

Chorzów, dnia 11.09.2017r.

ND/FZ/1177/2017

Wg rozdzielnika

Dotyczy: postępowania o zamówienie publiczne pn.: **Zakup wagonów tramwajowych wieloczłonowych, niskopodłogowych** w ramach zadania nr 13: „Zakup taboru tramwajowego do obsługi komunikacji tramwajowej na zmodernizowanych i wybudowanych odcinkach infrastruktury na obszarze działania Tramwajów Śląskich S.A. objętego Projektem pn.: *„Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego etap I”*, przewidzianego do współfinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014 – 2020

Nr sprawy UE/JRP/B/454/2017.

W związku z pytaniami Wykonawców do postępowania na realizację w/w zadania wyjaśniamy:

Pytanie 1

Wskazujemy, że do SIWZ Zamawiający nie dołączył wzorów Załączników do umowy. Prosimy o ich udostępnienie.

Odpowiedź

Zamawiający niniejszym dołącza Załączniki do Wzoru Umowy i w tym zakresie dokonuje modyfikacji treści SIWZ:

- Protokół Odbioru Technicznego Wagonu Tramwajowego – Załącznik nr 3
- Protokół Odbioru Końcowego Wagonu Tramwajowego - Załącznik nr 4
- Protokół Odbioru Pakietu Naprawczego i Sprzętu Specjalistycznego - Załącznik nr 5
- Karta gwarancyjna – Załącznik nr 6
- Protokół Odbioru Dokumentacji – Załącznik nr 7

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż Harmonogram rzeczowo-finansowy (HRF) – Załącznik nr 2 – Wykonawca opracowuje samodzielnie zgodnie z wymogami zawartymi w Rozdziale IV SIWZ i przedstawia wraz z ofertą

Pytanie 2

§ 2 Wzór umowy

Prosimy o potwierdzenie, że do "parametrów i wyposażenia identycznych jak dla wagonów tramwajowych objętych Przedmiotem Umowy" zamawiający nie zalicza pakietu naprawczego,

o którym mowa w pkt 21 Załącznika nr 1 a oraz 1 b do SIWZ?

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, iż prawem opcji określonym w § 2 Umowy objęta jest wyłącznie dostawa do 5 sztuk nowych wagonów tramwajów 25-metrowych o parametrach

i wyposażeniu identycznym jak dla wagonów tramwajowych objętych Przedmiotem Umowy. Prawo opcji nie obejmuje dostawy pakietu naprawczego.

Pytanie 3

§ 4 Wzór umowy

Prosimy o potwierdzenie, że wypłacenie przez Zamawiającego zaliczki jest zależne od złożenia przez Wykonawcę wniosku i Wykonawca ma dowolność w decyzji czy chce z zaliczki skorzystać?

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że wypłata zaliczki nie jest obligatoryjna i nastąpi wyłącznie na wniosek Wykonawcy.

Pytanie 4

§ 4 ust. 2 pkt 4) oraz § 4 ust. 6 Wzór umowy

Wskazujemy, że dwa razy pojawia się faktura związana z wypłatą zaliczki.

Proponujemy ustalenie chronologii i usunięcie pkt. § 4 ust. 2 pkt 4), a pozostawienie obowiązku wystawienia faktury związanej z zapłatą zaliczki zgodnie z postanowieniem § 4 ust. 6.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, iż w jego ocenie zapisy § 4 ust. 2 pkt 4) oraz § 4 ust. 6 nie wykluczają się wzajemnie. Warunek postawiony w § 4 ust. 2 pkt 4) został postawiony przez Zamawiającego celowo – ocena spełnienia tego warunku nastąpi po wypłacie zaliczki a brak wystawienia faktury w terminie określonym w § 4 ust. 6 skutkować będzie wezwaniem do zwrotu zaliczki i w przypadku braku jej zwrotu skorzystaniem z dalszych uprawnień przysługujących Zamawiającemu zgodnie z postanowieniami § 4.

Pytanie 5

§ 4 ust. 6 Wzór umowy

Wskazujemy, że zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami faktura potwierdzająca otrzymanie zaliczki powinna zostać wystawiona w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po jej otrzymaniu, w związku z czym wnosimy o dokonanie stosownej modyfikacji postanowienia.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 6

§ 4 ust. 3 pkt 1) Wzór umowy

Wskazujemy, że zaliczka udzielana jest na poczet realizacji zamówienia, tj. dostawy pojazdów.

Zastrzeżenie możliwości żądania zwrotu zaliczki w przypadku nienależytego wykonania jakiegokolwiek zobowiązania umownego jest sankcją zbyt rygorystyczną, w związku z czym wnosimy o zmianę tego postanowienia na:

1) niewykonania lub nienależytego wykonania dostawy któregoś z wagonów tramwajowych, tj. zwłoki w dostawie wagonu tramwajowego o więcej niż 30 dni.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 7

§ 5 ust. 3 Wzór umowy

Wskazujemy, że wielokrotnie na etapie produkcji udzielenie informacji lub przekazanie dokumentacji nie jest możliwe w tak krótkim czasie jak 5 dni.

Proponujemy, aby dodać w tym postanowieniu możliwość ustalenia przez strony innego terminu przekazania informacji, dokumentacji lub wyjaśnień w przypadkach gdy będzie to uzasadnione obiektywnymi okolicznościami

Odpowiedź

Zamawiający nie wymaga 5 dniowego terminu przekazania informacji, dokumentacji i wyjaśnień w ramach kontroli wykonania Przedmiotu Zamówienia, o której mowa w § 5 ust. 2.

Pytanie 8

§ 8 ust. 6 Wzór umowy

Wskazujemy, że Zamawiający na wypadek naprawy gwarancyjnej wykonanej ze zwłoką zastrzegł w § 11 stosowną karę umowną.

Zgodnie z kodeksem cywilnym, kara umowna stanowi surogat odszkodowania i dodatkowe koszty poniesione przez Zamawiającego w wyniku nienależytego wykonania umowy w tym zakresie mogą zostać pokryte pod warunkiem, że przekraczają one zapłaconą karę umowną oraz że ich wysokość zostanie udowodniona.

Mając na uwadze powyższe konieczne jest usunięcie postanowienia § 8 ust. 6.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 9

§ 8 ust. 7 Wzór umowy

Prosimy o wyjaśnienie czym różni się sytuacja określona w tym postanowieniu od sytuacji, w której Zamawiający zgłasza wystąpienie wady po raz pierwszy?

Odpowiedź

Sytuacja opisana w § 8 ust. 7 przywraca bieg terminu określonego w § 8 ust. 5.

Pytanie 10

§ 8 ust. 8 lit. c) Wzór umowy

Prosimy o podanie podstawy prawnej, w oparciu o którą Zamawiający ustanowił to zobowiązanie?

Taki zabieg jest niezgodny z art. 150 ust. 2 pzp, w związku z czym konieczne jest jego usunięcie.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wskazuje, iż regulacją art. 150 ust. 2 objęte są wyłącznie roszczenia zamawiającego z tytułu nienależytego wykonania umowy w okresie jej realizacji jak również w okresie rękojmi. Powyższe uprawnienie jest uprawnieniem o charakterze gwarancyjnym – tym samym nieobjętym regulacją ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie 11

§ 10 Wzór umowy

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza również wniesienie zabezpieczenia w sposób wynikający z art. 150 ust. 3 ustawy prawo zamówień publicznych.

Taki sposób jest dopuszczalny i nie powoduje zmiany układu ryzyk czy ich zwiększenia po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 12

§ 11 ust. 1 a) Wzór umowy

Wnosimy o zmianę wartości kary umownej na 10% wartości całkowitej ceny netto, określonej w § 3 ust. 1.

Wskazujemy, że obliczanie kary od wartości brutto stanowi nieuzasadnione podnoszenie wartości kary, co w efekcie może prowadzić do jej sądowego miarkowania na podstawie przepisów kc.

Odpowiedź

Zamawiający wskazuje, iż uwzględnił wniosek Wykonawcy częściowo dokonując modyfikacji treści SIWZ, w ten sposób, że dotychczasową treść § 11 ust. 1 Wzoru Umowy w brzmieniu:

„1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, Zamawiający jest uprawniony do naliczania Wykonawcy kar umownych w następujących przypadkach

i wysokościach:

- a) za odstąpienie od Umowy przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 20 % całkowitej ceny brutto określonej w § 3 ust. 1;
- b) za każdorazową zwłokę w realizacji dostawy wagonu tramwajowego 25-metrowego w terminie wynikającym z HRF w wysokości 0,1 % ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit a za każdy dzień zwłoki;
- c) za każdorazową zwłokę w realizacji dostawy wagonu tramwajowego 32-metrowego w terminie wynikającym z HRF w wysokości 0,1 % ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit b za każdy dzień zwłoki;
- d) za każdorazowe opóźnienie w wykonaniu naprawy gwarancyjnej wagonu tramwajowego 25-metrowego w wysokości 0,02 % całkowitej ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit a za każdy dzień postoju wagonu powyżej 3 dni;
- e) za każdorazowe opóźnienie w wykonaniu naprawy gwarancyjnej wagonu tramwajowego 32 metrowego w wysokości 0,02 % całkowitej ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit b za każdy dzień postoju wagonu powyżej 3 dni;
- f) naruszenie terminu wskazanego w § 7 ust. 4 Umowy w wysokości 5 000 zł za każdy dzień opóźnienia;
- g) uniemożliwienia przez Wykonawcę wykonywania przez Zamawiającego uprawnień, o których mowa w § 5 ust. 2 lub nieterminowego przekazania informacji, wyjaśnień lub dokumentacji określonych w § 5 ust. 2, Zamawiający uprawniony będzie do naliczenia Wykonawcy kary umownej w wysokości 0,1 % całkowitej ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 za każdy dzień opóźnienia;
- h) za każdorazowe opóźnienie w usunięciu usterek wagonu tramwajowego 25-metrowego w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, o którym mowa w § 6 ust. 12 w wysokości 0,02 % ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit a) za każdy dzień opóźnienia;
- i) za każdorazowe opóźnienie w usunięciu usterek wagonu tramwajowego 32-metrowego w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, o którym mowa w § 6 ust. 12 - w wysokości 0,02 % ceny brutto określonej w § 3 ust. 1 lit b) za każdy dzień opóźnienia”

zmienia się w sposób następujący:

„1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy, Zamawiający jest uprawniony do naliczania Wykonawcy kar umownych w następujących przypadkach i wysokościach:

