika 1a), w terminie zgodnym z pkt.13.2 SIWZ.

PYTANIE 96

Załącznik nr 9 do SIWZ 1.23

„Wada systemowa” - Wada w rozumieniu pkt. 1.22. OWU, stwierdzona przez Zamawiającego, w co najmniej 10% ilości Pojazdów przekazanych przez Wykonawcę i odebranych przez Zamawiającego - tego samego rodzaju w takich samych Elementach lub Zespołach występujących w Pojazdach stanowiących Przedmiot Zamówienia, bez względu na rodzaj Wady. Wadą Systemową jest też Wada albo cecha wykonania pojazdów, która spowodowała cofnięcie, uchylenie, wygaśnięcie, zmianę lub stwierdzenie nieważności Świadectwa Dopuszczenia do Eksploatacji Typu Pojazdu Kolejowego, dotyczącego wagonów stanowiących Przedmiot Zamówienia.

10% - to stosunkowa mała liczba, w podobnych kontraktach o wadzie systemowej możemy mówić w przypadku wystąpienia takiej samej wady w 30% pojazdów - prosimy o dokonanie zmiany.

Proponujemy, aby została określona minimalna liczba pojazdów, z którego będzie można obliczyć 30% udziału pojazdów, ponieważ jeśli zostałyby przekazane dwa składy metra i na jednym wystąpiła wada, wada ta spełniałaby definicję wady systemowej, ponieważ wystąpiłaby na 50% pojazdów.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

PYTANIE 97

Załącznik nr 10 do SIWZ 4.1.

Zamawiający ma prawo do dokonywania, na koszt Wykonawcy, kontroli jakości procesu produkcyjnego Pociągów u Wykonawcy i jego podwykonawców (dostawców), zgodnie z zapisami Rozdziału 4 Specyfikacji Technicznej. Przedmiotowa kontrola będzie dokonywana przede wszystkim przez Zamawiającego, z ewentualnym udziałem konsultantów działających na zlecenie Zamawiającego i może objąć maksymalnie 20 osób-dni na wagon.

Na podstawie doświadczeń z podobnych projektów proponujemy zmniejszyć maksymalną liczbę godzin konsultantów przy kontroli jakości procesu produkcyjnego do 10 osobodni na wagon.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

PYTANIE 98

Załącznik nr 2, punkt 4

Wyżej wymieniona dokumentacja podlega uzgodnieniu i zatwierdzeniu przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. Wszystkie wyżej wymienione dokumenty techniczne muszą posiadać odpowiedni numer i tytuł, indeks kontroli i zapis zmian. Wykaz elementów musi jednoznacznie określać dla każdego elementu jego numer identyfikacyjny, parametry techniczne i producenta. Każdy przedstawiony dokument musi być opatrzony odpowiednim napisem/pieczczęcią potwierdzającymi jego zgodność z oryginałem. Przetłumaczone rysunki, schematy muszą zachować zapisy w oryginalnym języku.

Na jakim etapie przedstawia się dokumentację określoną w załączniku nr 2? Czy rozumiemy dobrze, że dokumentacja określona w załączniku nr 2 powinna zostać przekazana Zamawiającemu 9 miesięcy od dnia podpisania umowy.

ODPOWIEDŹ:

Wszystkie niezbędne informacje na temat terminów dostarczenia dokumentacji znajdują się w Specyfikacji Technicznej, pkt. 9.

PYTANIE 99

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne (punkt 14, Uwagi końcowe)

Wykonawcy przedstawia deklarowane parametry, odpowiednie rysunki i schematy oraz wyniki obliczeń trakcyjnych, co najmniej jak w wykazie przedstawionym w załączniku nr 1.7 (należy wykorzystać, jako miarodajny do w/w obliczeń trakcyjnych uproszczony profil centralnego odcinka II linii metra).

Na jakim etapie przedstawia się dokumentację określoną w załączniku nr 1.7. do SIWZ, punkty 1-16?

Czy rozumiemy dobrze, że dokumenty określone w punktach 1.-16. razem z obliczeniami(dróg hamowania określonych w załączniku nr 1.7 składa się razem z ofertą?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający określił w/w wymagania w pkt. 13.2 SIWZ.

PYTANIE 100

Załącznik nr 10 do SIWZ; akapit 14; punkt 14.9

Zamawiający, w ciągu 30 dni od daty uzgodnienia przez Zamawiającego Warunków Technicznych Wykonania i Odbioru, zgodnie z pkt. 3.13. OWU, wypłaci Wykonawcy zaliczkę w wysokości 10% wartości Przedmiotu Zamówienia brutto, po otrzymaniu od Wykonawcy gwarancji bankowej na powyższą kwotę zaliczki, z klauzulą jej bezwarunkowego zwrotu na pierwsze żądanie Zamawiającego. Proponujemy, aby wysokość zaliczki wypłacona Wykonawcy wynosiła przynajmniej 30% wartości kontraktu.

ODPOWIEDŹ:

Zapis pozostaje bez zmian.

PYTANIE 101

Załącznik nr 10 do SIWZ; akapit 14; punkt 14.6

Płatności za wykonanie Przedmiotu Zamówienia lub jego części na podstawie wystawianych przez Wykonawcę faktur będą dokonywane w ciągu 30 dni, licząc od dnia otrzymania faktury przez Zamawiającego. W przypadku złożenia wadliwej faktury, powyższy termin 30 dni do (zapłaty biegnie

na nowo od daty złożenia przez Wykonawcę stosownego dokumentu wymaganego przepisami prawa korygującego przedmiotową wadę.

Proponujemy następujące brzmienie punktu 14.6 ust. 14 do załącznika nr 10 do SIWZ:

Płatności za wykonanie Przedmiotu Zamówienia lub jego części na podstawie wystawianych przez Wykonawcę faktur będą dokonywane w ciągu 30 dni, licząc od dnia otrzymania faktury przez Zamawiającego. W przypadku złożenia wadliwej faktury, powyższy termin 30 dni do zapłaty biegnie na nowo od daty złożenia przez Wykonawcę stosownego dokumentu wymaganego przepisami prawa korygującego przedmiotową wadę. W przypadku opóźnienia w płatności faktury przez Zamawiającego przekraczającej 90 dni, Wykonawca może odstąpić od umowy.

ODPOWIEDŹ:

Zapis pozostaje bez zmian.

PYTANIE 102

Załącznik nr 10 do SIWZ: akapit 14; punkt 14.6

Płatności za wykonanie Przedmiotu Zamówienia lub jego części na podstawie wystawianych przez Wykonawcę faktur będą dokonywane w ciągu 30 dni, licząc od dnia otrzymania faktury przez Zamawiającego. W przypadku złożenia wadliwej faktury, powyższy termin 30 dni do zapłaty biegnie na nowo od daty złożenia przez Wykonawcę stosownego dokumentu wymaganego przepisami prawa korygującego przedmiotową wadę.

