

Warszawa, dnia2017 r

Uczestnicy postępowania

nr EH.25.00053.2017.S.P.AGKU

PISMO NR 3

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 1:

W związku z ogłoszeniem przetargu na dostawę 37+8 sześciowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, wnioskuję o przekazanie dokumentacji przetargowej w wersji edytowalnej. Proszę swoją motywację faktem, iż wersja edytowalna dokumentacji przyspieszy tłumaczenie jej na język angielski oraz ułatwi pracę nad przesłaną dokumentacją.

ODPOWIEDŹ:

W celu ułatwienia Wykonawcom złożenia oferty, Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej www.metro.waw.pl, na której znajduje się SIWZ postępowania, wraz z niniejszym pismem, **wersje edytowalne niżej wymienionych załączników:**

Załącznik nr 2 Druk „Oferta”;

Załącznik nr 2a Druk „Formularz cenowy”;

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.

PYTANIE 2:

SIWZ. pkt. 5 ppkt 5.2.2

Mając na uwadze treść § 2 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia (Dz.U.2016.1126) prosimy o dokonanie zmiany postanowienia SIWZ pkt. 5 ppkt 5.2.2 w ten sposób, że zamawiający uzna warunek dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej, określony w ust. 1) za spełniony również w przypadku wykazania należycie wykonanych i przekazanych do eksploatacji elektrycznych zespołów trakcyjnych w okresie 5 lat przed upływem składania ofert.

Wskazujemy, że taka zmiana jest możliwa i dopuszczalna na mocy § 2 ust. 5 pkt. 2) Rozporządzenia. Ustawodawca przewidział możliwość wydłużenia okresu referencyjnego, w którym wykonawca wykonywał dostawy na okres dłuższy niż 3 lata, jeśli takie wydłużenie ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu konkurencji w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, co w przedmiotowym przypadku zachodzi.

Mając na uwadze powyższe wnosimy o dokonanie wnioskowanej zmiany.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.

PYTANIE 3

SIWZ. pkt. 6 ppkt 6.6

Wnosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający ma na myśli poprzez określenie godzin pracy Zamawiającego i wskazanie, że informacje przysłane po godzinach pracy Zamawiającego „dotrą” do Zamawiającego w następnym dniu roboczym?

Wskazujemy, że stosownie do treści art. 14 ustawy prawo zamówień publicznych do czynności podejmowanych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego stosuje się przepisy kodeksu cywilnego.

Uznać należy zatem, że również terminy powinny być obliczane stosownie do tych przepisów (art. 110 i nast.), w szczególności wskazać należy, że termin liczony w dniach kończy się **z upływem** ostatniego dnia, nie zaś o godzinie **15:00** dnia upływu terminu.

Mając na uwadze powyższe konieczna jest zmiana treści SIWZ w tym zakresie i usunięcie postanowienia niezgodnego z ustawą prawo zamówień publicznych, w szczególności z art. 38 ust. 1, który stanowi, że wniosek o wyjaśnienie treści SIWZ może wpłynąć do Zamawiającego nie później niż do końca dnia.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 6.6 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia bez zmian. Przedmiotowe zapisy dotyczą bowiem korespondencji prze-syłanej przez Wykonawców faksem lub drogą elektroniczną i nie są sprzeczne z przepisami kodeksu cywilnego. Zgodnie bowiem z przepisami art.110 k.c., „jeżeli ustawa, orzeczenie sądu lub decyzja innego organu państwowego albo czynność prawna oznacza termin nie określając sposobu jego obliczania, stosuje się przepisy poniższe”. Wyrażone w art. 110 k.c. i nast. reguły mają więc zastosowanie wówczas, gdy w innych przepisach ustawy, w treści orzeczenia sądu, decyzji administracyjnej lub treści czynności prawnej nie wskazano na inny sposób obliczania terminu. Na-leży jednocześnie podkreślić, iż zgodnie z przepisami art. 61 § 1 k.c., „oświadczenie woli, które ma być złożone innej osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią”.

Zapisy pkt 6.6. Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, nie są sprzeczne z art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, ponieważ nie dotyczą wniosku o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Przedmiotowych wniosków o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia dotyczy bowiem pkt 6.7. Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, w którym powtórzono treść przepisów art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

PYTANIE 4:

Dotyczy punktu 5.2.1. podpunkt 2 SIWZ:

Proszę o całkowite wykreślenie dotychczasowego zapisu punktu 5.2.1. podpunkt 2 SIWZ, „wykonawca musi wykazać wskaźnik bieżącej płynności za ostatnie trzy lata obrotowe, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - za wszystkie pełne lata obrotowe (na podstawie bilansu pozycja B. Aktywa obrotowe, pozycja B.III Zobowiązania krótkoterminowe, pozycja B.I 2,3 - rezerwy krótkoterminowe) w wysokości nie mniejszej niż 1,2”. Wyliczenie powinno nastąpić zgodnie z poniższym wzorem:

$$WI3P = (AO-N12)/(ZK-ZI2)$$

gdzie:

W BP wskaźnik bieżącej płynności

AO - aktywa obrotowe

N12 - należności z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy

ZK /obowiązani krótkoterminowe

ZI2 - zobowiązania z tytułu dostaw i usług powyżej 12 miesięcy

Warunek określony w punkcie 5.2.1. podpunkt 2 SIWZ, wymagający legitymowania się określonym wskaźnikiem bieżącej płynności finansowej, a w szczególności wskaźnikiem na poziomie 1.2, narusza

w tym przypadku art. 7 ust. 1 Pzp - nie zapewnia zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców zainteresowanych udziałem w Postępowaniu.

Przed wszystkim jednak, tak ukształtowany warunek udziału w Postępowaniu jest sprzeczny z normą art. 22 ust. 1a Pzp w zw. z art. 22 ust. 1b pkt 2 Pzp, ponieważ w tym przypadku nie służy dokonaniu rzeczywistej oceny minimalnych zdolności wykonawcy do należytego wykonania przedmiotowego zamówienia i w konsekwencji prowadzi do wykluczenia z Postępowania reprezentowanego przeze mnie wykonawcę, którego sytuacja ekonomiczna i finansowa całkowicie umożliwia prawidłową i bezpieczną realizację zamówienia.

ODPOWIEDŹ:

Patrz: Pismo nr 2 z dnia 17.07.2017 r.

PYTANIE 5:

Dotyczy załącznika numer 1 - Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego dla I i II linii metra, punkt 6.2 – Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji wagonów.

Zamawiający stwierdza ogólnie, że: „Konstrukcja wagonów winna być wykonana zgodnie z obowiązującymi, w dniu ogłoszenia przetargu, dla tego rodzaju pojazdu odpowiednimi normami PN, PN-EN, EN, IEC, ISO oraz kartami UIC. Zamawiający nie wyspecyfikował konkretnych norm ani nie podał jakim szczegółowym kategoriom odpowiadać mają wagony będące przedmiotem dostaw.

