

Chorzów, dnia 18.05.2012r.

Sygn. ND/FZ/1436/12

Dotyczy: przetargu nieograniczonego o numerze sprawy UE/JRP/371/2012.

W związku z pytaniami Wykonawców odnośnie treści SIWZ do postępowania pn.: „Modernizacja 45 sztuk taboru typu 105Na prowadzonego w ramach realizacji Projektu „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, POIS.07.03.00-000.012/11 współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wyjaśniamy:

Pytanie 1

Wnosimy o możliwość przeprowadzenia oględzin tramwajów oraz szczegółowej dokumentacji w celu weryfikacji zakresu modernizacji przed terminem składania ofert. Powyższe czynności umożliwią właściwe oszacowanie kosztów przez Wykonawcę.

Odpowiedź

Zamawiający nie widzi przeszkód w przeprowadzeniu oględzin tramwajów przeznaczonych do modernizacji pod warunkiem, że nie będą kolidowały z realizacją zadań przewozowych zgodnych z rozkładem jazdy.

Zamawiający deklaruje możliwość zapoznania się z dokumentacją będącą w jego posiadaniu dotyczącą wagonów wytypowanych do modernizacji.

Pytanie 2

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt II ppkt 1

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „elementy pochłaniające energię powstałą przy zderzeniu?”

Odpowiedź

Zamawiający przez „elementy pochłaniające energię powstałą przy zderzeniu” rozumie rozwiązania konstrukcyjne powodujące osłabienie negatywnych skutków zdarzeń komunikacyjnych poprzez częściową neutralizację energii powstałej przy zderzeniu. Przykładowo do elementów tych zaliczyć należy: zderzaki, wzmocnienia konstrukcji czół wagonu, konstrukcyjne wzmocnienie kabiny motorniczego - w szczególności w strefie przypoślęgowej.

Pytanie 3

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt III ppkt 1

Czy Zamawiający dopuszcza wymianę okien (szyb) na nowe bez uszczelek montowane do nadwozia techniką wklejania?

Odpowiedź

Zamawiający nie dopuszcza, z wyjątkiem szyby czołowej i tylnej, zamiennego zastosowania wklejania szyb do nadwozia w zamian osadzenia szyb w uszczelkach.

Pytanie 4

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VII ppkt 14

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „atestu niepalności foteli pasażerskich”

Odpowiedź

Zamawiający przez pojęcie „atestu niepalności foteli pasażerskich” rozumie spełnienie dyspozycji § 11.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Pytanie 5

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VIII ppkt 20

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość montażu przez Wykonawcę przekazanych mu uprzednio kasowników.

Odpowiedź

Zgodnie z treścią pkt. VIII. ppkt. 20. Załącznika nr 1 SIWZ Zamawiający przekaze kasowniki wraz z wagonami celem ich zamontowania.

Pytanie 6

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VIII ppkt 23

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość montażu przez Wykonawcę przekazanych mu uprzednio radiotelefonów wraz z częścią antenową?

Odpowiedź

Zgodnie z treścią pkt. VIII. ppkt. 23. Załącznika nr 1 SIWZ Zamawiający pisząc o zapewnieniu radiotelefonu, wymaga jego montażu po uprzednim dostarczeniu go z zasobów własnych.

Zakup i montaż części antenowej z instalacją leży po stronie Wykonawcy.

Pytanie 7

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VIII

Prosimy o uszczegółowienia w jakim zakresie i na jakich zasadach System Informacji Pasażerskiej ma być zintegrowany z Dynamiczną Informacją Pasażerską.

Pytanie 8

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VIII

Prosimy o udostępnienie szczegółowego opisu protokołów komunikacyjnych.

Odpowiedź na pytanie 7 i 8

Odpowiedzią na pytania zawarte w pkt. 7 i 8 jest dyspozycja zawarta w pkt. VIII. ppkt. 19. i ppkt. 22. oraz pkt. XII. Załącznika nr 1 SIWZ nakazująca ubiegającemu się o zamówienie skontaktowanie się z firmą ASSECO Poland SA.