Proponujemy następujące brzmienie punktu 14.6 ust. 14 do załącznika nr 10 do SIWZ:

Płatności za wykonanie Przedmiotu Zamówienia lub jego części na podstawie wystawianych przez Wykonawcę faktur będą dokonywane w ciągu 30 dni, licząc od dnia otrzymania faktury przez Zamawiającego. W przypadku złożenia wadliwej faktury, powyższy termin 30 dni do zapłaty biegnie na nowo od daty złożenia przez Wykonawcę stosownego dokumentu wymaganego przepisami prawa korygującego przedmiotową wadę. W przypadku opóźnienia w płatności faktury przez Zamawiającego przekraczającej 90 dni, Wykonawca może naliczać odsetki za opóźnienie w wysokości stawki odsetek odpowiadającej stawce WIBOR.

ODPOWIEDŹ:

Zapis pozostaje bez zmian.

PYTANIE 103

Załącznik nr 10 do SIWZ; akapit 12; punkt 12.2.

Łączna wysokość kar umownych przysługujących Zamawiającemu nie może przekroczyć 15% Ceny Umownej.

Proponujemy, aby łączna wysokość kar umownych oraz odszkodowań przysługujących Zamawiającemu nie mogła przekroczyć 15% Ceny Umownej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 12.2. Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

Zgodnie bowiem z treścią pkt 12.3. OWU, „zapłata kar umownych nie wyłącza prawa do odszkodowania na zasadach ogólnych za poniesioną szkodę”.

PYTANIE 104

Załącznik nr 10 do SIWZ; akapit 12; punkt 12.1

za opóźnienie w wykonaniu części Przedmiotu Umowy określonej w szczegółowym harmonogramie realizacji Przedmiotu Zamówienia - w wysokości 0,1% wartości brutto tej części Przedmiotu Zamówienia określonej w powyższym harmonogramie, za każdy dzień opóźnienia, nie więcej jednak niż 15% wartości brutto tej części Przedmiotu Zamówienia;

Proponujemy zmniejszenie kary umownej za opóźnienie w wykonaniu części Przedmiotu Umowy określonej w szczegółowym harmonogramie realizacji Przedmiotu Zamówienia - w wysokości 0,05% wartości brutto tej części Przedmiotu Zamówienia określonej w powyższym harmonogramie, za każdy dzień opóźnienia, nie więcej jednak niż 10% wartości brutto tej części Przedmiotu Zamówienia.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian. Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 12.1. ppkt 1) Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

PYTANIE 105

Załącznik nr 10 do SIWZ, akapit 12; punkt 12.1

za opóźnienie w wykonaniu innych zobowiązań Wykonawcy wynikających z Umowy, dla których w Umowie zostały podane terminy ich wykonania - w wysokości 0,01% wartości Ceny Umownej, za każdy dzień opóźnienia, nie więcej jednak niż 10% wartości Ceny Umownej;

Proponujemy zmniejszenie kary umownej za opóźnienie w wykonaniu innych zobowiązań Wykonawcy wynikających z Umowy, dla których w Umowie zostały podane terminy ich wykonania - w wysokości 0,005% wartości Ceny Umownej, za każdy dzień opóźnienia i zmniejszenia maksymalnej kary umownej wynikającej z niniejszego punktu do maksymalnie 5% wartości Ceny Umownej;

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 12.1. ppkt 2) Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

PYTANIE 106

Załącznik nr 10 do SIWZ, akapit 12; punkt 12.1

za opóźnienia w usunięciu Wad (w tym również Wady Systemowej) ujawnionych w okresie rękojmi lub gwarancji - w wysokości 0,05% wartości Ceny Umownej, za każdy dzień opóźnienia, nie więcej jednak niż 10% wartości Ceny Umownej;

Proponujemy zmniejszenie kary umownej za opóźnienie w usunięciu Wad (w tym również Wady Systemowej) ujawnionych w okresie rękojmi lub gwarancji - w wysokości 0,05% wartości Ceny Umownej, za każdy dzień opóźnienia i zmniejszenia maksymalnej kary umownej wynikającej z niniejszego punktu do maksymalnie 5% wartości Ceny Umownej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 12.1. ppkt 3) Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

PYTANIE 107

Załącznik nr 10 do SIWZ, akapit 2; punkt 2,10

Zgodnie z art. 142 ust. 5 ustawy Prawo zamówień publicznych, dopuszcza się możliwość wprowadzenia odpowiednich zmian wysokości wynagrodzenia należnego Wykonawcy, w(przypadku zmiany:

stawki podatku od towarów i usług,

wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie art. 2 ust. 3-5 ustawy z dnia 10 października 2012 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenie społeczne lub zdrowotne,

- jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Wykonawcę. Proponujemy indeksacji *cepy* przedmiotu zamówienia w wysokości rocznej inflacji według NBP

$$P_i = \Sigma P_{201X} * (1 + i_{201X})^{201X - 2017}$$

P_i = indeksowana cena przedmiotu zamówienia

i_{201X} = stopa inflacji ogłoszona w roku realizacji dostawy danej części przedmiotu zamówienia w roku 201X

P_{201X} - cena części przedmiotu dostawy dostarczanego w roku 201X

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający wprowadza następujące zmiany w specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

- pkt 18.2.ppkt 2) specyfikacji istotnych warunków zamówienia otrzymuje treść:

„wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,”.

- pkt 2.10 ppkt 2 Ogólnych Warunków Umowy (OWU) otrzymuje treść:

„wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,”.

Przedmiotowe zmiany są zgodne z treścią przepisów art. 142 ust. 5 ustawy Prawo zamówień publicznych, obowiązującą od dnia 1 września 2016r.

PYTANIE 108

Załącznik nr 10 do SIWZ, ustęp 2; punkt 2.4

Odbiorca jest upoważniony skorzystać z prawa opcji w terminie do 30 miesięcy od daty zawarcia

Umowy. W przypadku skorzystania z prawa opcji Odbiorca Dostawcy przekaże, w w/w terminie, oświadczenie na piśmie. Odbiorca w w/w terminie może z prawa opcji skorzystać każdorazowo aż do wykorzystania zakresu określonego w punkcie 2.3, podpunkt 2) OWU.