Prosimy o potwierdzenie, że wagony mają spełniać wymagania opisane w kategoriach:

- wytrzymałość pudła PN-EN 12663 - kategoria P-III
- scenariusze zderzeniowe PN-EN 15227 - kategoria C-II
- ramy wózków EN 13749 - kategoria B-III.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający przedstawił odpowiednie wymagania techniczne w załączniku nr 1 do Specyfikacji technicznej. Zgodnie z zapisem w pkt 6.2 w/w załącznika Zamawiający wymaga, aby konstrukcja wagonów była zgodna z obowiązującymi dla tego rodzaju pojazdu normami PN, PN-EN, EN, IEC, ISO oraz kartami UIC. Jednocześnie w pkt.5.2.2 SIWZ oraz w pkt.3.7 Specyfikacji technicznej Zamawiający określił wymagania, które winien spełnić Wykonawca, zapewniając spełnienie koniecznych wymagań dla rozwiązań technicznych - konstrukcji wagonów pojazdu metra, umożliwiających uzyskanie Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

PYTANIE 6:

Dotyczy załącznika numer 1 - Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego dla I i II linii metra, punkt 6.5 - Wózek - charakterystyka ogólna, podpunkt c - Zawieszenie (odsprężynowanie) II stopnia.

Zamawiający wymaga, aby regulacja wysokości podłogi odbywała się w pełnym zakresie i związana była ze zużyciem się kół monoblokowych, reprofilacją i osiadaniem elementów zawieszenia. Zamawiający nie podaje jednak tolerancji regulacji wysokości. Proponujemy wprowadzenie tolerancji regulacji wysokości podłogi o wartości +/- 7 mm.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający w pkt. 2 załącznika nr 1 do Specyfikacji technicznej określił tolerancję wysokości peronów pasażerskich oraz w pkt. 9, ppkt f załącznika nr 1 do Specyfikacji maksymalne odchylenie poziomu podłogi od poziomu peronu.

PYTANIE 7:

Dotyczy załącznika numer 1 - Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego dla M I i II linii metra, punkt 10 - Rozplanowanie wnętrza i wyposażenie przedziału pasażerskiego, podpunkt e - Siedzenia pasażerskie.

Prosimy o informacje jaki ma być układ siedzeń pasażerskich we wnętrzu wagonów (siedzenia wzdłuż czy w poprzek wagonu, a jeżeli w poprzek to czy w układzie 1 + 1, 1+2 czy 2+2?).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający określił jednoznacznie wymagania dotyczące siedzeń pasażerskich w Specyfikacji technicznej - załącznik nr 1 pkt. 10, ppkt. e oraz załącznik 1a - sekcja A. Ergonomia i poziom komfortu, pkt 5.

PYTANIE 8:

Dotyczy załącznika numer 1 - Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego dla P¹ I i II linii metra, punkt 6.3 - Układ elektryczny, podpunkt g - Napięcie znamionowe obwodów kontrolno-sterowniczych.

Napięcie znamionowe obwodów kontrolno-sterowniczych wynosić ma 110 V DC i/lub 24 V DC. Prosimy o potwierdzenie, że niektóre odbiorniki (np. radiotelefon) zasilane będą napięciem 24 V DC i odseparowane będą galwanicznie od sieci 110 V DC poprzez przekładniki DC-DC.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający zgodnie z pkt.6.3, ppkt. g Załącznika nr 1 Specyfikacji technicznej dopuszcza zasilanie napięciem 24 V DC. Wykonawca winien zaprojektować zasilanie w/w urządzeń zgodnie z wymaganiami technicznymi w tym zakresie.

PYTANIE 9:

Dotyczy załącznika numer 1.7 - Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych punkt 17 - Obliczenia parametrów trakcyjnych przejazdu teoretycznego pojazdu metra dla odcinka centralnego II linii metra.

Czy podczas czasu zatrzymania na stacji - 20 sekund - wszystkie drzwi od strony peronu mają być otwierane i pozostawać otwarte?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający w załączniku nr 1.7 do Specyfikacji technicznej przedstawił kompletne i niezbędne wymagania oraz założenia do obliczeń parametrów trakcyjnych przejazdu teoretycznego pojazdu metra.

PYTANIE 10:

Dotyczy załącznika numer 1.7 - Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych punkt 17 - Obliczenia parametrów trakcyjnych przejazdu teoretycznego pojazdu metra dla odcinka centralnego II linii metra, ostatnie zadanie (przedstawić obliczenia dla szyn mokrych). Dla jakiego współczynnika tarcia μ należy przedstawić obliczenia dla szyn mokrych?

ODPOWIEDŹ:

Do obliczeń dróg hamowania jw. (dla szyn mokrych) przyjąć współczynnik tarcia $\mu = 0,1$.

PYTANIE 11:

Dotyczy załącznika numer 1.7 - Wykaz rysunków technicznych, schematów i obliczeń parametrów technicznych punkt 17 - Obliczenia parametrów trakcyjnych przejazdu teoretycznego pojazdu metra dla odcinka centralnego II linii metra, założenia przejazdu teoretycznego, podpunkt b.

Zamawiający wymaga: „Rozruch do max. dopuszczalnej prędkości eksploatacyjnej, przejazd w dowolny sposób z optymalizacją zużycia energii elektrycznej, przy utrzymaniu zadanej prędkości średniej* (czasu przejazdu odcinka)”. Prosimy o podanie czasów przejazdów odcinków lub sprecyzowanie o jaką prędkość średnią chodzi i czy uwzględnia ona czasy postoju na stacjach.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający w załączniku nr 1.7 do Specyfikacji technicznej przedstawił kompletne i niezbędne wymagania oraz założenia do obliczeń parametrów trakcyjnych przejazdu teoretycznego pojazdu metra. W pkt.17 w/w załącznika została podana wartość prędkości średniej pojazdu metra – tzn. uwzględniająca czas zatrzymania (bez czasu postoju na stacji początkowej i końcowej).

PYTANIE 12:

Prosimy o udostępnienie edytowalnej wersji Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Oferty, Wzoru Umowy, Specyfikacji Technicznej (załącznik nr 1 do SIWZ).

ODPOWIEDŹ:

Patrz: Odpowiedź na pytanie nr 1.

PYTANIE 13:

Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie warunku udziału w postępowaniu dotyczącym sytuacji ekonomicznej lub finansowej, o którym mowa w punkcie 5.2.1 pkt 2 SIWZ, tj. wymogu, aby wykonawca wykazał wskaźnik bieżącej płynności za ostatnie trzy lata obrotowe, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - za wszystkie pełne lata obrotowe (na podstawie bilansu B. Aktywa obrotowe, pozycja B.III Zobowiązania krótkoterminowe, pozycja B.I 2,3 - rezerwy krótkoterminowe) w wysokości nie mniejszej niż 1,2 - wskaźnik wymaganej bieżącej płynności

należy obliczyć na podstawie średniej arytmetycznej z trzech ostatnich lat obrotowych (lub jeżeli okres prowadzenia jest krótszy - z adekwatnej ilości pełnych lat obrotowych).

