



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Gorzów Wlkp., dnia 14.05.2025 r.

Zamawiający:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gorzowie Wlkp., przy ul. Kostrzyńskiej 46.

Dotyczy:

postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. Dostawa nowych, niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych do Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. wraz z prawem opcji. Oznaczenie postępowania: 899/2025/007.

Strona internetowa prowadzonego postępowania:

https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_gorzow

WYJAŚNIENIA ORAZ ZMIANY SWZ

I. Zamawiający, Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp., działając na podstawie art. 135 ust. 6 oraz art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (zwanej dalej ustawą Pzp), przedstawia poniżej treść wniosków wraz z wyjaśnieniami oraz zmianami wprowadzonymi do Specyfikacji Warunków Zamówienia (zwanej dalej SWZ):

Pytanie nr 1:

SWZ pkt 12 ust. 12.1

Wnosimy o zmniejszenie wymaganej kwoty wadium do wysokości **1.000.000,00 zł (słownie: jeden milion złotych)**. Wykonawca wskazuje przy tym, że wskazana kwota jest zgodna z praktyką rynkową dla tego typu zamówień a zmniejszenie wysokości wadium przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności postępowania co wpłynie pozytywnie na uzyskanie korzystniejszych warunków cenowych i jakościowych.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i dokonuje zmiany pkt 12.1. SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„12.1. Zamawiający żąda wniesienia wadium w wysokości 1.000.000,00 złotych (słownie: jeden milion złotych).”.

Pytanie nr 2:

Załącznik nr 1 do SWZ §2

Wnosimy o dodanie ust. 9 w którym zostanie wskazany termin realizacji zamówienia w ramach prawa opcji z terminami zgodnymi jak wskazano w SWZ pkt 6 ust. 2.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dodaje w § 2 ust. 9, który otrzymuje brzmienie:

„9. Termin wykonania przedmiotu zamówienia w ramach zamówienia objętego prawem opcji wynosi 30 miesięcy, licząc od dnia złożenia przez Zamawiającego oświadczenia o skorzystaniu z opcji.”

Pytanie nr 3:

Załącznik nr 1 do SWZ §2 ust. 3

Wnosimy o modyfikację zapisu dotyczącego prawa opcji w następujący sposób:

„Zamawiający może skorzystać z prawa opcji w całości lub w części. W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji w części, Zamawiający ma prawo do dalszego korzystania z prawa opcji w niewykorzystanym zakresie. Zamawiający może zamówić minimalnie cztery tramwaje lub maksymalnie dziewięć sztuk tramwajów.”





Produkcja tramwajów jest procesem wysoko złożonym, angażującym zarówno zasoby inżynierskie, logistyczne oraz moce produkcyjne, których rezerwacja wymaga długoterminowego planowania. Realizacja prawa opcji w zakresie jednej sztuki tramwaju generuje nieproporcjonalnie wysoki koszt jednostkowy w przeliczeniu na nakłady organizacyjne, uruchomienie łańcucha dostaw oraz ponowne uruchomienie produkcji seryjnej. Ustalenie minimalnego wolumenu opcji na poziomie czterech tramwajów daje Wykonawcy możliwość zaplanowania procesu w sposób bardziej efektywny ekonomicznie, pozwalając jednocześnie Zamawiającemu na elastyczne kształtowanie zakresu dostaw (od 4 do 9 sztuk) bez rezygnacji z prawa decyzyjnego.

Pozostawienie zapisów w obecnym kształcie niekorzystnie wpłynie na wzrost ceny, którą należy wskazać w pkt 1, Lp. 7 tabeli z Załącznika nr 3 do SWZ (Formularz Oferty) tak aby uwzględniała ona ryzyka wskazane powyżej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 2 ust. 3, który otrzymuje brzmienie:

„3. Zamawiający może skorzystać z prawa opcji w całości lub w części. W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji w części, Zamawiający ma prawo do dalszego korzystania z prawa opcji w niewykorzystanym zakresie. Zamawiający może zamówić minimalnie 4 tramwaje lub maksymalnie 9 sztuk tramwajów.”.

Pytanie nr 4:

Załącznik nr 1 do SWZ §3

Prosimy o wskazanie, czy Zamawiający przewiduje przybliżony termin ziszczenia się jednej ze wskazanych w przedmiotowym punkcie przesłanek, w szczególności:

- a) na jakim etapie znajduje się wniosek o dofinansowanie projektu „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – etap II”?
- b) czy została już zawarta umowa lub czy toczy się procedura jej przygotowania?
- c) czy znany jest orientacyjny harmonogram działań po stronie instytucji pośredniczącej?

Informacja ta pozwoli Wykonawcy na racjonalne zaplanowanie potencjalnego harmonogramu realizacji zamówienia oraz zasobów niezbędnych do jego wykonania w wymaganym terminie.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że:

- a) wniosek o dofinansowanie został złożony w systemie CST2021 w ramach naboru niekonkurencyjnego nr: FENX.03.01-IP.02-001/24 w dniu 25.06.2024. Obecnie trwa ostatni etap oceny w zakresie horyzontalnych i specyficznych kryteriów obligatoryjnych i rankingujących,
- b) umowa o dofinansowanie nie została jeszcze podpisana. Przewidywany termin podpisania umowy o dofinansowanie to czerwiec 2025 roku,
- c) zgodnie z aktualnym zawansowaniem weryfikacji wniosku o dofinansowanie orientacyjna data zakończenia oceny projektu przez CUPT to maj /czerwiec 2025 roku. Po zakończeniu oceny projektu KOP sporządza wynik oceny projektu i przekazuje do akceptacji do Instytucji Zarządzającej - Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (IZ). Niezwłocznie po zatwierdzeniu wyniku oceny przez IZ, Instytucja Pośrednicząca, czyli CUPT przekazuje do wnioskodawcy (MZK) w formie pisemnej lub elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym informację o zatwierdzonym wyniku oceny projektu oznaczającym wybór projektu do dofinansowania albo stanowiącym ocenę negatywną. W przypadku wyboru projektu do dofinansowania ww. informacja będzie obejmowała również planowany termin podpisania umowy o dofinansowanie oraz czynności, które musi spełnić wnioskodawca przed jej podpisaniem. Orientacyjny termin podpisania umowy o dofinansowanie to czerwiec 2025 roku.

Pytanie nr 5:

Załącznik nr 1 do SWZ §4 ust. 2 pkt. 3





Wnosimy o zmianę brzmienia przedmiotowego postanowienia na następujące:

„zapoznał się ze wskazanymi w dokumentach zamówienia ryzykami technicznymi związanymi z realizacją przedmiotu niniejszej Umowy i nie będzie z tego tytułu podnosił roszczeń wobec Zamawiającego.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 4 ust. 2 pkt 3, który otrzymuje brzmienie:

„3) zapoznał się ze wskazanymi w dokumentach zamówienia ryzykami technicznymi związanymi z realizacją przedmiotu niniejszej Umowy i nie będzie z tego tytułu podnosił roszczeń wobec Zamawiającego;”.

Pytanie nr 6:

Załącznik nr 1 do SWZ §4 ust. 4

Wnosimy o zmianę brzmienia przedmiotowego postanowienia na następujące:

„zapoznał się z dokumentami zamówienia opublikowanymi przez Zamawiającego, akceptuje założenia wynikające z tych dokumentów w zakresie realizacji przedmiotu niniejszej Umowy oraz nie zgłasza uwag co do zawartości przedłożonych mu materiałów;”

Wykonawca w pełni akceptuje obowiązek zapoznania się z dokumentacją przetargową i projektową udostępnioną przez Zamawiającego, jednak dla celów przejrzystości kontraktu oraz zabezpieczenia interesów obu stron wnioskujemy o ograniczenie zakresu tego oświadczenia wyłącznie do dokumentacji przetargowej opublikowanej przez Zamawiającego w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Doprecyzowanie to nie wpływa negatywnie na prawa Zamawiającego, a przyczynia się do transparentności relacji kontraktowych.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 4 ust. 2 pkt 4, który otrzymuje brzmienie:

„4) zapoznał się z dokumentami zamówienia opublikowanymi przez Zamawiającego, akceptuje założenia wynikające z tych dokumentów w zakresie realizacji przedmiotu niniejszej Umowy oraz nie zgłasza uwag co do zawartości przedłożonych mu materiałów;”.

Pytanie nr 7:

Załącznik nr 1 do SWZ §5 ust. 4

Ze względu na konieczność wcześniejszego zamówienia i zaliczkowania kluczowych komponentów niezbędnych do realizacji Umowy, wnioskujemy o zwiększenie zaliczki z 5% na 25% i skrócenie terminu jej przekazania z 12 miesięcy na 90 dni. Takie poziomy są za niezbędne dla zapewnienia płynności realizacji projektów produkcyjnych i umożliwienia Wykonawcy terminowej realizacji Zamówienia. W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę Ust. 4 na:

„Zamawiający zobowiązuje się udzielić Wykonawcy zaliczkę na poczet wykonania zamówienia w wysokości 25% łącznego wynagrodzenia brutto wskazanego w §5 ust. 2. Zaliczka zostanie przekazana Wykonawcy na jego rachunek bankowy (nr konta ...) w terminie do 90 dni od dnia złożenia oświadczenia, o którym mowa w §3, oraz po uprzednim wniesieniu przez Wykonawcę zabezpieczenia zaliczki. Zaliczka przekazana będzie jednorazowo w całości na podstawie faktury zaliczkowej (pro forma), dostarczonej Zamawiającemu w terminie co najmniej 30 dni przed terminem udzielenia (wypłaty) zaliczki. Po wypłacie zaliczki Wykonawcy zobowiązuje się on do wystawienia i dostarczenia Zamawiającemu faktury VAT zgodnie ze stosownymi przepisami.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy w części i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 5 ust. 4, który otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Zamawiający zobowiązuje się udzielić Wykonawcy zaliczkę na poczet wykonania zamówienia w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto wskazanego w § 5 ust. 2. Zaliczka zostanie przekazana



Wykonawcy na jego rachunek bankowy (nr konta _____) w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia oświadczenia, o którym mowa w § 3 i po uprzednim wniesieniu przez Wykonawcę zabezpieczenia zaliczki. Zaliczka przekazana będzie jednorazowo w całości na podstawie faktury zaliczkowej (pro forma), dostarczonej Zamawiającemu w terminie co najmniej 30 dni przed terminem udzielenia (wypłaty) zaliczki. Po wypłacie zaliczki Wykonawcy zobowiązuje się on do wystawienia i dostarczenia Zamawiającemu faktury VAT zgodnie ze stosownymi przepisami.”.

Pytanie nr 8:

Załącznik nr 1 do SWZ §5 ust. 4

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji Wykonawca będzie mógł się ubiegać o zaliczkę na warunkach analogicznych jak dla zamówienia podstawowego.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający potwierdza, że w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji Wykonawca będzie mógł się ubiegać o zaliczkę na warunkach analogicznych jak dla zamówienia podstawowego. Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany w § 5, w którym po ust. 16 dodaje się ust. 16¹ w brzmieniu:

„16¹. W razie skorzystania z opcji Zamawiający zobowiązuje się udzielić Wykonawcy zaliczkę na poczet wykonania zamówienia w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto dla zakresu wykorzystanej opcji (w przedziale określonym w § 2 ust. 3 i ustalonej w oparciu o cenę netto jednego tramwaju wskazaną w § 2 ust. 8 zd. 2). Zaliczka zostanie przekazana Wykonawcy na jego rachunek bankowy (nr konta _____) w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia oświadczenia, o którym mowa w § 2 ust. 5 i po uprzednim wniesieniu przez Wykonawcę zabezpieczenia zaliczki. Zaliczka przekazana będzie jednorazowo w całości na podstawie faktury zaliczkowej (pro forma), dostarczonej Zamawiającemu w terminie co najmniej 30 dni przed terminem udzielenia (wypłaty) zaliczki. Po wypłacie zaliczki Wykonawcy zobowiązuje się on do wystawienia i dostarczenia Zamawiającemu faktury VAT zgodnie ze stosownymi przepisami. Ust. 5-16 stosuje się odpowiednio.”

Pytanie nr 9:

Załącznik nr 1 do SWZ §5 ust. 4 i 5

Wskazujemy, że postanowienia dotyczące terminów wniesienia gwarancji zwrotu zaliczki oraz wypłaty zaliczki na rachunek Wykonawcy są nieprecyzyjne i konieczne jest ich wyjaśnienie.

W ust. 5 Zamawiający wskazał, że Wykonawca zobowiązany jest do wniesienia zabezpieczenia zaliczki na 14 dni po złożeniu oświadczenia, o którym mowa w §3. Jednocześnie w ust. 4 opisano, że zaliczka zostanie przekazana Wykonawcy na jego rachunek bankowy w terminie 12 miesięcy od dnia złożenia oświadczenia, o którym mowa w §3. Można to rozumieć w ten sposób, że przez niemal 11,5 miesiąca Wykonawca będzie musiał utrzymywać ważne zabezpieczenie zwrotu zaliczki i ponosić koszty z tym związane, podczas gdy zaliczka w ogóle nie będzie jeszcze wypłacona. Takie rozwiązanie nie jest efektywne i niepotrzebnie zwiększa koszty realizacji zamówienia. Zgodnie z praktyką rynkową, stosowane są z powodzeniem następujące rozwiązania:

- a) Wykonawca zobowiązany jest do wniesienia gwarancji zwrotu zaliczki na co najmniej 30 dni przed upływem ustalonego terminu płatności zaliczki; albo
- b) Termin płatności zaliczki ustalany jest na 30-60 dni od dnia wniesienia gwarancji zwrotu zaliczki przez Wykonawcę i wystawienia faktury.

W związku z tym wnioskujemy o wyjaśnienie intencji Zamawiającego w ww. zakresie oraz rozważenie wprowadzenia zmian zgodnie z propozycjami powyżej.

Ponadto zwracamy uwagę, że na pozyskanie gwarancji zwrotu zaliczki Wykonawca potrzebuje od 30 do 60 dni - procedury wystawienia gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych (szczególnie w przypadku projektów o wysokiej wartości, jak zamówienia na tabor tramwajowy) wymagają przeprowadzenia szczegółowej analizy przez instytucje finansowe, uzyskania wewnętrznych zgód, a



często także dodatkowego zabezpieczenia zwrotnego (np. cesji lub poręczeń). Realizacja tych działań w 14 dni od złożenia oświadczenia może być nierealna, szczególnie w okresach zwiększonego obciążenia instytucji finansowych.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 5 ust. 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5. Wykonawca zobowiązuje się do wniesienia zabezpieczenia zaliczki w terminie na co najmniej 30 dni przed upływem terminu płatności zaliczki, ustalonym w ust. 4, w jednej z następujących form:

- 1) poręczeniach bankowych lub poręczeniach spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, z tym że zobowiązanie kasy jest zawsze zobowiązaniem pieniężnym;*
- 2) gwarancjach bankowych;*
- 3) gwarancjach ubezpieczeniowych;*
- 4) poręczeniach udzielanych przez podmioty, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości.”*

Pytanie nr 10:

Załącznik nr 1 do SWZ § 5 ust. 12

Z uwagi na fakt, że zaliczka będzie udzielona w wysokości 25 % łącznego wynagrodzenia brutto, wnioskujemy o zmianę postanowienia w taki sposób, aby rozliczenie zaliczki następowało w przypadku prawidłowego wykonania przedmiotu umowy o wartości co najmniej 25 % łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy.

Odpowiedź:

Z uwagi na fakt, że Zamawiający odpowiadając na pytanie Wykonawcy nr 7, zdecydował o zwiększeniu zaliczki i zaliczka będzie udzielona w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto – postanowienie zawarte w Załączniku nr 1 do SWZ § 5 ust. 12, przewidujące, że rozliczenie zaliczki będzie następowało w przypadku prawidłowego wykonania przedmiotu umowy o wartości co najmniej 10% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy, jest proporcjonalne i nie wymaga zmiany.

Pytanie nr 11:

Załącznik nr 1 do SWZ § 6 ust. 4

Wnosimy o usunięcie zdania: „Zamawiający przed zaakceptowaniem harmonogramu dostawy może zgłosić do niego uwagi, które Wykonawca winien uwzględnić”. Wskazujemy, że wszelkie uwarunkowania mające wpływ na terminy dostaw powinny być zawarte w SWZ i znane Wykonawcy na dzień składania ofert. Wykonawca nie może zaakceptować obowiązku akceptacji uwag, których zakres nie jest doprecyzowany. Nie jest jasne, w jakim zakresie i pod jakim kątem Zamawiający ma weryfikować harmonogram, dlatego wnioskujemy o usunięcie postanowienia.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 6 ust. 4, który otrzymuje brzmienie:

„4. Szczegółowy harmonogram dostaw opracuje Wykonawca na podstawie informacji uzyskanych od Zamawiającego i dostarczy Zamawiającemu w ciągu 30 dni od złożenia oświadczenia przez Zamawiającego do Wykonawcy potwierdzającego podpisanie umowy z instytucją pośredniczącą bądź po otrzymaniu decyzji od instytucji zarządzającej/instytucji pośredniczącej o przyznaniu środków finansowych z Unii Europejskiej na realizację projektu pn. „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna - etap II” w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 Działanie FENX.03.01 Transport Miejski bądź po otrzymaniu informacji o zaakceptowaniu wniosku o dofinansowanie projektu i przystąpieniu instytucji pośredniczącej do przygotowywania umowy z Beneficjentem o dofinansowanie projektu.”.



Pytanie nr 12:

Załącznik nr 1 do SWZ §7 Ust. 2

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„Wykonawca zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji dostarczonej dokumentacji techniczno–eksploatacyjnej w ramach łącznej wartości dostawy, nie dłużej jednak niż do dnia upływu okresu gwarancji na ostatni dostarczony tramwaj w ramach zamówienia podstawowego. Po zakończeniu okresu gwarancji, wszelkie dodatkowe aktualizacje dokumentacji wymagane przez Zamawiającego będą realizowane na jego pisemne zlecenie i podlegać będą odrębnej wycenie.”

Zobowiązanie do bezterminowej aktualizacji dokumentacji technicznej bez względu na zakres, częstotliwość i przyczyny zmian nie znajduje uzasadnienia po zakończeniu gwarancji, kiedy to odpowiedzialność Wykonawcy za produkt ulega wygaśnięciu, jak również sprzeciwia się zasadzie zawierania umów o zamówienie publiczne na czas określony. Ograniczenie obowiązku do okresu gwarancji jest racjonalne i zgodne z zasadą równowagi kontraktowej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 7 ust. 2, który otrzymuje brzmienie:

„2. Wykonawca zobowiązuje się do bieżącej aktualizacji dostarczonej dokumentacji techniczno–eksploatacyjnej w ramach łącznej wartości dostawy, nie dłużej jednak niż do dnia upływu okresu gwarancji na ostatni dostarczony tramwaj w ramach zamówienia podstawowego. Po zakończeniu okresu gwarancji, wszelkie dodatkowe aktualizacje dokumentacji wymagane przez Zamawiającego będą realizowane na jego pisemne zlecenie i podlegać będą odrębnej wycenie.”.

Pytanie nr 13:

Załącznik nr 1 do SWZ §8 ust. 9

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„W przypadku skutecznego dochodzenia przez osoby trzecie roszczeń związanych z naruszeniem praw autorskich lub warunków licencji na dokumentację, o której mowa w umowie, a wynikających z zawinionego działania lub zaniechania Wykonawcy, Wykonawca zobowiązuje się do pokrycia kosztów zasądzonych prawomocnym orzeczeniem sądu wobec Zamawiającego, w zakresie, w jakim roszczenia te nie wynikają z niewłaściwego lub sprzecznego z umową korzystania z dokumentacji przez Zamawiającego.”

Propozycja uwzględni odpowiedzialność na zasadzie winy i ogranicza odpowiedzialność do sytuacji w których Sąd uzna roszczenie za zasadne.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 8 ust. 9, który otrzymuje brzmienie:

„9. W przypadku skutecznego dochodzenia przez osoby trzecie roszczeń związanych z naruszeniem praw autorskich lub warunków licencji na dokumentację, o której mowa w umowie, a wynikających z zawinionego działania lub zaniechania Wykonawcy, Wykonawca zobowiązuje się do pokrycia kosztów zasądzonych prawomocnym orzeczeniem sądu wobec Zamawiającego, w zakresie, w jakim roszczenia te nie wynikają z niewłaściwego lub sprzecznego z umową korzystania z dokumentacji przez Zamawiającego.”.

Pytanie nr 14:

Załącznik nr 1 do SWZ §8 ust. 10

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„Licencja jest udzielona na czas nieokreślony, jednak nie dłuższy niż przewidywany okres eksploatacji tramwajów objętych niniejszą umową, w zakresie niezbędnym do ich użytkowania, utrzymania, serwisowania i modernizacji przez Zamawiającego lub podmiot działający w jego imieniu.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:



Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 8 ust. 10, który otrzymuje brzmienie:

„10. Licencja jest udzielona na czas nieokreślony, jednak nie dłuższy niż przewidywany okres eksploatacji tramwajów objętych niniejszą umową, w zakresie niezbędnym do ich użytkowania, utrzymania, serwisowania i modernizacji przez Zamawiającego lub podmiot działający w jego imieniu.”.

Pytanie nr 15:

Załącznik nr 1 do SWZ §9 ust. 2

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„Zamawiającemu w okresie życia pojazdów przysługuje prawo do korzystania z dostarczonych w ramach umowy wszystkich systemów informatycznych (oprogramowania)”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 9 ust. 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2.Zamawiającemu w okresie życia pojazdów przysługuje prawo do korzystania z dostarczonych w ramach umowy wszystkich systemów informatycznych (oprogramowania).”

Pytanie nr 16:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust. 1 pkt 3 lit. f)

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„gwarancja na części naprawione w ramach gwarancji na wagon zostaje przedłużona o czas, w którym dana część była niesprawna i niedostępna do użytkowania z powodu zgłoszonej wady objętej gwarancją, liczony od dnia jej skutecznego zgłoszenia do dnia zakończenia naprawy potwierdzonej przez Zamawiającego.”

Proponowana zmiana wprowadza racjonalny i przejrzysty mechanizm ochrony Zamawiającego a także równoważy odpowiedzialność kontraktową stron poprzez przedłużenie gwarancji o rzeczywisty czas niedostępności lub niesprawności części.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 1 pkt 3 lit. f, który otrzymuje brzmienie:

„f) gwarancja na części naprawione w ramach gwarancji na wagon zostaje przedłużona o czas, w którym dana część była niesprawna i niedostępna do użytkowania z powodu zgłoszonej wady objętej gwarancją, liczony od dnia jej skutecznego zgłoszenia do dnia zakończenia naprawy potwierdzonej przez Zamawiającego.”.

Pytanie nr 17:

Załącznik nr 1 do SWZ § 9 ust. 7 pkt 3)

Wnosimy o usunięcie postanowienia – w przypadku oprogramowania jest to bezprzedmiotowe.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ usuwa § 9 ust. 7 pkt 3.

Pytanie nr 18:

Załącznik nr 1 do SWZ § 11 ust. 1 pkt 3)

Prosimy o poprawienie odesłania – powinno być do ust. 2.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 1 pkt 3, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3) Wykonawca, niezależnie od gwarancji, o której mowa w pkt 2, udziela gwarancji jakości:



- a) dla całej struktury nadwozia, blach poszycia zewnętrznego oraz poszycia dachu, na perforację korozyjną – na okres 10 lat liczonych od momentu odbioru każdego tramwaju,
- b) na zewnętrzne powłoki lakiernicze – na okres 6 lat od momentu odbioru każdego tramwaju,
- c) na szkielet nadwozia w zakresie pęknięcia konstrukcji pod warunkiem prawidłowej eksploatacji – na okres 10 lat od momentu odbioru każdego tramwaju,
- d) okres niesprawności przedłuża okres gwarancji pojazdu o czas niesprawności,
- e) gwarancją objęte są wszelkie elementy i części wagonu. Gwarancja nie obejmuje normalnego zużycia eksploatacyjnego,
- f) gwarancja na części naprawione w ramach gwarancji na wagon zostaje przedłużona o czas, w którym dana część była niesprawna i niedostępna do użytkowania z powodu zgłoszonej wady objętej gwarancją, liczony od dnia jej skutecznego zgłoszenia do dnia zakończenia naprawy potwierdzonej przez Zamawiającego,
- g) gwarancja na części wymienione w okresie gwarancji na nowe biegnie od początku.”