Wnioskujemy aby dokonać modyfikacji punktu 2.4, Załącznika nr 10 do SIWZ następująco:

Odbiorca jest uprawniony do skorzystania z prawa opcji do 30 miesięcy, licząc od daty zawarcia Umowy. W przypadku skorzystania z prawa opcji Odbiorca Dostawcy przekaże, w w/w terminie, oświadczenie na piśmie. Odbiorcy przysługuje prawo skorzystać z opcji w przypadku, że odbierze więcej niż 2 zestawy metra. Odbiorca, w w/w terminie, może skorzystać z prawa opcji aż do wykorzystania zakresu określonego w punkcie 2.3. podpunkt 2) OWU lub maksymalnie 3 razy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 2.4. i pkt 2.5. Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

PYTANIE 109

Załącznik nr 10 do SIWZ, ustęp 2; punkt 2.10

Według brzmienia § 142, ust. 5 ustawy o zamówieniach publicznych dopuszcza się możliwość wprowadzenia odpowiednich zmian wysokości wynagrodzenia Dostawcy, w przypadku zmiany: stawki podatku od wartości dodanej,

wysokości wynagrodzenia minimalnego za pracę, określonego na podstawie § 2, ust. 3-5 ustawy z dnia 10 października 2012 r. o wynagrodzeniu minimalnym za pracę,

zasad włączenia pracowników do systemu ubezpieczenia zdrowotnego i społecznego lub w przypadku zmiany wysokości stawek ubezpieczenia zdrowotnego i społecznego,

- jeżeli zmiany te nie będą wpływać na koszty Dostawcy związane z realizacją zamówienia.

Wnioskujemy dopelnienie punktu 4 o poniższe brzmienie.

technologię produkcji mającą wpływ na przyszłe obniżenie kosztów eksploatacyjnych pojazdu, lub na bezpieczeństwo pasażerów.

ODPOWIEDŹ:

Zapis pozostaje bez zmian.

PYTANIE 110

Załącznik nr 1b, punkt 3.7.: Niezawodność

Dane techniczne systemu SOP-3, wymagany jest wskaźnik MTTR ≤ 10 min, proszę zamawiającego o specyfikację znaczenia MTTR. Wg normy EN 50 126 jest MTTR definiowane jako Mean Time To Restoration (średni okres do odbudowy). Wg wymagania zamawiającego wydaje się, że Zamawiający miał na myśli MRT - Mean Repair Time (średni czas naprawy). Prosimy o wyjaśnienie powyższych wskaźników.

ODPOWIEDŹ:

Chodzi o MRT (średni czas naprawy).

PYTANIE 111

SIWZ 3.2.11

Dostarczenie Zamawiającemu, bezwarunkowo, fabrycznie nowego (atestowanego w koniecznym zakresie) sprzętu / stanowisk/*), narzędzi specjalistycznych do obsługi / serwisu i diagnostyki oraz oprogramowania serwisowego i diagnostycznego**) (włącznie plików oprogramowania systemowego - firmware - sterowników i komputerów), umożliwiającego wykonywanie obsługi pojazdu aż do piątego poziomu utrzymania, włącznie.

Prosimy o potwierdzenie, że wykaz wyposażenia wymieniony w punkcie 3.2.11 jest kompletny.

W odwrotnym przypadku prosimy o dostarczenie kompletnego wykazu wyposażenia specjalnego, które Dostawca jest zobowiązany dołączyć do dostawy oraz wykaz wyposażenia/urządzeń, które posiada Zamawiający.

ODPOWIEDŹ:

Wymienione w punkcie 3.2.11 SIWZ urządzenia muszą być dostarczone obligatoryjnie. To Wykonawca określa jakie urządzenia są niezbędne do obsługi wykonanego przez niego pojazdu. Zamawiający w pkt.3.10 Specyfikacji technicznej określił wymagania dot. specjalistycznego wyposażenia obsługowego, jako niezbędnego, fabrycznie nowego (atestowanego w koniecznym zakresie) sprzętu/ stanowisk, narzędzi specjalistycznych itp.

PYTANIE 112

SIWZ punkt 3.2.10

Dostawę do Zamawiającego, na cały okres gwarancji, uzgodnionego z Zamawiającym niezbędnego umówionego kompletu fabrycznie nowych części zamiennych podlegających obligatoryjnym wymianom, szybko zużywających się części oraz takich części, które mogą być potencjonalnie narażone podczas eksploatacji na zniszczenie albo uszkodzenie na skutek aktu wandalizmu (zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania dla nowego taboru). Wartość w/w części zamiennych nie może stanowić więcej niż 2% ceny każdego pojazdu. Wartość procentowa ceny w/w części zamiennych w stosunku do ceny każdego pojazdu trakcyjnego metra określa Wykonawca w ofercie z uwzględnieniem powyższego zastrzeżenia.

Prosimy o dostarczenie wykazu części podlegających obligatoryjnym wymianom, szybko zużywających się części oraz takich części, które mogą być potencjonalnie narażone podczas eksploatacji na zniszczenie albo uszkodzenie na skutek aktu wandalizmu, które minimalnie musi dostarczyć Wykonawca.

ODPOWIEDŹ:

Przygotowanie wykazu w/w części należy do obowiązków Wykonawcy (pkt.9 Specyfikacji technicznej).

PYTANIE 113

SIWZ 3.1.2

Zamawiane pojazdy sześciowagonowe i pojazdy powinny współpracować z urządzeniami technologicznymi Depa - Zajezdni (STP) Kabaty w zgodzie z wymaganiami wymienionymi w Załączniku nr. 1 do SIWZ.

Prosimy o przekazanie wykazu urządzeń wraz z ich podstawowymi parametrami - w szczególności dla wagi, myjni, lokotroktarów, tokarki, itp.

ODPOWIEDŹ:

Dane techniczne (wraz z opisem) Zamawiający przedstawił w pkt. 6.2.aa, zał. 1 do Specyfikacji Technicznej.

Informacyjnie :

- Tokarka podtorowa UGD-150N nr fabryczny 46-003, wyprodukowana przez Rafamet,
- Stanowisko do pomiaru rozkładu pionowych nacisków kół Multiral ®WheelLoad, nr fabryczny 25434/1, wyprodukowane przez Schenck Process GmbH Darmstadt.
- Myjnia MYCI PORTAL WAW 4V2P 1H-VT, typ: C 2013 019-200, wyprodukowane przez: HWT GROUP, s.r.o.
- Lokomotywa manewrowa 418D,
- Lokomotywa manewrowa 418Da wyprodukowana przez Kolzam SA.,
- Lokomotywa manewrowa typ 797.819.0 wyprodukowana przez CZ Loko,
- Lokomotywa manewrowa LM 400.00 wyprodukowana przez ZPS SP. z o.o.

PYTANIE 114

SIWZ 3.1.1. a)

Podstawowy zakres zamówienia: dostawa Zamawiającemu Depa - (Stacja Techniczno- Postojowa) Kabaty w Warszawie (w przypadku drogi kolejowej: do stacji kolejowej PKP Warszawa Okęcie i łącznicy Metra warszawskiego).

Prosimy o doprecyzowanie na jakie współdziałanie podczas wyładunku może liczyć Wykonawca ze strony Zamawiającego? Jakie są możliwości wykorzystania ewentualnie żurawii/dźwigów podczas wyładunku? Czy na stację może wjechać samochód ciężarowy z wagonem? Jeżeli tak to o jakich gabarytach/rozmiarach?

Dodatkowo zamawiający przewidział również możliwość wypożyczenia wagonów do transportu na terenie Polski - prosimy o podanie warunków handlowych.