ODPOWIEDŹ:

Patrz: Pismo nr 2 z dnia 17.07.2017 r.

PYTANIE 14:

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie z jakich powodów Zamawiający zdecydował się na zawarcie w warunkach udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej wymogu dostawy elektrycznego pojazdu EZT, który uzyska! dopuszczenie do ruchu wyłącznie w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dopuszczenie producentów z w/w doświadczeniem spoza UE (na zasadzie wprowadzenia zmiany do w/w wymagań tj. rozszerzenia referencji dla producentów' z oczekiwanym doświadczeniem z kraju spoza UE, które mają podpisaną umowę o równym traktowaniu przedsiębiorców) znacznie poprawi konkurencyjność przetargu.

(...)

Wobec powyższego proszę o udzielenie informacji jakie specjalne okoliczności skłoniły Zamawiającego do wprowadzenia w/w ograniczenia.

Proszę o umożliwienie wszystkim potencjalnym poważnym wykonawcom obecnym na rynku dostaw pojazdów metra złożenia oferty na dostawę pojazdów dla Metra Warszawskiego w postępowaniu poprzez rozszerzenie wymogów dotyczących uzyskania dopuszczenia do ruchu na pojazdy szynowe w jednym z państw członkowskich UE lub Państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców'. Takie działanie Zamawiającego zapewni zachowanie zasady wyrażonej w art. 7 ustawy Prawa Zamówień Publicznych, według której Zamawiający winien prowadzić postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego.

ODPOWIEDŹ:

Warunek jw. m.in. dot. uzyskania dopuszczenia do eksploatacji danego typu wagonów (ezt) na obszarze Państw UE nie ogranicza zasad dotyczących uczciwej konkurencji, poprzez ograniczenia wskazane w pytaniu jw. Zamawiający określił w/w warunek dotyczący niezbędnego doświadczenia w produkcji taboru szynowego - ezt (nie ograniczył do produkcji tylko taboru metra), w celu potwierdzenia, że dany Producent taboru jw. wykazał się praktyczną wiedzą, pozwalającą na spełnienie specyficznych wymagań formalno – prawnych, jak również wymagań technicznych obowiązujących na terenie państw UE, a których potwierdzeniem jest uzyskanie w/w dopuszczeń i tym samym zapewnienie wymogów przede wszystkim bezpieczeństwa w eksploatacji taboru.

Dla Zamawiającego szczególnie istotny jest ten fakt, ponieważ postawione wymagania wynikające z określonego harmonogramu dostaw taboru metra (załącznik nr 9 Specyfikacji technicznej) i realizacji zamówienia nakładają uzyskanie w/w dopuszczeń w krótkim czasie i tu zdaniem Zamawiającego warunkiem koniecznym jest właśnie w/w doświadczenie producentów taboru szynowego w tym zakresie.

PYTANIE 15:

Mogę zapytać, czy istnieje możliwość, aby publikować dokumentację (https://zamowienia.metro.waw.pl/servlet/HomeServletMP_module=main&MP_action=noticeDetails¬iceIdentity=1877&expired=0) w formie, która umożliwiłaby edycję. Wolelibyśmy i edycji plików w programie Microsoft Word.

ODPOWIEDŹ:

Patrz: Odpowiedź na pytanie nr 1.

PYTANIE 16:

Czy zamawiający dopuści zastosowanie Tablicy zewnętrznej czołowej umieszczonej w wydzielonej przestrzeni nad szybą czołową lub w górnej części szyby czołowej o rozmiarach max. 24 x 160 punktów świetlnych w rozstawieniu min 7,5 x 7,0 mm?

ODPOWIEDŹ:

W załączniku 1.10 do Specyfikacji Technicznej Zamawiający określił wymagania dotyczące tablicy czołowej, w szczególności:

1.1.1 rozdzielczość tablicy: minimum 24 × 128 punktów świetlnych w rozstawieniu 5÷10 mm,

1.4.3 wymiary części aktywnej tablicy: od 120 × 640 mm do 240 × 1280 mm.

PYTANIE 17:

Czy zamawiający dopuści Tablicę zewnętrzną boczną o rozmiarach max. 24 x 160 punktów świetlnych w rozstawieniu min 7,5 x 7,0 mm?

ODPOWIEDŹ:

W załączniku 1.10 do Specyfikacji Technicznej Zamawiający określił wymagania dotyczące tablicy bocznej, w szczególności:

1.1.2 rozdzielczość tablicy: minimum 16 × 160 punktów świetlnych w rozstawieniu 7÷10 mm,

1.5.3 wymiary części aktywnej tablicy: od 112 × 1120 mm do 160 × 1300 mm.

PYTANIE 18:

Uprzejmie proszę o wyjaśnienie co oznacza użyty w treści SIWZ zapis w przypadku Tablic elektronicznych wewnętrznych - wymagania ogólne: „Monitory LCD zabezpieczone szybą hartowaną odporną na wandalizm”, proszę o wskazanie jaki konkretny numer normy dot. szyb został przyjęty przez Zamawiającego?

ODPOWIEDŹ:

W załączniku 1.10 do Specyfikacji Technicznej Zamawiający określił wymagania odnośnie szyby zabezpieczającej monitory LCD, w szczególności:

1.6.1 wykonane w oparciu monitory LCD zabezpieczone hartowaną szybą odporną na wandalizm co oznacza, że Wykonawca musi zabezpieczyć matryce monitorów przed aktami wandalizmu w sposób analogiczny, jak w całej komunikacji warszawskiej.

PYTANIE 19:

Proszę o potwierdzenie, czy zgodnie z treścią SIWZ „liczba tablic - minimum siedem tablic jednostronnych na wagon czołowy (trzy po stronie lewej oraz cztery po stronie prawej) oraz osiem tablic jednostronnych na wagon środkowy (po cztery tablice na jedną stronę)”, do pojedynczego pojazdu sześcioczołowego ma zostać zainstalowane 46 szt. elektronicznych 22" tablic wewnętrznych? Proszę o podanie wymaganej ilości tablic elektronicznych wewnętrznych 22", jaka ma zostać zainstalowana w pojedynczym pojeździe sześcioczołowym w podziale na prezentowane dane tj. ilość monitorów prezentujących informacje liniową i prezentującą system emisji reklam?

ODPOWIEDŹ:

W załączniku 1.10 do Specyfikacji Technicznej Zamawiający określił wymagania dotyczące rozmiarów i ilości monitorów LCD systemu informacji liniowej, w szczególności:

1.6.9 wymiary tablicy: przekątna 22" i format obrazu 16:10 lub 16:9,

1.6.10 liczba tablic – minimum siedem tablic jednostronnych na wagon czołowy (trzy po stronie lewej oraz cztery po stronie prawej) oraz osiem tablic jednostronnych na wagon środkowy (po cztery tablice na jedną stronę),

Wymagane ilości (46 monitorów w pojeździe) dotyczą wyłącznie monitorów systemu informacji liniowej.