Pytanie nr 19:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust 3

Wnosimy o skrócenie maksymalnego terminu gwarancji na elementy specjalistycznego wyposażenia obsługowego na okres nie dłuższy niż wskazany w §11 ust. 1 pkt 2).

Lub alternatywnie Wykonawca proponuje wydłużenie 24-miesięcznego okresu do okresu 36-miesięcznego od momentu protokolarnego odbioru tych elementów z jednoczesnym usunięciem maksymalnego okresu i procedury informowania o dacie montażu poszczególnych elementów pakietu eksploatacyjno-naprawczego co skutecznie zminimalizuje niezbędne formalności związane z informowaniem Wykonawcy.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 2 i 3, które otrzymują następujące brzmienie:

„2. Dla elementów specjalistycznego wyposażenia obsługowego Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji na okres nie krótszy niż 24 miesiące od dnia protokolarnego odbioru tych elementów przez Zamawiającego, na zasadach określonych przez producenta.

3. Dla elementów pakietu eksploatacyjno – naprawczego Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji na okres nie krótszy niż 36 miesięcy od dnia protokolarnego odbioru tych elementów przez Zamawiającego, na zasadach określonych przez producenta.”

Pytanie nr 20:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust. 4

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„W ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Wykonawca zobowiązuje się do usunięcia wady, która wystąpiła i została zgłoszona w okresie trwania gwarancji, określonym w ust. 1. **pkt. 2**”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy w części i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 4, który otrzymuje następujące brzmienie:

„4. W ramach odpowiedzialności gwarancyjnej Wykonawca zobowiązuje się do usunięcia wady, która wystąpiła i została zgłoszona w okresie trwania gwarancji, określonym w ust. 1 pkt 2-3 oraz w ust. 2,3.”

Pytanie nr 21:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust. 9

Wnosimy o zmianę postanowienia na następujące:

„Wykonawca w okresie gwarancji zapewnia wymianę obręczy (oprócz normalnie zużytych) na własny koszt, jedynie w przypadku stwierdzenia wady materiałowej lub technologicznej, która powoduje ich nieprawidłowe funkcjonowanie lub zagraża bezpieczeństwu eksploatacji, pod warunkiem, że obręcze



były użytkowane zgodnie z zaleceniami producenta. Każdorazowe stwierdzenie zasadności wymiany obręczy w ramach obowiązków gwarancyjnych poprzedzone będzie wspólną oceną techniczną przeprowadzoną przez przedstawicieli obu Stron, potwierdzoną protokołem technicznym."

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 9, który otrzymuje brzmienie:
„9. Wykonawca w okresie gwarancji zapewnia wymianę obręczy (oprócz normalnie zużytych) na własny koszt (zarówno koszt usługi, jak i materiałów koniecznych do jej wykonania), jedynie w przypadku stwierdzenia wady materiałowej lub technologicznej, która powoduje ich nieprawidłowe funkcjonowanie lub zagraża bezpieczeństwu eksploatacji, pod warunkiem, że obręcze były użytkowane zgodnie z zaleceniami producenta. Każdorazowe stwierdzenie zasadności wymiany obręczy w ramach obowiązków gwarancyjnych poprzedzone będzie wspólną oceną techniczną przeprowadzoną przez przedstawicieli obu Stron, potwierdzoną protokołem technicznym."

Pytanie nr 22:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust 9

Wnosimy o doprecyzowanie czy Wykonawca ma ponosić koszt samej usługi wymiany obręczy czy także zapewnić materiał do jej wykonania (m.in. obręcz, wkładki gumowe, śruby, nakrętki).

Odpowiedź:

Zamawiający, uwzględniając wniosek Wykonawcy zawarty w pytaniu nr 21 oraz doprecyzowując, czy Wykonawca ma ponosić koszty samej usługi wymiany obręczy, czy także zapewnić materiał do jej wykonania (m.in. obręcz, wkładki gumowe, śruby, nakrętki), dokonał w Załączniku nr 1 do SWZ zmiany § 11 ust. 9 w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie 21.

Pytanie nr 23:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust 9

Wnosimy o doprecyzowanie, że Wykonawca nie jest zobowiązany do wymiany obręczy na własny koszt w przypadkach o których mowa w ust. 8 poprzez dodanie w ust. 9 fragmentu „z zastrzeżeniem ust. 8”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględnia wniosku Wykonawcy uznając, że uwzględnienie wniosku Wykonawcy zawartego w pytaniu nr 21 i w związku z tym nadanie nowego brzmienia § 11 ust. 9 Załącznika nr 1 do SWZ powoduje, że uzupełnienie § 11 ust. 9 Załącznika nr 1 do SWZ poprzez dodanie „z zastrzeżeniem ust. 8” jest zbędne.

Pytanie nr 24:

Załącznik nr 1 do SWZ § 11 ust. 10

Wnosimy o zmianę § 11 ust. 10 załącznika nr 1 do SWZ w następującym brzmieniu: “Wykonawca udziela gwarancji jakości na wady seryjne. Za wadę seryjną uznaje się wystąpienie w okresie 12 miesięcy od powstania wady w pierwszym tramwaju, co najmniej 30 % wad o takim samym charakterze tego samego elementu w pojazdach będących przedmiotem umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 25:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust 19 ppkt 2)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli materiały i części zamienne niezbędne do realizacji wyłącznie „Umowy serwisowej”.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że § 11 ust. 19 pkt 2 Załącznika nr 1 do SWZ dotyczy materiałów i części zamiennych niezbędnych do realizacji wyłącznie „Umowy serwisowej”.



Pytanie nr 26:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust 19 ppkt 3)

W celu poprawnej wyceny wartości przedmiotu umowy, wnosimy o wskazanie ceny za odpłatne udostępnienie wskazanego pomieszczenia magazynowo - biurowego.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany §11 ust. 19 pkt 3, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3) Zamawiający udostępni Wykonawcy pomieszczenie biurowo–warsztatowe wyposażone w oświetlenie, ogrzewanie oraz dostęp do zasilania 230V, dodatkowo pomieszczenie będzie posiadało dostęp do stałego łącza internetowego;”

Zamawiający informuje, że z uwagi na wprowadzone powyżej zmiany SWZ, działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany rozdziału 5 pkt 3 Opisu Przedmiotu Zamówienia – Specyfikacji Technicznej Tramwaju stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3. Zamawiający udostępni Wykonawcy pomieszczenie biurowo–warsztatowe wyposażone w oświetlenie, ogrzewanie oraz dostęp do zasilania 230V, dodatkowo pomieszczenie będzie posiadało dostęp do stałego łącza internetowego.”

Pytanie nr 27:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust. 20 pkt. 2

Wnosimy o zmianę postanowienia na następujące:

„Wykonawca doloży należytej staranności, aby przez okres do 10 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu wspierać Zamawiającego w pozyskiwaniu części zamiennych do napraw pogwarancyjnych oraz nieobjętych gwarancją. W przypadku wycofania z produkcji lub braku dostępności danego elementu, Wykonawca zarekomenduje alternatywnego dostawcę lub zamiennik części. Odpowiedzialność Wykonawcy nie obejmuje zobowiązania do stałego utrzymywania zapasu części ani do dostarczania elementów wycofanych z rynku lub nieprodukowanych przez pierwotnych wytwórców.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w części uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ zmienia § 11 ust. 20 pkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Wykonawca doloży należytej staranności, aby przez okres do 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu wspierać Zamawiającego w pozyskiwaniu części zamiennych do napraw pogwarancyjnych oraz nieobjętych gwarancją. W przypadku wycofania z produkcji lub braku dostępności danego elementu, Wykonawca zarekomenduje alternatywnego dostawcę lub zamiennik części. Odpowiedzialność Wykonawcy nie obejmuje zobowiązania do stałego utrzymywania zapasu części ani do dostarczania elementów wycofanych z rynku lub nieprodukowanych przez pierwotnych wytwórców;”

Pytanie nr 28:

Załącznik nr 1 do SWZ §11 ust. 20 pkt. 3

Wnosimy o zmianę postanowienia na następujące:

„Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia Zamawiającemu części zamiennych ulegających zużyciu eksploatacyjnemu (tj. oświetlenie, okładziny hamulcowe, pióra wycieraczek, ślizgi pantografu) w wagonach tramwajowych **w terminie do 90 dni roboczych** od dnia złożenia kompletnego zamówienia, z zastrzeżeniem ich dostępności u producentów oraz na rynku komponentów. Pozostałe części zamienne będą dostarczane zgodnie z warunkami handlowymi i logistycznymi uzgodnionymi przez Strony w odniesieniu do każdego zamówienia, z uwzględnieniem m.in. charakterystyki zamawianych części, ich dostępności, oraz terminu transportu.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w części uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 11 ust. 20 pkt 3, który otrzymuje następujące brzmienie:



„3) Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia Zamawiającemu części zamiennych ulegających zużyciu eksploatacyjnemu (tj. oświetlenie, okładziny hamulcowe, pióra wycieraczek, ślizgi pantografu) w wagonach tramwajowych w terminie do 30 dni roboczych od dnia złożenia kompletnego zamówienia, z zastrzeżeniem ich dostępności u producentów oraz na rynku komponentów. Pozostałe części zamienne będą dostarczane zgodnie z warunkami handlowymi i logistycznymi uzgodnionymi przez Strony w odniesieniu do każdego zamówienia, z uwzględnieniem m.in. charakterystyki zamawianych części, ich dostępności, oraz terminu transportu;”.

Pytanie nr 29:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 3. pkt. 2)

Wnosimy o wykreślenie słów o treści „i ruchowe” z niniejszego postanowienia. Zamawiający przewidział próby ruchowe na etapie odbiorów końcowych wskazanych m.in. w ust. 4.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 12 ust. 3 pkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) odbiór techniczny gotowego, każdego tramwaju u Wykonawcy, obejmujący weryfikację dokumentów odbiorczych oraz próby stacjonarne kompletnych tramwajów.”.

Pytanie nr 30:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 6

Wnosimy o wprowadzenie następującej zmiany:

„6. Wykonawca zawiadamia upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego w formie pisemnej, na wskazany przez Zamawiającego numer faxu: 95 7287 801 albo email: sekretariat@mzk-gorzow.com.pl o gotowości do odbiorów cząstkowych i technicznych co najmniej 5 dni roboczych przed wystąpieniem tego faktu. Brak zgłoszenia przez Wykonawcę odbiorów częściowych może skutkować odmową przeprowadzenia odbioru w danym terminie, przy czym nie wyłącza to prawa Wykonawcy do złożenia kolejnego zgłoszenia.”

W ramach procesu realizacji produkcji i montażu tramwajów, harmonogramy zadań ulegają częstym i dynamicznym modyfikacjom, wynikającym m.in. z dostępności komponentów, odbiorów międzyoperacyjnych czy zmian w kolejności prac. Skrócenie minimalnego terminu zgłoszenia z 10 do 5 dni roboczych pozwala dostosować moment gotowości technicznej tramwaju do aktualnego i rzeczywistego postępu budowy pojazdu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 12 ust. 6, który otrzymuje następujące brzmienie:

„6. Wykonawca zawiadamia upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego w formie pisemnej, na wskazany przez Zamawiającego numer faxu: 95 7287 801 albo email: sekretariat@mzk-gorzow.com.pl o gotowości do odbiorów cząstkowych i technicznych co najmniej 5 dni roboczych przed wystąpieniem tego faktu. Brak zgłoszenia przez Wykonawcę odbiorów częściowych może skutkować odmową przeprowadzenia odbioru w danym terminie, przy czym nie wyłącza to prawa Wykonawcy do złożenia kolejnego zgłoszenia.”.

Pytanie nr 31:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 19 pkt 2) lit. a)

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w przypadku braku przeprowadzenia odbiorów częściowych dla pudła nadwozia przed lakierowaniem i ram wózków dla konkretnego tramwaju, może wymagać okazania wymienionych dokumentów w trakcie odbiorów częściowych dla pudła nadwozia po lakierowaniu.

Odpowiedź:





Zamawiający potwierdza, że Zamawiający w przypadku braku przeprowadzenia odbiorów częściowych dla pudła nadwozia przed lakierowaniem i ram wózków dla konkretnego tramwaju, może wymagać okazania wymienionych dokumentów w trakcie odbiorów częściowych dla pudła nadwozia po lakierowaniu.

Pytanie nr 32:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 20 pkt 2) lit. l)

Prosimy o poprawienie oczywistej omyłki pisarskiej i zastąpienie zwrotu „uprzedzenia” słowem „urządzenia”.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 12 ust. 20 pkt 2 lit. l, który otrzymuje następujące brzmienie:

„l) dokumentu/protokołu wykonania i zamontowania urządzenia sprzęgającego zgodnie z WTWiO Wykonawcy.”.

Pytanie nr 33:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 21 pkt 1) lit. b)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza przeprowadzenie pomiarów nacisków osi na tor w obecności Zamawiającego, na terenie Wykonawcy, w trakcie prowadzonych odbiorów częściowych.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza przeprowadzenie pomiarów nacisków osi na tor w obecności Zamawiającego, na terenie Wykonawcy, w trakcie prowadzonych odbiorów częściowych.

Jednocześnie Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 12 ust. 21 pkt 1 lit. b, który otrzymuje następujące brzmienie:

„b) przeprowadzenia pomiarów nacisków osi na tor dla wszystkich osi w obecności Zamawiającego, chyba że pomiary zostały już dokonane przy wcześniejszym odbiorze.”.

Pytanie nr 34:

Załącznik nr 1 do SWZ §12 ust. 25

Wykonawca wskazuje, że w przypadku ubezpieczenia tramwajów nie występuje ubezpieczenie OC i AC, a jedynym dokumentem obowiązującym jest Polisa Casco pojazdów szynowych, w związku z tym prosimy o zmianę ubezpieczenia OC i AC na polisę casco.

Obowiązujące brzmienie zobowiązujące Wykonawcę do zawarcia umowy ubezpieczenia w zakresie OC i AC, budzi wątpliwości interpretacyjne z uwagi na niewłaściwe odniesienie do rodzaju pojazdu będącego przedmiotem zamówienia – tj. tramwaju.

- Ubezpieczenie autocasco (AC) dotyczy typowo pojazdów drogowych i nie znajduje bezpośredniego zastosowania do pojazdów szynowych, jakimi są tramwaje.
- Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, o którym mowa w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, nie obejmuje tramwajów – wyłączone są one z zakresu pojazdów objętych obowiązkiem ustawowego OC.

Z powyższych względów proponujemy zastosowanie adekwatnego i właściwego rozwiązania w postaci ubezpieczenia casco taboru szynowego, które zapewni odpowiednią ochronę ubezpieczeniową tramwajów w trakciejazd próbnych, zgodnie ze specyfiką przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 12 ust. 25, który otrzymuje następujące brzmienie:

„25. Na czas jazd próbnych w Gorzowie Wlkp. wykonywanych przed odbiorem końcowym tramwaju Wykonawca musi ubezpieczyć każdy tramwaj (ubezpieczenie casco pojazdów szynowych).”.

Pytanie nr 35:



Załącznik nr 1 do SWZ §13 ust. 1 pkt 2) lit. c)

Wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

*„zwłokę w dostarczeniu **elementów** specjalistycznego wyposażenia obsługowego lub pakietu eksploatacyjno-naprawczego, w terminie określonym w § 6 ust. 2 w wysokości 0,15% ceny łącznej brutto **niedostarczonego asortymentu**, o której mowa w § 5 ust. 1 odpowiednio pkt 4 lub pkt 5, - za każdy dzień zwłoki”.*

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w części uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 13 ust. 1 pkt 2 lit. c, który otrzymuje następujące brzmienie:

„c) zwłokę w dostarczeniu specjalistycznego wyposażenia obsługowego lub pakietu eksploatacyjno-naprawczego, bądź jakiegokolwiek z elementów wchodzących w ich skład w terminie określonym w § 6 ust. 2 w wysokości 0,07 % ceny łącznej brutto, o której mowa w § 5 ust. 1 odpowiednio pkt 4 lub pkt 5, - za każdy dzień zwłoki,”.

Pytanie nr 36:

Załącznik nr 1 do SWZ §13 ust. 1 pkt 2) lit. f)

W celu zachowania równowagi kontraktowej stron oraz w odniesieniu do zapisów Załącznika nr 1 do SWZ §13 ust. 1 pkt 1 lit. b) wnosimy o zmianę wysokości 15% na 10% łącznej ceny brutto o której mowa w §5 ust. 2.

Umowa w obecnym kształcie przewiduje asymetryczną odpowiedzialność – Zamawiający w przypadku odstąpienia od umowy płaci karę w wysokości 10%, natomiast Wykonawca aż 15%. Równe traktowanie stron, w tym identyczna stawka kar za tożsame zdarzenia, jest zgodne z zasadą proporcjonalności oraz uczciwości kontraktowej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy w części i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, który otrzymuje następujące brzmienie:

„b) odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego w wysokości 15 % łącznej ceny brutto określonej w § 5 ust. 2;”.

Pytanie nr 37:

Załącznik nr 1 do SWZ §13 ust. 4 i 5

Wymagane zabezpieczenie należytego wykonania umowy wynosi 3% łącznej ceny brutto. Mając na uwadze, że wartość umowy, koszty pozyskania i utrzymywania zabezpieczenia będą stanowić istotny składnik ceny wnioskujemy o zmniejszenie wymaganego zabezpieczenia do 2% łącznej ceny brutto, zarówno dla zamówienia podstawowego jak i opcji.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje następujących zmian w § 13:

1) ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Dla zabezpieczenia ewentualnych roszczeń wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania przedmiotu umowy, Wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy opiewające na kwotę złotych (słownie: złotych), stanowiącą 2 % łącznej ceny brutto, o której mowa w § 5 ust. 2.”;

2) ust. 5 otrzymuje następujące brzmienie:

„ 5. W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji, Wykonawca będzie każdorazowo zobowiązany do wniesienia/uzupełnienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 2 % ceny brutto zakresu opcjonalnego (dostawy minimalnie czterech lub maksymalnie dziewięciu dodatkowych tramwajów) wyliczonej według ceny jednostkowej brutto tramwaju określonej w § 2 ust. 9, którego dotyczy oświadczenie o skorzystaniu z prawa opcji w terminie 30 dni od otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji.”.





Zamawiający informuje, że z uwagi na wprowadzone powyżej zmiany SWZ, działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje następujących zmian w SWZ :

1) pkt 19.2. SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„19.2. Zabezpieczenie ustala się w wysokości 2% ceny brutto podanej w ofercie dla zakresu podstawowego zamówienia.”;

2) pkt 19.3. SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„19.3. W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji, Wykonawca będzie każdorazowo zobowiązany do wniesienie/uzupełnienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 2% ceny brutto zakresu opcjonalnego (dostawy minimalnie czterech lub maksymalnie dziewięciu dodatkowych tramwajów) wyliczonej według podanej w ofercie ceny jednostkowej brutto tramwaju, którego dotyczy oświadczenie o skorzystaniu z prawa opcji w terminie 30 dni od otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji.”.

Pytanie nr 38:

Załącznik nr 1 do SWZ §13 ust. 5

Wnosimy o wydłużenie terminu do 30 dni. W okresach świątecznych 14 dni na uzgodnienie treści zabezpieczenia i wystawienie go przez gwaranta/poręczyciela może być niewystarczającym terminem.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy i dokonał w Załączniku nr 1 do SWZ zmiany § 13 ust. 5 w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 37.

Pytanie nr 39:

Załącznik nr 1 do SWZ §13 ust.7

Wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

„W przypadku jeśli zawinione przez Wykonawcę nienależyte wykonanie Umowy będzie stanowiło bezpośrednią i jedyną przyczynę utraty przez Zamawiającego przyznanej dotacji z Unii Europejskiej na dostawę tramwajów, Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty odszkodowania w wysokości nieprzekraczającej utraconych środków. W każdym przypadku Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za utratę dotacji, jeżeli jej przyznanie, wypłata lub rozliczenie było uzależnione od decyzji instytucji zewnętrznych, niezależnych od Wykonawcy, lub związane było z opóźnieniami Zamawiającego, instytucji pośredniczącej, bądź zmianami regulacyjnymi.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględniając wniosek Wykonawcy dokonuje w Załączniku nr 1 do SWZ zmiany § 13 ust. 7, który otrzymuje następujące brzmienie:

„7. W przypadku jeśli zawinione przez Wykonawcę nienależyte wykonanie Umowy będzie stanowiło bezpośrednią i jedyną przyczynę utraty przez Zamawiającego przyznanej dotacji z Unii Europejskiej na dostawę tramwajów, Wykonawca zobowiązany będzie do zapłaty odszkodowania w wysokości nieprzekraczającej utraconych środków. W każdym przypadku Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za utratę dotacji, jeżeli jej przyznanie, wypłata lub rozliczenie było uzależnione od decyzji instytucji zewnętrznych, niezależnych od Wykonawcy, lub związane było z opóźnieniami Zamawiającego, instytucji pośredniczącej, bądź zmianami regulacyjnymi.”.

Pytanie nr 40:

Załącznik nr 1 do SWZ § 13 ust. 8

Wnosimy o zmianę na „Zamawiającemu przysługuje prawo do potrącenia wymagalnych wierzytelności z tytułu kar umownych przysługujących wobec Wykonawcy z wymagalnymi wierzytelnościami Wykonawcy z tytułu wynagrodzenia należnego na podstawie Umowy”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględniając wniosek Wykonawcy dokonuje w Załączniku nr 1 do SWZ zmiany § 13 ust. 8, który otrzymuje następujące brzmienie:



„8. Zamawiającemu przysługuje prawo do potrącenia wymagalnych wierzytelności z tytułu kar umownych przysługujących wobec Wykonawcy z wymagalnymi wierzytelnościami Wykonawcy z tytułu wynagrodzenia należnego na podstawie Umowy.”.

Pytanie nr 41:

Załącznik nr 1 do SWZ § 14 ust. 2 pkt 2)

Wnioskujemy o wydłużenie terminu do 90 dni.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy w części i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 14 ust. 2 pkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) opóźnia się z własnej winy z wykonaniem przedmiotu umowy o ponad 60 dni w stosunku do terminów określonych w Harmonogramie dostaw;”.

Pytanie nr 42:

Załącznik nr 1 do SWZ §14 ust. 4

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o uzupełnienie przedmiotowego zapisu poprzez dodanie na końcu zdania „W przypadku odstąpienia przez Zamawiającego na tej podstawie, Wykonawcy przysługuje zwrot udokumentowanych i uzasadnionych kosztów poniesionych do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu, w tym kosztów przygotowania realizacji zamówienia, z wyłączeniem utraconych korzyści.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 14 ust. 4, który otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Zamawiający może odstąpić od umowy, jeżeli środki publiczne, które Zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie całości lub części zamówienia objętego umową, nie zostały mu przyznane, a możliwość odstąpienia od umowy przysługiwać będzie w ciągu 3 miesięcy od zawarcia umowy. W przypadku odstąpienia przez Zamawiającego na tej podstawie, Wykonawcy przysługuje zwrot udokumentowanych i uzasadnionych kosztów poniesionych do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu, w tym kosztów przygotowania realizacji zamówienia, z wyłączeniem utraconych korzyści.”.

Pytanie nr 43:

Załącznik nr 1 do SWZ § 15 ust. 1 pkt 1) lit. a) i c)

Wnioskujemy o zmianę na” „pojawienia się możliwości zastosowania nowych rozwiązań technicznych lub technologicznych (...)”.