Pytanie 9

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt VIII

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „numer pociągu” i gdzie dokładnie miałyby się on znajdować?

Odpowiedź

Pod pojęciem „numer pociągu” należy rozumieć dwucyfrową informację o kolejności pociągów tramwajowych na danej linii.

Do prezentacji numeru pociągu należy zastosować wyświetlacz o wymiarach: długość 170 mm, wysokość 130 mm eksponujący cyfry o wysokości minimum 80 mm.

Wyświetlacz powinien być zamontowany w lewej części pulpitu przed szybą czołową, tak aby była możliwość odczytu numeru pociągu z zewnątrz patrząc od czoła wagonu.

Pytanie 10

Załącznik nr 1 do SIWZ ad. VII pkt 1 Wymagania związane z zastosowaniem asynchronicznego napędu.

Prosimy o wyjaśnienie, w jakim zakresie należy przewidzieć możliwość regulacji napięcia na odbieraku prądu podczas rekuperacji?

Odpowiedź

Zamawiający oczekuje by przedział regulacji napięcia na odbieraku prądu podczas rekuperacji wynosił 720 – 780 V.

Pytanie 11

Załącznik nr 7 do SIWZ § 3 ust. 1 i 2

Wnosimy o zmianę przedmiotowych postanowień poprzez wskazanie wynagrodzenia netto oraz podatku VAT wg stawki obowiązującej w chwili powstania obowiązku podatkowego. Zgodnie z postanowieniami § 7 ust. 2 do każdej faktury doliczony będzie podatek VAT w obowiązującej wysokości. W związku z powyższym nie ma konieczności wskazywania kwotowo wysokości podatku oraz wynagrodzenia brutto, skoro będzie ono każdorazowo dostosowany do ewentualnych zmian legislacyjnych związanych z ustawą o podatku od towarów i usług.

Odpowiedź

Zamawiający oczekuje podania przez Wykonawcę podatku VAT w wysokości zgodnej z obowiązującą stawką z kwotowym wyliczeniem tej daniny publicznoprawnej. Dlatego wskazane w pytaniu zapisy pozostają w dotychczasowym brzmieniu.

Pytanie 12

Czy w przypadku połączenia dwóch wagonów sterujących dopuszcza się aby dane z każdego wagonu rejestrowane były na rejestratorze danego wagonu? Tzn. każdy wagon sterujący wyposażony byłby w rejestrator rejestrujący obraz z tego wagonu oraz obraz z doczepionego wagonu doczepnego?

Odpowiedź

Dla tramwajów połączonych w zespoły dwuwagonowe Zamawiający dopuszcza w przypadku, gdy wagon II jest wagonem silnikowym sterującym możliwość rejestracji zdarzeń w tym wagonie na jego rejestratorze własnym, zastrzegając konieczność przesyłania informacji z kamer w czasie rzeczywistym w sposób ciągły do wagonu I na potrzeby podglądu przez motorniczego obrazu na monitorze zamontowanym na pulpicie.

Dla zespołów tramwajowych składających się z wagonu silnikowego sterującego i doczepnego czynnego nie posiadającego własnego rejestratora, o ile wystąpi taka konieczność należałoby przewidzieć zastosowanie dysków o większej pojemności w rejestratorze wagonu silnikowego sterującego. W takim przypadku rejestratory we wszystkich wagonach silnikowych sterujących posiadających wyprowadzenie elementów sterowania ukrotnionego z tyłu wagonów (23 sztuki) do załadunku dysków zapisujących informacje muszą posiadać kieszenie o parametrach umożliwiających użycie wszystkich rodzajów użytych dysków.

Pytanie 13

Czy jeden dzień pracy tramwaju wynosi 24h, czy jest krótszy. Konieczność rejestracji obrazu z 12 kamer z żadaną rozdzielczością i szybkością przez 10dni/24h wymaga stosowania dużych i drogich dysków?