- a) za odstąpienie od Umowy przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 20 % całkowitej ceny netto określonej w § 3 ust. 1;
- b) za każdorazową zwłokę w realizacji dostawy wagonu tramwajowego 25-metrowego w terminie wynikającym z HRF w wysokości 0,1 % ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit a za każdy dzień zwłoki;
- c) za każdorazową zwłokę w realizacji dostawy wagonu tramwajowego 32-metrowego w terminie wynikającym z HRF w wysokości 0,1 % ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit b za każdy dzień zwłoki;
- d) za każdorazowe opóźnienie w wykonaniu naprawy gwarancyjnej wagonu tramwajowego 25-metrowego w wysokości 0,02 % całkowitej ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit a za każdy dzień postoju wagonu powyżej 3 dni;
- e) za każdorazowe opóźnienie w wykonaniu naprawy gwarancyjnej wagonu tramwajowego 32 metrowego w wysokości 0,02 % całkowitej ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit b za każdy dzień postoju wagonu powyżej 3 dni;
- f) naruszenie terminu wskazanego w § 7 ust. 4 Umowy w wysokości 5 000 zł za każdy dzień opóźnienia;
- g) uniemożliwienia przez Wykonawcę wykonywania przez Zamawiającego uprawnień, o których mowa w § 5 ust. 2 lub nieterminowego przekazania informacji, wyjaśnień lub dokumentacji określonych w § 5 ust. 2, Zamawiający uprawniony będzie do naliczenia Wykonawcy kary umownej w wysokości 0,1 % całkowitej ceny netto określonej w § 3 ust. 1 za każdy dzień opóźnienia;
- h) za każdorazowe opóźnienie w usunięciu usterek wagonu tramwajowego 25-metrowego w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, o którym mowa w § 6 ust. 12 w wysokości 0,02 % ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit a) za każdy dzień opóźnienia;
- i) za każdorazowe opóźnienie w usunięciu usterek wagonu tramwajowego 32-metrowego w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, o którym mowa w § 6 ust. 12 - w wysokości 0,02 % ceny netto określonej w § 3 ust. 1 lit b) za każdy dzień opóźnienia;

Pytanie 13

§ 11 ust. 1 b) Wzór umowy

Wnosimy o zmianę wartości kary umownej na 0,05% ceny netto, określonej w § 3 ust. 1 lit. a. Wskazujemy, że obliczanie kary od wartości brutto stanowi nieuzasadnione podnoszenie wartości kary, co w efekcie może prowadzić do jej sądowego miarkowania na podstawie przepisów kc.

Odpowiedź

Zamawiający częściowo uwzględnił wniosek Wykonawcy dokonując stosownej modyfikacji treści SIWZ (odpowiedź na Pytanie nr 12)

Pytanie 14

§ 11 ust. 1 c) Wzór umowy

Wnosimy o zmianę wartości kary umownej na 0,05% ceny netto, określonej w § 3 ust. 1 lit. b. Wskazujemy, że obliczanie kary od wartości brutto stanowi nieuzasadnione podnoszenie wartości kary, co w efekcie może prowadzić do jej sądowego miarkowania na podstawie przepisów kc.

Odpowiedź

Zamawiający częściowo uwzględnił wniosek Wykonawcy dokonując stosownej modyfikacji treści SIWZ (odpowiedź na Pytanie nr 12)

Pytanie 15

§ 11 ust. 1 lit. d) oraz lit e) Wzór umowy

Wnosimy o zmianę sposobu obliczania kary umownej na karę za zwłokę.

Wskazujemy, że stosownie do przepisów kodeksu cywilnego, w reżimie kontraktowym za niewykonanie zobowiązania odpowiedzialność ponoszona jest wyłącznie w przypadku, kiedy wynika z winy dłużnika.

Obliczanie kary za każdorazowe opóźnienie w wykonaniu naprawy gwarancyjnej w sposób nieuprawniony prowadzi do rozszerzenia zakresu odpowiedzialności również na okoliczności niezawinione.

Wskazujemy, że obliczanie kary od wartości brutto stanowi nieuzasadnione podnoszenie wartości kary, co w efekcie może prowadzić do jej sądowego miarkowania na podstawie przepisów kc.

W związku z powyższym kara umowna powinna być obliczana za każdy dzień zwłoki w wykonaniu naprawy gwarancyjnej, w wysokości 0,02% ceny danego wagonu tramwajowego, określonej odpowiednio w § 3 ust. 1 lit. a lub b)

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 16

§ 11 ust. 1 lit. f) Wzór umowy

Wskazujemy, że "naruszenie terminu" nie jest terminem kodeksowym. Wykonawca może ponosić w tym przypadku odpowiedzialność za zwłokę w przekazaniu dokumentu w terminie określonym w § 7 ust. 4.

Wskazujemy jednak, że zastrzeżona przez Zamawiającego kara jest wygórowana, w związku z czym celem uniknięcia ewentualnego postępowania sądowego o jej miarkowanie, wnosimy o obniżenie wysokości kar do 500 zł za każdy dzień zwłoki w przekazaniu dokumentu.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 17

§ 11 ust. 1 lit g) Wzór umowy

Wnosimy o obniżenie kary umownej do 0,01 o/o wartości danego wagonu tramwajowego, którego dotyczyć ma kontrola, oraz zmianę sposobu jej naliczania tj. naliczania za każdy dzień uniemożliwienia wykonywania przez Zamawiającego uprawnień, o których mowa w § 5 ust. 2 z przyczyn zawinionych przez Wykonawcę.

Ponadto wskazujemy, że § 5 ust. 2 nie ustanawia dla Wykonawcy obowiązku w przekazywaniu dokumentacji czy informacji i nie ustanawia żadnego terminu, wobec którego zwłoka mogłaby być sankcjonowana karą umowną. Jeśli natomiast Zamawiającemu chodziło o zobowiązania określone w § 5 ust. 3, to wskazujemy, że taka kara jest zbyt wygórowana i wnioskujemy o ograniczenie możliwości jej naliczania wyłącznie do przypadku niewywiązania się ze zobowiązania do umożliwienia Zamawiającemu przeprowadzenia kontroli.

Wskazujemy, że odpowiedzialność za należyte wykonywanie zobowiązań umownych jest odpowiedzialnością na zasadzie winy i jej rozszerzenie, poprzez formułowanie postanowień dotyczących kar umownych, jako naliczanych niezależnie od zawlnienia Wykonawcy, jest nadużyciem pozycji Zamawiającego, jako podmiotu redagującego umowę o charakterze adhezyjnym oraz może prowadzić do sądowego miarkowania kar umownych.

Mając na uwadze powyższe wnosimy o zmianę brzmienia tego postanowienia na:

"g) uniemożliwienia przez Wykonawcę wykonywania przez Zamawiającego uprawnień, o których mowa w § 5 ust. 2 z nieuzasadnionych przyczyn zawinionych przez Wykonawcę, w wysokości 0,01% wartości danego wagonu tramwajowego, którego dotyczyć ma kontrola, za każdy dzień zwłoki w rozpoczęciu kontroli, w stosunku, do ustalonego przez strony terminu".

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 18

§ 11 ust. 1 lit h) i lit i) Wzór umowy

Wskazujemy, na zasadność usunięcia przedmiotowych postanowień.

Sankcją dla Wykonawcy w przypadku wystąpienia usterek przed odbiorem wagonu tramwajowego jest przesunięcie terminu dostawy wagonu, za które została zastrzeżona kara umowna w innych podpunktach, w związku z czym naliczanie kolejnej kary umownej z powodu tych samych okoliczności nie jest uprawnione.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wyjaśnia, iż kary umowne zastrzeżone w § 11 ust. 1 lit. h i lit. i dotyczą okoliczności, o których mowa w § 6 ust. 12, a więc wyłącznie sytuacji w których Odbiór Końcowy Wagonu Tramwajowego nastąpi, natomiast Wykonawca nie usunie w terminie określonym w Protokole Odbioru Końcowego Wagonu Tramwajowego stwierdzonych usterek. Tym samym dokonanie Odbioru końcowego z usterkami wyłącza możliwość naliczenia kar o których mowa w § 11 ust. 1 lit b i c Umowy. Powyższe zapisy regulują więc odrębne podstawy do naliczenia kar umownych, które nie krzyżują się ze sobą.

Pytanie 19

§ 11 ust. 3 Wzór umowy

Wskazujemy, że co do zasady kumulacja kar umownych nie jest dopuszczalna. W związku z powyższym przedmiotowe postanowienie powinno zostać usunięte z treści SIWZ.

Ewentualnie prosimy o potwierdzenie, że przez kumulację w tym ust. Zamawiający rozumie możliwość naliczenia kary z tytułu dostawy oraz np. nieterminowego wykonania zobowiązań gwarancyjnych?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ i wyjaśnia, iż powyższy zapis oznacza, iż naliczenie kary np. za nieterminową dostawę nie wyłącza późniejszego uprawnienia do naliczenia kary za nieterminową realizację naprawy gwarancyjnej.

Pytanie 20

§ 11 ust. 4 Wzór umowy

Wnosimy o dokonanie modyfikacji postanowienia.

Wskazujemy, że termin do zapłaty kar umownych powinien rozpoczynać swój bieg dopiero w momencie, kiedy kara co do zasady jej naliczenia jak i wysokości będzie bezsporna.

W związku z powyższym wskazujemy, że postanowienie to powinno przewidywać dodatkowy

np. 7dniowy termin dla Wykonawcy do ustosunkowania się do noty wystawionej przez Zamawiającego.

W przypadku upływu tego terminu bez zgłoszenia przez Wykonawcę uwag co do naliczenia kary umownej, rozpoczynałby bieg 14 dniowy termin na zapłatę kary umownej. W przypadku zanegowania zasadności i prawidłowości naliczenia kary umownej, termin ten rozpoczynałby bieg dopiero w przypadku ustalenia przez strony bezspornej wysokości kary umownej.

Prosimy o dokonanie stosownej modyfikacji postanowienia.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 21

§ 11 ust. 6 Wzór umowy

Wskazujemy, że przedmiotowe postanowienie powinno podlegać usunięciu.

Stosownie do orzecznictwa sądów w przypadku zakończenia bytu prawnego w wyniku odstąpienia, należna jest wyłącznie kara z tytułu odstąpienia.

Ponadto prosimy o wyjaśnienie w jakim przypadku może zachodzić wygaśnięcie lub rozwiązanie przedmiotowej umowy?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający zwraca uwagę, iż w orzecznictwie sądów dopuszczalne jest między innymi naliczenia kar umownych z tytułu zwłoki lub opóźnienia za wykonanie tej części przedmiotu umowy, od którego nie odstąpiono. Odnosnie instytucji wygaśnięcia lub rozwiązania umowy Zamawiający wskazuje, iż powyższe terminy należy interpretować zgodnie z ich znaczeniem nadanym przez kodeks cywilny.

Pytanie 22

§ 11 ust. 7 Wzór umowy

W związku z zapytaniem dot. terminu płatności kar umownych (§ 11 ust. 4) wskazujemy, że ewentualnemu potrąceniu powinny podlegać wyłącznie bezsporne co do zasady i wysokości kary umowne.