Powyższa propozycja jest uzasadniona z uwagi na to, że w praktyce trudno wykazać moment pojawienia się danego rozwiązania na rynku, a z punktu widzenia realizacji projektu kluczowy jest raczej moment pojawienia się możliwości zastosowania danego rozwiązania, co niekoniecznie jest równoznaczne z pojawieniem się na rynku.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje następujących zmian w § 15 ust. 1 pkt 1:

1) lit. a otrzymuje następujące brzmienie:

„a) pojawienia się możliwości zastosowania nowych rozwiązań technicznych lub technologicznych, pozwalających na skrócenie czasu realizacji zamówienia, zmniejszenie kosztów eksploatacji lub uzyskanie korzystniejszych parametrów technicznych;”;

2) lit. c otrzymuje następujące brzmienie:

„c) pojawienia się możliwości zastosowania elementów lub materiałów nowszej generacji, pozwalających na skrócenie czasu realizacji zamówienia, zmniejszenie jego kosztów, kosztów eksploatacji lub uzyskanie korzystniejszych parametrów technicznych;”.

Pytanie nr 44:

Załącznik nr 1 do SWZ §16



Z uwagi na fakt, że Wykonawca zobowiązany jest do cedowania każdej realizowanej umowy na podmiot finansujący prosimy o zmianę zapisów § 16 na:

„Wykonawca nie może dokonać przelewu wierzytelności wynikających z niniejszej Umowy bez uprzedniej pisemnej zgody Zamawiającego. Powyższe zastrzeżenie nie dotyczy przelewu wierzytelności wynikających z Umowy na bank/banki finansujące Wykonawcę na co Zamawiający wyraża zgodę.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ dokonuje zmiany § 16, który otrzymuje następujące brzmienie:

„Wykonawca nie może dokonać przelewu wierzytelności wynikających z niniejszej Umowy bez uprzedniej pisemnej zgody Zamawiającego. Powyższe zastrzeżenie nie dotyczy przelewu wierzytelności wynikających z Umowy na bank/banki finansujące Wykonawcę na co Zamawiający wyraża zgodę.”

Pytanie nr 45:

Załącznik nr 1 do SWZ §17 ust. 4

Wnosimy o wprowadzenie stosownej modyfikacji według poniższej propozycji:

„Łączna maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia Wykonawcy (w odniesieniu do każdego z tramwajów lub elementu specjalistycznego wyposażenia obsługowego lub pakietu eksploatacyjno-naprawczego), jaką dopuszcza Zamawiający w efekcie zastosowania postanowień dotyczących waloryzacji wynagrodzenia, nie może przekroczyć 20% odpowiedniego składnika ceny dostawy wskazanego w § 5 ust. 1. W przypadku gdy skumulowana zmiana kosztów realizacji zamówienia, wykazana i udokumentowana przez Wykonawcę, przekroczy limit 20%, Zamawiający może wyrazić zgodę na dalszą waloryzację, pod warunkiem przedstawienia przez Wykonawcę:

- a) niezależnych analiz rynkowych lub kosztorysów potwierdzających wzrost kosztów,*
- b) dokumentów źródłowych (np. oferty od dostawców),*
- c) aktualizacji harmonogramu finansowego i rzeczowego.”*

Wprowadzenie zapisów umożliwiających dalszą waloryzację wyłącznie po analizie i uzgodnieniu, gwarantuje Zamawiającemu kontrolę nad ewentualnym wzrostem zobowiązań finansowych, przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości i jakości realizacji kontraktu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględnia wniosku Wykonawcy i § 17 ust. 4 Załącznika nr 1 do SWZ nie ulega zmianie.

Pytanie nr 46:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 1. pkt. 1.1 ppkt 5)

Wnosimy o doprecyzowanie przedmiotowego zapisu poprzez następującą zmianę:

„W razie wejścia w życie nowych uregulowań prawnych przed dniem dostawy wagony muszą spełniać również wymagania określone w nowych w aktach prawnych, z zastrzeżeniem, że Strony jeśli zmiany przepisów mają wpływ na zakres, warunki, terminy lub koszty realizacji Umowy, Strony wprowadzą odpowiednie zmiany w oparciu o §15 Załącznika nr 1 do OPZ.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 1 pkt 1.1. Informacje ogólne ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) W razie wejścia w życie nowych uregulowań prawnych przed dniem dostawy wagony muszą spełniać również wymagania określone w nowych w aktach prawnych, z zastrzeżeniem, że Strony, jeśli zmiany przepisów mają wpływ na zakres, warunki, terminy lub koszty realizacji Umowy, wprowadzą odpowiednie zmiany w oparciu o § 15 Załącznika nr 1 do SWZ.”

Zamawiający informuje, że z uwagi na wprowadzone powyżej zmiany SWZ, działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ w § 15 wprowadza następujące zmiany:

- 1) w ust. 1 pkt 3 po lit. d dodaje się lit. e w następującym brzmieniu:



„e) przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz norm, przed dniem dostawy tramwajów, które będą powodować konieczność zmiany specyfikacji tramwajów wynikłej z konieczności spełnienia wymagań wynikających ze zmienionych przepisów i norm;”

2) w ust. 2 po pkt 4 dodaje się pkt 5 w następującym brzmieniu:

„5) w przypadku zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązujących oraz norm, przed dniem dostawy tramwajów, które będą powodować konieczność zmiany specyfikacji tramwajów wynikłej z konieczności spełnienia wymagań wynikających ze zmienionych przepisów i norm, Wykonawca składa pisemny wniosek o zmianę umowy o zamówienie publiczne w zakresie płatności wynikających z faktur wystawionych po zmianie przepisów prawa powszechnie obowiązujących i norm; wniosek powinien zawierać wyczerpujące uzasadnienie faktyczne i prawne oraz dokładne wyliczenie kwoty wynagrodzenia Wykonawcy po zmianie umowy, w szczególności Wykonawca będzie zobowiązany wykazać związek pomiędzy wnioskowaną kwotą podwyższenia wynagrodzenia umownego a wpływem zmiany przepisów powszechnie obowiązujących i norm na kalkulację ceny ofertowej; wniosek powinien obejmować jedynie te dodatkowe koszty realizacji zamówienia, które Wykonawca obowiązkowo ponosi w związku ze zmianą przepisów i norm.”.

Pytanie nr 47:

Załącznik nr 2 do SWZ Ust. 1. pkt. 1.1, Ogólne wymagania konstrukcyjne, ppkt 12)

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wprowadzenie następującej zmiany:

„W konstrukcji tramwaju dopuszcza się rozwiązania oparte o nie więcej niż trzy rodzaje układów: elektryczne, mechaniczne i hydrauliczne. Układy pneumatyczne dopuszcza się wyłącznie do funkcji wewnętrznej piasecznicy oraz układu smarowania obrzeży kół, **a także funkcji fotela motorniczego.** Sprężarki układu pneumatycznego piasecznicy muszą być zabezpieczone przed wpływem czynników zewnętrznych.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 1 pkt 1.1. Informacje ogólne, Ogólne wymagania konstrukcyjne, ppkt 12, który otrzymuje następujące brzmienie:

„12) W konstrukcji tramwaju dopuszcza się rozwiązania oparte o nie więcej niż trzy rodzaje układów: elektryczne, mechaniczne i hydrauliczne. Układy pneumatyczne dopuszcza się wyłącznie do funkcji wewnętrznej piasecznicy oraz układu smarowania obrzeży kół, **a także funkcji fotela motorniczego.** Sprężarki układu pneumatycznego piasecznicy muszą być zabezpieczone przed wpływem czynników zewnętrznych.”.

Pytanie nr 48:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.1. ppkt 1)

Wnosimy o następującą zmianę:

„Niezwłocznie po podpisaniu umowy, przed przystąpieniem do produkcji pierwszego wagonu, Wykonawca w ramach ceny kontraktowej zapozna się z istniejącą w Gorzowie Wlkp. infrastrukturą tramwajową. **Obowiązek przystosowania dostarczanego taboru tramwajowego dotyczy wyłącznie infrastruktury faktycznie wybudowanej i oddanej do użytkowania do dnia upływu terminu składania ofert. W szczególności obowiązek ten nie obejmuje tras będących w budowie, modernizacji lub planowaniu, ani takich, których zakres geometryczny, eksploatacyjny lub techniczny nie był znany Wykonawcy w momencie przygotowywania oferty. Tabor musi być przystosowany do przejazdu po wszystkich funkcjonujących w dniu składania oferty trasach tramwajowych Miasta Gorzowa Wlkp., w tym do przejazdu przez infrastrukturę zajezdni tramwajowej, z uwzględnieniem najmniej korzystnych układów istniejących w tym czasie elementów infrastruktury dzierżawionych przez Zamawiającego od Miasta Gorzowa Wlkp.**”

Odpowiedź i zmiana SWZ:



Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 1, który otrzymuje następujące brzmienie:

„1) Niezwłocznie po podpisaniu umowy, przed przystąpieniem do produkcji pierwszego wagonu, Wykonawca w ramach ceny kontraktowej zapozna się z istniejącą w Gorzowie Wlkp. infrastrukturą tramwajową. Obowiązek przystosowania dostarczonego taboru tramwajowego dotyczy wyłącznie infrastruktury faktycznie wybudowanej i oddanej do użytkowania do dnia upływu terminu składania ofert. W szczególności obowiązek ten nie obejmuje tras będących w budowie, modernizacji lub planowaniu, ani takich, których zakres geometryczny, eksploatacyjny lub techniczny nie był znany Wykonawcy w momencie przygotowywania oferty. Tabor musi być przystosowany do przejazdu po wszystkich funkcjonujących w dniu składania oferty trasach tramwajowych Miasta Gorzowa Wlkp., w tym do przejazdu przez infrastrukturę zajezdni tramwajowej, z uwzględnieniem najmniej korzystnych układów istniejących w tym czasie elementów infrastruktury dzierżawionych przez Zamawiającego od Miasta Gorzowa Wlkp.”.

Pytanie nr 49:

Załącznik nr 2 do SWZ 2.Wymagania dotyczące tramwaju, pkt 2.1 ppkt 1)

Wnosimy o potwierdzenie, że trasy tramwajowe Miasta Gorzowa Wlkp. oraz zajezdnia tramwajowa są zgodne ze wskazaną charakterystyką torowiska opisaną w pkt 1.2. Warunki eksploatacyjne, ppkt 1.2.2.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że trasy tramwajowe Miasta Gorzowa Wlkp. oraz zajezdnia tramwajowa są zgodne ze wskazaną charakterystyką torowiska opisaną w pkt 1.2. Warunki eksploatacyjne, ppkt 1.2.2 (tj. rozdział 1 pkt 1.2.2. Charakterystyka torowiska).

Pytanie nr 50:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.1 ppkt 9)

Wnosimy o następującą zmianę:

*„Koła jezdne muszą być odsprężynowane. Wymiana obręczy powinna być możliwa do wykonania bez konieczności demontażu kół z wózka. **Dopuszcza się demontaż kół z wózka, o ile czynność ta nie jest nadmiernie pracochłonna, nie wymaga demontażu innych kluczowych zespołów pojazdu (np. zespołu napędowego), a sam demontaż może być wykonany przy użyciu standardowego wyposażenia warsztatowego dostępnego w zapleczu technicznym Zamawiającego.**”*

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 9, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„9) Koła jezdne muszą być odsprężynowane. Wymiana obręczy musi być możliwa do wykonania bez konieczności demontażu kół z wózka. **Dopuszcza się demontaż kół z wózka, o ile czynność ta nie jest nadmiernie pracochłonna, nie wymaga demontażu innych kluczowych zespołów pojazdu (np. zespołu napędowego), a sam demontaż może być wykonany przy użyciu standardowego wyposażenia warsztatowego dostępnego w zapleczu technicznym Zamawiającego.**”*

Pytanie nr 51:

Załącznik nr 2 do SWZ 2.Wymagania dotyczące tramwaju, pkt 2.2. ppkt 2.2.1. ust. 2)

Wnosimy o doprecyzowanie zapisu na:

*Drzwi prowadzące z każdej kabiny motorniczego do części pasażerskiej muszą być przyciemnione do $\frac{3}{4}$ wysokości **lub posiadać częściowe przeszklenie umożliwiające obserwację przestrzeni pasażerskiej oraz posiadać blokadę w pozycji pełnego otwarcia (co najmniej 135°), wykorzystywana podczasjazd kontrolno-serwisowych.***

Alternatywnie wnosimy o usunięcie wymagania i dodanie treści mówiącej o uzgodnieniu modelu drzwi do kabin motorniczego po zawarciu umowy z wybranym Wykonawcą.

Odpowiedź i zmiana SWZ:



Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.1. Stanowisko prowadzącego – motorniczego, ppkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Model drzwi prowadzących z każdej kabiny motorniczego do części pasażerskiej, który zostanie zastosowany w dostarczonym taborze tramwajowym musi być uzgodniony z Zamawiającym po podpisaniu umowy.”.

Pytanie nr 52:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.2 Siedzenia pasażera pkt 5)

Wnosimy o zmianę postanowienia na:

„5) Zamawiający oczekuje, aby minimum 8 siedzeń (w tym także składanych) dostępnych było z poziomu podłogi i oznaczonych zostało tapicerką wskazującą na priorytet osób starszych i z niepełnosprawnościami, a także minimum dwóch par stałych (nieskładanych) siedzeń (po jednej parze w obu kierunkach jazdy) znajdujących się bezpośrednio przy drzwiach dwustrumieniowych, jako miejsc dedykowanych dla osób starszych umieszczonych było na poziomie podłogi lub ewentualnie na podeście do wysokości maksymalnie 15 cm, oznaczonych tapicerką wskazującą na priorytet dla osób starszych. Kolorystyka i symbole, które znajdują się na fotelach powinny zostać uzgodnione z Zamawiającym”

Wykonawca wskazuje, że w ppkt 2.2.2 Ukształtowanie podłogi w przedziale pasażerskim pkt 2) Zamawiający dopuścił podesty nie wyższe niż 200 mm.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Siedzenia pasażera, ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Zamawiający oczekuje, aby minimum 8 siedzeń (w tym także składanych) dostępnych było z poziomu podłogi i oznaczonych zostało tapicerką wskazującą na priorytet osób starszych i z niepełnosprawnościami, a także minimum dwóch par stałych (nieskładanych) siedzeń (po jednej parze w obu kierunkach jazdy) znajdujących się bezpośrednio przy drzwiach dwustrumieniowych, jako miejsc dedykowanych dla osób starszych umieszczonych było na poziomie podłogi lub ewentualnie na podeście do wysokości maksymalnie 15 cm, oznaczonych tapicerką wskazującą na priorytet dla osób starszych. Kolorystyka i symbole, które znajdują się na fotelach powinny zostać uzgodnione z Zamawiającym.”.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 2 – zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 53:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.2 Ukształtowanie podłogi w przedziale pasażerskim pkt 2)

Wnosimy o dopuszczenie podestów nie wyższych niż 220 mm co jest standardowym rozwiązaniem w licznej grupie typów pojazdów różnych producentów tramwajów, pozwoli to na dopuszczenie większej ilości oferowanych na rynku rozwiązań.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Ukształtowanie podłogi w przedziale pasażerskim, ppkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Dla pasażerów siedzących dopuszcza się zastosowanie przed fotelami podestów nie wyższych niż 220 mm, przy czym pożądanym jest ograniczenie w jak największym stopniu lokowania foteli na podestach.”.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 2 – zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 54:



Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2. ppkt 2.2.2. Okna pkt 3)

Wnosimy o następującą zmianę:

„wszystkie okna na ścianach bocznych muszą posiadać odchylną część górną, z możliwością ryglowania. Uchwyty części odchylnej powinny być tak skonstruowane, aby zapobiegały możliwości przytrzaśnięcia palców. W oknach częściowo zasłoniętych tablicami informacyjnymi oraz stanowiących wyjścia awaryjne nie należy wykonywać części odchylnej.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Okna, ppkt 3, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3) wszystkie okna na ścianach bocznych muszą posiadać odchylną część górną, z możliwością ryglowania. Uchwyty części odchylnej powinny być tak skonstruowane aby zapobiegały możliwości przytrzaśnięcia palców. W oknach częściowo zasłoniętych tablicami informacyjnymi oraz stanowiących wyjścia awaryjne nie należy wykonywać części odchylnej.”

Pytanie nr 55:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2. ppkt 2.2.2. – Podłoga pkt 5)

Wnosimy o następującą zmianę:

„Występujące łączenia wykładziny podłogowej muszą być gładkie, wykonane w technologii zgrzewania, bez zastosowania listew łączących. Dopuszcza się zastosowanie listew wyłącznie w obszarach krawędzi stopni, występów prowadzących do siedzeń pasażerskich, łączenia wykładziny podłogowej z rampą inwalidy oraz w miejscu łączenia wykładziny z obrotnicą przejścia międzyczłonowego”.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Podłoga, ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Występujące łączenia wykładziny podłogowej muszą być gładkie, wykonane w technologii zgrzewania, bez zastosowania listew łączących. Dopuszcza się zastosowanie listew wyłącznie w obszarach krawędzi stopni, występów prowadzących do siedzeń pasażerskich, łączenia wykładziny podłogowej z rampą inwalidy oraz w miejscu łączenia wykładziny z obrotnicą przejścia międzyczłonowego.”

Pytanie nr 56:

Załącznik nr 2 do SWZ 2.Wymagania dotyczące tramwaju, pkt 2.2. ppkt 2.2.2. Siedzenia pasażerskie ust 4)

Wnosimy o potwierdzenie, że zapis „plus dodatkowy komplet wkładek na wszystkie siedzenia” oznacza elementy wchodzące w skład Pakietu eksploatacyjno-naprawczego Lp. 9.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zapis „plus dodatkowy komplet wkładek na wszystkie siedzenia” oznacza elementy wchodzące w skład Pakietu eksploatacyjno-naprawczego Lp. 9.

Pytanie nr 57:

Załącznik nr 2 do SWZ 2.Wymagania dotyczące tramwaju, pkt 2.2. ppkt 2.2.2. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja - przedział pasażerski, ust. 1c)

Prosimy o zmianę zapisu na:

c) urządzenia zapewniające cyrkulację powietrza powinny zapewniać wymianę powietrza zgodną z aktualną normą PN-EN 14750-1:2006.

Obecny zapis sugeruje, że należy dostarczyć 48 krotność świeżego (zewnątrznego powietrza) do pojazdu w ciągu godziny. Ilość powietrza dostarczanego z zewnątrz przekłada się bezpośrednio na moc grzewczą jaką układ musi posiadać, aby ogrzać lub schłodzić zimne lub ciepłe powietrze. W takim przypadku moc grzewcza i chłodnicza urządzeń zamontowanych w pojeździe musiałaby być dużo



wyższa niż mówi o tym norma PN-EN 14750-1:2006. Dodatkowo wymusiłoby to dużo większe zużycie energii na potrzeby układu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja – przedział pasażerski, ppkt 1, lit. c, który otrzymuje następujące brzmienie:

„c) urządzenia zapewniające cyrkulację powietrza powinny zapewniać wymianę powietrza zgodną z aktualną normą PN-EN 14750-1:2006 lub równoważną.”.

Pytanie nr 58:

Załącznik nr 2 do SWZ 2.Wymagania dotyczące tramwaju, pkt 2.2. ppkt 2.2.2. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja - przedział pasażerski, ust. 4b)

Prosimy o doprecyzowanie zapisu na:

b) otwory wylotowe powinny być rozmieszczone w tramwaju w taki sposób, aby zapewniały wymianę powietrza zgodnie z przyjętą wielkością. Wyloty ciepłego powietrza powinny być przy podłodze, a schłodzonego przy suficie. Nawiew powietrza z góry musi być rozproszony. **Dopuszcza się dogrzewanie górnymi otworami wylotowymi.**

Standardowe rozwiązanie nawiewu ciepłego powietrza realizowane jest urządzeniami grzewczymi umieszczonymi w strefie przypodłogowej tj. pod fotelami, na obudowach przestrzeni nadwózkowej, kurtyny powietrza przy drzwiach i dodatkowo wspomagane jest przez agregaty HVAC poprzez nawiew realizowany otworami zlokalizowanymi w suficie.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja – przedział pasażerski, ppkt 4, lit. b, który otrzymuje następujące brzmienie:

„b) otwory wylotowe powinny być rozmieszczone w tramwaju w taki sposób, aby zapewniały wymianę powietrza zgodnie z przyjętą wielkością. Wyloty ciepłego powietrza powinny być przy podłodze, a schłodzonego przy suficie. Nawiew powietrza z góry musi być rozproszony. Dopuszcza się dogrzewanie górnymi otworami wylotowymi.”.

Pytanie nr 59:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2. ppkt 2.2.6. tiret 20)

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o następującą zmianę:

*„Przekładnie powinny charakteryzować się szczelnością i nie wykazywać żadnych wycieków oleju w trakcie eksploatacji. **Trwałość konstrukcyjna zastosowanych podzespołów przekładni powinna umożliwiać osiągnięcie przebiegu międzyremontowego wynoszącego co najmniej 500 000 km, zgodnie z warunkami eksploatacji oraz cyklem przeglądowo-obługowym określonym przez producenta przekładni.**”*

Wykonawca wskazuje przy tym, że wymóg przebiegu międzyremontowego na poziomie 750 000 km znacząco wykracza poza standardy techniczne oferowane przez większość renomowanych europejskich producentów przekładni tramwajowych.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.6. Układ jezdny, ppkt 20, który otrzymuje następujące brzmienie:

„20) Przekładnie powinny charakteryzować się szczelnością i nie wykazywać żadnych wycieków oleju w trakcie eksploatacji. Trwałość konstrukcyjna zastosowanych podzespołów przekładni powinna umożliwiać osiągnięcie przebiegu międzyremontowego wynoszącego co najmniej 500 000 km, zgodnie z warunkami eksploatacji oraz cyklem przeglądowo-obługowym określonym przez producenta przekładni.”.



Pytanie nr 60:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. Pkt. 2.2 ppkt 2.2.15 tiret 1)

W związku z treścią przedmiotowego wymagania prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga montażu i dostarczenia kasowników w dostarczonym tramwaju przez Wykonawcę, a rolą Wykonawcy jest wyłącznie zapewnienie infrastruktury technicznej (przewód zasilający oraz przewód Ethernet) umożliwiającej ich przyszłą instalację, bez obowiązku ich fizycznej dostawy, instalacji, uruchomienia oraz konfiguracji. Koszty związane z ewentualną przyszłą instalacją kasowników (jeśli Zamawiający zdecyduje się na ich montaż) nie będą obciążały Wykonawcy i stanowić będą ewentualne odrębne zamówienie.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że nie wymaga montażu i dostarczenia kasowników w dostarczonym tramwaju przez Wykonawcę, a rolą Wykonawcy jest wyłącznie zapewnienie infrastruktury technicznej (przewód zasilający oraz przewód Ethernet) umożliwiającej ich przyszłą instalację, bez obowiązku ich fizycznej dostawy, instalacji, uruchomienia oraz konfiguracji. Koszty związane z ewentualną przyszłą instalacją kasowników (jeśli Zamawiający zdecyduje się na ich montaż) nie będą obciążały Wykonawcy i stanowić będą ewentualne odrębne zamówienie.

Pytanie nr 61:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15 tiret 2)

W związku z treścią przedmiotowego wymagania prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga montażu i dostarczenia automatów biletowych w dostarczonym tramwaju przez Wykonawcę, a rolą Wykonawcy jest wyłącznie zapewnienie infrastruktury technicznej (przewód zasilający oraz przewód Ethernet) umożliwiającej ich przyszłą instalację, bez obowiązku ich fizycznej dostawy, instalacji, uruchomienia oraz konfiguracji. Koszty związane z ewentualną przyszłą instalacją automatów biletowych (jeśli Zamawiający zdecyduje się na ich montaż) nie będą obciążały Wykonawcy i stanowić będą ewentualne odrębne zamówienie.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że nie wymaga montażu i dostarczenia automatów biletowych w dostarczonym tramwaju przez Wykonawcę, a rolą Wykonawcy jest wyłącznie zapewnienie infrastruktury technicznej (przewód zasilający oraz przewód Ethernet) umożliwiającej ich przyszłą instalację, bez obowiązku ich fizycznej dostawy, instalacji, uruchomienia oraz konfiguracji. Koszty związane z ewentualną przyszłą instalacją automatów biletowych (jeśli Zamawiający zdecyduje się na ich montaż) nie będą obciążały Wykonawcy i stanowić będą ewentualne odrębne zamówienie.