Odpowiedź

Odpowiadając na to pytanie Zamawiający zwraca uwagę, że w założeniach przyjętych do obliczeń pojemności dysków Wykonawca nieprawidłowo przyjął ilość kamer będących aktywnymi przez cały czas pracy wagonu (zespołu tramwajowego). W wagonach doczepnych czynnych kamery do obserwacji stanowiska motorniczego i do obserwacji toru jazdy nie będą

zamontowane, a w wagonach silnikowych sterujących będących doczepą w zespole tramwajowym te kamery powinny być wyłączone.

Również ilość informacji pochodzących z kamer zewnętrznych do obserwacji strefy IV drzwi jest ograniczona w stosunku do informacji pochodzących z innych kamer, ponieważ czas ich pracy Zamawiający ograniczył od momentu otwarcia drzwi do momentu ruszenia tramwaju powiększonego o 5 sekund.

Zamawiający określa czas pracy tramwaju w ilości 20 godz./dobę.

Pytanie 14

Czy dopuszcza się większe dyski niż 2,5”? oraz pojedynczy dysk?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza dyski większe niż 2,5”, ale nie rezygnuje z ich podwójnej ilości.

Pytanie 15

Czy dopuszcza się monitor bez ekranu dotykowego, z zewnętrzną klawiaturą sterowania wyborem kamer?

Odpowiedź

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania monitora bez ekranu dotykowego.

Pytanie 16

Czy dopuszcza się ograniczenie liczby wyświetlania jednocześnie kamer do 4? (wyświetlanie większej ilości kamer spowoduje iż obraz będzie mało czytelny).

Odpowiedź

Zamawiający nie dopuszcza ograniczenia wyświetlania kamer do 4 sztuk.

Pytanie 17

Czy dopuszcza się zastosowanie monitora o większej przekątnej np. 10,4 lub 15”? (obraz wyświetlany jednocześnie z kilku kamer na raz będzie bardzo nieczytelny dla motorniczego).

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie monitora o większej przekątnej niż 8” pod warunkiem, że nie narusza on ergonomii stanowiska motorniczego i nie zmniejsza pola widzenia podczas prowadzenia tramwaju.

Pytanie 18

Czy urządzenie wchodzące w skład systemu video monitoringu mają obowiązkowo spełniać wymagania norm dla taboru szynowego takich jak: EN 50155, EN 50121-3-2, EN 61373, DIN 5510-2? Czy mogą to być urządzenia nie spełniające ww. wymagań?

Odpowiedź

Zamawiający oczekuje spełnienia przez urządzenia monitoringu przywołanych norm nie nadając rygoru wymagalności.

Pytanie 19

Zamawiający w punkcie VII podpunkt 6 Załącznika nr 1 do SIWZ (Opis przedmiotu zamówienia) wymaga zabudowania prędkościomierza elektronicznego. Czy zatem na pulpicie motorniczego ma zostać zainstalowany kolorowy wyświetlacz LCD TFT z ekranem dotykowym? Czy wyświetlacz ten ma pełnić również funkcje diagnostyki układu napędowego.

Odpowiedź

Zamawiający nie narzuca rozwiązania dotyczącego prędkościomierza elektronicznego będącego na wyposażeniu pulpitu tramwaju pod warunkiem zapewnienia stałej widoczności jego wskazania dla motorniczego w czasie jazdy.

Pytanie 20

Prosimy o doprecyzowanie w Załączniku nr 1 do SIWZ (Opis przedmiotu zamówienia) ad. VIII. pkt. 1 „Wymagania związane z zastosowaniem asynchronicznego napędu prądu przemiennego: czy Zamawiający wymaga aby styczniki obwodów pomocniczych (np. przetwornicy, ogrzewania, hamulców) znajdujące się w skrzyni aparatuwej były sterowane poprzez magistralę CAN czy w sposób tradycyjny – przewodowo? Czy zamawiający wymaga aby układ diagnostyki obejmował potwierdzenia załączeń styczników w skrzyni aparatuwej oraz potwierdzenia poprawnej pracy nagrzewnic?