W związku z czym wnosimy o dokonanie stosownej modyfikacji treści tego postanowienia.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 23

§ 11 Wzór umowy

Wnosimy o dodanie kolejnego ustępu ustanawiającego ograniczenie odpowiedzialności wykonawcy z tytułu kar umownych w wysokości 20% wartości całkowitej umowy.

Wskazujemy, że jest to zabieg niezbędny do prawidłowego oszacowania ryzyk związanych z realizacją umowy, jest to praktyka powszechnie stosowana w obrocie oraz nie pozbawia Zamawiającego żadnych uprawnień, ponieważ na mocy § 11 jest on zawsze uprawniony do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych.

Co więcej wprowadzenie takiej limitacji zapewnia porównywalność ofert.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 24

Pkt 1.3 Przedmiot zamówienia.

"Tramwaje muszą zachować prawidłowe parametry techniczno-eksploatacyjne w zakresie temperatur otoczenia od -30°C do +40°C (temperatura w cieniu), przy wilgotności względnej do 100 % w warunkach zapylenia ulicznego i być odporne w okresie zimowym na działanie soli i innych środków chemicznych oraz na nawiewy śniegu."

W związku z tym, że temperaturę minimalną w granicach -30°C na obszarze obsługiwanym przez Spółkę Tramwaje Śląskie odnotowuje się sporadycznie wnosimy o sprostowanie zakresu temperatur na od -25°C do +40°C zgodnie ze strefą 2 obowiązującą dla obszaru Polski wyznaczoną w normie klimatycznej UIC 553 i zmianę zapisu na: "Tramwaje muszą zachować prawidłowe parametry techniczno-eksploatacyjne w zakresie temperatur otoczenia

od -25°C do +40°C (temperatura w cieniu) . . . ". Proponowana zmiana zapisu pozwoli uzyskać spójność z wymogami SIWZ zawartymi w innych postanowieniach (Punkt 15 Monitoring wagonu), gdzie minimalną temperaturę określono na -25°C.

Odpowiedź

Zamawiający zmienia przedmiotowy zapis na następujący: „(...) w zakresie temperatur -25° C (incydentalnie -30°) do

Pytanie 25

Pkt. 2 Wymagania ogólne, ppkt 2.4

"Zapotrzebowanie w zakresie skrajni wynikające z budowy tramwaju musi spełnić wymagania w zakresie konturu odniesienia skrajni kinematycznej taboru tramwajowego określonej normą PN-K-92008: 1998 Do potwierdzenia powyższych wymagań, określonych w niniejszym punkcie, Wykonawca zobowiązany jest złożyć stosowne oświadczenie (Załącznik nr 3a do SIWZ)."

Prosimy o potwierdzenie, że wystąpiła omyłka pisarska w numeracji załącznika i dla potwierdzenia wymagań Wykonawca zobowiązany jest złożyć stosowne oświadczenie (Załącznik nr 5a do SIWZ).

Odpowiedź

Informujemy, że wystąpiła omyłka pisarska w numeracji załącznika. Prawidłowy numer to 5a.

Pytanie 26

Pkt 3. Podstawowe parametry tramwaju:

.. - wysokość wnętrza: min. 2000 mm"

Prosimy o potwierdzenie, że wysokość wnętrza 2000 mm dotyczy miejsc w tramwaju przeznaczonych dla osób stojących i wymagana jest w strefie głównego pasa komunikacyjnego tj. w osi podłużnej pojazdu.

Wskazujemy, że takie doprecyzowanie jest konieczne ponieważ ograniczenia wynikające z konieczności spełnienia wymagań technicznych jak np. maksymalna wysokość tramwaju i wymagania dot. skrajni w połączeniu z koniecznością umieszczenia na dachu tramwaju aparatury elektrycznej a w obszarze między dachem a sufitem kanałów wentylacyjno-klimatyzacyjnych, instalacji elektrycznej i części wyposażenia elektrycznego, uniemożliwiają utrzymanie wysokości pomiędzy sufitem a podłogą na poziomie 2000 mm na całej szerokości tramwaju.

W związku z powyższym wnosimy o modyfikację zapisu na:

"Wysokość wnętrza, czyli odległość pomiędzy sufitem a podłogą w miejscu, które jest przeznaczone dla miejsc stojących, w strefie głównego pasa komunikacyjnego tj. w osi podłużnej pojazdu, nie może być mniejsza niż 2000 mm. Wymóg ten nie dotyczy strefy stanowiska manewrowego w końcowej części wagonu".

Odpowiedź

Uzupełnienie zapisu pkt 3. OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych: Dopuszcza się miejscowe obniżenie wysokości wnętrza wynikające z uwarunkowań konstrukcyjnych tramwaju po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Pytanie 27

Pkt 4. Pudło, ppkt 4.1

"Pudła wagonów muszą być.

"Szkielet pudła powinien być spawany z profili i blach ze stali węglowej o podwyższonej wytrzymałości mechanicznej i odporności na korozję oraz musi być zabezpieczony antykorozyjnie."

W związku z rozwojem technologii zabezpieczeń antykorozyjnych konstrukcji stalowych prosimy o zmianę brzmienia tego wymogu na:

"Szkielet pudła powinien być spawany z profili i blach ze stali węglowej o podwyższonej wytrzymałości mechanicznej i odporności na korozję oraz musi być zabezpieczony antykorozyjnie lub spawany z profili i blach ze stali węglowej o podwyższonej wytrzymałości mechanicznej, zabezpieczony dodatkowo przed korozją w procesie kataforezy KTL (zanurzeniowo całej konstrukcji stalowej poszczególnych członów wagonu)"

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapis OPZ.

Pytanie 28

Pkt 4, Pudło, ppkt 4.13

"Okna przedziału pasażerskiego muszą być usytuowane na jednej wysokości i zapewniać dobrą widoczność pasażerom stojącym, siedzącym i podróżującym na wózkach inwalidzkich. Wszystkie okna w ścianach bocznych pojazdu, oprócz okien awaryjnych muszą być dwukwaterowe i posiadać w górnej części szyby przesuwne blokowane elektrycznie przez motorniczego."

Prosimy o modyfikację punktu na: "Wszystkie okna w ścianach bocznych pojazdu, oprócz okien awaryjnych i okien z wyświetlaczami bocznymi informacji pasażerskiej muszą być dwukwaterowe i posiadać w górnej części szyby przesuwne blokowane elektrycznie przez motorniczego."

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje przedmiotowy zapis pkt 4.13 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych na następujący: „Górna krawędź okien przedziału pasażerskiego musi być usytuowana na jednej wysokości. Okna muszą zapewniać dobrą widoczność pasażerom stojącym, siedzącym i podróżującym na wózkach inwalidzkich. Wszystkie okna w ścianach bocznych pojazdu, oprócz okien awaryjnych i okien z wyświetlaczami bocznymi informacji pasażerskiej muszą być dwukwaterowe i posiadać w górnej części szyby przesuwne blokowane elektrycznie przez motorniczego. Konstrukcja musi umożliwiać łatwą ich wymianę bez potrzeby demontażu wyłożeń wewnętrznych. Szyby wykonane ze szkła bezpiecznego powinny być wklejone do ram oraz zabezpieczone od wewnątrz pojazdu folią antygraffiti. Kolor szyb – grafit. Szyby boczne wagonu (za wyjątkiem szyb w kabinie motorniczego i szyby czołowej tylnej muszą cechować się obniżoną przepuszczalnością światła umożliwiającą zmniejszenie stopnia nagrzewania wnętrza i sprawne działanie klimatyzacji. Jako wyjścia awaryjne mogą służyć: – drzwi przedziału pasażerskiego, – okna – młotki do zbijania szyb muszą być zablokowane mechanicznie z dźwignią (rączką) hamulców bezpieczeństwa.

Pytanie 29

Pkt 4 Pudło, ppkt 4.12

"- okna - młotki do zbijania szyb muszą być zablokowane mechanicznie z dźwignią (rączką) hamulców bezpieczeństwa."

Prosimy o modyfikację punktu na "okna - młotki do zbijania szyb muszą być zablokowane mechanicznie z dźwignią (rączką) hamulców bezpieczeństwa lub w inny sposób zabezpieczone ich przed kradzieżą".

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapis OPZ.

Pytanie 30

Pkt 4 Pudło, p pkt 4.18.

"Oświetlenie przedziału pasażerskiego musi być oparte na energooszczędnych źródłach światła oraz umożliwiać zmianę jego natężenia i barwy."

W związku z tym, że rozwiązania zmieniające barwę energooszczędnych źródeł. Światła oferuje niewielu dostawców co znacząco podwyższa koszty zakupu oraz podnosi koszty eksploatacji proponujemy zmianę zapisów SIWZ na:

"Oświetlenie przedziału pasażerskiego musi być oparte na energooszczędnych źródłach światła oraz umożliwiać zmianę jego natężenia dwustopniowo w zależności od trybu jazdy (oświetlenie normalne/ awaryjne)".

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje przedmiotowy zapis pkt 4.18 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych na następujący: „Oświetlenie przedziału pasażerskiego musi być oparte na energooszczędnych źródłach światła oraz umożliwiać zmianę jego natężenia dwustopniowo w zależności od trybu jazdy (oświetlenie normalne/awaryjne)”.

Pytanie 31

Pkt 4 Pudło, p pkt 4.19.

"Wentylacja, ogrzewanie i schładzanie przedziału pasażerskiego. Nawiew zimnego powietrza powinien być rozprowadzony po pudle wagonu z rozkładem na jego wnętrze i wylotem powietrza w dolnych (przypodłogowych) partiach wagonu Wyklucza się możliwość zastosowania nadmuchu schłodzonego powietrza pionowo w dół - od góry (od strony sufitu)."

W związku z tym, że nawiew zimnego powietrza z dołu ku górze będzie powodować nieskuteczną, nierównomierną cyrkulację powietrza w przestrzeni pasażerskiej co będzie powodem dyskomfortu cieplnego wnosimy o modyfikację zapisu na:

"Nawiew zimnego powietrza powinien być realizowany otworami rozmieszczonymi możliwie równomiernie i rozprowadzony po poszyciu sufitu, z rozkładem na ściany boczne pudła.

Wyklucza się możliwość zastosowania nadmuchu schłodzonego powietrza pionowo w dół – od góry".