ODPOWIEDŹ:

Warunki dotyczące transportu zostały opisane w pkt. 6 Specyfikacji Technicznej.

Na STP Kabaty może wjechać samochód ciężarowy z wagonem. Zamawiający nie dysponuje żurawiami/dźwigami zdolnymi do rozładowania wagonu. Jeden pojazd ciężarowy może przewozić maksymalnie jeden wagon. Dostawa sześciu wagonów a następnie połączenie ich w kompletny pojazd sześciowagonowy i przygotowanie do przemanewrowania z toru 30 nie może trwać łącznie dłużej niż jeden dzień. Wymiary bramy wjazdowej na tor 30: szerokość 3,80m, wysokość 4,80m.

Umowa dotycząca dzierżawy wagonów osłonowych będzie przedmiotem odrębnych ustaleń pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym po podpisaniu umowy na dostawę taboru.

PYTANIE 115

SIWZ 3.2.11

1 przenośne stanowisko i 2 stanowiska stacjonarne do opracowywania zapisów z urządzenia zapisującego.

Prosimy o doprecyzowanie, czy chodzi o dostarczenie systemu kamerowego, ewentualnie prosimy o wyspecyfikowanie o jakie inne urządzenia w tym punkcie chodzi.

ODPOWIEDŹ:

W w/w punkcie mowa jest o rejestratorze zdarzeń („czarna skrzynka” pojazdu).

PYTANIE 116

SIWZ 3.2.13

Zapewnienie bezpłatnego serwisu w miejscu eksploataowania (depo - zajezdnia, 1. i 2. linia metra warszawskiego) pojazdów metra w celu usunięcia awarii i usterek pojazdów przez cały okres gwarancji na dostarczone pojazdy. Przeprowadzenie, na koszt Wykonawcy, niezbędnych szkoleń*) dla pracowników Spółki Metro Warszawskie Sp. z o.o., które zabezpieczą, że eksploatacja i obsługa dostarczonych. (...)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający codzienną obsługę/utrzymanie zabezpieczy własnymi siłami i na koszt własny.

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z pkt. 7.5 Specyfikacji Technicznej: „Obsługę wagonów w czasie obowiązywania gwarancji (przede wszystkim planowe, wynikające z cyklu przeglądowo - naprawczego przeglądy i naprawy) wykonują pracownicy Metra Warszawskiego Sp. z o.o. Obowiązkowy jest bezpłatny udział serwisu Wykonawcy w dwóch pierwszych przeglądach/ naprawach dla różnych poziomów utrzymania pojazdu.”

PYTANIE 117

SIWZ punkt 3.4.

Zamawiający wymaga udzielenie gwarancji i rękojmi (w przypadku wadliwego produktu), jak i gwarancje jakości na warunkach opisanych w Załączniku nr 1 do SIWZ - Specyfikacja Techniczna.

Wnioskujemy o dodanie następnego zdania. „Gwarancja jakości i rękojmi nie obejmuje przypadku, gdy dojdzie do uszkodzenia na skutek wandalizmu lub w przypadku zaniedbania obsługi utrzymaniowej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 3.4. specyfikacji istotnych warunków zamówienia bez zmian.

PYTANIE 118

SIWZ punkt 3.7.

Zamawiający odrzuci ofertę, w której udział towaru lub oprogramowania wykorzystanego w wyposażeniu, których pochodzenie jest z państw członkowskich Unii Europejskiej, z państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowę o równym traktowaniu przedsiębiorców, albo z państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie będzie przekraczać 50%.

W jaki sposób będzie odbywać się kontrola wskazanych wskaźników? Czy Zamawiający dopuszcza możliwość, żeby jakieś kluczowe komponenty, np. pudła mogły być produkowane np. w Korei Południowej lub Chinach?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 3.7. specyfikacji istotnych warunków zamówienia bez zmian. Zapisy te są zgodne z przepisami art. 138c ust. 1 pkt 4) ustawy Prawo zamówień publicznych i art. 58 ust. 2 Dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz. U. UE. L z dnia 30 kwietnia 2004 r., nr 134, s. 1). Zamawiający zweryfikuje spełnienie przedmiotowego wymogu na podstawie oświadczenia i dokumentów składanych w postępowaniu o udzielenie zamówienia.

PYTANIE 119

SIWZ punkt 4.1.2

Zakres zamówienia w ramach opcji: w ciągu 53 miesięcy od daty zawarcia umowy.

Ze względu na procesy logistyczne i produkcyjne prosimy o doprecyzowanie, że zamówienia w ramach opcji muszą zostać złożone do 28 miesiąca od podpisania umowy a termin dostawy pociągu będzie wynosić min. 24 miesiące dla każdego pojazdu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

PYTANIE 120

Załącznik nr 1, Punkt 6.2. p)

Pochylnię uruchamia maszynista (możliwość wysunięcia pochylni! dla inwalidy bez konieczności udziału pasażera).

Prosimy o potwierdzenie, że pochylnia będzie sterowana elektrycznie z kabiny maszynisty (nie sterowana ręcznie/mechanicznie)?

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z w/w punktem pkt.6.2.p zał. nr 1 do Specyfikacji Technicznej operowanie pochylnią odbywa się zdalnie z kabiny maszynisty.

PYTANIE 121

Załącznik nr 1 punkt 13. System utrzymania wagonów Metra Warszawskiego Sp. z o.o.

Dostawca w maksymalnym stopniu uwzględni zastosowanie środków smarnych, płynów i olejów oraz środków myjących, które są używane w aktualnie eksploatowanych wagonach metra warszawskiego.

Prosimy o podanie listy i parametrów aktualnie stosowanych środków smarnych, płynów i olejów oraz środków myjących, które są używane w aktualnie eksploatowanych wagonach metra warszawskiego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający podtrzymuje stanowisko zawarte w pkt. 13 załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej. Przedstawienie do uzgodnienia i uzgodnienie zestawienia środków smarnych, płynów i olejów oraz środków myjących leży po stronie Wykonawcy.

PYTANIE 122

Załącznik nr 10 Wzór Umowy. 14.3. punkt 1)

Odbiorca uiszcza 95% ceny za dostawę pociągu stanowiącego Przedmiot zamówienia po dokonaniu odbioru pociągu.

Prosimy o doprecyzowanie kiedy nastąpi zapłacenie 95 % ceny dostawy? Czy przekazaniem i odbiorem myśli się moment przyjazdu pojazdu do STP Kabaty? Czy dokonanie płatności przez Zamawiającego jest związane z załączeniem jakiegoś konkretnego dokumentu?

ODPOWIEDŹ:

Płatność nastąpi zgodnie z punktem 14.4 i 14.6 Ogólnych Warunków Umowy stanowiących Załącznik nr 10 do SIWZ.

PYTANIE 123

Załącznik nr 10 Wzór Umowy. 11.1. punkt 4)

Dostawca opóźnia się w realizacji Przedmiotu Zamówienia lub części Przedmiotu Zamówienia powyżej 90 dni.