Odpowiedź

Sposób sterowania stycznikami obwodów pomocniczych pozostaje w gestii Wykonawcy modernizacji.

Wszystkie zagadnienia dotyczące punktu ad. VIII. pkt.1. Załącznika nr 1 SIWZ odnoszą się do wymagań związanych z zastosowaniem asynchronicznego napędu prądu przemiennego w tym obwodów sterowania związanych z tym napędem i urządzeniami (np. hamulce, piasecznice) mającymi wpływ na funkcje i parametry techniczno-eksploatacyjne wagonu.

Katalog urządzeń objętych tą diagnostyką, jak i algorytm sygnalizowania o stanie ich pracy określić winien Wykonawca, kierując się zasadą hierarchii ważności poszczególnych podzespołów w funkcjonowaniu całego wagonu oraz w ułatwieniu służbom technicznym zlokalizowania, zdiagnozowania i naprawy usterki.

Pytanie 21

Zamawiający w ad. VIII pkt. 1 podpunkt 4 Załącznika nr do SIWZ (Opis przedmiotu zamówienia) pisze, że „Obwody sterowania muszą zapewniać: - wykrycie, zdiagnozowanie awarii i takie sterowanie pracą wagonu, aby zachować bezpieczeństwo jego przemieszczania oraz zapewnić rejestrację zdarzeń i poinformowanie motorniczego”.

W związku z tym prosimy o określenie jakie sygnały i stany pracy jakich urządzeń (czy np. nagrzewnic także) powinny być diagnozowane? W jaki sposób ma być realizowane poinformowanie motorniczego – poprzez wyświetlacz alfanumeryczny, graficzny panel operatora, na pulpicie czy w inny sposób?

Odpowiedź

Wykonawca mając pełną wiedzę o montowanych podzespołach, systemach obwodów głównych, sterowania i pomocniczych sam musi określić i zdefiniować, jakie stany pracy i jakie sygnały świadczące o tych stanach winny być diagnozowane i rejestrowane, jak również wyświetlane pod rygorem zapewnienia należytej czytelności i przejrzystości na potrzeby prowadzącego pojazd jak i służb technicznych.

Pytanie 22

W opisie przedmiotu zamówienia, rozdział VII „Wnętrze wagonu” podpunkt 8 jest napisane „zastosowanie ręcznego zadajnika jazdy zintegrowanego z funkcją czuwaka, elementów sterowania układem napędowym (jazda manewrowa, jazda awaryjna, jazda do tyłu itp.) i nowego pedału czuwaka”, natomiast w rozdziale VIII „Część elektryczna pudła” podpunkt 9 jest napisane „Czuwak nożny – nowy”. Czy urządzenie czuwaka ma być zwielokrotnione? Jeżeli tak, to na jakiej zasadzie mają funkcjonować poszczególne czuwaki, proszę podać priorytet używania.

Odpowiedź

Zamawiający wymaga, żeby system czuwaka zadziałał, gdy jednocześnie jest zwolniony przycisk zadajnika jazdy i pedał nożny czuwaka (suma sygnałów równoległych).

Pytanie 23

Czy zamawiający ze względu na zakres modernizacji i wymaganie kilkunastoletniej eksploatacji tramwaju po modernizacji dopuszcza dla zapewnienia wyższej trwałości modernizowanego pudła tramwaju, mającego bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo przez wprowadzenie następujących zmian:

- a) wymiana kompletna szkieletu pudła wraz z poszyciem bocznym dachu i przy zachowaniu dotychczasowej belki grzbietowej?
- b) zastosowanie wklejanych szyb bocznych (szyby bezpieczne hartowane, z otwieraną górną częścią)?
- c) zastosowanie pudła trójdrzwiowego z drzwiami odkładanymi z zewnątrz?