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje przedmiotowy zapis pkt 4.19 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych na następujący: Wentylacja, ogrzewanie i schładzanie przedziału pasażerskiego. Wagon musi być wyposażony w odpowiednie agregaty grzewczo-wentylacyjne zapewniające komfort cieplny i wymianę powietrza. Tramwaj musi posiadać wymuszoną wentylację nawiewną zapewniającą regulację temperatury powietrza w zależności od warunków otoczenia. System wentylacji mechanicznej z zastosowaniem wentylatorów nawiewnych i wyciągowych powinien zapewnić napływ świeżego powietrza w ilości min. 16 m³/h na jednego pasażera przy znamionowym napełnieniu. Warunkiem uruchomienia systemu wentylacji, ogrzewania i schładzania jest działanie przetwornicy statycznej. W przypadku stosowania kilku elementów grzewczych uszkodzenie jednego z nich nie może warunkować pracy pozostałych i powinno być sygnalizowane na pulpicie motorniczego. Średnia temperatura mierzona wewnątrz pojazdu powinna wynosić:

- nie mniej niż +10°C w zakresie temperatur zewnętrznych od –20°C do +10°C,
- nie mniej niż temperatura zewnętrzna w zakresie od +10°C do +22°C,
- 22°C w zakresie temperatur zewnętrznych od 22°C do 25°C,
- o co najmniej 3°C mniej niż temperatura zewnętrzna powyżej 25°C.

Przez temperaturę zewnętrzną należy rozumieć temperaturę mierzoną w cieniu. Lokalizacja wyrzutni schłodzonego powietrza nie może wpływać negatywnie na odczucia pasażerów. Nawiew zimnego powietrza powinien być rozprowadzony równomiernie po pudle wagonu z rozkładem na jego wnętrze. Wyklucza się możliwość zastosowania nadmuchu schłodzonego powietrza pionowo w dół – od góry (od strony sufitu). Oprócz automatycznego utrzymania w/w temperatur układy muszą mieć możliwość manualnego sterowania ze stanowiska motorniczego. Układy ogrzewania, wentylacji i schładzania muszą zachować swoją sprawność podczas przejazdu przez izolatory sekcyjne. Wykonawca dostarczy niezbędne urządzenia do utrzymania, konserwacji i przeglądów układu klimatyzacji (jeden komplet do Zakładu Usługowo Remontowego w Chorzowie) oraz przeszkoli w tych kwestiach pięciu pracowników Zamawiającego nie później niż w dniu dostawy pierwszego wagonu.

Pytanie 32

Pkt 5 Wózki napędowe i toczne, ppkt 5.7.

"Układ hamulcowy hydrauliczny, tarczowy musi spełniać następujące wymagania: tarcze hamulcowe - dzielone i tak zamocowane aby istniała możliwość ich demontażu bez konieczności odłączania wózka od pudła, z dopuszczeniem tarcz niedzielonych tylko na wózkach tocznych z zastrzeżeniem ich osadzenia na zewnątrz kół biegowych i możliwością ich demontażu bez konieczności odłączania wózka od pudła, "

Z uwagi na optymalizację procesu eksploatacji prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie do fabrycznego montażu tarcz niedzielonych także na wózkach napędowych, które po eksploatacyjnym zużyciu zostaną usunięte i zastąpione tarczami dzielonymi.

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie do fabrycznego montażu tarcz niedzielonych także na wózkach napędowych, które po eksploatacyjnym zużyciu zostaną usunięte i zastąpione tarczami dzielonymi.

Pytanie 33

Pkt 12. Diagnostyka pracy tramwaju, ppkt 12.1

"Diagnostyka powinna obejmować obwody i podzespoły tramwaju decydujące o bezpieczeństwie pracy wagonu z rejestracją zdarzeń w czasie rzeczywistym i zapamiętywaniem stanów awaryjnych. Uzgodnione z Zamawiającym informacje potrzebne dla prawidłowej obsługi pojazdu przez motorniczego powinny mieć wizualizację w postaci komunikatów i sygnalizacji świetlnej na pulpicie (dla wybranych sygnałów). Wymagane jest zastosowanie terminala komputerowego. Na pulpicie musi znajdować się również wyświetlacz analogowy prędkościomierza z drogomierzem."

Prosimy o potwierdzenie, że analogowy prędkościomierz z drogomierzem może być zrealizowany za pomocą wizualizacji analogowej na ekranie terminala motorniczego.

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że prędkościomierz z drogomierzem może być realizowany za pomocą wizualizacji analogowej na ekranie terminala motorniczego.

Pytanie 34

Pkt 12, Diagnostyka pracy tramwaju, ppkt 12.2.

"Zarejestrowane dane powinny być dostępne i możliwe do przeniesienia na inny niezależny nośnik informacji oraz umożliwiać weryfikację usterki i ustalenie jej przyczyn poprzez

obróbkę danych za pomocą specjalistycznego oprogramowania dostarczonego i zainstalowanego przez Wykonawcę na 5 stanowiskach."

Z uwagi na konieczność zachowania danych na nośniku źródłowym, maksymalnego czasu archiwizowania, prosimy o zmianę zapisu w ppkt 12.2. na:

"Zarejestrowane dane, z okresu ostatnich 30 dni, powinny być dostępne i możliwe do skopiowania na inny niezależny nośnik informacji oraz umożliwić weryfikację usterki i ustalenie jej przyczyn poprzez obróbkę danych za pomocą specjalistycznego oprogramowania dostarczonego i zainstalowanego przez Wykonawcę na 5 stanowiskach".

Odpowiedź

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę. W związku z czym zapis pkt 12.2 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych otrzymuje brzmienie: "Zarejestrowane dane, z okresu ostatnich 30 dni, powinny być dostępne i możliwe do skopiowania na inny niezależny nośnik informacji oraz umożliwić weryfikację usterki i ustalenie jej przyczyn poprzez obróbkę danych za pomocą specjalistycznego oprogramowania dostarczonego i zainstalowanego przez Wykonawcę na 5 stanowiskach".

Pytanie 35

Pkt 12 Diagnostyka pracy tramwaju, ppkt 12.3

"Wymagany jest dostęp poprzez Wi-Fi do danych diagnostycznych rejestrowanych w tramwaju za pomocą dostarczonych narzędzi informatycznych."

Z uwagi na zapewnienie możliwości każdorazowego dostępu do danych diagnostycznych oraz ich bezpieczeństwa wnioskujemy o zmianę zapisu p. 12.3. na następujący:

"Wymagany jest dostęp poprzez Wi-Fi do danych diagnostycznych rejestrowanych w tramwaju za pomocą dostarczonych narzędzi informatycznych. W przypadku braku dostępu do zajezdniowej sieci WiFi dostęp do danych należy zapewnić przez złącza diagnostyczne"

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje przedmiotowy zapis na następujący: „Wymagany jest dostęp poprzez Wi-Fi oraz złącze diagnostyczne do danych diagnostycznych rejestrowanych w tramwaju za pomocą dostarczonych narzędzi informatycznych.

Pytanie 36

Pkt 13 Zarządzanie systemem oznaczania ważności biletów, informacji pasażerskiej, emisji reklam, rejestracji zdarzeń oraz sterowanie zwrotnicami, ppkt13.1

Podsystem oznaczania ważności biletów, przez który należy rozumieć zestaw urządzeń wraz z oprogramowaniem wymaganych przez KZK GOP, a zdefiniowanych technicznie i funkcjonalnie poprzez Śląską Kartę Usług Publicznych i składający się z:

- Do Wykonawcy należy dostawa pozostałych elementów systemu oraz wykonanie instalacji ŚKUP w pojeździe wraz z montażem wszystkich urządzeń wchodzących w skład systemu ŚKUP.

- Wykonawca zobowiązany jest: do uzyskania niezbędnych informacji w tym parametrów techniczno – użytkowych dotyczących ŚKUP od jego wykonawcy tj. firmy ASSECO POLAND S.A. 35-322 Rzeszów ul. Olchowa 14, zapewnić w ramach współpracy z Asseco Poland S.A. właściwe integrowanie się urządzeń systemu ŚKUP z wagonem zarówno po stronie programowej jak i sprzętowej, poddać weryfikacji Asseco Poland S.A. instalacje i urządzenia pod kątem ich kompatybilności z tym systemem wraz z udokumentowaniem dla każdego wagonu uzyskanie pozytywnej oceny takiej weryfikacji, a tym samym możliwości włączenia instalacji do systemu.

13.3 Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu "2012N" tj. Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez

NovamediaInnovision Sp. z o. o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta. Oczekiwany jest działanie systemu w oparciu o aplikację wykorzystywaną w wagonach Moderus Beta.

W związku z faktem, że Wykonawca chcąc spełnić oczekiwania Zamawiającego musi zapoznać się z działaniem systemu wykorzystywanego w wagonach Moderus Beta, aplikacją Logico i specyfikacją techniczną systemu dostarczanego przez NovamediaInnovision Sp. z o.o. oraz uzyskania od firmy ASSECO POLAND S.A. informacji dotyczących integracji systemu z urządzeniami ŚKUP, celem złożenia poprawnej oferty oraz z uwagi na sezon urlopowy, wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert do 10.10. 2017r.

Co więcej wskazujemy, że zmiana terminu uzasadniona jest również wydłużonym czasem oczekiwania na oferty poddostawców. Dane niezbędne do prawidłowego skalkulowania i przygotowania oferty w postępowaniu ustalane są również w oparciu o oferty dostawców komponentów użytych do budowy tramwaju, w związku z czym dane te mają charakter kluczowy, natomiast ze względu na trwający okres urlopowy oczekiwanie na te informacje jest wydłużone.

Odpowiedź

Zamawiający dokonuje stosownej modyfikacji treści pkt 13.3 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych i nadaje mu następujące brzmienie:

„13.3 Podsystem emisji reklam (SER) powinien składać się z:

zestawu dwóch ekranów LCD złączonych na kształt litery V zamontowanych pod sufitem w skrajnych członach wagonu, o parametrach: przekątna obrazu min. 22'' (obraz w formacie 16:9), możliwość podziału ekranu na niezależne okna emisyjne, prezentujące nr linii, aktualny i następny przystanek oraz przystanek docelowy, aktualny czas i pozycję pojazdu w formie np. „tzw. choinki” i mapki przejazdu, komunikaty o zmianie trasy, awarii tramwaju itp. oraz emisję zdjęć, plansz i filmów reklamowych oraz linijkę z informacjami prasowymi, a także obrazy rejestrowane przez kamery systemu monitoringu wewnętrznego.

Pliki graficzne muszą być zapisane w jednym z formatów: jpg, png, bmp.

Pliki wideo muszą być zapisane w jednym z formatów: mp4, mpg, avi.