Pytanie nr 62:

Załącznik nr 2 do SWZ Ust. 2. Pkt. 2.2 ppkt 2.2.15 System informacji pasażerskiej pkt 6) lit. d)

Wnosimy o wprowadzenie następującej zmiany w treści poniższego wymagania:

„Wykonawca dostarczy związane z oprogramowaniem licencje bezterminowe, niewyłączne, stanowiskowe, umożliwiające instalację, użytkowanie oraz aktualizację oprogramowania na co najmniej 3 stanowiskach stacjonarnych i 1 stanowisku przenośnym. Wykonawca zapewni bezpłatne aktualizacje oprogramowania przez okres odpowiadający gwarancji wskazanej w Załączniku nr 1 OPZ §11 ust.1 pkt 2 oraz szczegółową dokumentację techniczną i instrukcję obsługi w języku polskim.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System Informacji Pasażerskiej poz. 6 lit. d, który otrzymuje następujące brzmienie:

„d) Wykonawca dostarczy związane z oprogramowaniem licencje: udzielone na okres życia pojazdów, niewyłączne, stanowiskowe, umożliwiające instalację, użytkowanie oraz aktualizację oprogramowania na co najmniej 3 stanowiskach stacjonarnych i 1 stanowisku przenośnym. Wykonawca zapewni bezpłatne aktualizacje oprogramowania przez okres odpowiadający gwarancji wskazanej w §11 ust. 1



pkt 2 Załącznika nr 1 do SWZ oraz szczegółową dokumentację techniczną i instrukcję obsługi w języku polskim.”.

Pytanie nr 63:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15 System Informacji Pasażerskiej pkt 20)

W celu poprawnej wyceny zamówienia, wnosimy o dodanie wskazanych podzespołów do wykazu pakietu eksploatacyjno – naprawczego.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 2 do SWZ i w rozdziale 3 w tabeli zamieszczonej w pkt 3.1.1. Specjalistyczne wyposażenie obsługowe dodaje pozycję nr 10. Zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 2 do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3 do SWZ i w tabeli zamieszczonej w pkt 2 dodaje pozycję nr 10. Zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3 do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 64:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 2.

W związku z potrzebą zapewnienia wysokiej niezawodności i kompatybilności urządzeń z warunkami eksploatacyjnymi w taborze szynowym, Wykonawca wnioskuje o doprecyzowanie zapisu dotyczącego zakresu napięcia zasilającego urządzenia, w odniesieniu do klas zasilania określonych w normie EN 50155:2017.

Norma ta, choć nieobligatoryjna prawnie w każdej sytuacji, stanowi obecnie branżowy standard oraz powszechnie stosowaną dobrą praktykę w projektowaniu i dostarczaniu urządzeń elektronicznych do pojazdów szynowych – w tym również tramwajów i pojazdów metra.

Zgodnie z EN 50155:2017:

Nominalne napięcia zasilania to: 24 V DC, 36 V DC, 48 V DC, 72 V DC, 96 V DC, 110 V DC,

Zakresy robocze i chwilowe dopuszczalne napięcia są szczegółowo zdefiniowane dla każdej klasy zasilania, w przypadku rozwiązań dedykowanych dla tramwajów jest to 24 V DC (+24% / -30%):

Zakres roboczy: 16.8 – 30.0 V DC

Obecny zapis „od 16 do 48 V DC” może nieprecyzyjnie odwzorowywać realne warunki zasilania w pojazdach oraz może prowadzić do nieuzasadnionego wykluczenia rozwiązań w pełni zgodnych z powszechnie przyjętym standardem branżowym.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na:

„Urządzenie musi być zgodne z wymaganiami dotyczącymi zasilania wg normy EN 50155:2017 dla napięcia nominalnego 24 V DC (lub innego, zgodnego z systemem pokładowym), z dopuszczalnym zakresem pracy oraz dopuszczalnymi wartościami krótkoterminowymi zgodnie z klasą określoną w tej normie.”

Uzasadnienie:

Odwołanie do normy EN 50155:2017 nie tylko umożliwia rzetelną weryfikację zgodności, ale także wpisuje się w aktualne standardy rynkowe, dobre praktyki inżynierskie i doświadczenia eksploatacyjne operatorów transportu szynowego. Zmiana ta zwiększy konkurencyjność postępowania, ułatwi ocenę ofert oraz zagwarantuje kompatybilność z systemami zasilania powszechnie stosowanymi w taborze szynowym.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 2, który otrzymuje następujące brzmienie:



„2) Urządzenie musi być zgodne z wymaganiami dotyczącymi zasilania wg normy EN 20155:2017 lub równoważnej dla napięcia nominalnego 24 V DC (lub innego, zgodnego z systemem pokładowym), z dopuszczalnym zakresem pracy oraz dopuszczalnymi wartościami krótkoterminowymi zgodnie z klasą określoną w tej normie lub normach równoważnych.”.

Pytanie nr 65:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 3.

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na bardziej ogólny, funkcjonalny opis umożliwiający dobór rozwiązań technicznych przez wykonawcę, np.:

„Urządzenie musi zapewniać prawidłową współpracę z podłączonymi urządzeniami. Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia odpowiednich interfejsów wymaganych dla funkcjonowania systemu i jego integracji.”

Obecny zapis może wskazywać na konkretne rozwiązanie techniczne. Funkcjonalność systemu może zostać osiągnięta przy użyciu różnych konfiguracji sprzętowych – także z wykorzystaniem konwerterów lub interfejsów programowych. Proponowana zmiana zwiększy możliwość doboru rozwiązań aktualnie dostępnych na rynku, przy zachowaniu wymagań funkcjonalnych zamawiającego.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 3, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3) Urządzenie musi zapewniać prawidłową współpracę z podłączonymi urządzeniami. Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia odpowiednich interfejsów wymaganych dla funkcjonowania systemu i jego integracji oraz spełniających wymagania funkcjonalne Zamawiającego.”.

Pytanie nr 66:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 4.

Zgodnie z powyższą propozycją zmiany wykonawca wnioskuję o usunięcie wymagania ponieważ podobnie jak powyższe wskazuje konkretne rozwiązanie techniczne. Wyżej wprowadzona zmiana zabezpiecza zamawiającego w zakresie tego zapisu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ usuwa poz. 4. w rozdziale 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy.

Pytanie nr 67:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 5.

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

„Ekrany dotykowe w każdej kabinie motorniczego o minimalnej przekątnej 10", zapewniające odpowiednią widoczność w warunkach dziennych (jasność rzędu 400–500 cd/m²), szerokie kąty widzenia w pionie i poziomie, odporność na wibracje zgodnie z normą EN 61373 lub równoważną oraz wyposażone w interfejsy komunikacyjne umożliwiające integrację z systemem pojazdu i urządzeniami peryferyjnymi.”.

Uzasadnienie:

Usunięcie wskazania konkretnych złączy USB 3.0: Wskazanie konkretnego typu złączy (USB 3.0) w opisie ekranów może wskazywać na konkretne rozwiązanie techniczne lub model urządzenia. Wymóg ten może prowadzić do ograniczenia doboru rozwiązań dostępnych na rynku. Funkcjonalność interfejsowa może zostać osiągnięta także poprzez inne złącza (np. USB-C, RS, Ethernet) lub



zewnętrzne adaptery. W opinii wykonawcy kluczowe jest zapewnienie funkcjonalności, a nie narzucenie konkretnej technologii.

Zmiana wymogu jasności ekranu: Wymagana jasność na poziomie „co najmniej 500 cd/m²” jest zbyt rygorystyczna i może ograniczać dostępność kompatybilnych ekranów spełniających jednocześnie pozostałe wymagania (dotyk, wibracje, kąty widzenia, warunki montażu). W praktyce ekrany o jasności rzędu 400–500 cd/m² zapewniają odpowiednią czytelność w zastosowaniach pokładowych. Proponowana zmiana urealnia wymaganie, dopasowując je do obecnych możliwości dostępnych na rynku.

Doprecyzowanie funkcjonalne bez narzucania konkretnych rozwiązań: Zaproponowana modyfikacja skupia się na osiągnięciu wymaganych efektów funkcjonalnych (czytelność, integracja, odporność), bez narzucania formy ich realizacji – co jest zgodne z zasadą efektywności i przejrzystości postępowania.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Ekrany dotykowe w każdej kabinie motorniczego o minimalnej przekątnej 10", zapewniające odpowiednią widoczność w warunkach dziennych (jasność rzędu co najmniej 400 cd/m²), szerokie kąty widzenia w pionie i poziomie, odporność na wibracje zgodnie z normą EN 61373 lub równoważną oraz wyposażone w interfejsy komunikacyjne umożliwiające integrację z systemem pojazdu i urządzeniami peryferyjnymi.”.

Pytanie nr 68:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 7) lit. a) tiret 1.

Wykonawca wnioskuję o potwierdzenie, że zamawiający w ramach wymaganej kompatybilności z posiadaną przez siebie infrastrukturą przekaże SKD/API pozwalające na zapewnienie tej kompatybilności. W związku z tym wykonawca wnioskuję o przededagowanie wymagania i nadania mu formy zgodnej z poniższą:

„Wszystkie dane z systemów pokładowych muszą umożliwić Zamawiającemu integrację z istniejącymi systemami ERP i monitoringu. Zamawiający dostarczy interfejs API/SKD pozwalającego na realizację tej integracji, zgodnego z powszechnie stosowanymi protokołami i technologiami (np. REST, JSON, SOAP), oraz zapewnienia, że dane przesyłane przez interfejs będą szyfrowane protokołem SSL/TLS.”

Uzasadnienie:

Proponujemy umożliwienie integracji za pomocą API/SDK, co pozwala na elastyczne dopasowanie rozwiązania do systemów Zamawiającego.

Doprecyzowanie wymagań integracyjnych: Prośba o dostarczenie API/SDK pozwala Wykonawcy na dostarczenie odpowiedniego rozwiązania zgodnego z wymaganiami Zamawiającego, nie wskazując konkretnego sposobu integracji. Współczesne rozwiązania integracyjne często opierają się na otwartych standardach (np. REST, SOAP, JSON), co pozwala na elastyczność w adaptacji do różnych systemów IT. Propozycja ta zwiększa konkurencyjność oraz pozwala na szeroki wybór technologii, zachowując zgodność z wymogiem bezpieczeństwa przesyłanych danych (SSL/TLS).

Bezpieczeństwo danych: Wymóg szyfrowania danych przy pomocy protokołu SSL/TLS jest zachowany, co zapewnia zgodność z obowiązującymi standardami bezpieczeństwa. Propozycja ta nie wpływa na bezpieczeństwo danych, a jedynie pozwala na dopasowanie integracji do współczesnych technologii.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 7, lit. a, tiret 1, który otrzymuje następujące brzmienie:



„ - rejestracja zdarzeń związanych z pracą pojazdu tj: logowanie motorniczych, droga przejechana przez motorniczego, przekroczenia prędkości, przejechana droga między przystankami, czas przybycia na przystanek (punktualność), włączenie/wyłączenie silnika, włączenie/wyłączenie oświetlenia wewnętrznego, użycie przez pasażera przycisku „stop”, otwarcie, zamknięcie drzwi, załączenie ogrzewania i klimatyzacji. Pozostałe parametry do uzgodnienia z Zamawiającym. Zamawiający dopuszcza dostarczenie własnej aplikacji do zarządzania, która pozwala na rejestrację zdarzeń związanych z pracą pojazdu w formie raportów na potrzeby zasilania innych systemów, np. ERP lub pozwala na integrację w zakresie transmisji danych pomiędzy aplikacją, a strukturą IT Zamawiającego. Dane przesyłane powinny być szyfrowane protokołem SSL/TLS. W razie awarii systemu przekazywania rejestrów i programowania drogą radiową musi istnieć możliwość przenoszenia danych poprzez pamięć przenośną (pendrive lub karta pamięci SD). Pojemność pamięci powinna zapewniać rejestrację zdarzeń i zapamiętywanie w/w zbioru danych za okres min. 30 dni.”.

Pytanie nr 69:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 4) System informacji pasażerskiej, ppkt 11) - 13).

Wnosimy o zmianę treści wymagań zawartych w dokumentacji na zapis:

„Tablice kierunkowe zewnętrzne, odpowiednio rozmieszczone na pojeździe (przód, tył, boki), powinny być dostosowane do komór technologicznych pojazdu oraz zapewniać czytelne wyświetlanie numeru linii i kierunku jazdy w każdych warunkach oświetleniowych. Minimalna rozdzielczość: odpowiednio dostosowana do rozmiaru tablicy, przy czym dopuszczalny maksymalny raster (rozstaw diod) nie powinien przekraczać 8 mm.”

Uzasadnienie:

Wskazane w dokumentacji wymagania dotyczące tablic kierunkowych w obecnym brzmieniu zawierają bardzo szczegółowe parametry techniczne, takie jak konkretne wartości rozdzielczości oraz dokładny raster. W praktyce oznacza to odniesienie do konkretnych rozwiązań technicznych dostępnych na rynku, co może skutkować nieuprawnionym ograniczeniem konkurencji.

Zgodnie z art. 99 ustawy Prawo zamówień publicznych, Zamawiający zobowiązany jest do opisywania przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny, wyczerpujący i nieutrudniający uczciwej konkurencji. Opis powinien odnosić się przede wszystkim do **funkcjonalności, jakości i wydajności**, a nie do konkretnych parametrów, które mogą sugerować jednoznacznie konkretnego producenta lub rozwiązanie.

Dodatkowo, w pkt 9 dokumentacji Zamawiający wymaga, aby **tablice były dostosowane do komór technologicznych w konstrukcji pojazdu**, co w praktyce wymusza indywidualne podejście projektowe. Takie wymaganie pozostaje w sprzeczności z jednoznacznym wskazaniem konkretnych rozmiarów rastra i rozdzielczości, które nie zawsze będą możliwe do uzyskania przy zachowaniu konstrukcyjnych ograniczeń pojazdu.

Podanie **maksymalnego akceptowalnego rastra**, zamiast konkretnej wartości, umożliwi oferowanie rozwiązań lepszych (o mniejszym rastrze), które poprawiają czytelność, a jednocześnie pozwoli na dopasowanie rozmiaru tablicy do możliwości zabudowy pojazdu.

W związku z powyższym prosimy o przeredagowanie zapisów tak, by skupić się na funkcjonalności i dopuszczać różne rozwiązania techniczne, zgodnie z zasadą efektywnego i niedyskryminującego opisu przedmiotu zamówienia.

W przypadku dokonania wnioskowanej zmiany wnosimy również o odpowiednią aktualizację w ppkt 20).

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 11-13, które otrzymują następujące brzmienie:



„11) Przednia tablica/tylna pełnowymiarowa (w stosunku do szerokości tramwaju), dwurzędowa o minimalnej rozdzielczości 24 punktów w pionie i 200 w poziomie, wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy, przy czym dopuszczalny maksymalny raster nie powinien przekraczać 8 mm.

12) Tablice boczne 4 szt., po dwie z każdej strony, dwurzędowe o minimalnej rozdzielczości 24 punktów w pionie i 160 w poziomie, wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy, przy czym dopuszczalny maksymalny raster nie powinien przekraczać 8 mm.

13) Dodatkowa tablica boczna 2 szt. po jednej z każdej strony, o minimalnej rozdzielczości 32 diod w pionie i 48 w poziomie, przy czym dopuszczalny maksymalny raster nie powinien przekraczać 8 mm, umieszczone w oknie przed lub za drugimi drzwiami (do ustalenia po podpisaniu umowy) na wysokości dolnej krawędzi okna, wyświetlająca numer linii z przeznaczeniem dla osób niedowidzących.”.

Pytanie nr 70:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 4) System informacji pasażerskiej, ppkt 15.

Wykonawca wnioskuję o zmianę treści zapisu dotyczącego wymagań dla wewnętrznych tablic informacyjnych LCD na:

„Dwie wewnętrzne tablice informacyjne – panele LCD, rozmieszczenie do uzgodnienia z Zamawiającym. Panele muszą umożliwiać prezentację realizowanego przebiegu trasy oraz wyświetlanie dodatkowych informacji.

Parametry minimalne:

- wielkość minimum 37",
- rozdzielczość minimum 1920x540,
- jasność w zakresie 400–500 cd/m²,
- kontrast minimum – 1400:1,
- kąty widzenia minimum – 170 stopni w pionie i 160 w poziomie,
- zakres temperatur pracy: 0 do +45 °C,
- zabezpieczenie przed aktami wandalizmu, co najmniej poprzez zastosowanie odpowiedniej szyby ochronnej,
- brak elementów regulacyjnych dostępnych na zewnątrz obudowy”

Uzasadnienie:

Rozmiar matrycy

Rozmiar 38" nie jest natywnym wymiarem produkcyjnym – tego typu matryce są zwykle cięte z większych paneli, co nie tylko wpływa na wyższą cenę, ale przede wszystkim zwiększa ryzyko awaryjności. Cięte matryce charakteryzują się niższą trwałością, większą podatnością na defekty pikseli oraz nierównomierne podświetlenie. Standardowym, szeroko dostępnym rozwiązaniem są natywne matryce 37", powszechnie stosowane w pojazdach transportu publicznego.

Jasność wyświetlacza

Dla zastosowań wewnętrznych w pojazdach szynowych, gdzie nie występuje bezpośrednie nasłonecznienie, jasność ekranu w przedziale 400–500 cd/m² jest w pełni wystarczająca do zapewnienia czytelności prezentowanych treści. Niższa jasność przekłada się również na mniejsze zużycie energii, ograniczenie emisji ciepła oraz zwiększenie trwałości podświetlenia.

Zgodność z dobrą praktyką rynkową

Zaproponowana zmiana uwzględnia realia techniczne i rynkowe, zapewniając jednocześnie pełną funkcjonalność i ergonomię użytkownika. Wprowadzenie sztywnych, nierynkowych parametrów, jak np. 38" czy 800 cd/m², może skutkować zawężeniem zakresu dostępnych rozwiązań, ograniczając je do pojedynczych producentów lub podnosząc znacznie koszt realizacji zamówienia.

W przypadku dokonania wnioskowanej zmiany wnosimy również o odpowiednią aktualizację w ppkt 20).

Odpowiedź i zmiana SWZ:



Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje w rozdziale 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej następujących zmian:

1) poz. 15 lit. a otrzymuje następujące brzmienie:

„a) wielkość minimum 37”, ”,

2) poz. 15 lit. c otrzymuje następujące brzmienie:

„c) jasność w zakresie co najmniej 400 cd/m²”, ”,

2) poz. 20 otrzymuje następujące brzmienie:

„20) Dostarczenie osobnych tablic: 1szt 24x200-RGB, 1szt 24x160-RGB, 1szt LCD 22 cali i 1szt 37 cali do środowiska testowego będącego na stanie Zamawiającego na zasadach określonych w poz. 18. Zamawiający dopuszcza dostarczenie niezależnego od obecnej infrastruktury IT Zamawiającego, kompleksowego rozwiązania, tj. środowiska testowego dla dostarczonego systemu w formie makiety/symulatora.”.

Pytanie nr 71:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 4) System informacji pasażerskiej, ppkt 18.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o informację, czy Zamawiający posiada dostępne API lub SDK umożliwiające integrację z oprogramowaniem: Pakiet Pixel 3, PxVS oraz CESiP, celem zaprogramowania tablic informacyjnych przez wykonawcę zgodnie z wymaganiami funkcjonalnymi.

W przypadku braku takiego interfejsu integracyjnego, wnosimy o zmianę brzmienia ww. zapisu w sposób dopuszczający równoważne rozwiązania integracyjne, które spełnią wymagane funkcjonalności, bez wskazywania konkretnych technologii, narzędzi lub producentów, które mogą ograniczać uczciwą konkurencję.

Propozycja nowego brzmienia zapisu:

„Zapewnienie możliwości wyświetlania numerów minimum 3-cyfrowych na tablicach, linii o oznaczeniach literowych lub mieszanych cyfrowo-literowych w kolorach tła i czcionki zadeklarowanej przez zarządcę systemu. Możliwość programowania treści wyświetlanych na tablicach informacyjnych **LED poprzez integrację z posiadanym przez Zamawiającego systemem informatycznym, np. Pakiet Pixel 3, PxVS oraz CESiP – przy czym wykonawca zapewni niezbędne interfejsy programistyczne (API/SDK) lub inne równoważne mechanizmy umożliwiające realizację wymaganych funkcji integracyjnych.**”

Uzasadnienie:

Wskazanie konkretnych narzędzi informatycznych w dokumentacji może prowadzić do ograniczenia konkurencji, a brak dostępu do interfejsów integracyjnych uniemożliwia potencjalnym wykonawcom realizację wymagań. Zaproponowana zmiana pozwoli na dopuszczenie alternatywnych, równoważnych rozwiązań integracyjnych, przy zachowaniu funkcjonalności wymaganej przez Zamawiającego, co jest zgodne z zasadą równego traktowania wykonawców.

W przypadku dokonania wnioskowanej zmiany wnosimy również o odpowiednią aktualizację w ppkt 20).

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający informuje, że nie posiada dostępnych API lub SDK umożliwiających integrację z oprogramowaniem: Pakiet Pixel 3, PxVS oraz CESiP. Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 18, który otrzymuje następujące brzmienie:

„18) Zapewnienie możliwości wyświetlania numerów minimum 3-cyfrowych na tablicach, linii o oznaczeniach literowych lub mieszanych cyfrowo-literowych w kolorach tła i czcionki zadeklarowanej przez zarządcę systemu. Możliwość programowania treści wyświetlanych na tablicach informacyjnych **LED poprzez integrację z posiadanym przez Zamawiającego systemem informatycznym, np. Pakiet Pixel 3, PxVS oraz CESiP – przy czym Wykonawca zapewni niezbędne interfejsy programistyczne (API/SDK)**



lub inne równoważne mechanizmy umożliwiające realizację wymaganych funkcji integracyjnych, a także przeprowadzi proces integracji systemów.”.

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 20, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 70.

Pytanie nr 72:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 1.

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu dotyczącego prędkości nagrywania z „30 klatek/s” na „25 klatek/s” lub zapis dopuszczający obie wartości (25 lub 30 klatek/s), z uwagi na zgodność z europejskim standardem systemu zasilania i normą sygnału wideo.

W krajach europejskich, w tym w Polsce, obowiązuje standard **PAL**, oparty na częstotliwości **50 Hz**. W systemach rejestracji i transmisji obrazu, zalecaną i optymalną prędkością nagrywania w takim środowisku jest **25 klatek na sekundę**, co zapewnia synchronizację z siecią zasilania oraz eliminuje efekt migotania i zakłóceń w obrazie.

Zapis „30 klatek/s” odnosi się do standardu **NTSC**, który bazuje na częstotliwości **60 Hz**, stosowanej głównie w Ameryce Północnej i niektórych krajach azjatyckich. Wymuszenie stosowania 30 klatek/s w środowisku 50 Hz może prowadzić do:

- zwiększonego zużycia zasobów pamięci i mocy obliczeniowej bez rzeczywistych korzyści w jakości obrazu,
- problemów z synchronizacją i konwersją obrazu (np. przy integracji z innymi systemami wideo pracującymi w PAL),
- ograniczenia dostępnych na rynku urządzeń spełniających wymaganie (większość urządzeń przeznaczonych na rynek europejski działa domyślnie w 25 kl./s).