W załączniku 1.12 do Specyfikacji technicznej opisana jest wymagana ilość miejsc montażowych dla monitorów reklamowych, w szczególności:

1. W każdym wagonie powinno być przewidziane miejsca pod montaż, co najmniej czterech monitorów LCD o ekranach, minimum 22", z proporcją ekranu 16:9. Lokalizacja miejsc pod montaż monitorów: przy drzwiach, na poziomie oczu osoby stojącej, zapewniająca nieograniczoną, przez elementy konstrukcji wagonu, widoczność monitorów na całej wewnętrznej szerokości i długości wagonu. Dopuszcza się stworzenie stref widoczności dla pojedynczych monitorów w wagonie.

Minimalne wymiary monitora: 530 mm x 320 mm o grubości 65 mm

Minimalny ciężar platform: 8 kg

Należy, więc zapewnić minimum 24 miejsca montażowe na pojeździe, niezależne od monitorów systemu informacji liniowej.

PYTANIE 20:

Czy podane wymiary monitora 22" tj.: 530 mm x 320 mm x 65 mm dotyczą monitorów prezentujących System Informacji Liniowej i System Emisji Reklam, czy wyłącznie System Emisji Reklam?

ODPOWIEDŹ:

Powyższe wymiary zostały podane w punkcie 1 załącznika 1.12 do Specyfikacji technicznej i dotyczą systemu reklamowego, w szczególności:

1. W każdym wagonie powinno być przewidziane miejsca pod montaż, co najmniej czterech monitorów LCD o ekranach, minimum 22", z proporcją ekranu 16:9. Lokalizacja miejsc pod montaż monitorów: przy drzwiach, na poziomie oczu osoby stojącej, zapewniająca nieograniczoną, przez elementy konstrukcji wagonu, widoczność monitorów na całej wewnętrznej szerokości i długości wagonu. Dopuszcza się stworzenie stref widoczności dla pojedynczych monitorów w wagonie.

Minimalne wymiary monitora: 530 mm x 320 mm o grubości 65 mm

Minimalny ciężar platform: 8 kg

Ponieważ Wykonawca nie montuje monitorów systemu reklamowego a jedynie zapewnia pod nie miejsca montażowe, musi zapewnić miejsce i mocowanie umożliwiające zawieszenie monitora o podanych w/w punkcie wymiarach i masie.

PYTANIE 21:

Czy Zamawiający wskazując minimalne wymiary monitora 22" tj.: 530 mm x 320 mm o grubości 65 mm, dopuści zastosowanie monitorów o mniejszych rozmiarach, niż obecnie wymagane w treści SIWZ?

ODPOWIEDŹ:

Minimalne rozmiary i waga monitora reklamowego, jakiego montaż musi przewidzieć Wykonawca podane są w punkcie 1 załącznika 1.12 do Specyfikacji technicznej, w szczególności:

1. W każdym wagonie powinno być przewidziane miejsca pod montaż, co najmniej czterech monitorów LCD o ekranach, minimum 22", z proporcją ekranu 16:9. Lokalizacja miejsc pod montaż monitorów: przy drzwiach, na poziomie oczu osoby stojącej, zapewniająca nieograniczoną, przez elementy konstrukcji wagonu, widoczność monitorów na całej wewnętrznej szerokości i długości wagonu. Dopuszcza się stworzenie stref widoczności dla pojedynczych monitorów w wagonie.

Minimalne wymiary monitora: 530 mm x 320 mm o grubości 65 mm

Minimalny ciężar platform: 8 kg.

PYTANIE 22:

Proszę o podanie ilości głośników wewnętrznych i zewnętrznych jaka ma zostać zainstalowana w pojedynczym pojeździe sześcioczłonowym, czy system nagłośnieniowy ma być redundantny?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający nie definiuje ilości głośników. Zgodnie z punktem 2 załącznika 1.10 do Specyfikacji technicznej wymagane jest:

2. Nagłośnienie

2.1. Pojazdy wyposażone w system nagłośnieniowy obejmujący:

2.1.1. mikrofon dla prowadzącego pojazd,

2.1.2. głośniki wewnątrz pojazdu (wykonane w sposób eliminujący zakłócanie jakości dźwięku),

2.2. System umożliwia:

2.2.1. automatyczne przekazywanie przez głośniki wewnętrzne komunikatów informacji głosowej z Systemu Informacji Liniowej – zgodnie z punktem **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**

2.2.2. przekazywanie przez prowadzącego pojazd doraźnych komunikatów dla pasażerów.

2.3. Włączenie przez prowadzącego pojazd mikrofonu systemu:

2.3.1. powoduje samoczynne wyciszenie emitowanych w tym momencie komunikatów z Systemu Informacji Liniowej bez zakłócenia realizowanej sekwencji,

2.3.2. uniemożliwia emisję komunikatów z Systemu Informacji Liniowej, które miały zostać wyemitowane podczas okresu czynności mikrofonu,

2.3.3. umożliwia przekazanie przez prowadzącego pojazd komunikatu doraźnego – jedynie przez czas 30 sekund, po czym mikrofon automatycznie zostaje wyłączony a system automatycznie powraca do emisji komunikatów informacji głosowej z Systemu Informacji Liniowej.

System nagłośnienia musi umożliwić przekazywanie komunikatów systemu informacji liniowej podczas eksploatacji pojazdu metra.

Redundancja systemu nagłośnienia nie jest wymagana.

PYTANIE 23:

Możliwość przeniesienia praw Wykonawcy na osoby trzecie

Stosownie do pkt 17.2. OWU, Wykonawca nie ma prawa przeniesienia swoich praw wynikających z umowy na osoby trzecie bez pisemnej zgody Zamawiającego.

Wykonawca wnosi o modyfikację tego postanowienia poprzez wyłączenie z niego praw do cesji wierzytelności na banki lub inne instytucje finansowe. Jest bowiem kwestią oczywistą, że każdy podmiot działający na rynku, w tym i Zamawiający, w swej działalności korzysta z usług banków, bądź spółek faktoringowych. W efekcie Wykonawca prosi o rozważenie zmiany treści SIWZ w tym zakresie oczywiście przy założeniu, że każda taka instytucja finansowa musi cechować się najwyższym poziomem wiarygodności.

W związku z powyższym Wykonawca niniejszym proponuje następujące brzmienie pkt 17.2. OWU:

17.2. Wykonawca nie ma prawa przeniesienia swoich praw wynikających z umowy na osoby trzecie bez pisemnej zgody Zamawiającego, za wyjątkiem instytucji finansującej lub banku.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 17.2. Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian. Nie ma bowiem żadnych przeszkód formalno – prawnych, aby Wykonawca wystąpił do Zamawiającego o wyrażenie zgody na dokonanie cesji wierzytelności wynikającej z umowy, na rzecz banku lub instytucji finansowej.

PYTANIE 24:

Kwestia dokonywania odbiorów Przedmiotu Zamówienia.

Wykonawca wnosi o zmianę treści SIWZ poprzez wprowadzenie terminów pośrednich realizacji Umowy, to jest harmonogramu realizacji poszczególnych jej etapów.