Pojemność systemu musi umożliwić dodanie materiałów o łącznej wielkości do 16GB (z możliwością rozbudowy, bez konieczności wymiany całego urządzenia sterującego, a wyłącznie modułu pamięci). Wgranie nowych plików do urządzeń przewoźnych musi być możliwe do zrealizowania następującymi metodami: pamięć USB, sieć Ethernet pojazdu, sieć Wi-Fi. System nie może wymagać obsługi przez motorniczego. Równolegle w systemie musi być zapewniona możliwość aktualizacji materiałów reklamowych poprzez podmianę nośnika pamięci (karta pamięci lub pendrive), bez konieczności otwierania urządzenia. System musi umożliwiać przesyłanie komunikatów o zmianie trasy, awariach itp. w trybie online.

Wymagane jest stosowanie polskich znaków. Oprogramowanie systemu musi umożliwiać edycję dodanych materiałów (tj. usuwanie i dodawanie nowych plików). System powinien obsługiwać materiały w rozdzielczości minimum 640x480 lub wyższej: 1440x900, 1200x800 oraz 1920x1080. Oprogramowanie musi zapewniać możliwość wyboru jednej z wymienionych rozdzielczości. Oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę musi zapewnić dopasowanie obrazu do ekranu zgodnie z formatem obrazu.

Oprogramowanie systemu musi umożliwiać definiowanie czasokresu emisji poszczególnych elementów kampanii informacyjnej. (możliwość prezentowania niektórych materiałów w określonym przedziale czasowym).

Monitory nie mogą posiadać przycisków dostępowych (wszystkie ustawienia muszą być dokonywane poprzez aplikacje); okablowanie podłączeniowe nie może być bezpośrednio dostępne.

W przypadku zawieszenia systemu restart musi nastąpić w pełni automatycznie (bez ingerencji motorniczego). Wykonawca opracuje procedurę restartu w przypadku, gdy automatyczny restart systemu nie nastąpi.

Zasilanie systemu musi być realizowane ze źródła napięcia tramwaju.

Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu „2012N” tj., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez Novamediainnovision Sp. z o.o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta.

System musi posiadać możliwość wymiany danych SER z systemem SIP. Powiązanie musi umożliwiać m.in. przekazywanie informacji o nr linii oraz wyświetlać przystanki: aktualny, następny i docelowy.

Wykonawca dostarczy niezbędne oprogramowanie do komunikowania się z systemem, wprowadzania danych i ich aktualizacji poprzez Wi-Fi i nośniki danych, do użytku przez Zamawiającego bez ograniczeń stanowiskowych.”

Pytanie 37

Pkt 15. Monitoring wagonu.

"Tramwaj musi być wyposażony w system mobilnego monitoringu wizyjnego w oparciu o nowoczesne rozwiązania techniczne w technologii cyfrowej. System musi zapewnić wyświetlanie i rejestrowanie obrazu ze wszystkich kamer oraz przenoszenie danych do stacjonarnych urządzeń informatycznych pracując prawidłowo w zakresie temperatur od -25°C do +60°C. "

Prosimy o sprostowanie sprzecznych zapisów w punkcie 15 "System musi zapewnić wyświetlanie i rejestrowanie obrazu ze wszystkich kamer oraz przenoszenie danych do stacjonarnych urządzeń informatycznych pracując prawidłowo w zakresie temperatur od -25°C do + 60°C a zapisem z punktu 1 1.3 "Tramwaje powinny zachować prawidłowe parametry techniczno-eksploatacyjne w zakresie temperatur otoczenia od - 30°C do + 40°C". Proponujemy sprostowanie zakresu temperatur od -25°C do +40°C zgodnie ze strefą 2 obowiązującą dla obszaru Polski wyznaczoną w normie klimatycznej UIC 553.

Odpowiedź

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowaną zmianę. W związku z czym zapis pkt 15 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych otrzymuje brzmienie: "System musi zapewnić wyświetlanie i rejestrowanie obrazu ze wszystkich kamer oraz przenoszenie danych do stacjonarnych urządzeń informatycznych pracując prawidłowo w zakresie temperatur od -25°C do + 40°C.

Pytanie 38

Pkt 18 Wymagania dotyczące okresów gwarancji, ppkt 18.1

Wnosimy o dokonanie modyfikacji postanowienia

"W przypadku wystąpienia usterki następuje konieczność ponownego spełnienia powyższych warunków”

I nadanie mu brzmienia:

"W przypadku wystąpienia wad tramwaju, powodujących konieczność jego wyłączenia z eksploatacji lub zagrażających bezpieczeństwu, następuje konieczność ponownego spełnienia powyższych warunków"

Wskazujemy, że postanowienie w brzmieniu zaproponowanym przez Zamawiającego powoduje, że przeprowadzenie testu bezusterkowej jazdy może być rozpoczynane od nowa nawet w przypadku wystąpienia drobnych usterek, które nie mają żadnego wpływu na prawidłowość eksploatacji, w związku z czym nie jest celowe prowadzenie tego testu ponownie za każdym razem, gdy wystąpi tego rodzaju usterka. W przypadkach, kiedy taka usterka wystąpi, jazda powinna być kontynuowana w dalszym ciągu, od momentu, w którym została przerwana.

Prosimy o uwzględnienie powyższego wniosku.

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje przedmiotowy zapis pkt 18.1 OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych na następujący: „W przypadku wystąpienia awarii tramwaju, powodującej konieczność jego wyłączenia z eksploatacji lub zagrażającej bezpieczeństwu, następuje konieczność ponownego spełnienia powyższych warunków”

Pytanie 39

Pkt 18 Wymagania dotyczące okresów gwarancji, ppkt 18.2

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni nieodpłatnie dostęp do zaplecza technicznego (hala i jej stacjonarne wyposażenie) oraz socjalnego dla prowadzenia obsługi serwisowej?

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że udostępni nieodpłatnie dostęp do zaplecza technicznego (hala i jej stacjonarne wyposażenie) oraz socjalnego dla prowadzenia obsługi serwisowej.

Pytanie 40

SIWZ, Rozdział VI, pkt I.1.2

Zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 26 ust. 1 PZP, oświadczenia i dokumenty potwierdzające okoliczności, o których mowa w art. 25 ust. 1, w tym spełnianie przez oferowane dostawy, usługi lub roboty budowlane wymagań określonych przez zamawiającego, są składane na wezwanie Zamawiającego przez Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona. W związku z powyższym wnosimy o przesunięcie punktu I.1.2 do punktu III, czyli wykazu dokumentów wymaganych od Wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że w przedmiotowym postępowaniu przewidział zastosowanie tzw. procedury odwróconej, w związku z czym zgodnie z zapisami Rozdziału II pkt 3 Zamawiający na podstawie art. 24aa ustawy Pzp, w pierwszej kolejności dokona oceny ofert, tj. zbada czy oferta nie podlega odrzuceniu, a następnie zbada czy Wykonawca, którego oferta została oceniona jako najkorzystniejsza nie podlega wykluczeniu oraz spełnia warunki udziału w postępowaniu.

W związku z czym Zamawiający nie przesuwa pkt I.1.2 do punktu III.

Pytanie 41

Załącznik nr 1a do SIWZ, pkt 4.19 i pkt 5.10, załącznik nr 1b do SIWZ, pkt 4.19 i pkt 5.10 W przedmiotowych punktach Zamawiający zawarł wymogi przedstawienia istoty funkcjonowania wentylacji, wentylacji z ogrzewaniem i wentylacji ze schładzaniem oraz przedstawienia sposobu wykonania czynności obrócenia wózków wraz z ofertą, dla obu typów tramwajów. Pozostaje to w sprzeczności z Rozdziałem VI i Rozdziałem XI SIWZ,

które nie wskazują w żadnym punkcie na konieczność złożenia takich dokumentów. W związku z tym wnosimy o usunięcie sprzeczności bądź to przez wykreślenie wskazanych postanowień z załączników nr 1a i 1b do SIWZ, bądź przez dodanie wymaganych dokumentów do listy oświadczeń i dokumentów potwierdzających, że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego w opisie przedmiotu zamówienia. Jak wskazano powyżej, lista ta powinna znaleźć się wśród dokumentów wymaganych od Wykonawcy, którego oferta została najwyższej oceniona.

Odpowiedź

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SIWZ poprzez dokonanie następujących zmian w OPZ dla obu typów wagonów tramwajowych:

w pkt. 4.19 OPZ dla obydwu typów wagonów usuwa się zapis: „Wykonawca musi przedstawić w ofercie, w zwartej schematycznej formie istotę funkcjonowania wentylacji, wentylacji z ogrzewaniem i wentylacji ze schładzaniem.”

w pkt. 5.10 OPZ dla obydwu typów wagonów usuwa się zapis: „Wykonawca w ofercie przedstawi sposób wykonania czynności obrócenia wózków.”

W § 5 Wzoru Umowy dodaje się ust. 8 w następującym brzmieniu:

„8. Wykonawca w terminie 3 miesięcy od dnia podpisania Umowy przedstawi Zamawiającemu w zwartej schematycznej formie istotę funkcjonowania wentylacji, wentylacji z ogrzewaniem i wentylacji ze schładzaniem zgodnej z wymaganiami postawionymi w szczególności w pkt. 4.19 OPZ dla obydwu typów wagonów oraz sposób wykonania czynności obrócenia wózków zgodnego z wymaganiami postawionymi w szczególności w pkt 5.10 OPZ dla obydwu typów wagonów. Przedstawione przez Wykonawcę rozwiązania podlegają zaopiniowaniu przez Zamawiającego w terminie 14 dni od dnia ich przekazania. W przypadku niewykonania powyższego obowiązku w terminie określonym powyżej ust. 3 stosuje się odpowiednio.”

Pytanie 42

Zachodzi sprzeczność pomiędzy postanowieniami Rozdziału XIII ust. 10 SIWZ, pkt III.1.7. pkt 1 Ogłoszenia oraz § 4 Umowy. Rozbieżnie wskazano, iż zostanie wypłacona zaliczka w wysokości 5% całkowitej ceny brutto oferty, natomiast w SIWZ jest mowa o cenie netto. W celu uniknięcia problemów przyrozliczeniach sugerujemy zastosowanie 5% całkowitej ceny brutto oferty lub rezygnację z zaliczkowaniakontraktu.

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje zapisy Rozdziału XIII pkt 10 SIWZ na następujące: „Zamawiający na poczet wykonania przedmiotu zamówienia wypłaci Wykonawcy zaliczkę w łącznej wysokości 5% całkowitej ceny oferty brutto”.

Pytanie 43

SIWZ, III.1.6. pkt 1) oraz SIWZ Rozdział IX pkt 1,

Proponujemy obniżenie kwoty wymaganego wadium w przedmiotowym postępowaniu do kwoty 2 mln PLN.