Wnioskujemy o dokonanie następującej modyfikacji: Dostawca opóźnia się w realizacji Przedmiotu Zamówienia lub części Przedmiotu Zamówienia powyżej 90 dni, z wyłączeniem sytuacji, gdy opóźnienie jest spowodowane siłą wyższą lub które jest spowodowane ze strony Zamawiającego (nie dotrzymanie terminów akceptacji, decyzji, potwierdzeń, itp).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 11.1. ppkt 4) Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian.

PYTANIE 124

Załącznik nr 10 Wzór Umowy, 9.5.

W przypadku, że Wadę albo Awarię nie będzie możliwe usunąć w wyżej wymienionym terminie,

Zamawiający może, na podstawie udowodnionego żądania Dostawcy, zgodzić się na posunięcie terminu na usunięcie Wady, i to na okres minimum 14 dni od daty zgłoszenia Wady czy Awarii Dostawcy. Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli Wady nie można usunąć, Zamawiający może rozwiązać (Umowę z winy Wykonawcy albo może żądać ponowne wyprodukowanie Przedmiotu zamówienia, na koszt Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ:

Wykonawca ponosi odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wady i gwarancji, zgodnie z treścią pkt 9 Ogólnych Warunków Umowy (OWU), dokumentami gwarancyjnymi przekazanymi przez Wykonawcę Zamawiającemu oraz przepisami kodeksu cywilnego.

PYTANIE 125

SIWZ 3.2.13

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji ramowy program i ilość osobo-dni (min. 2000). W jakiej fazie przewiduje się przedstawienie ramowego programu?

ODPOWIEDŹ:

Informacje na temat terminów szkoleń znajdują się w Specyfikacji Technicznej, pkt. 9 y i 9 z.

PYTANIE 126

SIWZ 3.2.13

Realizacja, na koszt Wykonawcy, niezbędnych szkoleń*)

Prosimy o potwierdzenie, że znak *) dotyczy uwagi - notatki na następnej stronie, że niezbędne szkolenia zawierają szkolenia dla potrzeb badań defektoskopowych i nie odnoszą się do specyfikacji kosztów szkoleń. Prosimy o potwierdzenie, że koszty związane z wynagrodzeniem oraz ubezpieczenia społecznego i zdrowotnego pracowników Zamawiającego zostaną pokryte przez Zamawiającego. Prosimy o informację, czy Zamawiający użyczy bezpłatnie Wykonawcy swoje lokale w celu szkolenia załogi Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ:

Punkt 3.2.13 SIWZ ma brzmienie (w pytaniu zacytowano go błędnie):

Zapewnienie bezpłatnego serwisu w miejscu eksploatacji (STP, I i II linia metra warszawskiego) pojazdów metra warszawskiego usuwającego awarie i niesprawności pojazdów przez okres gwarancji na dostarczone wagony. Przeprowadzenie na koszt Wykonawcy niezbędnych szkoleń*), dla pracowników Metra Warszawskiego Sp. z o.o. zapewniających prawidłową eksploatację i utrzymanie dostarczonych wagonów (do poziomu utrzymania - P5 włącznie). Ramowy program szkolenia i liczbę osobo-dni (min. 2000) zostaną przez Wykonawcę uzgodnione z Zamawiającym.

*)- w tym szkolenie w zakresie prowadzenia badań defektoskopowych zestawów kołowych Zamawiający jednoznacznie określił swoje wymagania w w/w punkcie. Wynagrodzenie i ubezpieczenie pracowników Metra Warszawskiego Sp. z o.o. w gestii Zamawiającego.

PYTANIE 127

SIWZ 3.2.13

Realizacja, na koszt Wykonawcy, niezbędnych szkoleń*) dla pracowników Spółki Metro Warszawskie Sp. z o.o., które zabezpieczą, że eksploatacja i obsługa dostarczonych pojazdów (do poziomu konserwacji P5 włącznie) będzie realizowana prawidłowo. Wykonawca przedłoży w/ Zamawiającemu do akceptacji ramowy program i ilość osobodni (min. 2000).

*)- włącznie szkolenie do potrzeb badań defektoskopowych zestawów kołowych - Prosimy o zprecyzowanie ilości osób, które będą uczestniczyć w szkolebniu obsługi i badań defektoskopowych zestawów kół. Następnie prosimy o doprecyzowanie, czy wymagana ilość osobodni dotyczy tylko punktu 3.2.13, czy i punktu 3.2.14 i 3.2.15 oraz Załącznika nr 1b, ustęp 3.8. punkt 2) i ustępu 7.6 Załącznika nr. 1 c)?

ODPOWIEDŹ:

Wymagania dotyczące szkoleń zostały jednoznacznie określone w Specyfikacji Technicznej w pkt. 3.13 i 3.14 oraz w zał. nr 1b, pkt. 3.8, ppkt. 2 i zał. nr 1c, pkt. 7.6. Ramowy program szkolenia i liczbę osobo-dni (min. 2000) zostaną przez Wykonawcę uzgodnione z Zamawiającym. W szkoleniu z obsługi i badań defektoskopowych zestawów kół będzie uczestniczyć max. do 10 osób.

PYTANIE 128

Załącznik 1 b), ustęp 3.8, punkt 2

Wykonawcy w ramach zaoferowanej ceny zrealizuje szkolenia pracowników Zamawiającego na temat zaawansowanej obsługi i serwisu oferowanych urządzeń systemu SOP. Szczegółowy zakres szkoleń dla systemu określi Wykonawca w ofercie, przy czym szkolenia te powinny zapewnić pracownikom Zamawiającego uzyskanie wszelkich umiejętności niezbędnych do samodzielnego usuwania awarii systemu.

Prosimy o doprecyzowanie, ile osób powinno być przeszkolonych na urządzeniu systemu SOP, i czy ogólna ilość osobodni dotyczy minimalnej ilości osobodni (2000) z SIWZ, punkt 3.2.14. Następnie prosimy o wyjaśnienie jaki szczegół dokładności jest uważany pod pojęciem „Dokładny zakres szkolenia”. Dotyczy to przede wszystkim zawartości poszczególnych szkoleń czy i szczegółowego rozdzielenia na ilości godzin dla każdego tematu w ramach konkretnego szkolenia?

ODPOWIEDŹ:

Wymagania dotyczące szkoleń zostały jednoznacznie określone w Specyfikacji Technicznej w pkt. 3.13 i 3.14 oraz w zał. nr 1b, pkt. 3.8, ppkt. 2 i zał. nr 1c, pkt. 7.6. Ramowy program szkolenia i liczbę osobo-dni (min. 2000) zostanie przez Wykonawcę uzgodniona z Zamawiającym.

PYTANIE 129

2	Specjalne wyposażenie dla obsługi - wg punktu 3.2.11 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia		1 komplet	
---	---	--	-----------	--

Załącznik nr do SIWZ

Co Zamawiający myśli pod pojęciem „komplet” w punkcie Specjalne wyposażenie dla obsługi 3.2.11 Specyfikacji Istotnych warunków Zamówienia?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.2.11 określił zakres elementów obejmujących specjalne wyposażenie.