Taki harmonogram umożliwiłby Wykonawcy, skorzystanie z finansowania zewnętrznego, które z punktu widzenia interesów Zamawiającego byłoby również korzystne, z uwagi na możliwość bieżącej kontroli stanu zaawansowania produkcji, oraz możliwość zaproponowania przez Wykonawcę niższej ceny ofertowej dzięki poprawie struktury jego przepływów finansowych.

ODPOWIEDŹ:

Wszelkie terminy realizacji etapów pośrednich umowy są zawarte w SIWZ.

PYTANIE 25:

Kwestia odpowiedzialności kontraktowej

Biorąc pod uwagę, oświadczenie Zamawiającego złożone w trakcie rozprawy przed KIO w dniu [...] czerwca 2017 r. potwierdzające, że odpowiedzialność kontraktowa Wykonawcy jest ukształtowana jest na zasadach ogólnych, zaś odpowiedzialność deliktowa jest nieograniczona niniejszym prosimy o informacje, czy Zamawiający w tym zakresie widzi potrzebę zmiany treści SIWZ, a w szczególności pkt. 6. OWU, czy też oświadczenie to jest jego zdaniem wystarczające dla określenia zakresu odpowiedzialności Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy zawarte w pkt 6.6. Ogólnych Warunków Umowy (OWU) bez zmian. Jak uznała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 19 czerwca 2017r., przedmiotowy zapis jest zgodny z przepisami prawa.

PYTANIE 26:

Specyfikacja techniczna, pkt 2 ppkt 2.1, lit a)

„[...] lub atestami, certyfikatami wydanymi przez jednostkę uprawnioną i uznana przez UTK)”

Proponujemy zmianę powyższego postanowienia na

„[...] lub atestami, certyfikatami wydanymi przez jednostkę posiadającą aktualną akredytację w zakresie prowadzonych badań/wystawianych certyfikatów”

Wskazujemy, że materiały niemetalowe stosowane w produkcji taboru posiadają stosowne sprawozdania z badań/certyfikaty (na zgodność z EN 45545-2) wystawione przez akredytowane laboratoria europejskie (niemieckie, angielskie, francuskie itd.). Formalnie jednostki te nie są bezpośrednio uznane przez UTK, jednak z uwagi na europejski system akredytacji, wystawione przez nie sprawozdania z badań/certyfikaty są ważne także na terenie Polski.

ODPOWIEDŹ:

Punkt Specyfikacji technicznej pkt.2, ppkt 2.1, lit a) otrzymuje nowe brzmienie:

„[...] lub atestami, certyfikatami wydanymi przez jednostkę uprawnioną, uznaną w krajach Unii

Europejskiej, posiadającą aktualną akredytację w zakresie prowadzonych badań/wystawionych certyfikatów potwierdzającymi bezpieczeństwo.”

PYTANIE 27:

Specyfikacja techniczna, pkt 3.3

„[...] ewentualnie uzyskanie innych ważnych świadectw jakości, atestów wydanych przez inną jednostkę badawczą, której badania uznaje UTK.”

Wnosimy o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia:

„[...] ewentualnie uzyskanie innych ważnych świadectw jakości, atestów wydanych przez inną akredytowaną jednostkę badawczą.”

Wskazujemy, że materiały niemetalowe stosowane w produkcji taboru posiadają stosowne sprawozdania z badań/certyfikaty (na zgodność z EN 45545-2) wystawione przez akredytowane laboratoria europejskie (niemieckie, angielskie, francuskie itd.). Formalnie jednostki te nie są bezpośrednio uznane przez UTK, jednak z uwagi na europejski system akredytacji, wystawione przez nie sprawozdania z badań/certyfikaty są ważne także na terenie Polski.

Mając na uwadze powyższe, wnioskowana zmiana treści jest zasadna.

ODPOWIEDŹ:

Punkt Specyfikacji technicznej pkt. 3.3 otrzymuje nowe brzmienie :

„[...] ewentualnie uzyskanie innych ważnych świadectw jakości, atestów wydanych przez jednostkę uprawnioną, uznaną w krajach Unii Europejskiej, posiadającą aktualną akredytację w zakresie prowadzonych badań/wystawionych certyfikatów potwierdzającymi bezpieczeństwo przeciwpożarowe tych materiałów”.

PYTANIE 28:

W dokumentach przetargowych, dla materiałów niemetalowych stosowanych w pojeździe znajduje się tylko ogólny wymóg dotyczący spełnienia wymagań normy PN- EN 45545.

Wskazujemy, że wymaganie to jest nieprecyzyjne, w szczególności nie określa kategorii eksploatacyjnej (kategoria eksploatacyjna w połączeniu z kategorią projektową nadaje poziom zagrożenia, który określa, jakie wymagania dotyczące badania materiałów zawarte w normie EN 45545-2 znajdują zastosowanie).

W związku z tym, że kategoria eksploatacyjna zależy także od infrastruktury (możliwość niezwłocznego zatrzymania i ewakuacji), to Zamawiający powinien ją określić, w związku z czym wnosimy o dokonanie odpowiedniej modyfikacji postanowienia zgodnie z powyższym wnioskiem.

ODPOWIEDŹ:

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 uszynieniu oraz załączeniu oświetlenia tunelu).

PYTANIE 29:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Prosimy o doprecyzowanie czy podana wartość prędkości średniej 37 km/h uwzględnia czas postoju na przystankach, czy jest to raczej prędkość średnia techniczna (bez wliczania czasu postojów)?

ODPOWIEDŹ:

Patrz: Odpowiedź na pytanie nr 11.

PYTANIE 30:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Zamawiający określił wymóg:

„Rozruch z każdego postoju z max przyspieszeniem (uwzględnić dopuszczalne szarpnięcie) do max. prędkości eksploatacyjnej na odcinku (wg profilu prędkości na rysunku), jazda z maksymalną dopuszczalną (możliwą do osiągnięcia) prędkością, bez wybiegu, hamowanie docelowe do zatrzymania na przystanku z max, opóźnieniem służbowym (uwzględnić dopuszczalne szarpnięcie).”

a) W wymaganiach technicznych załącznik nr 1, pkt. 6.1, lit. f) określono poziom średniego przyspieszenia dla pojazdu w pełni obciążonego. Prosimy o potwierdzenie, że pod pojęciem

przyspieszenie maksymalne należy rozumieć realizację wymaganego przyspieszenia średniego równego 1,2 m/s² od 0 do 25 km/h. Prosimy o potwierdzenie że wymóg ten stosuje się również dla pozostałych stopni załadowania dla których wykonywane są obliczenia tj, pojazd próżny oraz obciążony nominalnie.

b) W wymaganiach technicznych załącznik nr 1, pkt. 6.1, lit. g) podano poziomy opóźnienia hamowania bez określenia dla jakiego stopnia załadowania pojazdu one dotyczą. Prosimy o potwierdzenie że wymóg ten stosuje dla wszystkich trzech stopni załadowania, dla których wykonywane są obliczenia.

c) W wymaganiach technicznych załącznik nr 1, pkt. 6.1, lit. g) określono poziom maksymalnego opóźnienia hamowania służbowego dla hamulca elektrycznego (min? 1,18 m/s²), jak i hamulca mieszanego (max. 1,3 m/s²). Prosimy o doprecyzowanie z jakim dokładnie opóźnieniem należy przeprowadzić obliczenia?