Wskazujemy, że mając na względzie zakres zamówienia, żądana kwota 4 mln złotych jest kwotą stosunkowo wysoką. Przykładowo w postępowaniach, których przedmiotem dostawy było 3 razy więcej tramwajów, wadium wynosiło 5 mln złotych.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 44

Ogłoszenie III.1.6. pkt 3) oraz SIWZ Rozdział XVI ust. 1 i Umowa par. 10 ust. 1

Wnosimy o obniżenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do 5%. Jest to wysokość zabezpieczenia dopuszczalna ustawowo jak również pozwala zabezpieczyć interesy zamawiającego a jednocześnie pozwala zoptymalizować koszty finansowe związane z uzyskaniem zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 45

Rozdział VI pkt. III ust. 2

Uwaga nr 2 jest nieczytelna.

Prosimy Zamawiającego o wyjaśnienie jak powinna brzmieć treść tej uwagi, ponieważ zaszedł błąd w budowie zdania.

Odpowiedź

Zdaniem Zamawiającego uwaga nr 2 nie budzi wątpliwości tj. w przypadku, gdy informacja banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo kredytowej określi wysokość środków finansowych lub zdolność finansową np. kwotą siedmiocyfrową (bez podania szczegółów) do oceny zdolności Zamawiający przejmie najmniejszą kwotę wynikającą z ilości tych cyfr tj. 1.000.000.

Pytanie 46

Wzór umowy, § 4 ust. 2 pkt 3) oraz § 4 ust. 8 zwracamy uwagę, że treść postanowienia jest niezgodna z Pzp. Ustawa reguluje, że Zamawiający może żądać od Wykonawcy wniesienia zabezpieczenia zwrotu zaliczki w jednej z form określonych w art 148 ust 1 i 2, ale to do wykonawcy należy wybór formy tego zabezpieczenia.

Wnosimy o przywrócenie treści SIWZ do stanu zgodnego z pzp.

Mając jednak na względzie niewielką wysokość udzielanej zaliczki wskazujemy, że żądanie zabezpieczenia jej zwrotu jest obligatoryjne, w związku z z czym wnosimy o usunięcie wymogu wniesienia zabezpieczenia zwrotu zaliczki, ponieważ jego utrzymywanie wpływa na koszty przyjmowane do kalkulowania oferty.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Zamawiający wyjaśnia, iż zaliczka nie jest instytucją objętą regulacją art. 148 ustawy Prawo zamówień publicznych, a regulowaną przepisami kodeksu cywilnego, stąd Zamawiający nie naruszając zasady swobody umów uregulował zapisy jej dotyczące zgodnie z interesem Zamawiającego wynikającym z udzielenia zaliczki Wykonawcy.

Pytanie 47

Par. 4 ust. 8 oraz par. 10 ust. 3 wzoru Umowy.

Wskazujemy, że zgoda Zamawiającego nie jest wymagana w przypadku zmiany formy zabezpieczenia na inną.

Wnosimy o usunięcie z postanowień umownych wymogu uzyskania zgody zamawiającego na ewentualne dokonanie zmiany formy zabezpieczenia. Przepis art 149 jest przepisem o charakterze imperatywnym i nie podlega możliwości modyfikacji w drodze postanowień umownych.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w odniesieniu do postanowień § 4 ust. 8 Umowy. Jednocześnie Zamawiający modyfikuje treść § 10 ust. 3 Umowy w ten sposób, że usuwa się zdanie: Zmiana formy zabezpieczenia wymaga pisemnej zgody Zamawiającego.

Pytanie 48

Par. 4 ust. 2 pkt 1) i 5) oraz par 4 ust. 9 wzoru umowy Wskazujemy, że ustawa nie wymaga przedstawienia przez Wykonawcę planu wykorzystania zaliczki. Wnosimy o usunięcie tego wymogu. Takie wymogi ciążą na beneficjencie dofinansowań z UE.

W związku z powyższym konieczne będzie usunięcie również postanowienia par 4 ust. 9 wzoru umowy.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Zamawiający zwraca uwagę, iż jest beneficjentem dofinansowania ze środków z UE.

Pytanie 49

Par. 4 ust. 3 pkt 1), 4) wzoru umowy Wskazujemy, że zamawiający może żądać zwrotu zaliczki wyłącznie w przypadku odstąpienia od umowy.

Gwarancja zwrotu zaliczki nie może zabezpieczać niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązku umownego, gdyż wówczas będziemy mieli do czynienia z instytucją nadmiernego zabezpieczenia Zamawiającego (podwójne zabezpieczenie: Zamawiający wymaga również gwarancji należytego wykonania). Ponadto nie jest możliwe dokonywanie jakichkolwiek ograniczeń wykorzystania zaliczki przez Wykonawcę – wprowadzenie takich ograniczeń może spowodować brak ważności gwarancji zwrotu zaliczki.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający wskazuje, iż instytucja zaliczki jest instytucją prawa cywilnego objętą zasadą swobody umów, tym samym Zamawiający zaliczkując Wykonawcę w realizacji zamówienia jest uprawniony do zabezpieczenia zwrotu zaliczki i określenia sytuacji, w których mając na względzie ponoszone ryzyko związane z udzieleniem zaliczki będzie on uprawniony do żądania jej zwrotu.

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż instytucja wyjaśnień do treści SIWZ ma zastosowanie, w sytuacji gdy wykonawca uznaje, że dane postanowienie może być rozumiane co najmniej na dwa sposoby. tym samym instytucja przewidziana w art. 38 ustawy ma na celu usuwanie ewentualnych wątpliwości, w trybie pytań kierowanych do zamawiającego, natomiast nie ma ona na celu negocjacji Zamawiającego z Wykonawcami co do treści SIWZ, które Wykonawcy uznają za niekorzystne dla siebie (tak np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 sierpnia 2014 r., sygn. akt KIO 1550/14)

Pytanie 50

Par. 4 ust. 5 wzoru umowy

Wskazujemy, że zaliczka powinna być rozliczana sukcesywnie i proporcjonalnie z wykonywaniem Umowy przez Wykonawcę (dostawą poszczególnych tramwajów i pakietu).

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż instytucja wyjaśnień do treści SIWZ ma zastosowanie, w sytuacji gdy wykonawca uznaje, że dane postanowienie może być rozumiane co najmniej na dwa sposoby. tym samym instytucja przewidziana w art. 38 ustawy ma na celu usuwanie ewentualnych wątpliwości, w trybie pytań kierowanych do zamawiającego, natomiast nie ma ona na celu negocjacji Zamawiającego z Wykonawcami co do treści SIWZ, które Wykonawcy uznają za niekorzystne dla siebie (tak np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 sierpnia 2014 r., sygn. akt KIO 1550/14)

Pytanie 51

Par. 7 ust. 5 oraz par. 11 ust. 1 lit. f)

Wnosimy o dokonanie modyfikacji par 11 ust. 1 lit. f) poprzez wskazanie, że kara może być naliczona wyłącznie wtedy, kiedy nieprzekazanie dokumentów, o których mowa w par 7 ust. 5 idzie w parze z faktycznym brakiem ochrony ubezpieczeniowej.

Tylko brak ochrony ubezpieczeniowej wymaganej w par. 7 wzoru umowy stanowi naruszenie zobowiązań umownych przez Wykonawcę i może stanowić podstawę do naliczenia kary umownej z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania umownego.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż instytucja wyjaśnień do treści SIWZ ma zastosowanie, w sytuacji gdy wykonawca uznaje, że dane postanowienie może być rozumiane co najmniej na dwa sposoby. tym samym instytucja przewidziana w art. 38 ustawy ma na celu usuwanie ewentualnych wątpliwości, w trybie pytań kierowanych do zamawiającego, natomiast nie ma ona na celu negocjacji Zamawiającego z Wykonawcami co do treści SIWZ, które Wykonawcy uznają za niekorzystne dla siebie (tak np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 sierpnia 2014 r., sygn. akt KIO 1550/14).

Pytanie 52

W Par. 15 ust. 1 wzoru umowy prosimy o dopisanie: „przy czym Wykonawca jest uprawniony bez pozyskiwania zgody Zamawiającego do dokonania cesji wierzytelności na instytucje finansowe,

finansujące zobowiązania Wykonawcy z tytułu realizacji niniejszej Umowy”.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 53

Wnosimy o dokonanie modyfikacji treści § 7 ust. 3 pkt 4 na następującą:

"4) odpowiedzialność cywilna za czyste straty finansowe (z wyłączeniem szkód spowodowanych przez produkt lub usługę)".

Konieczność wprowadzenia wnioskowanej zmiany wynika z faktu, iż włączenie odpowiedzialności z tytułu czystych strat finansowych związanych z produktem lub usługą nie jest powszechnie akceptowany przez ubezpieczycieli. Zakres ten jest powszechnie stosowanym w obrocie ubezpieczeniowym, podstawowym wyłączeniem, w związku z czym konieczność jego wprowadzenia może okazać się niemożliwa.

Praktyka taka wynika z posiadania przez ubezpieczycieli osobnych klauzul regulujących tę materię tj. klauzul strat powstałych wskutek połączenia i pomieszania lub usunięcia i zastąpienia.

Mając na uwadze powyższe, wnosimy o dokonanie zmiany.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, iż instytucja wyjaśnień do treści SIWZ ma zastosowanie, w sytuacji gdy wykonawca uznaje, że dane postanowienie może być rozumiane co najmniej na dwa sposoby. tym samym instytucja przewidziana w art. 38 ustawy ma na celu usuwanie ewentualnych wątpliwości, w trybie pytań kierowanych do zamawiającego, natomiast nie ma ona na celu negocjacji Zamawiającego z Wykonawcami co do treści SIWZ, które Wykonawcy uznają za niekorzystne dla siebie (tak np. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 12 sierpnia 2014 r., sygn. akt KIO 1550/14)

Pytanie 54

W punkcie 13.3 załącznika nr 1a do SIWZ, zamawiający oczekuje dostawy systemu emisji reklam, które musi działać w oparciu o aplikację Logico wykorzystywaną w wagonach Moderus Beta, której dostawcą była firma NovamediaInnowision Sp. z o.o.

Prosimy o informację czy zamawiający udostępni interfejsy komunikacyjne, struktury baz danych i wszelkie niezbędne elementy konieczne do integracji systemu emisji reklam z aplikacją Logico?

Jeżeli zamawiający nie posiada powyższych elementów to czy dopuści rozwiązanie, w którym wykonawca dostarczy równoważną aplikację do obsługi urządzeń będących wyposażeniem zamawianych w tym postępowaniu pojazdów? Zwracamy uwagę, że w przeciwnym wypadku wykonawca nie będzie miał możliwości zastosowania innego systemu emisji reklam niż wymieniony powyżej.