1 komplet odnosi się do dostarczenia urządzeń z pkt. 3.2.11 SIWZ w ilościach wyszczególnionych w/w punkcie.

PYTANIE 130

Załącznik nr 1 do SIWZ; 9. Wstępny harmonogram; punkt Y

Realizacja niezbędnych szkoleń pracowników Zamawiającego (według punktu 3.13) w terminie: do sześciu miesięcy przed dostarczeniem pierwszego pojazdu (szkolenie w siedzibie Wykonawcy), wynikającym z konieczności przeprowadzenia pierwszego przeglądu zamówionego pojazdu i przeglądu trzeciego poziomu obsługi P3 i napraw czwartego poziomu obsługi P4.1 (szkolenie w siedzibie Wykonawcy),

Prosimy o doprecyzowanie, czy w terminie do 6 miesięcy powinno zostać zrealizowane kompletne szkolenie obsługi według punktu 3.13 albo tylko szkolenie P3 i P 4.1.

ODPOWIEDŹ:

Informacje na temat terminów szkoleń znajdują się w Specyfikacji Technicznej pkt. 9 y i 9 z. Ramowy program szkolenia i liczbę osobo-dni (min. 2000) zostaną przez Wykonawcę uzgodnione z Zamawiającym.

PYTANIE 131

Załącznik 1b) 4.4. Inne wymagania punkt 2

Wykonawca w ramach oferowanej ceny zrealizuje szkolenia pracowników zamawiającego na temat zaawansowanej obsługi i serwisu oferowanych urządzeń systemu BSK. Dokładny zakres! .p/ szkoleń dla każdy system określi Wykonawca w ofercie.

Prosimy o objaśnienie, z jaką ilością pracowników należy liczyć dla szkoleń BSK. Następnie prosimy o objaśnienie, jak wielki szczegół jest pod pojęciem „Dokładny zakres szkoleń”. Dotyczy to przede wszystkim treści poszczególnych szkoleń czy i szczegółowej ilości godzin dla każdego bloku?

ODPOWIEDŹ:

Wymagania dotyczące szkoleń zostały jednoznacznie określone w Specyfikacji Technicznej pkt. 3.13 i 3.14 oraz w zał. nr 1b, pkt. 4.4, ppkt. 2 .

PYTANIE 132

SIWZ 3.14

W przypadku, że dojdzie do zasadniczej zmiany okoliczności, które spowodują to, że realizacja Umowy nie jest w interesie publicznym, co nie było możliwe przewidzieć w chwili zawarcia Umowy lub kontynuacja realizacji Umowy może zagrozić ważnym interesom dotyczącym bezpieczeństwa państwa, czy bezpieczeństwa obywateli, Zamawiający może rozwiązać Umowę w terminie 30 dni od daty, kiedy dowiedział się o tych okolicznościach. W takim przypadku Wykonawca może żądać zapłacenie wyłącznie wynagrodzenia, wg prawa wynikającego z realizacji części Umowy.

Ze względu na ryzyko, które jest ciężko do oszacowania przez Wykonawcę prosimy o doprecyzowanie definicji „interesu publicznego”. Równocześnie proponujemy dopisanie następującego zdania: Wykonawca może żądać zapłacenie wyłącznie wynagrodzenia, które mu przysługuje z tytułu realizacji części Umowy, w przypadku, iż cały kontrakt nie zostanie zrealizowany Wykonawca może żądać zapłatę wynagrodzenia, do którego ma prawo z tytułu realizacji części umowy podwyższone o 10 %.

ODPOWIEDŹ:

Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) nie zawiera pkt 3.14., brak również w innych punktach SIWZ zapisów, o których mowa w przedmiotowym pytaniu. Zamawiający pozostawia natomiast zapisy zawarte w pkt 11.3. Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian, są one bowiem zgodne z przepisami art. 145 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Jak uznała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 10 października 2016r., KIO 1804/16, „w doktrynie interes publiczny rozumie się jako określoną wartość motywacyjną wspólną dla wielu (ujętych abstrakcyjnie) podmiotów, a konkretyzującą się w razie konfliktu z przeciwnymi celami (interesami) prywatnymi. (...) Interesem publicznym jest interes określonej grupy (społeczności, wspólnoty) odpowiadający potrzebom odczuwanym przez członków grupy – często jako reakcja na pojawiające się lub choćby tylko możliwe zagrożenia albo też artykułowanym przez organ publiczny w ramach jego kompetencji formalnych. Konkretyzacja tego interesu następuje zatem albo 'oddolnie', albo też jest on kształtowany i wyrażany przez organ państwa, który prowadzi jego politykę w danej dziedzinie (Red.: S. Włodyka, Prawo handlowe – część ogólna. Tom 1, Wydawnictwo: C.H. Beck, wyd. 2009 r., s. 296) (wyrok KIO z dnia 11 stycznia 2012 r., [KIO 2777/11](#)). Interes publiczny jest to więc pojęcie niedookreślone, którego treść jest wyznaczana przez obowiązujące prawo, wartości przez nie realizowane, wolę polityczną i zespół odniesień pozaprawnych (M. Wyrzykowski, Pojęcie interesu społecznego w prawie administracyjnym, Warszawa 1986, s. 44 i n.).”.

PYTANIE 133

W rozdziale 3.7 dokumentu „Warunki techniczne i parametry techniczne systemów infrastruktury na taborze I i II linii metra – urządzenia automatycznego prowadzenia pociągów, BSK. – Załącznik Nr 1 b” jest zapisane:

zasilanie na zaciskach kasety ELF-2 24 – 110 V DC +25%,

72V DC (-30%, +25%)

110V DC (-30%, +25%)

pobór mocy 3,5A dla 24V DC

1,17A dla 72V DC 0,77A dla 110V DC

Prosimy o potwierdzenie, czy właściwie rozumiemy wymóg doprowadzić zasilanie na zaciskach kasety ELF-2 o napięciu 24V DC i jednocześnie 72V DC i jednocześnie 110V DC lub wystarczy doprowadzić na te zaciski tylko jedno z tych napięć, czyli tylko 24 V DC lub 72 V DC lub 110 V DC.?

ODPOWIEDŹ:

Zasilanie systemu SOP wykonać zgodnie z załącznikiem 1b w uzgodnieniu z dostawcą systemu. W załączniku wskazane zostały 3 warianty zasilania kaset ELF-2.

PYTANIE 134

W rozdziale 6.1 punkt f) dokumentu „Załącznik nr 1 – Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra” jest zapisane:

f. Średnie przyspieszenie (0 - 2,5 km/ h) 1,2 m/s²

(na torze płaskim, przy suchych szynach,

przy nominalnym napięciu 750 V DC,

wagony w pełni obciążone, również dla kół max. Zużytych)

Innych wymagań na przyspieszenie nie znaleźliśmy w dokumentacji przetargowej, czy to są jedyne wymagania?