W związku z powyższym, wnioskujemy o zmianę zapisu na:

„prędkość nagrywania: 25 klatek/s, zgodnie z europejskim systemem zasilania i standardem PAL (50 Hz)”

Zmiana ta nie obniży jakości oferowanego rozwiązania, a zapewni pełną zgodność z obowiązującymi standardami w Polsce i w Unii Europejskiej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 1, który otrzymuje następujące brzmienie:

„1) Zainstalowany w tramwaju system cyfrowego monitoringu wizyjnego, musi umożliwiać nagrywanie wideo z kamer kolorowych megapikselowych IP, o rozdzielczości minimum 1920x1080 pikseli i prędkości nagrywania: 25 klatek/s, zgodnie z europejskim systemem zasilania i standardem PAL (50Hz) lub równoważnym, z możliwością nagrania dźwięku z kabin motorniczego, wyposażony w co najmniej 13 kamer rejestrujących:

- a) cały przedział pasażerski ze szczególnym uwzględnieniem miejsca dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim,*
- b) drogę przed i za pojazdem,*
- c) przestrzeń w kabinie motorniczego*
- d) boczne "lusterkowe" prawe - obraz wzdłuż prawej strony pojazdu,*
- e) obserwującą odbierak prądu ze szczególnym uwzględnieniem obszaru styku odbieraka z siecią trakcyjną.”.*

Pytanie nr 73:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 4), lit. e)



Proponujemy zapis:

*„[...] Kamera powinna być wyposażona w obudowę o poziomie szczelności **co najmniej IP67 lub wyższym (np. IP68), zapewniającą skuteczną ochronę przed pyłem i trwałym zanurzeniem w wodzie.**”*

Uzasadnienie:

Zapis "IP67 lub równoważny" może prowadzić do niejednoznacznej interpretacji, ponieważ pojęcie równoważności w zakresie normy IP bywa różnie rozumiane, a nie wszystkie oznaczenia alternatywne w pełni pokrywają się z poziomem ochrony, jaki zapewnia IP67. Ponadto, Zamawiający nie wskazał kryteriów do oceny równoważności, zgodnie z art. 99 ust. 6 PZP.

Dodatkowo, w zastosowaniach kolejowych i transportu publicznego, urządzenia są narażone na skrajne warunki środowiskowe (m.in. intensywne zapylenie, opady atmosferyczne, mycie ciśnieniowe). Wprowadzenie zapisu dopuszczającego lepszą ochronę, tj. „IP67 lub wyższą”:

- zwiększa odporność kamery na uszkodzenia eksploatacyjne,
- podnosi niezawodność i trwałość urządzeń,
- zmniejsza ryzyko serwisowania i kosztów utrzymania,

jednocześnie nie ogranicza konkurencyjności, ponieważ lepsze klasy szczelności (np. IP68) są powszechnie dostępne.

Taka zmiana pozwala Zamawiającemu otrzymać rozwiązanie bardziej odporne na warunki środowiskowe bez ograniczania dostępnych na rynku rozwiązań.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 4, lit. e, który otrzymuje następujące brzmienie:

„e) dwie kamery kolorowe megapixelowe o rozdzielczości (min. 1280x960) rejestrujące obraz wzdłuż prawej strony pojazdu, obserwujące przestrzeń wejściową pojazdu, zamontowane na zewnątrz w pobliżu prawego lusterka wstecznego (aktywna kabina motorniczego - kierunek jazdy). Kamera powinna być wyposażona w obudowę o poziomie szczelności co najmniej IP67 lub równoważnej, ”.

Pytanie nr 74:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 3) lit.a)

Wnosimy o usunięcie następującego postanowienia w brzmieniu: "Oprogramowanie do zamawiania nagrań musi być kompatybilne z posiadanym przez Zamawiającego oprogramowaniem PxRSS (Pixel Remote Storage System) lub równoważne."

Powyższe postanowienie budzi istotne wątpliwości Wykonawcy w zakresie możliwości spełnienia określonego wymogu, ponieważ wskazanie konkretnego producenta oprogramowania (PxRSS) implikuje wymóg równoważności, natomiast kryteria równoważności nie zostały wskazane w niniejszym postanowieniu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 3, lit. a, który otrzymuje następujące brzmienie:

„a) Wymagane jest oprogramowanie umożliwiające przeglądanie i archiwizację danych (wizja i fonia) za pomocą stacji dokującej podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB jak również dostęp do zarejestrowanego materiału poprzez WiFi po zjeździe tramwaju, na terenie siedziby Zamawiającego. Oprogramowanie umożliwiające zamawianie nagrań łącznością radiową WiFi - komunikowanie się i pobieranie zamówionego materiału z rejestratora po zjeździe do zajezdni.”.

Pytanie nr 75:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 5) lit. d):



Wnioskujemy o zmianę postanowienia w następującym brzmieniu:

„Zamawiający wymaga możliwości przeglądania obrazu z kamer w czasie rzeczywistym.

Obecnie brzmienie postanowienia nie koreluje z ust. 2 pkt. 2.2. ppkt. 2.2.15 – **Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt. 3 lit. a) Załącznika nr 2 do SWZ.** Dodatkowo obecny wymóg narzuca konieczność zastosowania oprogramowania jednego producenta.

Taka zmiana:

- umożliwi szerszy dobór rozwiązań dostępnych na rynku,
- nie wpłynie negatywnie na jakość ani funkcjonalność oferowanego rozwiązania,
- pozwoli na osiągnięcie celu zamówienia przy zachowaniu konkurencyjności.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 5, lit. d, który otrzymuje następujące brzmienie:

„d) Zamawiający wymaga możliwości przeglądania obrazu z kamer w czasie rzeczywistym.”.

Pytanie nr 76:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 7) Przystankowy system informacji pasażerskiej

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wskazanie obecnie stosowanego rozwiązania w zakresie komunikacji pojazdu z przystankowym systemem informacji pasażerskiej (w tym producenta i modelu radiomodemu lub urządzenia oraz stosowanego protokołu komunikacyjnego).

Pozwoli to na przygotowanie rozwiązania w pełni kompatybilnego z infrastrukturą Zamawiającego oraz ograniczy ryzyko błędów integracyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że radiomodemy firmy PIXEL, stosowane w Systemach Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), wykorzystują standardowe interfejsy komunikacyjne, takie jak RS-485 oraz Ethernet. Urządzenia te stanowią integralną część infrastruktury komunikacyjnej, zapewniając wymianę danych pomiędzy pojazdami, a przystankowymi systemami informacji pasażerskiej.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe dane techniczne dotyczące stosowanych obecnie rozwiązań, w tym informacje o modelach urządzeń oraz protokołach komunikacyjnych, zostaną przekazane Wykonawcy w zakresie wiedzy i informacji posiadanych przez Zamawiającego na moment udostępnienia tych danych.

Zamawiający zastrzega, że ze względu na długi okres realizacji zamówienia oraz możliwe zmiany technologiczne i organizacyjne, część parametrów może ulec zmianie na etapie wdrażania projektu. W związku z tym dane techniczne zostaną przekazane w odpowiednim czasie, w zakresie niezbędnym i możliwym do przekazania na danym etapie, zgodnie z aktualnym stanem wiedzy Zamawiającego.

Zamawiający zapewnia jednocześnie, że wszystkie dostępne i wymagane informacje umożliwiające prawidłową integrację dostarczanych pojazdów z istniejącym systemem informacji pasażerskiej będą przekazywane Wykonawcy sukcesywnie, tak aby umożliwić skuteczne i terminowe wykonanie zamówienia.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że właścicielem SDIP jest Miasto Gorzów Wlkp., dlatego też wszelkie dane na temat systemu zostaną przekazane z chwilą rozpoczęcia realizacji zamówienia.

Pytanie nr 77:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 8) Stanowisko zbiorcze online – SZO, ppkt 1.

W związku z wymaganiami dotyczącymi aplikacji WEB odpowiadającej za szeroki zakres funkcjonalności, wnosimy o rozdzielenie funkcjonalności na co najmniej dwie niezależne aplikacje, z których:



- jedna odpowiadać będzie za diagnostykę i monitoring techniczny pojazdów,
- druga za zarządzanie systemami IT pokładowymi, w tym systemem biletowym.

Uzasadnienie:

Rozdzielenie jednej aplikacji centralnej według zakresu funkcjonalnego wpisuje się w dobrą praktykę decentralizacji danych i systemów, co znacząco:

- zwiększa dostępność poszczególnych funkcji systemu (awaria jednej aplikacji nie wpływa na pozostałe),
- poprawia niezawodność rozwiązania,
- pozwala na łatwiejszą integrację z innymi systemami Zamawiającego (np. diagnostycznymi, biletowymi),
- ułatwia serwisowanie i rozwój każdej z aplikacji w przyszłości.

Rozdzielenie tych zadań pozwoli również na dopuszczenie rozwiązań bardziej wyspecjalizowanych w danym obszarze, co może wpłynąć na wyższą jakość realizacji i większą konkurencyjność ofert.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający dopuszcza dwie niezależne aplikacje, z których jedna odpowiadać będzie za diagnostykę i monitoring techniczny pojazdów, a druga za zarządzanie systemami IT pokładowymi, w tym systemem biletowym. Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 8 Stanowisko zbiorcze online -SZO poz. 1, który otrzymuje następujące brzmienie:

„1. W celu dostępu do danych z wyżej wymienionych systemów, Wykonawca zapewni dostęp poprzez aplikację lub aplikacje WEB do bezprzewodowego zbierania danych z urządzeń zamontowanych w tramwajach, wraz z oprogramowaniem, które będzie zarządzało (umożliwi dostęp do danych co najmniej 10 jednoczesnym użytkownikom) z w/w systemów w tym:

- a) pozwoli na rzucanie i gromadzenie danych z urządzeń diagnostycznych zamontowanych w pojazdach,*
- b) pozwoli na rzucanie zarejestrowanych przez komputer pokładowy zdarzeń związanych z pracą pojazdu,*
- c) pozwoli na rzucanie i gromadzenie danych z automatów biletowych, na wydzielony zasób sieciowy na serwerze,*
- d) pozwoli na automatyczny rzut zarejestrowanych danych po wykonaniu usług z komputera pokładowego danego pojazdu w zakresie informacji pasażerskiej,*
- e) pozwoli na pobieranie i gromadzenie danych z systemu liczenia pasażerów, zamontowanego w pojazdach,*
- f) pozwoli na pobieranie i archiwizowanie danych z monitoringu.”*

Pytanie nr 78:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.16 Dostęp do wagonu i jego urządzeń pkt 10)

W celu poprawnej wyceny zamówienia, wnosimy o dodanie wskazanych podzespołów do wykazu pakietu eksploatacyjno – naprawczego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian i w konsekwencji nie dodaje do wykazu pakietu eksploatacyjno-naprawczego kart motorniczego oraz kart serwisowych.

Pytanie nr 79:

Załącznik nr 2 do SWZ Ust. 2. Pkt. 2.2 ppkt 2.2.17 Urządzenie do piaskowania pkt 2) lit. c)

Wnosimy o zmianę przedmiotowego postanowienia na następujące:

„Pojemność zbiorników na piasek nie może być mniejsza niż 20 l każdy”

Wskazany przez Zamawiającego wymóg dotyczący zapewnienia co najmniej jednodniowego używania urządzenia bez konieczności jego napełnienia nie można uznać za obligatoryjny z uwagi, na czynniki które mogą wpłynąć na ilość zużytego piasku, a którego nie da się określić w sposób jednoznaczny. Są



to m.in. warunki atmosferyczne sprzyjające występowaniu poślizgów, ilość ręcznych wymuszeń przez prowadzącego pojazd, profil trasy i obciążenie pojazdu zwiększające zapotrzebowanie na użycie piasku. W związku z tym wnioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.17. Urządzenia do piaskowania ppkt 2, lit. c, który otrzymuje następujące brzmienie:

„c) pojemność zbiorników na piasek nie może być mniejsza niż 20 l każdy;”.

Pytanie nr 80:

Załącznik nr 2 do SWZ Ust. 2. Pkt. 2.2 ppkt 2.2.20 Niezawodność pkt 6) lit. b)

W nawiązaniu do treści poniższego postanowienia:

„Tramwaje wycofane z ruchu z przyczyn nie leżących po stronie Wykonawcy nie są uwzględniane we współczynnikach T_i i $T_w(\dots)$ ”

wnosimy o zmianę opisu legendy dla parametru T_w na: *liczba tramwajów wycofanych z ruchu z winy Wykonawcy.*

W opinii Wykonawcy obecne zapisy nie są precyzyjne i mogą prowadzić do błędnej interpretacji w zakresie odpowiedzialności i metodologii obliczania wskaźników gotowości technicznej pojazdów.

Wnosimy o modyfikację ostatniego zdania na następujące:

„Do parametru T_w zaliczane są tramwaje niezdatne do eksploatacji z winy Wykonawcy.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.20. Niezawodność ppkt 6 w następującym zakresie:

1) opis legendy dla parametru T_w otrzymuje następujące brzmienie:

„ T_w – liczba tramwajów wycofanych z ruchu z winy Wykonawcy.”

2) drugi akapit, zdanie drugie otrzymuje następujące brzmienie:

„Do parametru T_w zaliczane są tramwaje niezdatne do eksploatacji z winy Wykonawcy.”.

Pytanie nr 81:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.21 Dokumentacja pkt 3) lit. h)

Wnosimy o wykreślenie treści wymagania „h)” z uwagi na to, że stanowi ono powtórzenie treści z tiret 3 g).

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ w rozdziale 2 pkt 2.2.21 Dokumentacja techniczna ppkt 3 usuwa lit. h.

Pytanie nr 82:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 4 Uzgodnienia wykonawcy z Zamawiającym pkt 4) i pkt 6)

W związku z zapisami pkt 4) oraz pkt 6) prosimy o potwierdzenie, że oba ww. zapisy odnoszą się do tych samych kamer stanowiących element systemu monitoringu wizyjnego, a nie do odrębnych urządzeń.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wskazane przez Wykonawcę zapisy odnoszą się do tych samych kamer stanowiących element systemu monitoringu wizyjnego, a nie do odrębnych urządzeń.

Pytanie nr 83:

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 4 Uzgodnienia wykonawcy z Zamawiającym pkt 7)

Wnosimy o usunięcie powyższego zapisu lub jego zmianę na następującą treść:

„Wykonawca zobowiązany jest przedstawić Zamawiającemu do wiadomości listę wybranych producentów newralgicznych podzespołów pojazdu: falowników trakcyjnych, przegubów



międzyczłonowych, zespołów napędowych (silnik oraz przekładnia napędowa), systemu hamulcowego, systemu informacji pasażerskiej i systemu monitoringu.”

Producenci newralgicznych podzespołów takich jak falowniki, zespoły napędowe, systemy hamulcowe itp., są wybierani na etapie przygotowania oferty i projektu wstępnego, w ścisłym powiązaniu z koncepcją techniczną pojazdu. Wybór konkretnych dostawców ma bezpośredni wpływ na koszt realizacji zamówienia, a także na zaoferowane parametry pojazdów. Brak jednoznaczności w tym zakresie na etapie ofertowania utrudnia prawidłowe oszacowanie kosztów i może prowadzić do opóźnień w realizacji kontraktu oraz znaczącego wzrostu ceny przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 4 pkt 7, który otrzymuje następujące brzmienie:

„7) Wykonawca zobowiązany jest przedstawić Zamawiającemu do wiadomości listę wybranych producentów newralgicznych podzespołów pojazdu: falowników trakcyjnych, przegubów międzyczłonowych, zespołów napędowych (silnik oraz przekładnia napędowa), systemu hamulcowego, systemu informacji pasażerskiej i systemu monitoringu.”.

Pytanie nr 84:

Załącznik nr 3b do SWZ str. 6

Wnosimy o zmianę poniższego zapisu:

„Drzwi wyposażone w system zabezpieczenia przez przytrzaśnięciem pasażera lub części jego garderoby (np. plecaka), czy narzędzi ułatwiających poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami (laska osoby niewidomej, kula)”

na zapis:

„Drzwi wyposażone w system zabezpieczający przed przytrzaśnięciem pasażera lub części jego garderoby (np. plecaka) znajdujących się w świetle wejścia, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa. W miarę możliwości technicznych system powinien również ograniczać ryzyko przytrzaśnięcia elementów wspomagających poruszanie się osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (np. laski, kule).”

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 02 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2011 r. Nr 65, poz. 344). Dział II Rozdział 4 §8 Ust. 6 Pkt 8 „umieszczenie odwzorowującego przeszkodę sprawdzianu o przekroju 60 mm × 40 mm, krótszym bokiem w płaszczyźnie poziomej pomiędzy płatami drzwi w trakcie ich zamykania, powinno powodować otwarcie drzwi lub zadziałanie blokady ruszenia”. W związku z powyższym spełnienie wymagania pełnego zabezpieczenia przed przytrzaśnięciem takich przedmiotów jak laski i kule dla osób które poruszają się z ich pomocą wymagałoby zastosowania technologii wykraczającej poza obecnie obowiązujące przepisy techniczne i standardy branżowe a obecne rozwiązania tego typu systemów projektowane są do wykrywania przeszkód o gabarytach odpowiadających wymaganiom wyżej przytoczonej normy.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 6. Zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 85

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.1 – Wymagania ogólne, pkt 13)

Prosimy o zmianę zapisu na:

*„Funkcjonowanie układu schładzania powietrza dla kabiny prowadzącego i przedziału pasażerskiego nie może być przerywane w razie krótkotrwałego (tj. **przejazd wybiegiem lub podczas hamowania przez izolator sekcyjny z prędkością większą od 7 km/h, chwilowy brak styku odbieraka z siecią trakcyjną**) przerwania zasilania z sieci trakcyjnej. Włączenie i doprowadzenie układu klimatyzacji do pełniej*



sprawności po wyłączeniu napięcia trakcyjnego z przyczyn innych nie powinno trwać dłużej niż 5 minut."

Uzasadnienie:

Podtrzymanie pracy sprężarek klimatyzacji jest możliwe tylko i wyłącznie w sytuacji kiedy energia kinetyczna poruszającego się pojazdu lub energia zgromadzona w obwodach pojemnościowych systemu zasilania jest większa od zapotrzebowania na energię elektryczną wszystkich pracujących w tym czasie urządzeń pojazdu. W praktyce przy izolatorze sekcyjnym o długości 0,5 m podtrzymanie pracy sprężarek (zwłaszcza porą letnią) jest możliwe tylko dla prędkości przejazdu powyżej 7 km/h. Przejazd z mniejszą prędkością wydłuża czas pracy systemu bez zasilania z sieci trakcyjnej, a dodatkowo energia kinetyczna pojazdu jest na tyle mała, że nie ma możliwości zapewnienia bezprzerwowej pracy systemu, co w przypadku dużego obciążenia systemu klimatyzacji (pora letnia) może prowadzić do przerywania pracy systemu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 13, który otrzymuje następujące brzmienie:

„13) Funkcjonowanie układu schładzania powietrza dla kabiny prowadzącego i przedziału pasażerskiego nie może być przerywane w razie krótkotrwałego (tj. przejazd wybiegiem lub podczas hamowania przez izolator sekcyjny z prędkością większą od 7 km/h, chwilowy brak styku odbieraka z siecią trakcyjną) przerywania zasilania z sieci trakcyjnej. Włączenie i doprowadzenie układu klimatyzacji do pełnej sprawności po wyłączeniu napięcia trakcyjnego z przyczyn innych nie powinno trwać dłużej niż 5 minut.”.

Pytanie nr 86

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.1 – Wymagania ogólne, pkt 15), lit. e)

Prosimy o doprecyzowanie poprzez zmianę zapisu na:

„zminimalizowane zużycie energii elektrycznej przez napęd oraz układy pomocnicze i wyposażenia poprzez zastosowanie urządzeń charakteryzujących się wysoką sprawnością energetyczną a także zastosowanie układu napędowego posiadającego funkcję rekuperacji energii hamowania do sieci trakcyjnej.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 15 lit. e, który otrzymuje następujące brzmienie:

„e) zminimalizowane zużycie energii elektrycznej przez napęd oraz układy pomocnicze i wyposażenia poprzez zastosowanie urządzeń charakteryzujących się wysoką sprawnością energetyczną a także zastosowanie układu napędowego posiadającego funkcję rekuperacji energii hamowania do sieci trakcyjnej.”.

Pytanie nr 87

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.1 – Wymagania ogólne, pkt 22)

Prosimy o zmianę zapisu na:

*„Wszystkie części muszą być wykonane z materiałów podatnych do utylizacji **lub** recyklingu. Wymagane jest podanie rodzajów materiałów użytych do budowy tramwaju: konstrukcji pudła, poszycia i ram wózków.”*

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 22, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„22) Wszystkie części muszą być wykonane z materiałów podatnych do utylizacji **lub** recyklingu. Wymagane jest podanie rodzajów materiałów użytych do budowy tramwaju: konstrukcji pudła, poszycia i ram wózków.”.*



Pytanie nr 88

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.1 – Stanowisko prowadzącego - motorniczego pkt 5)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„[...]”

Ponadto wymaga się zastosowanie kamery obserwującej tor jazdy na odległość co najmniej 50m z kątem widzenia w zakresie min. 100°, max. 150°.

[...]”

Uzasadnienie:

Zgodnie z analizą rynku i dostępnych modeli kamer spełniających pozostałe wymagania OPZ (np. rozdzielczość, kompresja, temperatura pracy, standard przesyłu), część urządzeń oferuje kąt widzenia nieco niższy niż 110°, np. 105°, co nadal zapewnia pełną funkcjonalność systemu oraz odpowiednie pokrycie pola widzenia. Dopuszczenie nieco szerszego zakresu wartości pozwoli na większą konkurencyjność ofert i optymalizację kosztową, bez negatywnego wpływu na jakość systemu. Ponadto, usystematyzowanie zapisu w formie „min./max.” zwiększy jednoznaczność wymagań i zmniejszy ryzyko ich różnej interpretacji.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.1. Stanowisko prowadzącego-motorniczego, ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Do obserwacji przestrzeni przyległej do boków tramwaju należy zastosować kamery zewnętrzne. Kamery zewnętrzne muszą umożliwiać dobrą obserwację otoczenia pojazdu. Należy zastosować 4 kamery, 2 do obserwacji przestrzeni przyległej do lewego boku tramwaju i 2 do obserwacji przestrzeni przyległej do prawego boku tramwaju, z uwzględnieniem wsiadania i wysiadania pasażerów. Wymaga się obserwacji strefy przyległej do przodu tramwaju w obszarze od 0 do 1,5 m. Ponadto wymaga się zastosowanie kamery obserwującej tor jazdy na odległość co najmniej 50m z kątem widzenia w zakresie min. 100°, max 150°. Z uwagi na konstrukcję pojazdu (dwukierunkowy) kamera ta pełni funkcję kamery cofania. Dla kamery lewej i prawej przedniej oraz prawej tylnej traktowanej analogicznie jakby była przednią, pole obserwacji nie może być gorsze od określonego w dyrektywie 2003/97/WE Parlamentu Europejskiego dla kategorii pojazdu M3 wyposażonego w urządzenia typu kamera - monitor odpowiadające lusterkom klasy II.

Powyższe wymagania muszą być spełnione dla każdej kabiny motorniczego.”

Pytanie nr 89

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.1 – Stanowisko prowadzącego – motorniczego, ppkt 25)

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie radiotelefonu z jednostką centralną i z dwoma manipulatorami? Pozwoli to na zastosowanie jednej anteny VHF zamiast dwóch, jak by to miało miejsce w przypadku zastosowania dwóch radiostacji.

W takim wypadku prosimy o uzupełnienie zapisu o:

”Dopuszczalne jest zastosowanie radiotelefonu z jednostką centralną i z dwoma manipulatorami - po jednym dla każdej z kabin motorniczego.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 90

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, Wymiary, pkt 2)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„Szerokość przejścia wewnątrz wagonu na wysokości 1,2 m od podłogi nie może być mniejsza niż 600 mm zgodnie z PN-S-47010 lub równoważną. W okolicy wózków jezdnych dopuszcza się szerokość nie





mniej niż 550 mm. Pożądane jest aby siedzenia nad wózkami umieszczone były w układzie 4 + 4 (w kierunku prostym do osi podłużnej tramwaju).

Uzasadnienie:

Wykonawca interpretuje obecne zapisy w taki sposób że szerokość nie mniejsza niż 550 mm dopuszczalna jest wyłącznie do wysokości 200 mm od poziomu podłogi, a dla wysokości od 200 mm do 1200 mm nie wskazano wymaganej szerokości. Z uwagi na wymaganie układu siedzeń 4 + 4 oraz szerokość tramwaju 2400 mm proponujemy o wykreślenie treści „do wysokości 200 mm od poziomu podłogi”.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Wymiary, ppkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Szerokość przejścia wewnątrz wagonu na wysokości 1,2 m od podłogi nie może być mniejsza niż 600 mm zgodnie z PN-S-47010 lub równoważną. W okolicy wózków jezdnych dopuszcza się lokalne zwężenia do szerokości nie mniejszej niż 550 mm. Pożądane jest aby siedzenia nad wózkami umieszczone były w układzie 4 + 4 (w kierunku prostym do osi podłużnej tramwaju).”