Odpowiedź

Zamawiający dokonuje modyfikacji SIWZ w sposób następujący:

- **dotychczasową treść pkt 13.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia dla wagonu 25-metrowego:**

„13.3 Podsystem emisji reklam (SER) powinien składać się z:

zestawu dwóch ekranów LCD złączonych na kształt litery V zamontowanych pod sufitem w skrajnych członach wagonu, o parametrach: przekątna obrazu min. 22'' (obraz w formacie 16:9), możliwość podziału ekranu na niezależne okna emisyjne, prezentujące nr linii, aktualny i następny przystanek oraz przystanek docelowy, aktualny czas i pozycję pojazdu w formie np. „tzw. choinki” i mapki przejazdu, komunikaty o zmianie trasy, awarii tramwaju itp. oraz emisję zdjęć, plansz i filmów reklamowych oraz linijkę z informacjami prasowymi, a także obrazy rejestrowane przez kamery systemu monitoringu wewnętrznego.

Pliki graficzne muszą być zapisane w jednym z formatów: jpg, png, bmp.

Pliki wideo muszą być zapisane w jednym z formatów: mp4, mpg, avi.

Pojemność systemu musi umożliwić dodanie materiałów o łącznej wielkości

do 16GB (z możliwością rozbudowy, bez konieczności wymiany całego urządzenia sterującego, a wyłącznie modułu pamięci). Wgranie nowych plików do urządzeń przewoźnych musi być możliwe do zrealizowania następującymi metodami: pamięć USB, sieć Ethernet pojazdu, sieć Wi-Fi. System nie może wymagać obsługi przez motorniczego. Równolegle w systemie musi być zapewniona możliwość aktualizacji materiałów reklamowych poprzez podmianę nośnika pamięci (karta pamięci lub pendrive), bez konieczności otwierania urządzenia. System musi umożliwiać przesyłanie komunikatów o zmianie trasy, awariach itp. w trybie online.

Wymagane jest stosowanie polskich znaków. Oprogramowanie systemu musi umożliwiać edycję dodanych materiałów (tj. usuwanie i dodawanie nowych plików). System powinien obsługiwać materiały w rozdzielczości minimum 640x480 lub wyższej: 1440x900, 1200x800 oraz 1920x1080. Oprogramowanie musi zapewniać możliwość wyboru jednej z wymienionych rozdzielczości. Oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę musi zapewnić dopasowanie obrazu do ekranu zgodnie z formatem obrazu.

Oprogramowanie systemu musi umożliwiać definiowanie czasokresu emisji poszczególnych elementów kampanii informacyjnej. (możliwość prezentowania niektórych materiałów w określonym przedziale czasowym).

Monitory nie mogą posiadać przycisków dostępowych (wszystkie ustawienia muszą być dokonywane poprzez aplikacje); okablowanie podłączeniowe nie może być bezpośrednio dostępne.

W przypadku zawieszenia systemu restart musi nastąpić w pełni automatycznie

(bez ingerencji motorniczego). Wykonawca opracuje procedurę restartu w przypadku, gdy automatyczny restart systemu nie nastąpi.

Zasilanie systemu musi być realizowane ze źródła napięcia tramwaju.

Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu „2012N” tj., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez Novamediainnovation Sp. z o.o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta. Oczekiwanym jest działanie systemu w oparciu o aplikację wykorzystywaną w wagonach Moderus Beta.

System musi posiadać możliwość wymiany danych SER z systemem SIP. Powiązanie musi umożliwiać m.in. przekazywanie informacji o nr linii oraz wyświetlać przystanki: aktualny, następny i docelowy.

Wykonawca dostarczy niezbędne oprogramowanie do komunikowania się z systemem, wprowadzania danych i ich aktualizacji poprzez Wi-Fi i nośniki danych, do użytku przez Zamawiającego bez ograniczeń stanowiskowych.”

zmienia się w sposób następujący:

„13.3 Podsystem emisji reklam (SER) powinien składać się z:

zestawu dwóch ekranów LCD złączonych na kształt litery V zamontowanych pod sufitem w skrajnych członach wagonu, o parametrach: przekątna obrazu min. 22” (obraz w formacie 16:9), możliwość podziału ekranu na niezależne okna emisyjne, prezentujące nr linii, aktualny i następny przystanek oraz przystanek docelowy, aktualny czas i pozycję pojazdu w formie np. „tzw. choinki” i mapki przejazdu, komunikaty o zmianie trasy, awarii tramwaju itp. oraz emisję zdjęć, plasz i filmów reklamowych oraz linijkę z informacjami prasowymi, a także obrazy rejestrowane przez kamery systemu monitoringu wewnętrznego.

Pliki graficzne muszą być zapisane w jednym z formatów: jpg, png, bmp.

Pliki wideo muszą być zapisane w jednym z formatów: mp4, mpg, avi.

Pojemność systemu musi umożliwić dodanie materiałów o łącznej wielkości do 16GB (z możliwością rozbudowy, bez konieczności wymiany całego urządzenia sterującego, a wyłącznie modułu pamięci). Wgranie nowych plików do urządzeń przewoźnych musi być możliwe do zrealizowania następującymi metodami: pamięć USB, sieć Ethernet pojazdu, sieć Wi-Fi. System nie może wymagać obsługi przez motorniczego. Równolegle w systemie musi być zapewniona możliwość aktualizacji materiałów reklamowych poprzez podmianę nośnika pamięci (karta pamięci lub pendrive), bez konieczności otwierania urządzenia. System musi umożliwiać przesyłanie komunikatów o zmianie trasy, awariach itp. w trybie online.

Wymagane jest stosowanie polskich znaków. Oprogramowanie systemu musi umożliwiać edycję dodanych materiałów (tj. usuwanie i dodawanie nowych plików). System powinien obsługiwać materiały w rozdzielczości minimum 640x480 lub wyższej: 1440x900, 1200x800 oraz 1920x1080. Oprogramowanie musi zapewniać możliwość wyboru jednej z wymienionych rozdzielczości. Oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę musi zapewnić dopasowanie obrazu do ekranu zgodnie z formatem obrazu.

Oprogramowanie systemu musi umożliwiać definiowanie czasokresu emisji poszczególnych elementów kampanii informacyjnej. (możliwość prezentowania niektórych materiałów w określonym przedziale czasowym).

Monitory nie mogą posiadać przycisków dostępowych (wszystkie ustawienia muszą być dokonywane poprzez aplikacje); okablowanie podłączeniowe nie może być bezpośrednio dostępne.

W przypadku zawieszenia systemu restart musi nastąpić w pełni automatycznie

(bez ingerencji motorniczego). Wykonawca opracuje procedurę restartu w przypadku, gdy automatyczny restart systemu nie nastąpi.

Zasilanie systemu musi być realizowane ze źródła napięcia tramwaju.

Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu „2012N” tj., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez Novamediainnovation Sp. z o.o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta.

System musi posiadać możliwość wymiany danych SER z systemem SIP. Powiązanie musi umożliwiać m.in. przekazywanie informacji o nr linii oraz wyświetlać przystanki: aktualny, następny i docelowy.

Wykonawca dostarczy niezbędne oprogramowanie do komunikowania się z systemem, wprowadzania danych i ich aktualizacji poprzez Wi-Fi i nośniki danych, do użytku przez Zamawiającego bez ograniczeń stanowiskowych.”

- **dotychczasową treść pkt 13.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia dla wagonu 32-metrowego:**

„13.3 Podsystem emisji reklam (SER) powinien składać się z:

zestawu dwóch ekranów LCD złączonych na kształt litery V zamontowanych pod sufitem w każdym członie wagonu o parametrach: przekątna obrazu min. 22” (obraz w formacie 16:9), możliwość podziału ekranu na niezależne okna emisyjne, prezentujące nr linii, aktualny i następny przystanek oraz przystanek docelowy, aktualny czas i pozycję pojazdu w formie np. tzw. „choinki” i mapki przejazdu, komunikaty o zmianie trasy, awarii tramwaju itp. oraz emisję zdjęć, plasz i filmów reklamowych oraz linijkę z informacjami prasowymi, a także obrazy rejestrowane przez kamery systemu monitoringu wewnętrznego.

Pliki graficzne muszą być zapisane w jednym z formatów: jpg, png, bmp.

Pliki wideo muszą być zapisane w jednym z formatów: mp4, mpg, avi.

Pojemność systemu musi umożliwić dodanie materiałów o łącznej wielkości do 16GB (z możliwością rozbudowy, bez konieczności wymiany całego urządzenia sterującego, a wyłącznie modułu pamięci). Wgranie nowych plików do urządzeń przewoźnych musi być możliwe do zrealizowania następującymi metodami: pamięć USB, sieć Ethernet pojazdu, sieć Wi-Fi. System nie może wymagać obsługi przez motorniczego. Równolegle w systemie musi być zapewniona możliwość aktualizacji materiałów reklamowych poprzez podmianę nośnika pamięci (karta pamięci lub pendrive), bez konieczności otwierania urządzenia. System musi umożliwiać przesyłanie komunikatów o zmianie trasy, awariach itp. w trybie online.

Wymagane jest stosowanie polskich znaków. Oprogramowanie systemu musi umożliwiać edycję dodanych materiałów (tj. usuwanie i dodawanie nowych plików). System powinien obsługiwać materiały w rozdzielczości minimum 640x480 lub wyższej: 1440x900, 1200x800 oraz 1920x1080. Oprogramowanie musi zapewniać możliwość wyboru jednej z wymienionych rozdzielczości. Oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę musi zapewnić dopasowanie obrazu do ekranu zgodnie z formatem obrazu.

Oprogramowanie systemu musi umożliwiać definiowanie czasokresu emisji poszczególnych elementów kampanii informacyjnej (możliwość prezentowania niektórych materiałów w określonym przedziale czasowym).

Monitory nie mogą posiadać przycisków dostępowych (wszystkie ustawienia muszą być dokonywane poprzez aplikacje); okablowanie podłączeniowe nie może być bezpośrednio dostępne.

W przypadku zawieszenia systemu restart musi nastąpić w pełni automatycznie (bez ingerencji motorniczego). Wykonawca opracuje procedurę restartu w przypadku, gdy automatyczny restart systemu nie nastąpi.

Zasilanie systemu musi być realizowane ze źródła napięcia tramwaju.

Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu „2012N” tj. Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez Novamediainnovation Sp. z o.o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta. Oczekiwanym jest działanie systemu w oparciu o aplikację wykorzystywaną w wagonach Moderus Beta.

System musi posiadać możliwość wymiany danych SER z systemem SIP. Powiązanie musi umożliwiać m.in. przekazywanie informacji o nr linii oraz wyświetlać przystanki: aktualny, następny i docelowy.