ODPOWIEDŹ:

Patrz Pismo 3, odpowiedź na pytanie 30.

PYTANIE 135

Prosimy o potwierdzenie, czy pojęcie „wagony w pełni obciążone” oznacza „pojazd o maksymalnym obciążeniu”? Jeżeli tak to przy jakiej Ilci na 1 m²?

ODPOWIEDŹ:

To Wykonawca znając konstrukcję pojazdu (itp. objętość wnętrza, powierzchnię podłogi) decyduje o jego maksymalnym obciążeniu.

Dodatkowo patrz Pismo nr 3 odpowiedź na pytanie 87.

PYTANIE 136

Jeśli pojęcie „wagony w pełni obciążone” nie oznacza „pojazd o maksymalnym obciążeniu”, prosimy o wyjaśnienie definicji „wagony w pełni obciążone”.

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 135

PYTANIE 137

Prosimy o potwierdzenie, czy dobrze rozumiemy wymóg, że średnie przyspieszenie 1,2 m/s² pojazd musi osiągnąć w zakresie od 0 do 25 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych nie tylko dla wagonów w pełni obciążonych, ale również dla pojazdów przy mniejszym obciążeniu pasażerów włącznie z pociągiem próżnym (masa pociągu próżnego bez pasażerów) i pojazdu przy obciążeniu 7os/m² (masa pociągu obciążonego nominalnie).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 134.

PYTANIE 138

Jeśli podana wartość średniego przyspieszenia 1,2 m/s² w zakresie prędkości od 0 do 25 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych odnosi się tylko do wagonów w pełni obciążonych, prosimy o podanie określonej wartości średniego przyspieszenia na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych dla pociągu próżnego (masa pociągu próżnego bez pasażerów).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 134.

PYTANIE 139

Jeśli podana wartość średniego przyspieszenia 1,2 m/s² w zakresie prędkości od 0 do 25 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych odnosi się tylko do wagonów w pełni obciążonych, prosimy o podanie określonej wartości średniego przyspieszenia na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych, przy nominalnie obciążonym pociągu 7 os/m² (masa pociągu obciążonego nominalnie).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 134.

PYTANIE 140

W dokumentacji przetargowej nie znaleźliśmy wymaganych wartości granicznych maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie prędkości od 0 do 80 km/h.

Wartości graniczne maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie prędkości od 0 do 80 km/h i pojedyncze etapy obciążenia pociągu (masa pociągu próżnego bez pasażerów, masa pociągu obciążonego nominalnie, masa pociągu obciążonego maksymalnie) są niezbędne w celu przeprowadzenia wymaganych obliczeń podanych w załączniku 1.7 „Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych”, punkty 16 i 17.

Wyniki tych obliczeń podane są:

- w tabelce w załączniku 1a) „Zestawienie podstawowych wymagań i parametrów techniczno-eksploatacyjnych taboru metra dla i i ii linii metra”, punkt G „Parametry trakcyjne z przejazdu

teoretycznego w obie strony pojazdu metra dla odcinka centralnego II linii metra” – w tabelce w załączniku 7 do SIWZ „Informacje i dane do oceny w kryterium opisanym w pkt 12.1 ppkt.2) SIWZ i część obliczonych wartości jest jednym z kryteriów oceny.

Dlatego jesteśmy przekonani, że określenie wartości maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie prędkości i poszczególne etapy obciążenia pociągu są niezbędne, aby wyniki obliczeń wszystkich uczestników postępowania przetargowego były porównywalne. Prosimy o ich określenie.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający jednoznacznie określił parametry przejazdu teoretycznego (dodatkowo patrz odpowiedź na pyt. 9 oraz pyt. 30). Zamawiający postawił wymagania brzegowe. Reszta zależy od Wykonawcy, przyjętej konstrukcji pojazdu itp.

PYTANIE 141

Prosimy o określenie wartości granicznej maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie prędkości od 0 do 80 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych dla pociągu próżnego (masa pociągu próżnego bez pasażerów).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 140.

PYTANIE 142

Prosimy o określenie wartości granicznej maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie prędkości od 0 do 80 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych dla pociągu z nominalnym obciążeniem 7 os/m² (masa pociągu obciążonego nominalnie).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 140.

PYTANIE 143

Prosimy o określenie wartości granicznej maksymalnego przyspieszenia w pełnym zakresie // prędkości od 0 do 80 km/h na torze płaskim, przy suchych szynach, przy nominalnym napięciu 750 V DC, również dla kół max. Zużytych dla pociągu z maksymalnym obciążeniem (masa pociągu obciążonego maksymalnie).

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 140.

PYTANIE 144

Jeśli w dokumentacji przetargowej podane są inne wymagania określające dokładne przyspieszenie, prosimy o przekazanie informacji, w którym miejscu dokumentacji podane są te wymagania wraz z nazwą dokumentu i konkretnym odwołaniem.

ODPOWIEDŹ:

Patrz odpowiedź na pytanie 134.

PYTANIE 145

Prosimy o określenie średnicy kół, która ma być brana pod uwagę do przeprowadzenia obliczeń wymaganych w załączniku 1.7 „Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych”, punkty 16 i 17.

Wyniki tych obliczeń podane są:

- w tabelce w załączniku 1a) „Zestawienie podstawowych wymagań i parametrów techniczno-eksploatacyjnych taboru metra dla I i II linii metra”, punkt G „Parametry trakcyjne z przejazdu teoretycznego w obie strony pojazdu metra dla odcinka centralnego II linii metra”.
- w tabelce w załączniku 7 do SIWZ „Informacje i dane do oceny w kryterium opisanym w pkt 12.1 ppkt. 2) SIWZ.

Część obliczonych wartości jest jednym z kryteriów oceny.

Dlatego jesteśmy przekonani, że określenie średnicy kół jest niezbędne, aby wyniki obliczeń wszystkich uczestników postępowania przetargowego były porównywalne.

ODPOWIEDŹ:

Wielkość średnicy kół pojazdu jest kwestią konstrukcyjną i jej dobór pozostaje w gestii Wykonawcy.

W pkt. 15 i pkt.16 zał.nr 1.7 Specyfikacji technicznej jest napisane, dla jakich kół należy przyjąć

średnicę do w/w obliczeń.

PYTANIE 146

W rozdziale 6.3 punkt j) dokumentu „Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra – Załącznik Nr 1 do ST” jest zapisane: j. Przetwornica pomocnicza (główna) układ falownika tranzystorowego IGBT, sterowany metodą modulacji szerokości impulsu (PWM) chłodzenie-wymuszone przepływem powietrza, optymalnie w ilości 2 szt. na pojazd, możliwość podłączenia zewnętrznego źródła zasilania (ładowarki akumulatorów) i wyposażona w system startowy (pkt.5 ppkt. m), w celu uruchomienia elektroniki sterowania (przy rozładowanych bateriach akumulatorów), ładowarka zewnętrzna i przetwornica pomocnicza 110V DC dostosowana i zoptymalizowana do ładowania baterii akumulatorów zabudowanych na pojeździe. Zapewniona 20 % rezerwa mocy nominalnej.