Odpowiedź

Zakres prac ślusarsko–blacharskich dotyczących konstrukcji wagonu jak i jego poszycia winien być określony i wykonany zgodnie z wymogami SWIZ w zakresie wymaganym stopniem zużycia technicznego wagonu objętego modernizacją.

Zamawiający nie dopuszcza, z wyjątkiem szyby czołowej i tylnej, zamiennego zastosowania wklejania szyb do nadwozia w zamian osadzenia szyb w uszczelkach.

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania pudła z trzema otworami drzwiowymi i drzwiami otwieranymi na zewnątrz.

Pytanie 24

Czy Zamawiający dopuści odstępianie od stosowania listew ozdobnych (opis przedmiotu zamówienia rozdział II pkt. 8), stanowiących ogniska korozji nadwozia oraz pogarszające odbiór estetyczny tramwaju?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza odstępianie od stosowania listew ozdobnych.

Pytanie 25

Proponujemy aby Zamawiający w celu obniżenia poziomu hałasu i poprawy estetyki tramwaju wymagał zastosowania osłon wózków, które umożliwiają otwarcie osłony w torowisku z płotkiem międzytorowym z pantografowym otwarciem (z wykluczeniem otwierania na zawiasie uchylnym).

Odpowiedź

Zamawiający nie przyjmuje propozycji zastosowania osłon wózków.

Pytanie 26

Prosimy o doprecyzowanie informacji dotyczących pilotów uruchamiających system zewnętrznej zapowiedzi fonicznej określonych w Rozdziale VIII pkt. 22 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Zgodnie z cytowanym punktem SIWZ należy rozumieć, że osoba niewidoma samodzielnie ma uruchamiać komunikat zewnętrznej zapowiedzi głosowej składającej się:

- a) z nazwy przystanku, na którym stoi osoba niewidoma i niedowidząca;
- b) numeru linii;
- c) kierunku jazdy;

Aby odpowiednio zaprojektować urządzenie inicjujące zapowiedź (pilot), który powinien być ujednolicony funkcjonalnie z innymi pojazdami komunikacji miejskiej obsługującymi sieć KZK GOP prosimy o odpowiedź na następujące pytania:

- 1) Dłaczego musi być zapowiadana nazwa przystanku, na którym aktualnie znajduje się osoba niewidoma lub niedowidząca, która wie z jakiego przystanku podejmuje podróż?
- 2) Ile jest przystanków podwójnych w sieci Tramwajów Śląskich, gdzie pociąg, który zatrzymał się jako drugi, nie musi zatrzymać się ponownie w celu obsługi pasażerów?

Ma to istotne znaczenie w doborze zasięgu pilota. Powstaje tutaj dodatkowa kwestia, w jaki sposób informować pasażera, że pociąg tramwajowy, do którego chce wsiąść osoba niepełnosprawna stoi jako pierwszy lub jako drugi.