Wykonawca dostarczy niezbędne oprogramowanie do komunikowania się z systemem, wprowadzania danych i ich aktualizacji poprzez Wi-Fi i nośniki danych, do użytku przez Zamawiającego bez ograniczeń stanowiskowych.”

zmienia się w sposób następujący:

„13.3 Podsystem emisji reklam (SER) powinien składać się z:

zestawu dwóch ekranów LCD złączonych na kształt litery V zamontowanych pod sufitem w każdym członie wagonu o parametrach: przekątna obrazu min. 22”

(obraz w formacie 16:9), możliwość podziału ekranu na niezależne okna emisyjne, prezentujące nr linii, aktualny i następny przystanek oraz przystanek docelowy, aktualny czas i pozycję pojazdu w formie np. tzw. „choinki” i mapki przejazdu, komunikaty o zmianie trasy, awarii tramwaju itp. oraz emisję zdjęć, plansz i filmów reklamowych oraz linijkę z informacjami prasowymi, a także obrazy rejestrowane przez kamery systemu monitoringu wewnętrznego.

Pliki graficzne muszą być zapisane w jednym z formatów: jpg, png, bmp.

Pliki wideo muszą być zapisane w jednym z formatów: mp4, mpg, avi.

Pojemność systemu musi umożliwić dodanie materiałów o łącznej wielkości do 16GB (z możliwością rozbudowy, bez konieczności wymiany całego urządzenia sterującego, a wyłącznie modułu pamięci). Wgranie nowych plików do urządzeń przewoźnych musi być możliwe do zrealizowania następującymi metodami: pamięć USB, sieć Ethernet pojazdu, sieć Wi-Fi. System nie może wymagać obsługi przez motorniczego. Równolegle w systemie musi być zapewniona możliwość aktualizacji materiałów reklamowych poprzez podmianę nośnika pamięci (karta pamięci lub pendrive), bez konieczności otwierania urządzenia. System musi umożliwiać przesyłanie komunikatów o zmianie trasy, awariach itp. w trybie online.

Wymagane jest stosowanie polskich znaków. Oprogramowanie systemu musi umożliwiać edycję dodanych materiałów (tj. usuwanie i dodawanie nowych plików). System powinien obsługiwać materiały w rozdzielczości minimum 640x480 lub wyższej: 1440x900, 1200x800 oraz 1920x1080. Oprogramowanie musi zapewniać możliwość wyboru jednej z wymienionych rozdzielczości. Oprogramowanie dostarczone przez Wykonawcę musi zapewnić dopasowanie obrazu do ekranu zgodnie z formatem obrazu.

Oprogramowanie systemu musi umożliwiać definiowanie czasokresu emisji poszczególnych elementów kampanii informacyjnej (możliwość prezentowania niektórych materiałów w określonym przedziale czasowym).

Monitory nie mogą posiadać przycisków dostępowych (wszystkie ustawienia muszą być dokonywane poprzez aplikacje); okablowanie podłączeniowe nie może być bezpośrednio dostępne.

W przypadku zawieszenia systemu restart musi nastąpić w pełni automatycznie (bez ingerencji motorniczego). Wykonawca opracuje procedurę restartu w przypadku, gdy automatyczny restart systemu nie nastąpi.

Zasilanie systemu musi być realizowane ze źródła napięcia tramwaju.

Zamawiający używa aplikację dostarczoną przez producenta wagonów typu „2012N” tj. Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Logico dostarczoną przez Novamediainnovation Sp. z o.o. eksploatowaną w wagonach Moderus Beta.

System musi posiadać możliwość wymiany danych SER z systemem SIP. Powiązanie musi umożliwiać m.in. przekazywanie informacji o nr linii oraz wyświetlać przystanki: aktualny, następny i docelowy.

Wykonawca dostarczy niezbędne oprogramowanie do komunikowania się z systemem, wprowadzania danych i ich aktualizacji poprzez Wi-Fi i nośniki danych, do użytku przez Zamawiającego bez ograniczeń stanowiskowych.”

Pytanie 55

W punkcie 13.5 załącznika nr 1a do SIWZ, zamawiający oczekuje dostawy podsystemu który ma importować dane dotyczące rozkładu jazdy i kursówek z systemu używanego przez Tramwaje Śląskie oraz korzystać z obecnie stosowanej przez tramwaje Śląskie bazy rozkładów jazdy.

Prosimy o informację z jakiego oprogramowania i bazy rozkładów jazdy zamawiający obecnie korzysta ?

Odpowiedź

Podsystem ma zapewnić możliwość importowania rozkładów jazdy przekazywanych przez Organizatora komunikacji Zamawiającemu w postaci plików Excel (przykład załącznik nr 3 do OPZ).

Pytanie 56

Dot.: Załącznik nr 1a do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 22-25 metrów) pkt 2.4 oraz Załącznik nr 1b do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 30-32 metrów) pkt 2.4

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie odstępstwa wobec skrajni kinematycznej taboru tramwajowego PN-K-92008:1998 w zakresie wysokości i położenia przystanków, co pozwoli na zaoferowanie sprawdzonego rozwiązania, bez konieczności stosowania skosów (podcięć) w dolnej części pojazdu

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 57

Dot.: Załącznik nr 1a do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 22-25 metrów) pkt 4.9 oraz Załącznik nr 1b do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 30-32 metrów) pkt 4.9:

„[...] miejsce zamocowania odbieraka prądu na dachu – nad I wózkiem wagonu [...]”

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie przez Zamawiającego odbieraka prądu zamontowanego nad wózkiem środkowym.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 58

Dot.:Załącznik nr 1a do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 22-25 metrów) pkt 4.14 oraz Załącznik nr 1b do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 30-32 metrów) pkt 4.14:

„[...] Oczekiwany jest, by wszystkie drzwi umiejscowione były w jednej płaszczyźnie ściany bocznej wagonu [...].”

Prosimy o potwierdzenie, że sformułowanie „oczekiwane” nie jest sformułowaniem obligatoryjnym i Zamawiający dopuszcza zastosowanie skrajnych drzwi pojedynczych w płaszczyźnie będącej pod pewnym kątem w stosunku do płaszczyzny ściany bocznej (na skosach skrajnych członów).

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza zastosowanie skrajnych drzwi pojedynczych w płaszczyźnie będącej pod pewnym kątem w stosunku do płaszczyzny ściany bocznej (na skosach skrajnych członów).

Pytanie 59

Dot.: Załącznik nr 1a do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 22-25 metrów) pkt 19.4 ppkt 13 oraz Załącznik nr 1b do SIWZ (OPZ dla wagonu o długości 30-32 metrów) pkt 19.4 ppkt 36:

„Dokumenty potwierdzające bezpieczeństwo przeciwpożarowe zgodnie z normą PN-K-02511:2000 – dotyczy wszystkich materiałów niemetalowych w tym przewodów”

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie przygotowania pojazdu w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego zgodnie z normą EN-45545, której wymagania nie są mniej restrykcyjne niż normy PN-K-02511:2000.

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 60

Dot.: Rozdziału XXII punkty 2 i 4, termin składania i otwarcia ofert

Z uwagi na toczące się postępowanie przed Krajową Izbą Odwoławczą w związku z odwołaniem wniesionym przez jednego z potencjalnych oferentów, oraz, powołując się na przywilej Zamawiającego wskazany w art. 182 ust. 5 Prawo zamówień publicznych, zgodnie z którym „w przypadku wniesienia odwołania wobec treści ogłoszenia o zamówieniu lub postanowień specyfikacji istotnych warunków zamówienia zamawiający może przedłużyć termin składania ofert lub termin składania wniosków”, zwracamy się z uprzejmą prośbą o przedłużenie terminu składania i otwarcia ofert na **13 października 2017 roku**.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zgodnie z wyrokiem KIO odwołanie zostało oddalone w całości. Wyrok Zamawiający udostępnił na stronie internetowej. Termin składania i otwarcia ofert został przesunięty dnia 05.09.2017r.

Pytanie 61

Pkt 4.20: Na pulpicie zamontować należy po jego lewej stronie widoczny od czoła wagonu wyświetlacz do prezentacji numeru pociągu o wymiarach: długość 170mm, wysokość 130 mm, eksponujący dwie cyfry o wysokości minimum 80mm.

Wnosimy o usunięcie wymaganych wymiarów wyświetlacza, gdyż ogranicza to możliwość dostosowania wyświetlaczy do konstrukcji kabiny. Wymagana funkcjonalność wyświetlania cyfr o wysokości min. 80mm może być zachowana przy dowolnych wymiarach wyświetlacza. Prosimy o zmianę zapisu na:

"Na pulpicie zamontować należy po jego lewej stronie widoczny od czoła wagonu wyświetlacz do prezentacji numeru pociągu, eksponujący dwie cyfry o wysokości minimum 80 mm."

Odpowiedź

Na pulpicie zamontować należy po jego lewej stronie widoczny od czoła wagonu wyświetlacz do prezentacji numeru pociągu o wymiarach: **max.** Długość 170mm, **max.** Wysokość 130mm, eksponujący dwie cyfry o wysokości minimum 80mm.

Pytanie 62

Pkt 13: (...) łączność z lokalną siecią komputerową (Ethernet) ze złączami RJ-45 typu przemysłowego (przystosowanymi do trudnych warunków środowiskowych).

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania złącza Ethernetowego M12, które jest powszechnie wykorzystywane w pojazdach szynowych, posiada wszystkie wymagane normy i jest przystosowany do trudnych warunków środowiskowych. Prosimy o zmianę zapisu na:

(...)łączność z lokalną siecią komputerową (Ethernet) ze złączami RJ-45 lub M12 typu przemysłowego (przystosowanymi do trudnych warunków środowiskowych).

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje SIWZ na:

(...łączność z lokalną siecią komputerową (Ethernet) ze złączami RJ-45 lub M12 typu przemysłowego (przystosowanymi do trudnych warunków środowiskowych).

Pytanie 63

Pkt 13.3: Oczekiwany jest działanie systemu w oparciu o aplikację wykorzystywaną w wagonach ModerusBeta

Wnosimy o usunięcie tego wymagania lub zmianę jego treści na: "Oczekiwany jest działanie systemu w oparciu o aplikację posiadającą funkcjonalność nie gorszą niż ta wykorzystywana w wagonach Moderus Beta".

Obecny zapis faworyzuje system konkretnej firmy, co ogranicza konkurencyjność i dostępność rozwiązań.

Odpowiedź

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji treści SWIZ (odpowiedź na pytanie 54).

Pytanie 64

Podstawowe parametry tramwaju:

-długość mierzona pomiędzy czołem ściany przedniej i tylnej (bez sprzęgów i zderzaków)-maksymalnie 25m i nie mniej niż 22m.

W celu zwiększenia poziomu modułowości konstrukcji pomiędzy tramwajami "krótkimi" i "długimi" prosimy o zmianę zapisu na: "długość konstrukcji stalowej mierzona pomiędzy czołem ściany przedniej i tylnej (bez sprzęgów i zderzaków)—maksymalnie 26m i nie mniej niż 22m.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.