Prosimy o dokładne określenie, czy możliwe jest, aby zaproponowane rozwiązanie, w którym chłodzenie przetwornic trakcyjnych i pomocniczych za pomocą powietrza lub w sposób naturalny, może odbywać się bez użycia wentylatorów (wymuszona wentylacja).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający jednoznacznie określił swoje wymagania w Specyfikacji technicznej, zał. nr 1, pkt. 6.3, ppkt. J.

PYTANIE 147

W punkcie B „Bezpieczeństwo w wierszu 24 tabelki w dokumencie „Załącznik 1a – Zestawienie podstawowych wymagań i parametrów techniczno-eksploatacyjnych taboru metra dla I i II linii metra” jest zapisane:

„Środki ochrony p. porażeniowej Drążek izolacyjny UDT-10-B “

Prosimy o przekazanie rysunku drążka izolacyjnego UDT-10-B lub kontaktu na producenta produkującego drążek izolowany UDT-10-B.

ODPOWIEDŹ:

Oznaczenie drążka to UDI-10-B. Taki drążek jest wymagany.

PYTANIE 148

Załącznik nr 1 do TS- Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra – Załącznik Nr 1 do ST

W rozdziale „2. Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego” jest zapis:

„Wysokość peronów pasażerskich – 1090 -1100 mm.“

Prosimy o potwierdzenie, czy dobrze zrozumieliśmy wymóg w punkcie „Wysokość peronów pasażerskich” w SIWZ – w rozdziale „2. Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego” Załącznika nr 1 Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra”, że wysokość ta mierzona jest od główki szyny?

ODPOWIEDŹ:

Zgodnie z dokumentem „Instrukcja o skrajni stosowana na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno-postojowych”.

Instrukcja została udostępniona wraz z Pismem nr 3 z dnia 28.07.2017 r.

PYTANIE NR 149

W rozdziale „2. Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego” jest zapis: „Wysokość peronów pasażerskich - 1090 -1100 mm.”

Jeśli wysokość ta nie jest mierzona od główki szyny, prosimy o udzielenie informacji, skąd jest mierzona ta odległość lub o wskazanie, w którym miejscu SIWZ znajduje się informacja na ten temat.

Prosimy o potwierdzenie, że punkt „Dopuszczalne odchyłki parametrów geometrycznych układu torowego” w rozdziale „2. Parametry nawierzchni torowej metra warszawskiego” Załącznika nr 1 - Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra”, nie jest związany z położeniem trzeciej, prądowej szyny.

ODPOWIEDŹ:

Patrz Pismo nr 3 odpowiedź na pytanie 38.

Punkt „Dopuszczalne odchyłki parametrów geometrycznych układu torowego” nie dotyczy trzeciej, prądowej szyny.

PYTANIE 150

„W rozdziale 5 punkt g) dokumentu "Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra - Załącznik Nr 1 do ST" jest zapis:

ATO - podsystem „automatycznej jazdy pociągu”(AJP) - realizujący, m.in. : możliwość wyprowadzenia pociągu z tunelu przez Dyspozytora Ruch.

Prosimy o potwierdzenie, czy dobrze rozumiemy wymóg, że system ATO ma za zadanie m.in. umożliwiać sterowanie jazdą i hamowaniem składu bez obecności obsługi w składzie, wyłącznie na podstawie sygnałów z dyspozytorni (wysyłanych np. za pośrednictwem systemu MAV).

„W rozdziale 5 punkt g) dokumentu "Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o dla I i II linii metra - Załącznik Nr 1 do ST" jest zapis:

AT O - podsystem „automatycznej jazdy pociągu”(AJP) - realizujący, m.in. :

:□ możliwość wyprowadzenia pociągu z tunelu przez Dyspozytora Ruch

Prosimy przesłać opis warunków, w jakich tryb ten można włączyć.

Prosimy przesłać opis warunków, w jakich tryb ten może działać.

Prosimy o potwierdzenie, że w tym przypadku nie jest konieczna obecność obsługi w składzie. Jeśli w tym przypadku jest konieczna obecność obsługi w składzie, prosimy przekazać opis ich czynności i obowiązków.

Prosimy przesłać opis sygnałów, wysyłanych w tym przypadku z dyspozytorni do składu. Prosimy przesłać opis sygnałów, wysyłanych w tym przypadku ze składu do dyspozytorni. Prosimy przesłać opis transmisji sygnałów z dyspozytorni do składu i ze składu do dyspozytorni.

ODPOWIEDŹ:

Tryb jazdy dyspozytorskiej DJA systemu ATO używany jest w przypadku zasłabnięcia maszynisty i zatrzymania pociągu na szlaku między stacjami. Umożliwia on dyspozytorowi wysłanie specjalnego rozkazu do pętli transmisyjnych SOP-3 w wyniku czego system ATO pod kontrolą ATP doprowadzi pociąg z prędkością maksymalną 20 km/h do peronu najbliższej stacji.

Załączniki:

- Świadectwo nr U/2015/0097 dopuszczenia do eksploatacji typu;
- wyciąg z dokumentu „Warunki techniczne utrzymania torów, rozjazdów i trzeciej szyny w Metrze Warszawskim” Warszawa 2014;
- Dokumentacja Techniczno-Ruchowa dla części pojazdowej systemu SOP-3.

W związku z zaistniałymi trudnościami w pobieraniu plików edytowalnych udostępnionych z Pismem nr 3 Zamawiający ponownie zamieszcza na stronie internetowej www.metro.waw.pl, na której znajduje się SIWZ postępowania, wraz z niniejszym pismem, **wersje edytowalne:**

Załącznik nr 3 Druk „JEDZ”;

Załącznik nr 4 Druk „Oświadczenie Podmiotów o przynależności do grupy kapitałowej”;

Załącznik nr 5 Druk „Oświadczenie GIOŚ – sprzęt elektryczny i elektroniczny”

Załącznik nr 6 Druk „Oświadczenie GIOŚ – baterie i akumulatory”

Załącznik nr 7 Druk „Informacje i dane do oceny w kryterium opisanym w pkt 12.1 ppkt. 2) SIWZ”

Jednocześnie informujemy, że wersje te są jedynie materiałami pomocniczymi - wersjami obowiązującymi są dokumenty zamieszczone na w/w stronie internetowej Zamawiającego w formacie .pdf lub uzyskane od Zamawiającego w formie papierowej.

Niniejsze pismo stanowi integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) nr EH.25.00053.S.P.AGKU. Powyższe wyjaśnienia treści SIWZ nie powodują konieczności zmiany terminu składania i otwarcia ofert.

Z poważaniem