ODPOWIEDŹ:

- a) Zamawiający potwierdza. Pojazd musi być zdolny do przyspieszenia średniego 1,2 m/s² od 0 do 25 km/h także dla pojazdu próżnego oraz obciążonego nominalnie.
- b) Pojazd ma zapewnić wymagane opóźnienie niezależnie od stopnia obciążenia.
- c) Zamawiający w zał. nr 1.7, pkt. 17 określił wytyczne dla przeprowadzenia obliczeń przejazdu teoretycznego, w tym odnośnie sposobu hamowania. W zał.nr 1, pkt.6.1 g określił parametry jakie należy uwzględnić w/w obliczeniach (opóźnienie przy hamowaniu służbowym - max. 1,3 m/ sek.2, przy czym max. wartość opóźnienia dla hamowania elektrycznego nie może być mniejsza od 1,18 m/sek.2). Wymagania dla hamowania elektrycznego Zamawiający określił w zał. nr 1, pkt.6.3 b.

PYTANIE 31:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Zamawiający wymaga aby Wykonawca „uwzględnił dopuszczalne szarpnięcie”.

W wymaganiach technicznych załącznik nr 1, pkt. 6.1, ppkt. j) zdefiniowano maksymalne dopuszczalne szarpnięcie - 1,0 m/s³. Prosimy o potwierdzenie, że symulacje zużycia energii należy przeprowadzić dla poziomu szarpnięć również nie mniejszych niż 1,0 m/s³. Dłuższe czasy narastania siły trakcyjnej mogą znacząco wpłynąć na wyniki końcowe zużycia energii podlegającego ocenie.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że należy przyjąć podaną wartość 1,0 m/s³.

PYTANIE 32:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Zamawiający wymaga uwzględnienia rozruchu na wzniesieniu o długości 1 km (wg pkt 6.1) przy napięciach 750 i 500V DC.

- a) Wskazujemy, że wymagania określone w warunkach technicznych załącznik nr 1, pkt. 6.1, lit. i) są niespójne z danymi koniecznymi do podania w ofercie (załącznik 1a). Prosimy o dostosowanie formatki arkusza do wymagań określonych w załączniku nr 1, pkt. 6.1, lit. i).
- b) W załączniku nr 1a należy zadeklarować wartość przyspieszenia, prędkości oraz czasu przejazdu. Prosimy o sprecyzowanie warunków symulacji, tj. czy rozruch powinien odbywać się z maksymalną dostępną siłą napędową i do jakiej prędkości maksymalnej należy rozpędzać pojazd na wzniesieniu?
- c) prosimy o wyjaśnienie, czy wyniki symulacji rozruchu na wzniesieniu należy również podać w formie tabelarycznej i graficznej wg wytycznych podanych w załączniku 1.7, łącznie z wszystkimi parametrami energetycznymi? Czy w obliczeniach rozruchu na wzniesieniu należy uwzględnić pobór energii na potrzeby nietrakcyjne, w tym pracę urządzeń grzewczo- klimatyzacyjnych?

ODPOWIEDŹ:

- a) W zał. nr 1, pkt.6.1it.i) Zamawiający przedstawił wymagania techniczne, które pojazd metra musi spełnić. Osobną kwestią są obliczenia trakcyjne, których wyniki należy przedstawić w zał. nr 1a (w tym przypadku również dla pochylenia mniejszego niż maksymalne).
- b) Warunki symulacji są podane w zał. nr 1.7, pkt. 17c oraz w zał. nr 1, pkt.6.1it. i. Wyniki obliczeń mają potwierdzić, że pojazd jest zdolny do rozruchu na wskazanych wzniesieniach. Zadaniem Wykonawcy jest zapewnienie możliwości rozruchu na wzniesieniu oraz przedstawienie wyników obliczeń tych parametrów (zał. nr 1a).
- c) Tak, wyniki powinny być podane również w formie tabelarycznej, zgodnie z wytycznymi podanymi w zał. nr 1.7 (uwzględnić pobór energii na potrzeby nietrakcyjne).

PYTANIE 33:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Zamawiający wymaga, aby w trakcie przejazdu uwzględnić pobór energii na potrzeby nietrakcyjne z podaniem bilansu mocy potrzeb nietrakcyjnych (wymienić urządzenia i pobór mocy w warunkach typowych, z uwzględnieniem innych urządzeń włączanych okresowo np. wentylatora rezystora hamowania, jeśli jest stosowany).

W związku z powyższym prosimy o sprecyzowanie warunków mających znaczący wpływ na pobór energii przez urządzenia nietrakcyjne, w tym systemów klimatyzacji i ogrzewania, m.in.:

- Temperatura zewnętrzna
- Wiatr czołowy
- Ustabilizowanie temperatury wewnętrznej na początku obliczeń
- Czy pomiar zużycia energii odbywałby się przy zastępczym dociążeniu pojazdu np. poprzez worki z piaskiem? (informacja ta ma istotny wpływ na obliczenia termiczne).

ODPOWIEDŹ:

Parametry eksploatacji pojazdu (m.in. warunki środowiskowe) zostały podane w zał. nr 1 pkt.4 do Specyfikacji Technicznej. Przyjęcie odpowiednich parametrów do obliczeń należy do zadań Wykonawcy.

PYTANIE 34:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Zamawiający wymaga, aby wyniki przejazdu przedstawione zostały w formie tabelarycznej i graficznej w funkcji czasu t i drogi s :

- drogę s (jeśli rysunek w funkcji czasu t),
- czas t (jeśli rysunek w funkcji drogi s),
- prędkość pociągu v [km/h],
- przyspieszenie/opóźnienie pociągu a [m/s²],
- siłę trakcyjną F pociągu [kN] (dodatnia przy rozruchu, ujemna przy hamowaniu),
- opory ruchu z podziałem na zasadnicze i dodatkowe (zależne od profilu
- prąd pociągu I [A] (wartość dodatnia przy poborze energii, wartość ujemna przy zwrocie do sieci),
- napięcie na odbieraku U [V],
- moc elektryczną pociągu $P_e = U I$ [MW],
- energię pobraną z sieci E (narastająco) [kWh] (wartość dodatnia),
- energię oddaną do sieci E_r (narastająco) [kWh] (wartość ujemna),
- energię potrzeb nietrakcyjnych E_n (narastająco) [kWh] (wartość dodatnia),
- bilans energii $E + E_r$ [kWh],
- moc mechaniczną pojazdu $P_m = F v$ [MW],
- sprawność chwilową przetwarzania energii: $\eta = P_m / P_e$ (przy poborze energii), $\eta = P_e / P_m$ (przy hamowaniu odzyskowym).

a) Prosimy o wyjaśnienie z jakim minimalnym krokiem obliczeniowym należy podać dane w wersji tabelarycznej?

b) Prosimy o wyjaśnienie czy parametr „energia pobrana z sieci E (narastająco)” uwzględnia zarówno udział zużycia energii na cele trakcyjne jak i udział zużycia energii elektrycznej przez systemy nietrakcyjne?

c) Prosimy o potwierdzenie, że parametr „moc elektryczna pociągu P_e ” dotyczy mocy / wyłącznie na cele trakcyjne? W przeciwnym wypadku podane zależności sprawności chwilowych $\eta = P_m / P_e$, $\eta = P_e / P_m$, mogą prowadzić do błędnych wartości, np. sprawność większa od 100%.