Pytanie nr 91

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, Siedzenia pasażera, pkt 7) oraz tabela Załącznik 3b do SWZ strona 2.

Prosimy o wykreślenie ostatniego zdania o treści: „*Siedzenia (z wyłączeniem składanych) od strony przejścia, przeznaczone dla osób starszych lub z niepełnosprawnościami powinny być wyposażone w podłokietnik.*”

Uzasadnienie:

Przy obecnych wymaganiach dot. maksymalnej szerokości pojazdu, min. szerokości siedzeń i przejścia oraz wymiarów konstrukcji tramwaju zastosowanie podłokietników nie jest możliwe w przypadku przyjęcia racjonalnej kosztowo technologii budowy tramwaju - siedzenia z podłokietnikami zmniejszają szerokość przejścia poniżej wymaganej przez Zamawiającego. Prosimy o usunięcie zapisu dotyczącego podłokietników lub alternatywnie uwzględnić w zapisach Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, Wymiary, pkt 2), że podłokietniki nie są uwzględniane w pomiarach szerokości przejścia.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Siedzenia pasażera, ppkt 7, który otrzymuje następujące brzmienie:

„7) W sąsiedztwie foteli powinny znajdować się uchwyty lub poręcze ułatwiające wstawanie, w szczególności osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. W szczególności takie udogodnienie powinno znajdować się w pobliżu siedzeń przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych.”

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 2 – zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 92

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, Okna, pkt 2)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„wszystkie okna na ścianach bocznych wagonu barwione w masie z przepuszczalnością światła na poziomie ok. 50%”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Okna, ppkt 2, który otrzymuje następujące brzmienie:



„2) wszystkie okna na ścianach bocznych wagonu barwione w masie z przepuszczalnością światła na poziomie 50-70%,”.

Pytanie nr 93

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, pkt Wyposażenie wnętrza, pkt 4)

Wnosimy o dopuszczenie wprowadzenie żółtego koloru w formie pasa kontrastowego na poręczach ze stali nierdzewnej, a wysokość i położenie będą podlegały uzgodnieniu z Zamawiającym po zawarciu umowy. Proponowane rozwiązanie jest obecnie często praktykowane przez innych Zamawiających.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.2. Przedział pasażerski, Wyposażenie wnętrza, ppkt 4, który otrzymuje następujące brzmienie:

„4) Poręcze muszą być wykonane ze stali nierdzewnej i pomalowane na kolor żółty. Zamawiający dopuszcza także rozwiązanie polegające na wprowadzenie żółtego koloru w formie pasa kontrastowego na poręczach ze stali nierdzewnej.”.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 3 – zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 94

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.2. Przedział pasażerski, pkt Wyposażenie wnętrza, pkt 5)

Wnosimy o usunięcie niniejszego postanowienia. Wymagania zawarte w pkt 4) wykluczają potrzebę zastosowania kontrastu wizualnego w postaci dodatkowego oświetlenia LED poręczy.

Alternatywnie proponujemy dopuszczenie w pkt 4) wyposażenia tramwaju w poręcze ze stali nierdzewnej szczotkowanej z dodatkowym oświetleniem LED tak jak w obecnie eksploatowanych pojazdach przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 95

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.5. Układ hamulcowy, pkt 5)

Prosimy o doprecyzowanie poprzez zmianę zapisu na:

„W kabinie prowadzącego musi być umieszczony **właczник hamowania nagłego (właczник hamowania awaryjnego – tzw. „grzybek” lub AHP)** umieszczony po prawej stronie pulpitu. Po załączeniu przycisku nagłego hamowania powinien się włączać także dzwonek ostrzegawczy”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.5. Układ hamulcowy, ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) W kabinie prowadzącego musi być umieszczony **właczник hamowania nagłego (właczник hamowania awaryjnego – tzw. „grzybek” lub AHP)** umieszczony po prawej stronie pulpitu. Po załączeniu przycisku nagłego hamowania powinien się włączać także dzwonek ostrzegawczy.”.

Pytanie nr 96

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.5. Układ hamulcowy, pkt 8)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„Konstrukcja tarcz hamulcowych musi umożliwiać ich montaż na osi **lub do koła** bez konieczności odłączania wózka od pudła. W przypadku osadzenia tarcz hamulcowych bezpośrednio na osi zestawu kołowego muszą być one przystosowane do obróbki na tokarce podtorowej. Tarcze hamulcowe muszą posiadać zaznaczoną granicę zużycia.”



Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.5. Układ hamulcowy, ppkt 8, który otrzymuje następujące brzmienie:

„8) Konstrukcja tarcz hamulcowych musi umożliwiać ich montaż na osi lub do koła bez konieczności odłączania wózka od pudła. W przypadku osadzenia tarcz hamulcowych bezpośrednio na osi zestawu kołowego muszą być one przystosowane do obróbki na tokarce podtorowej. Tarcze hamulcowe muszą posiadać zaznaczoną granicę zużycia.”.

Pytanie nr 97

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.5. Układ hamulcowy, pkt 9)

Prosimy o zmianę zapisu na:

*„Na pulpicie prowadzącego musi być umieszczony przycisk „monostabilny”, umożliwiający czasowe zwolnienie hamulca postojowego. Po zwolnieniu przycisku hamulec postojowy musi natychmiast ponownie spełnić swoją funkcję. **Dopuszcza się alternatywne sposoby czasowego zwolnienia hamulca postojowego.**”*

Uzasadnienie:

Pojazd proponowany przez Wykonawcę posiada możliwość czasowego odhamowania hamulca postojowego poprzez przełącznik bistabilny. Jest to rozwiązanie sprawdzone w eksploatacji na wielu seriach pojazdów. Alternatywnie Wykonawca wnosi o wyjaśnienie w jakich okolicznościach przełącznik bistabilny nie będzie rozwiązaniem optymalnym.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.5. Układ hamulcowy, ppkt 9, który otrzymuje następujące brzmienie:

„9) Na pulpicie prowadzącego musi być umieszczony przycisk „bistabilny”, umożliwiający czasowe zwolnienie hamulca postojowego. Po zwolnieniu przycisku hamulec postojowy musi natychmiast ponownie spełnić swoją funkcję.”.

Pytanie nr 98

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2, ppkt. 2.2.5. Układ hamulcowy, pkt 10)

Prosimy o zmianę zapisu na:

*„Wagon musi być wyposażony w układ do zatrzymania przez obsługę znajdującą się w wagonie, w przypadku odłączenia się od pojazdu holującego. **Wymaganie nie obowiązuje po zluźowaniu mechanicznym zacisków i odłączeniu zasilania 24V.**”*

Uzasadnienie:

Wykonawca wskazuje że po wyluzowaniu mechanicznym zacisków hamulcowych nie ma możliwości użycia hamulców tarczowych. W takiej sytuacji możliwe jest użycie przycisku AHP, ręczki hamulca awaryjnego w przedziale pasażerskim co skutkuje załączeniem hamulców szynowych o ile dostępne będzie zasilanie 24VDC.

W przypadku wyłączenia zasilania tramwaju oraz odhamowania mechanicznego zacisków hamulcowych nie ma możliwości zahamowania tramwaju przeznaczonego do holowania.

Jeżeli Zamawiający ma na myśli inne rozwiązanie niż przytoczone powyżej, prosimy o wskazanie i doprecyzowanie wymagania.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.5. Układ hamulcowy, ppkt 10, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„10) Wagon musi być wyposażony w układ do zatrzymania przez obsługę znajdującą się w wagonie, w przypadku odłączenia się od pojazdu holującego. **Wymaganie nie obowiązuje po zluźowaniu mechanicznym zacisków i odłączeniu zasilania 24V.**”.*

Pytanie nr 99



Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.6 – Układ jezdny, pkt 2)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przez ramę wewnętrzną rozumie rozwiązanie, gdzie obudowy łożysk zestawów kołowych, na których oparta jest rama zlokalizowane są pomiędzy kołami zestawu kołowego. Alternatywnie prosimy o wyjaśnienie pojęcia ramy wewnętrznej.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przez ramę wewnętrzną rozumie rozwiązanie, w którym obudowy łożysk zestawów kołowych, na których oparta jest rama zlokalizowane są pomiędzy kołami zestawu kołowego.

Pytanie nr 100

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.8 – Układ jezdny, pkt 5)

Prosimy o doprecyzowanie, iż wysokość od PGS mierzona jest do osi ramienia sprzęgu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.8. Sprzęg, ppkt 5, który otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Wymagana jest wysokość umieszczenia sprzęgu na poziomie ok. 540 mm od PGS do osi sprzęgu.”.

Pytanie nr 101

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.11 – Konstrukcja mechaniczna, pkt 6) , lit. e)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„dużą gładkością powierzchni (~~brakiem efektu „skórki pomarańczowej”~~),

Uzasadnienie:

Z uwagi na technologię nałożenia lakieru anty-graffiti na powierzchni poszycia powstaje efekt tzw. "skórki pomarańczy". Polerowanie lakieru anty-graffiti z kolei osłabia jego odporność.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.11. Konstrukcja mechaniczna ppkt 6, lit. e, który otrzymuje następujące brzmienie:

„e) dużą gładkością powierzchni.”.

Pytanie nr 102

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.12. – Układ elektryczny – motorniczego – pkt 9)

Prosimy o potwierdzenie, że wystarczy jedno źródło napięcia 230 V o mocy zapewniającej zasilanie jednocześnie tylko jednego gniazda obciążonego prądem 10 A.

Odpowiedź:

Zamawiający nie potwierdza i podtrzymując dotychczasowe zapisy Załącznika nr 2 do SWZ informuje, że wymaga, aby w każdym członie były dostępne (dla obsługi zajezdniowej) gniazda energii elektrycznej o napięciu 230V, 10A, 50 Hz, zasilane z pokładowego źródła energii.

Pytanie nr 103

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.12. – Układ elektryczny – motorniczego – pkt 18), lit. f) oraz g)

Prosimy o usunięcie ww. zapisów.

Uzasadnienie:

OPZ nie zawiera wymagań dotyczących zasobników energii za wyjątkiem tych zapisów. Przy obecnych wymaganiach konfiguracyjnych tramwaju zastosowanie zasobnika energii jest znacznie utrudnione z uwagi na ograniczoną ilość miejsca na dachu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ w rozdziale 2 pkt 2.2.12. Układ elektryczny ppkt 18 usuwa lit. f oraz lit. g.

Pytanie nr 104



Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.12. – Układ elektryczny – pkt 18)

Prosimy o zmianę fragmentu zapisu na:

„Wszystkie pomiary powinny być realizowane z co najmniej 95% dokładnością.”

Uzasadnienie:

Zaproponowany poziom dokładności jest wystarczający.

W odniesieniu do fragmentu:

„Wyniki odczytu powinny być gromadzone w pamięci nieulotnej zainstalowanej w pojeździe oraz przesyłane, co najmniej raz na godzinę, na serwer Zamawiającego, za pośrednictwem sieci Internet, poprzez kartę SIM z usługą transmisji danych. W przypadku awarii łączności z serwerem Zamawiającego powinna istnieć możliwość pobrania danych na czytnik pamięci USB typu Flash, Pendrive, dysk USB, jak również ich wyświetlenia w menu serwisowym panelu motorniczego (motorniczy tramwaju powinien mieć możliwość obserwowania energii pobranej przez układ napędowy).”

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie danych na wywołanie zapytania z komputera zewnętrznego poprzez dedykowaną aplikację oraz czy Zamawiający zapewni kartę SIM.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.12. Układ elektryczny, ppkt 18, który przy uwzględnieniu odpowiedzi na pytanie nr 103 otrzymuje następujące brzmienie:

„18) Wymagane jest aby system umożliwiał odczyt zużycia energii elektrycznej na cele trakcyjne i pozostałe w wagonie. Tramwaj musi być wyposażony w układ pomiaru energii elektrycznej, za pomocą którego będzie można kontrolować:

- a) całkowitą energię elektryczną pobraną z sieci trakcyjnej,*
- b) całkowitą energię elektryczną oddaną do sieci trakcyjnej,*
- c) energię elektryczną zużytą na potrzeby własne,*
- d) energię elektryczną pobraną z sieci trakcyjnej przez układ napędowy,*
- e) energię elektryczną oddaną przez układ napędowy,*

Wszystkie pomiary powinny być realizowane z co najmniej 95% dokładnością. Wyniki odczytu powinny być gromadzone w pamięci nieulotnej zainstalowanej w pojeździe oraz przesyłane, co najmniej raz na godzinę, na serwer Zamawiającego, za pośrednictwem sieci Internet, poprzez kartę SIM z usługą transmisji danych. W przypadku awarii łączności z serwerem Zamawiającego powinna istnieć możliwość pobrania danych na czytnik pamięci USB typu Flash, Pendrive, dysk USB, jak również ich wyświetlenia w menu serwisowym panelu motorniczego (motorniczy tramwaju powinien mieć możliwość obserwowania energii pobranej przez układ napędowy). Zamawiający dopuszcza przesyłanie danych na wywołanie zapytania z komputera zewnętrznego poprzez dedykowaną aplikację oraz Zamawiający zapewni kartę SIM.

Odczyt zużycia energii powinien być rejestrowany odrębnie dla pojedynczych pojazdów i pracowników – motorniczych (np. zmiana pierwsza, zmiana druga), którzy logują się do obsługi pojazdu, w okresie co najmniej trzech miesięcy, z możliwością analizy zużycia energii i nieodpłatnym dostępem do specjalistycznego oprogramowania. Odczyt zużycia energii musi posiadać funkcję generowania raportu zużycia energii elektrycznej zbiorczo dla każdego motorniczego z opcją sortowania od wartości najmniejszych do największych w formacie pliku .xls.”.

Pytanie nr 105

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.12. – Układ elektryczny - pkt 19)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„Elektroniczne systemy sterowania pojazdu powinny komunikować się ze sobą za pomocą magistrali CAN lub Ethernet TCP/IP (standard RJ45 lub M12). Magistrala CAN powinna spełniać wymagania standardu CANopen lub równoważnego. Przewidzieć należy także złącza serwisowe diagnostyczne w łatwo dostępnych miejscach.”

Uzasadnienie:





W związku z wymaganiami dotyczącymi niezawodności i odporności systemów stosowanych w pojazdach szynowych, Wykonawca wnioskuje o dopuszczenie (lub zmianę) zastosowanego złącza sieciowego z RJ45 na przemysłowe złącze **M12** (typ D-code lub X-code – w zależności od przepustowości transmisji), które jest powszechnie stosowane w rozwiązaniach kolejowych i spełnia wymagania norm branżowych, m.in. **EN 50155**, **EN 61373** i **EN 50121**. W przypadku magistrali komunikacyjnej wiele systemów odchodzi od stosowania CANopen który jest przestarzały

Zgodnie z zapisem OPZ:

„Elektroniczne systemy sterowania pojazdu powinny komunikować się ze sobą za pomocą magistrali CAN oraz Ethernet TCP/IP (standard RJ45)”.

Złącze RJ45, choć popularne w aplikacjach stacjonarnych, nie zapewnia wystarczającej odporności na wibracje, wstrząsy, wilgoć oraz zakłócenia elektromagnetyczne, jakie występują w środowisku eksploatacyjnym pojazdów szynowych. W przeciwieństwie do niego, złącza M12 są:

- Mechanicznie zabezpieczone (blokada gwintowana),
- Wodoodporne i pyłoszczelne (stopień ochrony IP67/IP68),
- Odporne na wibracje – zgodnie z wymaganiami normy EN 61373,
- Zgodne z wymaganiami branżowymi dla instalacji pokładowych (kolejowych, tramwajowych itp.),
- Standaryzowane dla Ethernetu (100 Mb/s – M12 D-code, 1 Gb/s – M12 X-code).

Dodatkowo, zastosowanie złącza M12 ułatwia wykonanie hermetycznych i trwałych połączeń diagnostycznych w „łatwo dostępnych miejscach”, o których również mowa w OPZ, bez ryzyka przypadkowego rozłączenia.

Prosimy o potwierdzenie, że rozwiązania oparte na technologii Ethernet będą uznane za równoważne w stosunku do wymagań standardu CANopen. Technologia Ethernet:

- zapewnia większą przepustowość i skalowalność,
- jest powszechniejsza, lepiej wspierana i rozwijana w nowoczesnych rozwiązaniach taborowych i systemach pokładowych,
- pozwala na łatwiejszą integrację z systemami IP, w tym systemami informacji pasażerskiej, monitoringu, biletowymi oraz diagnostycznymi,
- umożliwia bardziej efektywne zarządzanie infrastrukturą, w tym zdalny dostęp, centralne logowanie i aktualizacje,
- wspiera przyszłościową kompatybilność, ograniczając ryzyko związane z brakiem dostępności komponentów CANopen w perspektywie EOL (end-of-life).

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.12. Układ elektryczny, ppkt 19, który otrzymuje następujące brzmienie:

„19) Elektroniczne systemy sterowania pojazdu powinny komunikować się ze sobą za pomocą magistrali CAN lub Ethernet TCP/IP (standard M12 lub równoważny). Magistrala CAN powinna spełniać wymagania standardu CANopen lub równoważnego. Przewidzieć należy także złącza serwisowe diagnostyczne w łatwo dostępnych miejscach.”.

Pytanie nr 106

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 3) Komputer pokładowy, ppkt 7., lit. b., tiret 8.

Wykonawca wnioskuje o doprecyzowanie poprzez zmianę zapisu na:

„możliwość emitowania przez prowadzącego pojazd 9 zadeklarowanych przez zarządcę systemu komunikatów głosowych do pasażerów (np. Proszę odsunąć się od drzwi. Dziękuję.)”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 107

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.13. – System diagnostyki, pkt 2), lit. b)



Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rozumie diagnostykę obsługową jako diagnostykę online dostępną jedynie po uruchomieniu dedykowanej aplikacji na komputerze osobistym.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że rozumie diagnostykę obsługową jako diagnostykę online dostępną jedynie po uruchomieniu dedykowanej aplikacji na komputerze osobistym.

Pytanie nr 108

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.14. – Elektroniczny rejestrator zdarzeń, pkt 3), lit.

a)

Prosimy o informację co Zamawiający rozumie przez zablokowanie rejestratora?

Odpowiedź:

Zamawiający przez zablokowanie rejestratora rozumie przyczyny zewnętrzne powodujące jego awarię lub wyłączenie.

Pytanie nr 109

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 4) System informacji pasażerskiej, ppkt 16.

Wnosimy o uszczegółowienie - jakie informacje mają być prezentowane przez mapę, z czego wynika wymóg jej aktualizacji w cyklu miesięcznym oraz na jakich zasadach ma się odbywać aktualizacja? Czy system ma automatycznie aktualizować mapy, jeśli tak to z jakiego źródła? Czy Zamawiający po prostu wymaga możliwości wykonania aktualizacji ręcznej przez wykwalifikowaną obsługę systemu?

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje w rozdziale 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej, poz. 16, następujących zmian:

1) zdanie 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„Treści reklamowe programowane przez Zamawiającego oraz określone w poz. 14.”,

2) usuwa się zdanie 2.

Z uwagi na dokonane zmiany, zbędne jest udzielanie odpowiedzi na przedmiotowe pytanie.

Pytanie nr 110

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 3., lit. f)

Prosimy o zmianę zapisu na:

„Wykonawca zapewni, w okresie obowiązywania gwarancji, prawo do bezpłatnych poprawek i nowych wersji oprogramowania podyktowanych niepoprawnym działaniem - wykrytym podczas eksploatacji, a nie zmianą funkcjonalności.”

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 3, lit. f, który otrzymuje następujące brzmienie:

„f) Wykonawca zapewni, w okresie obowiązywania gwarancji, prawo do bezpłatnych poprawek i nowych wersji oprogramowania podyktowanych niepoprawnym działaniem – wykrytym podczas eksploatacji, a nie zmianą funkcjonalności.”

Pytanie nr 111

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 4., lit. b

Prosimy o zmianę zapisu na:

„jedna kamera kolorowa megapixelowa o rozdzielczości (min. 1280x960) rejestrująca drogę przed pojazdem umieszczona wewnątrz pojazdu z kątem widzenia min. 100 stopni w poziomie,”



Uzasadnienie:

Zgodnie z analizą rynku i dostępnych modeli kamer spełniających pozostałe wymagania OPZ (np. rozdzielczość, kompresja, temperatura pracy, standard przesyłu), część urządzeń oferuje kąt widzenia nieco niższy niż 110°, np. 105°, co nadal zapewnia pełną funkcjonalność systemu oraz odpowiednie pokrycie pola widzenia. Dopuszczenie nieco szerszego zakresu wartości pozwoli na większą konkurencyjność ofert i optymalizację kosztową, bez negatywnego wpływu na jakość systemu. Ponadto, usystematyzowanie zapisu w formie „min./max.” zwiększy jednoznaczność wymagań i zmniejszy ryzyko ich różnej interpretacji.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 4, lit. b, który otrzymuje następujące brzmienie:

„b) jedna kamera kolorowa megapixelowa o rozdzielczości (min. 1280x960) rejestrująca drogę przed pojazdem umieszczona wewnątrz pojazdu z kątem widzenia min. 100 stopni w poziomie,”

Pytanie nr 112

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.15. – Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring - pkt 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt 4., lit. i

W odniesieniu do fragmentu:

”cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w minimum 2 dyski twarde 2,5” wymienne o pojemności co najmniej 2 TB pracujące w RAID oraz każdy z możliwością jednoczesnej instalacji 6 dysków lub równoważny”

Wykonawca wnioskuję o zmianę zapisu na:

„cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w minimum 2 dyski twarde 2,5” wymienne o pojemności co najmniej 2 TB pracujące w RAID (możliwość instalacji do 6-ciu dysków twardych łącznie w rejestratorze)”

W odniesieniu do fragmentu:

„Wyposażony w minimum 4 wejścia USB, w standardzie USB 3.0; min. 2 x Ethernet, HDMI lub VGA; kompresja H.264 lub H.265 lub równoważna;”

Propozycja zmiany brzmienia wymagania:

„Urządzenie powinno posiadać odpowiednią liczbę złączy umożliwiających podłączenie urządzeń peryferyjnych (np. nośników danych, interfejsów diagnostycznych itp.), zapewniających szybką transmisję danych, złącza umożliwiające integrację z siecią przewodową, a także złącze do przesyłu sygnału wizyjnego do zewnętrznego wyświetlacza. System powinien wspierać nowoczesne metody kompresji obrazu, umożliwiające efektywne przechowywanie i przesyłanie nagrań przy zachowaniu wysokiej jakości obrazu.”

Uzasadnienie:

Taki zapis:

- skupia się na funkcji, jaką mają pełnić interfejsy (np. przesył obrazu, integracja sieciowa, transmisja danych), zamiast wskazywać konkretne technologie (USB 3.0, HDMI, H.264),
- umożliwia oferowanie rozwiązań równoważnych lub bardziej nowoczesnych, spełniających tę samą funkcję,
- zapewnia zgodność z PZP, w szczególności z art. 99 ust. 4, który wymaga opisu przedmiotu zamówienia w sposób niedyskryminujący,
- ułatwia wykonawcom oferowanie kompatybilnych urządzeń bez konieczności dokładnego odwzorowania interfejsów, jeśli funkcjonalność jest zachowana.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 4, lit. i, który otrzymuje następujące brzmienie:



„i) cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w minimum 2 dyski twarde 2,5'' wymienne o pojemności co najmniej 2 TB pracujące w RAID (możliwość instalacji do 6-ciu dysków twardych łącznie w rejestratorze), zapisujący obraz ze wszystkich kamer z odpowiednimi parametrami dla kamer i prędkością minimum 15 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości 1280x1024 na minimalny czas zapisu 200 godzin obrazu dla wszystkich kamer. Rejestrator musi posiadać zabezpieczenie przed ingerencją osób trzecich w jego działanie oraz zabezpieczenie przed dostępem do zarejestrowanych materiałów np. poprzez hasła. Tryb nagrywania: ciągły, przez kasowanie najstarszych plików. Wyposażony w minimum 2 złącza USB w standardzie co najmniej USB 3.0 lub wyższym; 2 złącza Ethernet, HDMI lub VGA; kompresja H.264 lub H.265 lub równoważna; Rejestrator musi być umieszczony w oddzielnym schowku niedostępnym dla motorniczego, zamykanym na klucz patentowy jednakowy dla wszystkich wagonów. Uruchomienie rejestracji musi nastąpić nie później niż 2 minuty po włączeniu zasilania, natomiast podtrzymanie rejestracji po zaparkowaniu wagonu musi być regulowane w zakresie 30 do 60 min. (fabrycznie ustawić 30 minut). W przypadku pobierania zamówionego materiału przez WiFi z rejestratora po zjeździe do zajezdni, rejestrator wyłączy się dopiero po przesłaniu zamówionego materiału.”.