- 3) Problem zasięgu pilota ma także podstawowe znaczenie na rozbudowanych pętlach tramwajowych, jak np. Bytom pl. Sikorskiego czy Chorzów pl. Wolności, gdzie równolegle do siebie stoi kilka pociągów tramwajowych. Tu także pozostaje pytanie o postać dodatkowej informacji o stanowisku, na którym stoi dany pociąg tramwajowy oraz na ustaleniu interwału czasowego zapowiedzi tak, aby zapowiedź z każdego pociągu nie pojawiała się jednocześnie, co powoduje nieczytelność informacji.
- 4) Problem jednoczesnej zapowiedzi będzie występował także przy jednoczesnym podjeździe na dwa równoległe przystanki pociągów tramwajowych jadących w przeciwnych kierunkach. Jest to szczególnie istotne w sieciach tramwajowych, gdzie odległość pomiędzy platformami pary przystanków zlokalizowanych w osi jezdni mieści się w granicach 8 metrów;
- 5) Czy z organizacjami osób niewidomych i niedowidzących uzgodniono podstawowe funkcjonalności pilota odnośnie jego uruchamiania tzn.:
 - a. Czy pilot ma być raz aktywowany wraz z przyjściem na przystanek i potem będzie automatycznie wysyłał zapytania do czasu wyłączenia pilota?
 - b. Czy osoba niewidoma lub niedowidząca ma aktywować pilota przy każdym podjeździe kolejnego pociągu tramwajowego na przystanek?
- 6) Czy w pilocie ma być możliwość filtrowania zapytań tak, aby nie wzbudzać informacji głosowej w pociągach tramwajowych jadących w przeciwnym kierunku.
- 7) Czy Zamawiający przewiduje dodatkowe funkcjonalności w pilocie, jak choćby ostrzeżenie motorniczego o tym, że na przystanku znajduje się osoba niewidoma lub niedowidząca, która chce dostać się do wnętrza tramwaju. Ma to szczególne znaczenie u Zamawiającego, gdzie pasażer samodzielnie otwiera drzwi na przystanku, przyciskiem umieszczonym na zewnątrz tramwaju, po uaktywnieniu tej funkcji przez motorniczego (patrz rozdz. VIII pkt. 11 siwz). Po otrzymaniu sygnału ostrzegającego o obecności osoby niewidomej lub niedowidzącej na przystanku, motorniczy bezwzględnie powinien otworzyć drzwi ze swojego stanowiska.
- 8) Biorąc pod uwagę, że w ramach udzielonego zamówienia zostanie zmodernizowanych 45 pociągów tramwajowych, w jaki sposób osoba niewidoma lub niedowidząca, będzie mogła zidentyfikować, czy podjeżdża ją pociąg jest wyposażony w system zewnętrznej zapowiedzi głosowej, czy nie? Czy w związku z tym, że system taki nie będzie obejmował wszystkich pojazdów sieci KZK GOP, czy Zamawiający nie przewiduje dwustronnej komunikacji pomiędzy pilotem, a pojazdem tak, aby ostrzec osobę niewidomą, że pojazd podjeżdżający pod przystanek nie został wyposażony w system zewnętrznej zapowiedzi pasażerskiej;
- 9) Jaki, wg Zamawiającego, może być maksymalny wolumen pilotów dystrybuowanych wśród osób niepełnosprawnych korzystających z komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji śląskiej (poza 200 egzemplarzami określonymi w SIWZ) oraz jaki byłby orientacyjny czas rozszerzenia systemu na pozostałe pojazdy. Są to niezbędne informacje przy doborze określonych rozwiązań, biorąc pod uwagę aktualne tempo rozwoju systemów łączności. Ponadto ograniczenie kosztów prac projektowych do zapisanych w SIWZ, 200 egzemplarzy pilotów, w sposób niepotrzebny podwyższa koszty tego elementu.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na ww. pytania tak, aby zachować tę samą funkcjonalności systemu wśród wszystkich oferentów.

Odpowiedzi

Zamawiający nie wymaga, by pilot inicjujący zapowiedź komunikatu o nazwie przystanku, numerze linii i kierunku jazdy przeznaczonego dla osób niepełnosprawnych musiał być ujednolicony (zunifikowany funkcjonalnie) z innymi pojazdami komunikacji miejskiej obsługującymi sieć KZK GOP.

Ad.1.

Treść komunikatu generowana przez system informacji pasażerskiej winna być tożsama dla pasażerów będących wewnątrz pojazdu i oczekujących na zewnątrz pojazdu. Taki standard sprawdził się już w praktyce i taki wymóg Zamawiającego należy przyjąć jako obowiązujący.

Ad. 2.

Zdaniem Zamawiającego krotkość przystanków podwójnych (dla dwóch tramwajów przemieszczających się w tym samym kierunku) ma wtórne znaczenie, bowiem istotne jest, czy przynajmniej na jednym z takich przystanków będą zatrzymywały się zmodernizowane tramwaje.