ODPOWIEDŹ:

- Wykonanie obliczeń należy do Wykonawcy.
- Tak. Wszystkie potrzebne informacje znajdują się w zał. nr 1.7.
- P_e jest to moc elektryczna pociągu zdefiniowana w zał. nr 1.7, pkt.17.

PYTANIE 35:

Załącznik 1.7 „Założenia do przejazdu teoretycznego”

Wskazujemy, że odległości na trasie, w tym odległości międzyprzystankowe podane dla profilu pionowego, nie odpowiadają wartościom podawanym dla profilu poziomego. Prosimy o dostarczenie spójnych danych profilu trasy.

ODPOWIEDŹ:

Profil pionowy nie podaje odległości międzyprzystankowych a dotyczy wartości pochyleń na

odpowiednich odcinkach trasy.

Zamawiający celem wykluczenia niejednoznaczności odczytu (z rysunków w zał. nr 1.7) parametrów niezbędnych do obliczeń, przedstawia poniższą pomocniczą tabelę:

Lp.	Stacja	Odległość [m]	Prędkość [km/h]	Nachylenie [%]
1	Rondo Daszyńskiego	0	40	-0,3
2		70	80	
3		720	40	
4		760		1,268
5	Rondo ONZ	790		
6		860	80	
7		1160	40	
8	Świętokrzyska	1230		
9		1250		-1,0
10		1300	60	
11		1550		-0,348
12		1580	40	
13		1640		-2,744
14	Nowy Świat	1650		
15		1720	50	
16		1870		-0,99
17		2420	70	
18		2430		-0,3
19		2720		-3,816
20		3120	40	
21	Powisłe (Centrum Nauki Kopernik)	3190		
22		3260	80	
23		3430		-0,3
24		3690		0,3
25		3980	60	
26		4250		1,595
27		4650	40	
28		4710		0,288
29	Stadion (Stadion Narodowy)	4720		
30		4790	60	
31		5120		-0,47
32		5450		0,3
33		5470	70	
34		6110	40	
35	Dworzec Wileński	6180		

PYTANIE 36:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, Pkt 1 „skrajnia taboru”

W załączniku 2 powołanego przez Zamawiającego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dz. U. 2016 poz. 226 z późn. zm.) podane są wyłącznie dwa rysunki definiujące zarys skrajni dla Metra - część górna oraz część dolna. W Rozporządzeniu brak jest jakiegokolwiek metodologii obliczania skrajni konstrukcyjnej dla pojazdów metra.

Prosimy o potwierdzenie, że należy przez to rozumieć, że pojazd spełni wymagania skrajni wg ww. Rozporządzenia jeśli jego największy przekrój poprzeczny wpisze się w zarysy skrajni taboru (rysunki 1 i 2 w załączniku 2 do Rozporządzenia)?

Jeśli Zamawiający nie potwierdza powyższego, prosimy o określenie sposobu postępowania przy

obliczaniu skrajni konstrukcyjnej pojazdu metra lub wskazanie dokumentu, który określa powyższe.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zgodnie z treścią Instrukcji o skrajni stosowanej na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno-postojowych: „*Przy projektowaniu nowych wagonów lub maszyn, wyjściową do opracowania skrajni taboru powinna być skrajnia budowli, która w swym obrysie wewnętrznym uwzględnia wychylenia pudła wagonu i podwozia w ruchu powstające w skutek:*

- *dopuszczalnego zużycia, tolerancji wykonania i odkształcenia toru,*
- *dopuszczalnego zużycia części jezdnych i tolerancji konstrukcyjnych wagonów,*
- *wychylenia wagonu w ruchu w skutek ugięcia lub pęknięcia resorów z jednej strony wagonu powodujących obrót pudła wagonu w kierunku poprzecznym i podłużnym.*

Skrajnia budowli została opisana we wskazanej wyżej instrukcji.

Zgodnie z warunkami specyfikacji technicznej wykonawca musi uzgodnić skrajnię taboru z Zamawiającym.

PYTANIE 37:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 4, lit. a)

Prosimy o zmniejszenie zakresu temperatury pracy na „od -30 do +40° C”.

Zgodnie z normami dotyczącymi badań i starzenia klejów oraz połączeń klejonych najpowszechniejsza minimalna temperatura, to -30°C.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający jednoznacznie określił warunki środowiskowe w punkcie 4 zał. nr 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 38:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, Pkt 5 „wymagania ogólne dla taboru”, lit a).

Zamawiający wymaga, aby pojazd metra spełniał w swoich dynamicznych wychyleniach skrajnię taboru określoną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 12.10.2005r. w sprawie ogólnych warunków eksploatacji pojazdów kolejowych - tekst jednolity : Dz. U. 2016 poz. 226 z późn. zm. (załącznik nr 1.1) oraz w „Instrukcji o skrajni stosowanej na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno postojowych” (instrukcja stanowi wewnętrzny dokument Metra Warszawskiego Sp. z o.o.).

Mając na uwadze powyższe prosimy o udostępnienie dokumentu "Instrukcja o skrajni stosowanej na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno-postojowych" w celu weryfikacji spełniania przez oferowany pojazd wymagań dotyczących skrajni Metra Warszawskiego.

Ponadto, jako, że pojazdy stanowiące przedmiot zamówienia mają poruszać się zarówno po I jak i II linii metra zwracamy się z prośbą o udostępnienie planu I oraz II linii metra z zaznaczonymi odcinkami prostymi (z podaną długością prostej) oraz łukami poziomymi i pionowymi (z podanymi promieniami łuków, długościami łuków oraz obowiązującymi przechyłkami) i dopuszczalnymi prędkościami na danych odcinkach w celu optymalizacji proponowanych rozwiązań związanych z elementami podatnymi i tłumiącymi wózków.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że w załączeniu do niniejszego pisma przekazuje „Instrukcję o skrajni stosowanej na I i II linii metra w Warszawie oraz na stacjach techniczno-postojowych”.

PYTANIE 39:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, Pkt 6.1 lit g)

Prosimy o doprecyzowanie dla jakiego obciążenia pojazdu należy spełnić podane wymagania opóźnienia przy hamowaniu?