Pytanie nr 113

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.17. – Urządzenie do piaskowania, ppkt 2., lit. g), tiret 1.

Prosimy o potwierdzenie, że chodzi o sygnalizację niskiego poziomu piasku.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wskazane przez Wykonawcę zapisy Załącznika nr 2 do SWZ dotyczą sygnalizacji niskiego poziomu piasku.

Pytanie nr 114

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2. pkt 2.2 ppkt 2.2.17. – Urządzenie do piaskowania, ppkt 2., lit. g), tiret 2.

Prosimy o zmianę zapisu na:

*„Wskaźnik **niskiego poziomu piasku** umieszczony na pokrywach **lub** w okolicy zbiornika piasku wewnątrz pojazdu.”*

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.17 Urządzenia do piaskowania, ppkt 2, lit. g, tiret 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„• wskaźnik **niskiego poziomu piasku** umieszczony na pokrywach **lub** w okolicy zbiornika piasku wewnątrz pojazdu.”.*

Pytanie nr 115

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 4. UZGODNIENIA WYKONAWCY Z ZAMAWIAJĄCYM, pkt 9)

Wnosimy o zmianę zapisu na:

*„Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym **harmonogram** szkoleń praktycznych i teoretycznych pracowników Zamawiającego.”*

Uzasadnienie:

Zapisy w ust. 1., pkt 1.1. Informacje ogólne, rozdział Ogólne wymagania konstrukcyjne, ppkt 3) oraz ust. 2., pkt 2.2. Wymagania szczegółowe, ppkt 2.2.22. Szkolenia personelu wskazują na zakres szkoleń.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 4 pkt 9, który otrzymuje następujące brzmienie:

*„9) Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym **harmonogram** szkoleń praktycznych i teoretycznych pracowników Zamawiającego.”.*



Pytanie nr 116

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.1. Stanowisko prowadzącego – motorniczego

Pulpity nie mogą ograniczać widoczności, powinny charakteryzować się estetycznym wyglądem, a ich budowa musi uwzględniać:

[...]

e) gniazdo USB do zgrywania danych z monitoringu

Pytanie:

Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania, w którym zgrywanie zarejestrowanego materiału na nośnik USB będzie odbywało się za pomocą złącza USB wbudowanego w rejestrator. Wykonawca pragnie zauważyć, iż główną metodą zgrywania zarejestrowanego materiału jest droga radiowa (WiFi/GSM) lub za pomocą złącza Ethernet.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 117

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.1. Stanowisko prowadzącego – motorniczego

15) Terminal motorniczego:

d) na monitorze w każdej aktywnej kabinie motorniczego musi być na bieżąco wyświetlana nazwa przystanku przekazywana pasażerom przez System Informacji Pasażerskiej oraz aktualny rozkład jazdy dla motorniczego.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż zapis ten dotyczy wymagań dla terminala sterowniczego Systemu Informacji Pasażerskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zapis ten dotyczy wymagań dla terminala sterowniczego Systemu Informacji Pasażerskiej.

Pytanie nr 118

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

Komputer pokładowy ze sterowaniem z każdej kabiny motorniczego, zarządzający systemem informacji pasażerskiej: wizualnej, dźwiękowej i reklamowej, kasownikami i automatem biletowym, zapewniający pełne dwuskładnikowe uwierzytelnianie (PIN + karta RFID) oraz szyfrowanie przechowywanych danych zgodnie z najnowszymi standardami bezpieczeństwa, taki jak AES-256 lub równoważny.

oraz

6) Przekazywanie wszystkich zebranych danych do systemów zajezdniowych, za pomocą radiomodemu lub pamięci przenośnej po zakończeniu każdego dnia pracy. Zabezpieczenie przed dostępem do danych zgromadzonych w pamięci komputera przez osoby nieupoważnione poprzez dwuetapową autoryzację: pierwszy etap - logowanie z wykorzystaniem karty RFID pracownika, drugi etap - wprowadzenie indywidualnego kodu PIN przypisanego do karty. System musi rejestrować i przechowywać historię wszystkich logowań użytkowników przez minimum 90 dni.

Pytanie:

W nawiązaniu do ppkt. „2.2.1. Stanowisko prowadzącego – motorniczego, 15) Terminal motorniczego, b) wymaga się, aby obsługa czytnika kart identyfikacyjnych była obsługiwana z głównego terminala motorniczego” Wykonawca prosi o wyjaśnienie, czy Zamawiający oczekuje logowania do terminala



SIP za pośrednictwem czytnika kart RFID terminala motorniczego, czy też wymaga zastosowania osobnego czytnika na potrzeby terminala SIP?

Czy w przypadku wymagania dostarczenia odrębnego czytnika RFID służącego logowaniu do terminala sterowania Systemem Informacji Pasażerskiej dopuszcza się zastosowanie czytnika RFID wbudowanego w obudowę terminala?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania osobnego czytnika kart RFID na potrzeby terminala SIP i dopuszcza zastosowanie czytnika RFID wbudowanego w obudowę terminala.

Pytanie nr 119

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

1) Komputer spełniający minimalne parametry techniczne: zakres temperatur pracy od -20 °C do +50 °C, pamięć RAM co najmniej 8 GB, dysk SSD o pojemności co najmniej 256 GB, odporność na wibracje zgodnie z normą EN 61373 lub równoważną oraz stopień ochrony IP65 lub równoważny.

Pytanie:

Ze względu na środowisko pracy urządzenia (izolowana przestrzeń techniczna, w której urządzenie nie jest narażone na czynniki zdefiniowane dla klasy szczelności na poziomie IP65), Wykonawca wnosi o dopuszczenie komputera pokładowego z klasą ochrony IP30. Rozwiązanie takie korzystnie wpływa na chłodzenie urządzenia (system pasywny) i jest z powodzeniem stosowane przez Wykonawcę na setkach pojazdów szynowych. Rezygnacja z ww. wymogu wpłynie korzystnie na możliwość zaoferowania w niniejszym postępowaniu standardowych, korzystnych cenowo rozwiązań stosowanych w pojazdach komunikacji miejskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 120

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

5) Ekrany dotykowe w każdej kabinie motorniczego o minimalnej wielkości 10" (terminal), z wbudowanymi dwoma złączami USB 3.0, jasnością co najmniej 500 cd/m², kątami widzenia minimum 170° w pionie i poziomie oraz odpornością na wibracje zgodnie z normą EN 61373 lub równoważną.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o rezygnację z wymogu dostarczenia urządzenia wyposażonego w dwa porty USB 3.0 jako nadmiarowe i zbędne dla osiągnięcia wszystkich wymagań funkcjonalnych. Wymagania posiadania 2 portów USB ogranicza możliwość zaoferowania standardowych z powodzeniem stosowanych rozwiązań.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 5, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 67.

Pytanie nr 121

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy



[...] Wszystkie dane z systemów pokładowych muszą być kompatybilne z infrastrukturą IT Zamawiającego, tj. serwerami pracującymi w środowisku Windows Server oraz umożliwiać integrację z istniejącymi systemami ERP i monitoringu. Dane przesyłane powinny być szyfrowane protokołem SSL/TLS.

Pytanie:

W związku z prowadzonym postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, działając na podstawie art. 16 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1605, dalej „PZP”), wskazuje się na możliwość naruszenia podstawowych zasad prowadzenia postępowania, w szczególności zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Z treści dokumentacji postępowania wynika, że wymagania określone przez Zamawiającego mogą prowadzić do uprzywilejowania konkretnego wykonawcy lub ograniczenia kręgu potencjalnych wykonawców, co budzi obawę o brak zapewnienia rzeczywistej konkurencyjności.

W związku z powyższym, Wykonawca prosi o wskazanie minimalnych wymagań niezbędnych do spełnienia w zakresie struktury IT Zamawiającego oraz zapewnienie, iż Zamawiający jest w posiadaniu protokołów komunikacyjnych i udostępni je Wykonawcy na potrzebę realizacji wymaganej integracji. Jednocześnie Wykonawca prosi o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza dostarczenie własnej aplikacji do zarządzania, która pozwala na wyciąganie danych w formie raportów, na potrzeby zasilania innych systemów np. ERP, lub pozwala na integrację w zakresie transmisji danych pomiędzy aplikacją a strukturą IT Zamawiającego przy posiadaniu wcześniej wspomnianych protokołów komunikacyjnych transmisji danych.

Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, iż leżeć powinno to w interesie Zamawiającego, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transmisji danych oraz ochrony integralności systemu teleinformatycznego Zamawiającego – w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów o cyberbezpieczeństwie. Wymagana integracja dostawcy w ramach niniejszego postępowania z systemami innego producenta nie tylko ogranicza konkurencyjność składanej oferty i możliwości techniczne dostawców, ale także istotnie wpływać mogłaby na niezależność operacyjną i strategiczną firmy, jej know-how oraz bezpieczeństwo IT.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 7, lit. a, tiret 1, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 68. Zamawiający dopuścił dostarczenie własnej aplikacji do zarządzania, która pozwala na rejestrację zdarzeń związanych z pracą pojazdu w formie raportów na potrzeby zasilania innych systemów, np. ERP lub pozwala na integrację w zakresie transmisji danych pomiędzy aplikacją, a strukturą IT Zamawiającego. Wobec dokonanej zmiany zbędne stało się zapewnienie dostarczania protokołów komunikacyjnych i udostępnienie ich Wykonawcy na potrzeby realizacji integracji z IT Zamawiającego.

Pytanie nr 122

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

b) Komputer również ma umożliwić:, – automatyczne sterowanie kasownikami

Pytanie:

Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż Zamawiający udostępni Wykonawcy protokoły komunikacyjne niezbędne dla realizacji wymaganej integracji z potencjalnym dostawcą biletomatów i kasowników. Wykonawca nie będzie w stanie pozyskać ich we własnym zakresie.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie, iż Zamawiający udostępni Wykonawcy protokoły komunikacyjne niezbędne do realizacji wymaganej integracji z potencjalnym dostawcą biletomatów i kasowników. Podkreślamy, że Wykonawca jako strona umowy realizującej zamówienie publiczne na rzecz Zamawiającego powinien dysponować pełną, niezbędną dokumentacją techniczną, umożliwiającą



wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami Zamawiającego oraz zasadami należytej staranności, o których mowa w art. 431 ust. 1 PZP.

Brak dostępu do pełnych i oficjalnych protokołów komunikacyjnych uniemożliwi skuteczne przeprowadzenie integracji, co może zagrozić realizacji zamówienia w zakresie interoperacyjności systemów.

Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transmisji danych oraz ochrony integralności systemu teleinformatycznego Zamawiającego – w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów o cyberbezpieczeństwie (w tym ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, Dz.U. z 2024 r. poz. 128) – przekazanie oficjalnych, autoryzowanych protokołów komunikacyjnych od Zamawiającego jest niezbędne dla zagwarantowania, że integracja zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi standardami bezpieczeństwa.

W związku z powyższym, przekazanie protokołów komunikacyjnych przez Zamawiającego należy uznać za konieczne zarówno z punktu widzenia należytego wykonania zamówienia, jak i ochrony interesu Zamawiającego w zakresie funkcjonalności oraz bezpieczeństwa systemu.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający wyjaśnia, że komputer pokładowy ma umożliwić jego rozbudowę o funkcjonalność automatycznego sterowania kasownikami i biletomatami w przyszłości. Na etapie realizacji zamówienia Zamawiający nie wymaga wyposażenia autokomputera tramwajów w funkcjonalność automatycznego sterowania kasownikami i biletomatami.

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 7, lit. b, tiret 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„- rozbudowę o funkcjonalność automatycznego sterowania kasownikami i biletomatami,”.

Pytanie nr 123

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

2) System powinien automatycznie tj. bez ingerencji motorniczego – na podstawie danych z wbudowanego modułu GPS emitować wewnątrz pojazdu cykliczne komunikaty o przebiegu trasy, prezentowane zarówno w formie dźwiękowej, jak i wizualnej na wewnętrznych tablicach informacyjnych, z możliwością parametryzacji treści przez Zamawiającego.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie wymogu, poprzez określenie w jakich językach oczekuje wygłaszania komunikatów Systemu Informacji Pasażerskiej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający informuje, że wymaga możliwości wygłaszania komunikatów Systemu Informacji Pasażerskiej w języku polskim oraz w języku angielskim.

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 2, który otrzymuje następujące brzmienie:

„2) System powinien automatycznie tj. bez ingerencji motorniczego – na podstawie danych z wbudowanego modułu GPS emitować wewnątrz pojazdu cykliczne komunikaty (w języku polskim oraz w języku angielskim) o przebiegu trasy, prezentowane zarówno w formie dźwiękowej, jak i wizualnej na wewnętrznych tablicach informacyjnych, z możliwością parametryzacji treści przez Zamawiającego:

a) Przed odjazdem z przystanku początkowego zapowiedź treści „Linia nr, kierunek, odjazd o godzinie, opcjonalna treść dodatkowa kierunku,

b) Po ruszeniu z danego przystanku zapowiedź treści: ”następny przystanek” z możliwością dodania zapowiedzi lokalnej, zapowiedzi o statusie przystanku, zapowiedzi najbliższych przesiadek w czasie rzeczywistym o treści: „Z tego przystanku za moment odjeżdżają również linie: X, w kierunku X, odjazd



o godzinie xx:xx” (gdzie x oznacza wartość), koniecznie zadeklarowanych w węzłach przesiadkowych (nie dopuszcza się takiej zapowiedzi na każdym przystanku, zapowiedź musi ograniczać się do maksymalnie 2 najbliższych przesiadek).

c) Przed dojechaniem do danego przystanku zapowiedź nazwy przystanku wraz ze statusem przystanku. A przed dojechaniem do przystanku końcowego zapowiedź treści „koniec trasy”, natomiast na przystanku końcowym osobna treść zadeklarowana przez Zamawiającego.

d) Dodatkowo system powinien posiadać takie funkcje jak: zapowiedź stanu klimatyzacji, zapowiedź przystanku strefowego, godzina odjazdu z przystanku.”.

Pytanie nr 124

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

8) Wykonawca jest zobowiązany do pełnego zaprogramowania systemu elektronicznych urządzeń informacji i obsługi pasażerów tj. przygotowania komunikatów głosowych, określenia współrzędnych GPS (lokalizacji) przystanków tramwajowych w sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez Zamawiającego i ich synchronizacji z przebiegiem tras. Nazwy przystanków, numery linii i ich przebieg, Zamawiający dostarczy na wniosek Wykonawcy.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że na etapie realizacji przedmiotowego zamówienia po stronie Zamawiającego leży udostępnienie Wykonawcy danych dotyczących współrzędnych GPS (lokalizacji) przystanków tramwajowych w sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez Zamawiającego, nazw przystanków, numerów linii oraz ich przebiegu. Wnosimy o udostępnienie tych danych, mając na uwadze, że zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 248), to organizator publicznego transportu zbiorowego (a więc Zamawiający) jest odpowiedzialny za organizację przewozów oraz posiada pełną wiedzę dotyczącą lokalizacji infrastruktury przystankowej. Udostępnienie precyzyjnych danych geolokalizacyjnych jest niezbędne do prawidłowej realizacji zamówienia, zapewnienia spójności systemu oraz jego poprawnego działania, a wykonanie ich samodzielnego pomiaru przez Wykonawcę byłoby nieuzasadnione organizacyjnie i kosztowo, przy dostępności takich danych po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na etapie realizacji przedmiotowego zamówienia po stronie Zamawiającego będzie leżało udostępnienie Wykonawcy danych dotyczących współrzędnych GPS (lokalizacji) przystanków tramwajowych w sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez Zamawiającego, nazw przystanków, numerów linii oraz ich przebiegu.

Pytanie nr 125

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

10) Tablice kierunkowe wykonane w technologii LED RGB (kolor bursztynowy lub zbliżony) dostosowujące automatycznie jasność świecenia do aktualnie panujących zewnętrznych warunków atmosferycznych. Czytelna prędkość przewijania treści.

Pytanie:

Wykonawca, bazując na swoim wieloletnim doświadczeniu w realizacji dostaw urządzeń elektronicznych dla transportu publicznego, uprzejmie wskazuje, iż w przypadku wymogu dostarczenia tablic LED świecących w kolorze bursztynowym (lub zbliżonym), najbardziej racjonalnym i optymalnym rozwiązaniem technicznym jest zastosowanie tablic LED z diodami bursztynowymi (LED monochromatycznych) zamiast tablic LED opartych na technologii RGB. Tablice wykonane z wykorzystaniem diod bursztynowych zapewniają znacznie wyższą jakość prezentacji informacji – w



szczegółności poprzez lepszy kontrast, większą czytelność w różnych warunkach oświetleniowych. Dzięki temu użytkownicy transportu publicznego mogą w sposób bardziej ergonomiczny i komfortowy odbierać prezentowane komunikaty. Dodatkowo tablice LED typu bursztyn charakteryzują się istotnie niższym poborem energii elektrycznej w porównaniu do tablic RGB. Mniejsze zużycie energii nie tylko obniża koszty eksploatacji systemu, ale także przyczynia się do zmniejszenia śladu węglowego i realizacji zasad zrównoważonego rozwoju, co pozostaje w zgodzie z aktualnymi priorytetami polityki środowiskowej zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym. Warto również podkreślić, że dzięki mniejszemu obciążeniu komponentów elektronicznych (niższa emisja ciepła) tablice bursztynowe cechują się dłuższą żywotnością oraz większą niezawodnością, co w perspektywie wieloletniego użytkowania systemu przekłada się na niższe koszty serwisowania i eksploatacji. W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania opartego o diody LED koloru bursztynowego.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 10, która otrzymuje następujące brzmienie:

„10) Tablice kierunkowe wykonane w technologii LED RGB dostosowujące automatycznie jasność świecenia do aktualnie panujących zewnętrznych warunków atmosferycznych. Czytelna prędkość przewijania treści.”.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp, dokonuje zmiany Załącznika nr 3b do SWZ, str. 7 – zmiany naniesiono kolorem zielonym i zmodyfikowany Załącznik nr 3b do SWZ został opublikowany na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Pytanie nr 126

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

15) Dwie wewnętrzne tablice informacyjne - panele LCD, rozmieszczenie do uzgodnienia z Zamawiającym. Panele muszą umożliwiać prezentację realizowanego przebiegu trasy oraz umożliwiać wyświetlanie dodatkowych informacji. Parametry minimalne: a) wielkość minimum 38".

Pytanie:

Wykonawca prosi o dopuszczenie wielkości minimalnej monitora wynoszącej 37 cali. Z wieloletniego doświadczenia Wykonawcy w realizacji projektów dla transportu publicznego wynika, że zastosowanie monitorów o przekątnej 37" jest rozwiązaniem bardziej niezawodnym i trwałym. Monitory te wyposażone są w matryce produkowane fabrycznie w docelowym rozmiarze, bez konieczności ich cięcia (przycinania) w procesie produkcyjnym. W przeciwieństwie do matryc poddawanych cięciu, matryce o przekątnej 37" zachowują integralność strukturalną, co znacząco zmniejsza ryzyko ich uszkodzeń eksploatacyjnych, takich jak tzw. „rozcieki” czy pęknięcia w wyniku naprężeń mechanicznych. Wpływa to istotnie na zwiększoną odporność monitorów na drgania, wstrząsy i inne obciążenia występujące w środowisku komunikacji publicznej, co przekłada się bezpośrednio na wydłużenie okresu bezawaryjnej eksploatacji oraz redukcję kosztów serwisowania i napraw. Dopuszczenie monitorów o przekątnej 37" pozwoli więc nie tylko na utrzymanie wysokiej jakości realizacji zamówienia, ale także na zapewnienie większej trwałości i stabilności systemu w całym okresie jego użytkowania.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany w rozdziale 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej, poz. 15 lit. a i c, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 70.



Pytanie nr 127

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

18) Zapewnienie możliwości wyświetlania numerów minimum 3 cyfrowych na tablicach, linii o oznaczeniach literowych lub mieszanych cyfrowo-literowych w kolorach tła i czcionki zadeklarowanej przez zarządcę systemu. Możliwość programowania treści wyświetlanych na tablicach informacyjnych LED przy pomocy posiadanego oprogramowania Pakiet Pixel 3, PxVS oraz CESiP.

Pytanie:

W związku z prowadzonym postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, działając na podstawie art. 16 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1605, dalej „PZP”), wskazuje się na możliwość naruszenia podstawowych zasad prowadzenia postępowania, w szczególności zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Z treści dokumentacji postępowania wynika, że wymagania określone przez Zamawiającego mogą prowadzić do uprzywilejowania konkretnego wykonawcy lub ograniczenia kręgu potencjalnych wykonawców, co budzi obawę o brak zapewnienia rzeczywistej konkurencyjności.

W związku z powyższym, Wykonawca wnioskuje o potwierdzenie, iż Zamawiający dopuszcza sterowanie i zarządzania treściami wyświetlanymi na tablicach informacyjnych za pośrednictwem aplikacji dedykowanej dla urządzeń danego producenta. Wymaganie takie nie znajduje racjonalnego uzasadnienia, by istniały przesłanki za tym by po stronie dostawcy nowego systemu na pojazdy w ramach niniejszego postępowania leżało integrowanie z odrębnymi systemami użytkowymi na pozostałych pojazdach floty Zamawiającego, w przypadku gdy Wykonawca dostarczy kompleksowe rozwiązanie do zarządzania urządzeniami zgodnie z wymaganiami funkcjonalnymi SWZ.

Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, iż leżeć powinno to w interesie Zamawiającego, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transmisji danych oraz ochrony integralności systemu teleinformatycznego Zamawiającego – w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów o cyberbezpieczeństwie. Wymagana integracja dostawcy w ramach niniejszego postępowania z systemami innego producenta nie tylko ogranicza konkurencyjność składanej oferty i możliwości techniczne dostawców, ale także istotnie wpływać mogłaby na niezależność operacyjną i strategiczną firmy, jej know-how oraz bezpieczeństwo IT.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 18, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 71 i zmiana ta uwzględnia wątpliwości podnoszone przez wykonawcę we wskazanym powyżej pytaniu (tj. pytanie nr 127).

Pytanie nr 128

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

20) Dostarczenie osobnych tablic: 1szt 24x200-RGB, 1szt 24x160-RGB, 1szt LCD 22 cali i 1szt 38 cali do środowiska testowego będącego na stanie zamawiającego.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż Zamawiający dopuszcza dostarczenie niezależnego od obecnej infrastruktury IT Zamawiającego, kompleksowego rozwiązania tj. środowiska testowego dla dostarczano systemu w formie makiety/symulatora.

Odpowiedź:



Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej, poz. 20, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 70.

Pytanie nr 129

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV

1) Zainstalowany w tramwaju system cyfrowego monitoringu wizyjnego, musi umożliwiać nagrywanie wideo z kamer kolorowych megapikselowych IP, o rozdzielczości minimum 1920x1080 pikseli i prędkości nagrywania 30 klatek/s, z możliwością nagrania dźwięku z kabin motorniczego, wyposażony w co najmniej 13 kamer rejestrujących.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o modyfikację wymagań, poprzez zmianę oczekiwanej prędkości rejestrowania obrazu z 30 klatek/s (NTSC Stany Zjednoczone) na 25 klatek/s (PAL Europa).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 1, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 72.