Zamawiający informuje, że przystanki podwójne, będą obsługiwane przez zmodernizowane tramwaje, dlatego Wykonawca winien zadbać o takie parametry sygnałów wysyłanych z pilota, by zasięg ich oddziaływania nie obejmował drugiego tramwaju mając na uwadze, że informacja pasażerska uzyskana w wyniku sygnału wysyłanego przez pilot ma charakter pomocniczy.

Ad. 3.

Ustosunkowując się do problemu postawionego przez Wykonawcę w pkt 3. Zamawiający przywołuje odpowiedź na pytanie zadane w pkt. 2. zwracając jednocześnie uwagę, że nie stawia wymagania systemowi informacji pasażerskiej tramwaju, by w trakcie działania wysyłał sygnały do otoczenia blokujące informację foniczną dla pasażerów w innych wagonach w czasie nadawania komunikatu, a w konsekwencji przedmiotowy system był rozbudowany dla spełnienia takiej możliwości.

Ad. 4.

Odpowiadając na problem zawarty w pkt. 4. (jednoczesna zapowiedź w tramwajach znajdujących się na dwóch równoległych przystankach) Zamawiający inicjatywie Wykonawcy pozostawia jego rozwiązanie.

Zamawiający ma świadomość wystąpienia takich sytuacji wyrażając przekonanie, że zastosowane przez Wykonawcę rozwiązania zminimalizują problem.

Ad. 5.

Odpowiadając na zadane pytanie Zamawiający oczekuje, by aktywowanie pilota nastąpiło indywidualnie wtedy, kiedy użytkownik uzna to za potrzebne. przy podjeździe kolejnego tramwaju.

Programowo należy założyć, że system w tramwaju staje się aktywny na odbiór sygnału z pilota w obszarze przystanku.

Ad. 6.

Odpowiedź na pytanie 6 zawarta jest w treści odpowiedzi na pytanie 4.

Ad. 7.

Zamawiający informuje, że jedyna aktywność w informowaniu pasażera niepełnosprawnego znajdującego się po jego stronie, a realizowana jest poprzez wykorzystanie pilota.

Ad. 8.

Zamawiający nie przewiduje dwustronnej komunikacji pomiędzy pilotem, a pojazdem.

Ad. 9.

Odpowiadając na to pytanie Zamawiający informuje, że poza zapisami SIWZ nie składa innych deklaracji dotyczących zwiększenia bądź rozszerzenia systemu informacji pasażerskiej, który będzie zastosowany w zmodernizowanych wagonach.

Pytanie 27

Dot. I Podwozie: Czy montaż piasecznic dotyczy pierwszej osi pierwszego wózka w wagonach sterujących (23 + 17) wagonów?

Odpowiedź

Każdy z wagonów modernizowanych w sumarycznej liczbie 45 sztuk musi być wyposażony w piasecznicę do sypania piaskiem pod koła pierwszej osi pierwszego wózka.

Pytanie 28

W związku z zapisem w XII punkcie SIWZ dotyczącym uzyskania od ASSECO POLAND S.A. parametrów technicznych i użytkowych ŚKUP. Czy zamawiający może określić termin uzyskania przez wykonawcę tych informacji. Uzyskanie tych informacji jest niezbędne do wykonania kalkulacji kosztów i ustalenie ceny oferty.

Odpowiedź

Zgodnie z dyspozycją pkt. XII Załącznika nr 1 SIWZ na Wykonawcę modernizacji wagonów nałożony został obowiązek uzyskania parametrów technicznych i użytkowych urządzeń ŚKUP od firmy ASSECO POLAND S.A. będącej wykonawcą tego systemu. Firma jw. będąc niezależnym od Zamawiającego realizatorem odrębnego przedsięwzięcia wykonywanego na zlecenie Organizatora Komunikacji tj. KZK GOP jako jedyna może udzielić odpowiedzi na pytanie dotyczące terminu udzielenia informacji.