ODPOWIEDŹ:

Podane wymagania opóźnienia przy hamowaniu muszą być spełnione dla każdego rodzaju obciążenia (od pustego do maksymalnie obciążonego pojazdu).

PYTANIE 40:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, Pkt 6.1 lit g) opóźnienie max służbowe / elektryczne

Prosimy o doprecyzowanie czy wymagany poziom opóźnienia jest wartością maksymalną czy minimalną. Jeżeli jest to wartość minimalna to prosimy określić od jakiej prędkości należy zapewnić wymagany parametr oraz prosimy o wyjaśnienie czy jest to wartość chwilowa czy średnia w danym

przedziale prędkości.

ODPOWIEDŹ:

Max. wartość opóźnienia dla hamowania elektrycznego nie może być mniejsza od opóźnienia $1,18 \text{ m/s}^2$.

PYTANIE 41:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 6.1 lit. j)

Prosimy o zmianę brzmienia tego punktu i nadanie mu brzmienia:

„j. zmiana chwilowego przyspieszenia (szarpnięcie-zryw) max $1,0 \text{ m/s}^3$ ” i wprowadzenie kolejnego podpunktu

„k zmiana chwilowego opóźnienia (szarpnięcie-zryw) dla hamowania służbowego $1,5 \text{ m/s}^3$, dla hamowania nagłego $2,0 \text{ m/s}^3$

Wskazujemy, że wartości te są zgodne z obowiązującą normą EN13452-1 systemy hamowania w transporcie publicznym.

ODPOWIEDŹ:

Należy przyjąć podaną wartość w zał. nr 1 do Specyfikacji Technicznej, punkt 6.1 lit. j (zapis pozostaje bez zmian).

PYTANIE 42:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 6.4 lit d)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przez połączenia międzywagonowe szybko rozłączalne rozumie na przykład metryczne złącza gwintowane uszczelniane poprzez O-ring na stożku.

ODPOWIEDŹ:

Wymóg połączenia międzywagonowego jest opisany w pkt. 7.2. załącznik 1 do Specyfikacji Technicznej.

PYTANIE 43:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 6.5 lit b)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykorzystanie sprężyn zarówno gumowych jak i stalowych?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający nie sprecyzował rodzaju sprężyn zawieszenia I stopnia. Wybór rodzaju sprężyn zawieszenia I stopnia leży po stronie Wykonawcy.

PYTANIE 44:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 7.2 Sprzęgi międzywagonowe

Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w tym punkcie. Sprzęgi typu Scharfenberga są z założenia sprzęgami półautomatycznymi lub automatycznymi. Zamawiający wymaga automatycznego sprzęgania wyłącznie w przypadku sprzęgu czołowego, w związku z powyższym pkt. 7.2 powinien brzmieć:

Sprzęgi międzywagonowe do połączenia dwóch wagonów zawór odcinający sprzęg dostępny pod pudłem bez potrzeby wchodzenia pod wagon. Wskazujemy, że użycie sprzęgów międzywagonowych typu Scharfenberga nie ma uzasadnienia eksploatacyjnego. Ponadto sprzęg typu Scharfenberga jest o ok. 100 kg lżejszy oraz ma znacznie prostszą budowę oraz jest tańszy w eksploatacji oraz jest szybko rozprzęgalny w warunkach warsztatowych.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający pozostawia zapisy w pkt. 7.2 załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej bez zmian.

PYTANIE 45:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 8 lit. g)

a) Prosimy o potwierdzenie, że w wymogu tym chodzi wyłącznie o zewnętrzne wskaźniki stanu zahamowania przy wózkach?

b) Prosimy o potwierdzenie, że wskaźniki mają pracować niezależnie od stanu zasilania elektrycznego na pojeździe, tzn. bazować wyłącznie na stanie ciśnienia panującego w instalacji hamulca postojowego i pneumatycznego?

ODPOWIEDŹ:

a) Chodzi o wskaźniki zahamowania i odhamowania w przedziale pasażerskim wewnątrz i pod pudłem każdego z wagonów, czyli na zewnątrz.

b) Potwierdzamy że wskaźniki mają pracować niezależnie od zasilania elektrycznego i bazować na stanie instalacji hamulca pneumatycznego.

PYTANIE 46:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczne, pkt 9, lit a)

Prosimy o wyjaśnienie co zamawiający ma na myśli pod pojęciem trwałej izolacji galwanicznej.

ODPOWIEDŹ:

Trwała izolacja galwaniczna - warstwa izolująca eliminująca ryzyko wystąpienia korozji elektrochemicznej aluminium w przypadku metalicznego kontaktu z elementami stalowymi konstrukcji pudła wagonu.

PYTANIE 47:

Załącznik nr 1 Wymagania techniczna, pkt 9, lit. e)

Prosimy o doprecyzowanie czy wszystkie numery mają być malowane czy tylko te na spodzie wagonu?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający wymaga numerów wagonów zgodnie z zapisami w pkt. 9, ppkt. e załącznika nr 1 do Specyfikacji Technicznej. Wybór metody naniesienia numerów wagonów leży po stronie Wykonawcy.

PYTANIE 48:

Załącznik 1 Wymagania techniczne, pkt 12

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie gdzie zostanie umieszczony manometr podwójny wskazujący ciśnienie w przewodzie zasilającym pojazdu oraz ciśnienie w cylindrze hamulca pneumatycznego pierwszego wózka pod kabiną, a wartości ciśnień pozostałych wózków na wyświetlaczu maszynisty?

ODPOWIEDŹ:

Potwierdzamy rozwiązanie manometru podwójnego w kabinie maszynisty, gdzie jedna wskazówka pokazuje ciśnienie w przewodzie głównym zasilającym a druga ciśnienie w cylindrach hamulcowych tylko wagonu kabinowego. Na wyświetlaczu maszynisty winna być możliwość pokazania wartości ciśnień w cylindrach hamulcowych wszystkich wagonów.

PYTANIE 49:

Załącznik nr 1a „Zestawienie podstawowych wymagań i parametrów techniczno- eksploatacyjnych taboru metra dla I i II linii metra”, część G, poz 9 Procentowy czas poboru prądu tp% i hamowania th% W rubryce „parametry deklarowane” brakuje miejsca na podanie obu wartości. Prosimy o uzupełnienie formatu arkusza o brakujące dane.

ODPOWIEDŹ:

Prosimy wpisać w/w wartości obliczeń do kolumny uwagi.

PYTANIE 50:

Załącznik nr 3, Zakres pomiarów, badań i prób odbiorczych u Wykonawcy [...]

Prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób (jaka metodą) zamawiający będzie wykonywał pomiar koloru oraz z jakimi tolerancjami.

ODPOWIEDŹ:

Szczegóły dotyczące sposobu pomiaru koloru zostaną zawarte w Warunkach Technicznych Wykonania i Odbioru przedmiotu zamówienia. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru (WTWiO) zostaną opracowane i uzgodnione zgodnie z wymaganiami zawartymi w pkt. 9 Specyfikacji Technicznej.

Załączniki:

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

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