Pytanie nr 130

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV

3) Oprogramowanie: a) Wymagane jest oprogramowanie umożliwiające przeglądanie i archiwizację danych (wizja i fonia) za pomocą stacji dokującej podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB jak również dostęp do zarejestrowanego materiału poprzez WiFi po zjeździe tramwaju, na terenie siedziby Zamawiającego. Oprogramowanie umożliwiające zamawianie nagrań łącznością radiową WiFi - komunikowanie się i pobieranie zamówionego materiału z rejestratora po zjeździe do zajezdni. Oprogramowanie do zamawiania nagrań musi być kompatybilne z posiadanym przez Zamawiającego oprogramowaniem PxRSS (Pixel Remote Storage System) lub równoważne.

Pytanie:

W związku z prowadzonym postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, działając na podstawie art. 16 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1605, dalej „PZP”), wskazuje się na możliwość naruszenia podstawowych zasad prowadzenia postępowania, w szczególności zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Z treści dokumentacji postępowania wynika, że wymagania określone przez Zamawiającego mogą prowadzić do uprzywilejowania konkretnego wykonawcy lub ograniczenia kręgu potencjalnych wykonawców, co budzi obawę o brak zapewnienia rzeczywistej konkurencyjności.

W związku z powyższym, Wykonawca wnioskuję o potwierdzenie, iż Zamawiający jest w posiadaniu protokołów komunikacyjnych i udostępni je Wykonawcy na potrzebę realizacji wymaganej w OPZ integracji z systemami innych producentów.

W innym przypadku Wykonawca wnosi o wyjaśnienie do treści SWZ i doprecyzowanie parametrów i funkcjonalności dla wspomnianego programowania celem dostarczenia rozwiązania równoważnego, gdyż zapisy SWZ nie są jednoznaczne.

W związku z powyższym, Wykonawca wnioskuję o potwierdzenie, iż Zamawiający dopuszcza sterowanie i zarządzania treściami wyświetlanymi na tablicach informacyjnych za pośrednictwem aplikacji dedykowanej dla urządzeń danego producenta. Wymaganie takie nie znajduje racjonalnego uzasadnienia, by istniały przesłanki za tym by po stronie dostawcy nowego systemu na pojazdy w



ramach niniejszego postępowania leżało integrowanie z odrębnymi systemami użytkowymi na pozostałych pojazdach floty Zamawiającego, w przypadku gdy Wykonawca dostarczy kompleksowe rozwiązanie do zarządzania urządzeniami zgodnie z wymaganiami funkcjonalnymi SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 3, lit. a, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 74.

Pytanie nr 131

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV

i) [...] Wyposażony w minimum 4 wejścia USB, w standardzie USB 3.0; min. 2 x Ethernet, HDMI lub VGA; kompresja H.264 lub H.265 lub równoważna;

Pytanie:

Wykonawca wnosi o modyfikację wymagania w zakresie wymaganej ilości złączy USB do 2 szt. jako ilości wystarczającej do realizacji stawianych przed rejestratorem wymogów. W opinii Wykonawcy wymóg dostarczenia urządzenia wyposażonego w 4 złącza USB jest wymogiem nadmiarowym, nieznajdującym uzasadnienia, wskazującym na rozwiązanie konkretnego dostawcy oraz tym samym ograniczającym konkurencję. W innym przypadku Wykonawca wnosi o sprecyzowanie wymagań celem uzasadnienia stawianych wymogów dla zasadności dostarczenia urządzenia wyposażonego w minimum 4 wejścia USB.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 4, lit. i, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 112.

Pytanie nr 132

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV

Uruchomienie rejestracji musi nastąpić nie później niż 2 minuty po włączeniu zasilania, natomiast podtrzymanie rejestracji po zaparkowaniu wagonu musi być regulowane w zakresie 30 do 60 min. (fabrycznie ustawić 30 minut).

Pytanie:

Czy słusznym jest domniemanie Wykonawcy, iż Zamawiający oczekuje podtrzymania możliwości rejestrowania obrazu z kamer po zaparkowaniu wagonu z baterii pojazdu, mając na uwadze, iż jest to rozwiązanie powszechnie stosowane, upraszczające budowę systemu, obniżające koszty oraz nie wymagające konieczności wygospodarowania dodatkowej przestrzeni technicznej na zasobniki energii? Dodatkowo Wykonawca wnosi o doprecyzowanie wymagania poprzez określenie, czy oczekuje się podtrzymania rejestracji obrazu jedynie z kamer obserwujących obszar na zewnątrz pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że podtrzymanie możliwości rejestrowania obrazu z kamer po zaparkowaniu wagonu może odbywać się z baterii pojazdu. Zamawiający podtrzymuje, że rejestracja obrazu ma odbywać się ze wszystkich kamer zamontowanych w pojeździe.

Pytanie nr 133

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV



5) Wymagania dodatkowe

d) Zamawiający wymaga możliwości przeglądania obrazu z kamer w czasie rzeczywistym na posiadanym oprogramowaniu PxRSS.

Pytanie:

W związku z prowadzonym postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego, działając na podstawie art. 16 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1605, dalej „PZP”), wskazuje się na możliwość naruszenia podstawowych zasad prowadzenia postępowania, w szczególności zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Z treści dokumentacji postępowania wynika, że wymagania określone przez Zamawiającego mogą prowadzić do uprzywilejowania konkretnego wykonawcy lub ograniczenia kręgu potencjalnych wykonawców, co budzi obawę o brak zapewnienia rzeczywistej konkurencyjności.

W związku z powyższym, Wykonawca wnioskuje o potwierdzenie, że Zamawiający jest w posiadaniu protokołów komunikacyjnych i udostępni je Wykonawcy na potrzebę realizacji wymaganej w OPZ integracji z systemami innych producentów. W innym przypadku Wykonawca wnosi o wyjaśnienie do treści SWZ i doprecyzowanie parametrów i funkcjonalności dla wspomnianego programowania celem dostarczenia rozwiązania równoważnego, gdyż zapisy SWZ nie są jednoznaczne.

Jednocześnie Wykonawca wskazuje, iż zgodnie z treścią OWZ 2.2. *Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring 5) Monitoring wizyjny CCTV, ppkt. 3) Oprogramowanie*; a) dopuszczone jest rozwiązanie równoważne.

Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, iż leżeć powinno to w interesie Zamawiającego, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transmisji danych oraz ochrony integralności systemu teleinformatycznego Zamawiającego – w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów o cyberbezpieczeństwie. Wymagana integracja dostawcy w ramach niniejszego postępowania z systemami innego producenta nie tylko ogranicza konkurencyjność składanej oferty i możliwości techniczne dostawców, ale także istotnie wpływać mogłaby na niezależność operacyjną i strategiczną firmy, jej know-how oraz bezpieczeństwo IT.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 5 Monitoring wizyjny CCTV poz. 5, lit. d, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 75.

Pytanie nr 134

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

7) Przystankowy system informacji pasażerskiej. Tramwaj należy wyposażać w urządzenie (radiomodem) współpracujące z komputerem pokładowym w celu komunikacji pojazdu z istniejącym w Gorzowie Wielkopolskim przystankowym systemem informacji pasażerskiej.

Pytanie:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, czy na etapie realizacji zamówienia Zamawiający zapewni Wykonawcy dostęp do pełnej dokumentacji technicznej, w tym protokołów komunikacyjnych, interfejsów API, opisów struktur danych, procedur autoryzacyjnych oraz wszelkich innych informacji niezbędnych do prawidłowej integracji z przystankowym systemem informacji pasażerskiej. Dostęp do dokumentacji technicznej, w tym protokołów komunikacyjnych i opisów interfejsów systemu, jest niezbędny do prawidłowej realizacji przedmiotu zamówienia oraz zapewnienia pełnej integracji.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że radiomodemy firmy PIXEL, stosowane w Systemach Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), wykorzystują standardowe interfejsy komunikacyjne, takie jak RS-485 oraz Ethernet. Urządzenia te stanowią integralną część infrastruktury komunikacyjnej, zapewniając wymianę danych pomiędzy pojazdami a przystankowymi systemami informacji pasażerskiej.



Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe dane techniczne dotyczące stosowanych obecnie rozwiązań, w tym informacje o modelach urządzeń oraz protokołach komunikacyjnych, zostaną przekazane Wykonawcy w zakresie wiedzy i informacji posiadanych przez Zamawiającego na moment udostępnienia tych danych.

Zamawiający zastrzega, że ze względu na długi okres realizacji zamówienia oraz możliwe zmiany technologiczne i organizacyjne, część parametrów może ulec zmianie na etapie wdrażania projektu. W związku z tym dane techniczne zostaną przekazane w odpowiednim czasie, w zakresie niezbędnym i możliwym do przekazania na danym etapie, zgodnie z aktualnym stanem wiedzy Zamawiającego.

Zamawiający zapewnia jednocześnie, że wszystkie dostępne i wymagane informacje umożliwiające prawidłową integrację dostarczanych pojazdów z istniejącym systemem informacji pasażerskiej będą przekazywane Wykonawcy sukcesywnie, tak aby umożliwić skuteczne i terminowe wykonanie zamówienia.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że właścicielem SDIP jest Miasto Gorzów Wlkp., dlatego też wszelkie dane na temat systemu zostaną przekazane z chwilą rozpoczęcia realizacji zamówienia.

Pytanie nr 135

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

12) Tablice boczne 4 szt., po dwie z każdej strony, dwurzędowe o minimalnej rozdzielczości 24 punktów w pionie i 160 w poziomie, raster 7 mm x 7,5 mm, wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie wymagania, poprzez określenie czy wskazany raster (7 mm x 7,5 mm) jest wartością minimalną czy maksymalną. Aktualnie sformułowane wymaganie wskazuje na konkretne rozwiązanie i zamyka możliwość zaoferowania innych być może bardziej korzystnych wariantów dla tablic. W związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie rozwiązania z inną wielkością rastra niż 7mm x 7,5 mm. Zwracamy uwagę, że zwyczajowo w podobnych w swym zakresie postępowaniach wielkość rastra określa się jako dopuszczalny przedział np. raster od 6 mm do 8 mm. Prosimy o doprecyzowanie wymagania.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 12, w brzmieniu określonym w odpowiedzi na pytanie nr 69.

Pytanie nr 136

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

13) Dodatkowa tablica boczna 2 szt. po jednej z każdej strony, o minimalnej rozdzielczości 32 diod w pionie i 48 w poziomie, raster 8 mm, umieszczone w oknie przed lub za drugimi drzwiami (do ustalenia po podpisaniu umowy) na wysokości dolnej krawędzi okna, wyświetlająca numer linii z przeznaczeniem dla osób niedowidzących.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania z innym rastrem oraz określenie przedziału dopuszczalnych wielkości rastra od 6mm do 8 mm. Proponowane zapisy są powszechnie stosowane w transporcie publicznym i umożliwiają Wykonawcy zaoferowanie optymalnych rozwiązań.

Odpowiedź:



Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 13, w brzmieniu określonym w odpowiedzi na pytanie nr 69.

Pytanie nr 137

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

2) Zakres napięcia zasilającego: od 16 do 48 V DC.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o modyfikację zakresu napięcia zasilania do wartości 16,8-30VDC, jako zgodnego z normą dla pojazdów szynowych EN50155 dla napięcia nominalnego 24VDC, które to Zamawiający definiuje w punkcie 2.2.12.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 2, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 64.

Pytanie nr 138

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

3) Komputer pokładowy

3) Interfejsy zapewniające prawidłową współpracę z podłączonymi urządzeniami, w tym co najmniej: jeden port CAN, dwa porty RS485, jeden port RS232, jeden port RS422, jeden port Ethernet, jedno wyjście HDMI, jedno wejście audio oraz dwa porty USB 3.0.

Pytanie:

Wykonawca wnosi o rezygnację z wymogu dostarczenia urządzenia wyposażonego w wymienione interfejsy, czy też ich ilość w przypadku gdy wszystkie oczekiwane względem urządzenia funkcjonalności będą realizowane bez ich udziału, lub z mniejszą ich ilością. Aktualne wymagania są w opinii Wykonawcy wymaganiami zbędnym, nadmiarowym oraz faworyzującymi rozwiązanie konkretnego dostawcy, tym samym ograniczającymi możliwość złożenia konkurencyjnej oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 3, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 65.

Pytanie nr 139

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

14) Dwie wewnętrzne tablice informacyjne dwustronne, w obudowie bez ostrych krawędzi w kształcie "V" - panele LCD, rozmieszczenie do uzgodnienia z Zamawiającym: [...]

• zakres temperatur pracy: 0 do +45 °C,

oraz

15) Dwie wewnętrzne tablice informacyjne - panele LCD, rozmieszczenie do uzgodnienia z Zamawiającym. [...]

Parametry minimalne: [...]

f) zakres temperatur pracy: 0 do +45 °C

Pytanie:

Wykonawca mając na uwadze zapisy 1.2. *Warunki eksploatacyjne pkt. 10* wnosi o rozszerzenie zakresu temperatury pracy do zakresu -25 +40 °C.



Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje w rozdziale 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej następujących zmian:

1) poz. 14, lit. a, tiret 6 otrzymuje następujące brzmienie:

„• zakres temperatur pracy: od -25°C do +40°C,”

2) poz. 15, lit. f otrzymuje następujące brzmienie:

„f) zakres temperatur pracy: od -25°C do +40°C,”.

Pytanie nr 140

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

11) Przednia tablica/tylna pełnowymiarowa (w stosunku do szerokości tramwaju), dwurzędowa o minimalnej rozdzielczości 24 punktów w pionie i 200 w poziomie, raster 6 mm lub więcej, wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy.

Pytanie:

Wykonawca prosi o dopuszczenie wyświetlaczy o rastrze 5 mm, rozwiązanie takie umożliwi zaoferowanie większych wyświetlaczy, jeśli chodzi o rozdzielczość (24x224), która zapewni odpowiednią czytelność wyświetlanych informacji.

Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania z innym rastrem ora określenie przedziału dopuszczalnych wielkości rastra, np. od 6mm do 8 mm. Proponowane zapisy są powszechnie stosowane w transporcie publicznym i umożliwiają Wykonawcy zaoferowanie optymalnych rozwiązań.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 4 System informacji pasażerskiej poz. 11, w brzmieniu określonym w odpowiedzi na pytanie nr 69.

Pytanie nr 141

Dotyczy: SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA, 15. SPOSÓB ORAZ TERMIN SKŁADANIA I OTWARCIA OFERT

Pytanie:

Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu składania ofert do dnia 30.05.2025 r.. Wniosek ten podyktowany jest koniecznością przeprowadzenia dokładnej analizy wymagań opisanych w SWZ, a także uzyskania dodatkowych informacji i odpowiedzi Zamawiającego potrzebnych do prawidłowego przygotowania oferty.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i dokonuje zmiany pkt 15.2. SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:

„15.2. Termin składania ofert upływa w dniu 30.05.2025 r. o godz. 9:00.”.

Z uwagi na zmianę terminu składania ofert, Zamawiający działając na podstawie art. 137 ustawy Pzp dokonuje zmiany SWZ również w następującym zakresie:

1) pkt 13.1. SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„13.1. Wykonawca jest związany ofertą przez okres 120 dni, tj. od dnia upływu terminu składania ofert do dnia 26.09.2025 r.”,

2) pkt 15.4. SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„15.4. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 30.05.2025 r. o godz. 9:30 w siedzibie Zamawiającego za pośrednictwem Platformy zakupowej poprzez odszyfrowanie ofert przez Zamawiającego.”.

Pytanie nr 142



Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

5) Monitoring wizyjny CCTV

4) System monitoringu wizyjnego ma być wyposażony w:

g) mikrofon zainstalowany w każdej kabinie motorniczego, umożliwiający rejestrowanie rozmów pomiędzy motorniczym i pasażerem,

Pytanie:

Wykonawca prosi o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania oparte o wykorzystanie mikrofonu zabudowanego w kamerze wewnętrznej maszynisty (dostarczanej w ramach wymogu zapisanego w ppkt. d) dwie kamery kolorowe megapixelowe o rozdzielczości (min. 1280x960) rejestrujące obraz w kabinach motorniczego).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza zastosowanie rozwiązania opartego o wykorzystanie mikrofonu zabudowanego w kamerze wewnętrznej maszynisty (dostarczanej w ramach wymogu zapisanego w lit. d) dwie kamery kolorowe megapixelowe o rozdzielczości (min. 1280x960) rejestrujące obraz w kabinach motorniczego).

Pytanie nr 143

Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring

4) System informacji pasażerskiej

Pytanie:

Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż zamawiający zapewni pełną dokumentację oraz inne niezbędne informacje do realizacji integracji w zakresie udostępnienia danych z serwera Zamawiającego w zakresie rozkładów jazdy, bazy przystanków, bazy przystanków na żądanie, możliwości przesiadkowych i innych wymaganych w Załącznik nr 2 do SWZ, 2.2. Wymagania szczegółowe, 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring 4) System informacji pasażerskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zapewni pełną dokumentację oraz inne niezbędne informacje do realizacji integracji w zakresie udostępnienia danych z serwera Zamawiającego w zakresie rozkładów jazdy, bazy przystanków, bazy przystanków na żądanie, możliwości przesiadkowych i innych wymaganych w Załącznik nr 2 do SWZ.

Pytanie nr 144

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA - SPECYFIKACJA TECHNICZNA TRAMWAJU PKT 2.2.15.3.7a) napisał:

„Komputer pokładowy

Wszystkie dane z systemów pokładowych muszą być kompatybilne z infrastrukturą IT Zamawiającego, tj. serwerami pracującymi w środowisku Windows Server oraz umożliwiać integrację z istniejącymi systemami ERP i monitoringu.”

Prosimy o informację, z jakimi dokładnie istniejącymi systemami ERP muszą być kompatybilne dane z systemów pokładowych oraz w jakim zakresie. Czy Zamawiający jest w posiadaniu dokumentacji wspomnianego oprogramowania i przekaże ją Wykonawcy celem integracji (na etapie realizacji)?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do SWZ dokonał zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 7, lit. a, tiret 1, w brzmieniu wskazanym w odpowiedzi na pytanie nr 68. Wprowadzona zmiana powoduje, że zbędne stało się udzielanie informacji o istniejących systemach ERP.



Pytanie nr 145

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA - SPECYFIKACJA TECHNICZNA TRAMWAJU PKT 2.2.15.3.1.1 napisał:

„Komputer pokładowy

Komputer spełniający minimalne parametry techniczne: zakres temperatur pracy od -20 °C do +50 °C, pamięć RAM co najmniej 8 GB, dysk SSD o pojemności co najmniej 256 GB (...).”

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści komputer pokładowy o parametrach: pamięć RAM co najmniej 2 GB, karta pamięci o pojemności co najmniej 4GB. Zaproponowane parametry są w zupełności wystarczające do prawidłowego funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej. Jednocześnie Wykonawca potwierdza spełnienie pozostałych wymagań OPZ dotyczących systemu informacji pasażerskiej.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 3 Komputer pokładowy poz. 1, który otrzymuje następujące brzmienie:

„1) Komputer spełniający minimalne parametry techniczne: zakres temperatur pracy od -20 °C do +50 °C, pamięć RAM co najmniej 2 GB oraz karty pamięci o pojemności co najmniej 4 GB lub dysku SSD o pojemności co najmniej 256 GB, odporność na wibracje zgodnie z normą EN 61373 lub równoważną oraz stopień ochrony IP65 lub równoważny.”

Pytanie nr 146

Załącznik nr 2 do SWZ ust. 2, pkt 2.1 Wymagania ogólne, ppkt 7)

Wnosimy o zmianę treści wymagania na:

„Dopuszczalna maksymalna wysokość tramwaju ze złożonym odbierakiem prądu nie może przekraczać 3,90 m.”

Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w treści Załącznika nr 2 do SWZ – OPZ, wskazał minimalną wysokość przewodu jezdnego nad główką szyny na wysokości 4,2 m. Tramwaj o wysokości maksymalnej 3,90 m umożliwi zatem poprawną współpracę odbieraka prądu z siecią trakcyjną.

Odpowiedź i zmiana SWZ:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i w Załączniku nr 2 do SWZ dokonuje zmiany rozdziału 2 pkt 2.1. Wymagania ogólne, ppkt 7, który otrzymuje następujące brzmienie:

„7) Dopuszczalna maksymalna wysokość tramwaju, ze złożonym odbierakiem prądu nie może przekraczać 3,90 m.”.

II. Ponadto, Zamawiający działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych dokonuje zmiany Specyfikacji Warunków Zamówienia w następującym zakresie:

1) § 11 ust. 19 pkt 4 Załącznika nr 1 do SWZ – Wzór Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„4) Zamawiający w miarę możliwości udostępni wyposażenie techniczne zajezdni dla celów wykonania napraw gwarancyjnych i usługowych w ramach realizacji umowy;

2) § 11 ust. 19 pkt 5 Załącznika nr 1 do SWZ – Wzór Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5) Zamawiający każdorazowo będzie wykonywać szkolenia BHP oraz stanowiskowe, oddelegowanym pracownikom Wykonawcy;”

3) § 11 ust. 19 pkt 6 Załącznika nr 1 do SWZ – Wzór Umowy otrzymuje następujące brzmienie:



„6) Zamawiający przeprowadzi szkolenie z zakresu prowadzenia pojazdów po terenie zajezdni tramwajowej dla wskazanych pracowników Wykonawcy. Przeszkolenie jest potrzebne do prac serwisowych wymagających weryfikacji poprawności działania układów pojazdów.”

4) rozdział 2 pkt 2.2.15. Urządzenia elektroniki pokładowej i monitoring ppkt 6 System liczenia pasażerów poz. 4 Załącznika nr 2 do SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„4) Wykonawca dostarczy oprogramowanie, oparte na udzielonej na okres życia pojazdów licencji, służące do analizy zgromadzonych danych systemu zliczania pasażerów. Dostarczone oprogramowanie zostanie zainstalowane i skonfigurowane na serwerze Zamawiającego oraz na co najmniej dwóch stanowiskach komputerowych (klienckim) Zamawiającego (komputery Zamawiającego pracują w systemie operacyjnym Windows). W przypadku gdy oprogramowanie do właściwej pracy wymaga silnika bazy danych, Wykonawca dostarczy również odpowiednią liczbę licencji do silnika bazy danych.”

5) rozdział 5 pkt 4 Załącznika nr 2 do SWZ otrzymuje następujące brzmienie:

„4. Zamawiający w miarę możliwości udostępni wyposażenie techniczne zajezdni dla celów wykonania napraw gwarancyjnych i usługowych w ramach realizacji umowy.”

6) rozdział 5 pkt 5 Załącznika nr 2 do SWZ - Opis Przedmiotu Zamówienia – Specyfikacja Techniczna Tramwaju otrzymuje następujące brzmienie:

„5. Zamawiający każdorazowo będzie wykonywać szkolenia BHP oraz stanowiskowe, oddelegowanym pracownikom Wykonawcy.”

7) rozdział 5 pkt 6 Załącznika nr 2 do SWZ - Opis Przedmiotu Zamówienia – Specyfikacja Techniczna Tramwaju otrzymuje następujące brzmienie:

„6. Zamawiający przeprowadzi szkolenie z zakresu prowadzenia pojazdów po terenie zajezdni tramwajowej dla wskazanych pracowników Wykonawcy. Przeszkolenie jest potrzebne do prac serwisowych wymagających weryfikacji poprawności działania układów pojazdów.”

Powyższe wyjaśnienia oraz zmiany SWZ stanowią integralną część SWZ i są obowiązujące.

Zamawiający informuje, że powyższe zmiany wymagały zmiany ogłoszenia o zamówieniu. Zamawiający informuje, że ogłoszenie o zmianie ogłoszenia o zamówieniu zostało opublikowane na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Zamawiający informuje, że dokonał zmiany terminu składania ofert na dzień 30.05.2025 r. godz. 9:00 oraz otwarcia ofert na dzień 30.05.2025 r. godz. 9:30.

Zamawiający publikuje na stronie internetowej prowadzonego postępowania również zmodyfikowany SWZ oraz zmodyfikowany załącznik nr 1 do SWZ – Wzór Umowy, załącznik nr 2 do SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia – Specyfikacja techniczna tramwaju, załącznik nr 3 do SWZ – Formularz ofertowy, załącznik nr 3b do SWZ - Specyfikacja ofertowa – rozwiązania z zakresu dostosowania tramwaju do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Naniesione przez Zamawiającego zmiany oznaczone zostały w opublikowanych dokumentach kolorem zielonym.