Pytanie 29

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia rozdział VIII punkt 19-23, prosimy o podanie konkretnych urządzeń (oznaczenie typów i dostawców), które mają zostać zamontowane w zmodernizowanych wagonach. Brak informacji uniemożliwia przygotowanie oferty cenowej.

Odpowiedź

Zamawiający zgodnie z wymogami Ustawy o Zamówieniach Publicznych nie może posługiwać się nazwami konkretnych urządzeń i wskazywać wykonawców. Informuje natomiast o urządzeniach, które już eksploatuje w wagonach przeznaczonych do modernizacji, a które przekaże do montażu wraz z wagonem, a są to:

- kasowniki KRG-4 produkcji R&G PLUS Sp. z o.o. i kasowniki NJ24 COT produkcji Pixel Sp. z o.o.
- radiotelefon ERICSSON SCAN D2 PLEX produkcji Ericsson Inc.

Urządzenia wchodzące w skład ŚKUP zostaną określone przez jego Wykonawcę zgodnie z pkt. XII. Załącznika nr 1 SIWZ.

Rozwiązania dotyczące autokomputera, elektronicznych tablic informacyjnych, systemu zapowiadania przystanków pozostają w gestii Wykonawcy.

Pytanie 30

Czy Wykonawca (oferent) zobowiązany jest do przygotowania infrastruktury technicznej niezbędnej do zainstalowania modułów ŚKUP do pobierania opłat przy każdych drzwiach wagonu (opis przedmiotu zamówienia rozdział VIII punkt 20) czy jest to obowiązek integratora tego systemu? Jeżeli oferent będzie odpowiedzialny za przygotowanie tramwaju do montażu prosimy o podanie precyzyjnych wymagań w tym zakresie.

Odpowiedź

Zamawiający odpowiadając na to pytanie przywołuje zapisy pkt. XII. Załącznika nr 1 SIWZ. Usytuowanie i wkomponowanie elementów ŚKUP w wystrój kabiny motorniczego leży po stronie Wykonawcy.

Pytanie 31

Czy Zamawiający dopuszcza by koszty badań technicznych wagonów zmodernizowanych leżały po stronie Zamawiającego? Ze względu na to, że pozostaje on cały czas właścicielem pojazdów i tylko właściciel, czyli Zamawiający uprawniony jest do zlecenia tego typu badań technicznych w uprawnionej instytucji.

Odpowiedź

Jako odpowiedź na to pytanie należy przywołać treść rozdziału Załącznika nr 1 SIWZ pn: „Wymagania dotyczące badań technicznych wagonów zmodernizowanych”, a w której Zamawiający nie tylko dopuścił, ale zażądał od Wykonawcy przeprowadzenia badań technicznych wagonu staraniem i jego kosztem.

Zamawiający w uzasadnionym przypadku udzieli niezbędnych pełnomocnictw do przeprowadzenia przedmiotowych badań.

Pytanie 32

Co zamawiający rozumie przez pojęcia: „roboty zanikające i ulegające zakryciu” wymienione w Umowie § 5 punkt 1 podpunkt h)?

Odpowiedź

Zamawiający przez pojęcie „roboty zanikające i ulegające zakryciu” rozumie te prace, które zostały ukończone i których efekty w wyniku realizacji kolejnych robót będą niedostępne dla dokonania oględzin przez Zamawiającego, jak i oceny jakości ich uzyskania.

Pytanie 33

Czy Zamawiający w celu spełnienia § 5 punkt 1 podpunkt j) Umowy, udostępni bezpłatny dostęp do infrastruktury technicznej w tym torów tramwajowych, sieci trakcyjnej i obsługi motorniczego? Brak potwierdzenia ze strony Zamawiającego o bezpłatnym dostępie do ww. usług uniemożliwi określenie kosztów.

Odpowiedź

Zamawiający celem wykonania prób technicznych i dokonania odbioru końcowego udostępni w zakresie niezbędnym bezpłatny dostęp do infrastruktury technicznej w zakresie torów i sieci trakcyjnej nie zapewniając obsługi motorniczego.