



Łódź, dnia maja 2024 r.

Nr sprawy: WZ-091-10/24**WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Łodzi, przy ul. Tramwajowej 6 - Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Zakup nowych tramwajów do obsługi komunikacyjnej w ramach Lokalnego Transportu Zbiorowego”, nr sprawy: WZ-091-10/24, udziela odpowiedzi na pytanie, zgodnie z art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2019 r. Prawo zamówień publicznych /tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1605, ze zm./ - w skr. Pzp. oraz na podstawie art. 137 ust. 1 Pzp., dokonuje zmiany treści SWZ w zakresie wskazanym poniżej.

PYTANIE NR 1:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.1 ppkt 10:

Zamawiający wymaga aby poziom hałasu zewnętrznego, mierzony w warunkach określonych w Przepisach, nie przekraczał 75 dB. Wskazany parametr jest zdecydowanie bardziej rygorystyczny niż wymóg zawarty w Rozporządzeniu 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) (dalej: „RMI”). Zgodnie z RMI tramwaj powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany aby poziom dźwięku na zewnątrz nie przekraczał wartości 80 dB (w ruchu) oraz 64 dB (na postoju). Z uwagi, że poziom natężenia dźwięku wyrażony jest miarą logarytmiczną należy zauważyć, że dla ucha ludzkiego obniżenie poziomu hałasu o 4 dB oznacza odczucie dwukrotnego obniżenia hałasu. Oczekiwanie zmniejszenia poziomu hałasu o 5 dB w stosunku do już bardzo rygorystycznych wymagań obowiązujących przepisów RMI przy rozwiązaniach technicznych wymaganych przez Zamawiającego w SIWZ w zakresie wózków i układu napędowego nie jest realne. Główne źródło hałasu powstaje na styku koła z szyną, dlatego też dla uzyskania oczekiwanych wyników poziomu dźwięku tramwaju konieczne jest zapewnienie przez Zamawiającego wzorcowego torowiska zgodnie z wymaganiami Przepisów.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający zmieni treść zapisu zawartego w OPZ pkt. 2.1 podpunkt 10 na: „10) Poziom hałasu zewnętrznego, mierzony w warunkach określonych w Przepisach nie może przekroczyć 80 dB” ?

ODPOWIEDŹ NR 1:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę, jednakże w odpowiedzi na powyższe dokonuje zmiany treści załącznika nr 12A, pkt 2.1 ppkt 10:

BYŁO:

Poziom hałasu zewnętrznego, mierzony w warunkach określonych w Przepisach, nie może przekroczyć 75 dB.

ZMIENIA SIĘ NA:

Poziom hałasu zewnętrznego, mierzony w warunkach określonych w Przepisach, nie może przekroczyć 78 dB.

PYTANIE NR 2:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 1, ust. 9

Zamawiający wymaga aby Wykonawca przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu dokonywał aktualizacji oprogramowania wszelkich sterowników, komputerów itp. Dostarczane tramwaje zgodnie z SWZ rozdz. XVIII pkt. 3 objęte zostaną gwarancją od 36 do 72 miesięcy. Wykonywanie jakichkolwiek prac po okresie gwarancji wymaga oddzielnego porozumienia na linii Zamawiający – Wykonawca. Po okresie gwarancji wszystkie naprawy, zmiany w wyposażeniu tramwajów itp. wykonywane będą wyłącznie przez Zamawiającego, co więcej Zamawiający na ich realizację nie będzie musiał mieć zgody Wykonawcy.

Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający dokona zmiany w Projekcie Umowy §1 ust. 9 poprzez zmianę treści z: „przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu” na: „w okresie gwarancji ogólnej” ?

ODPOWIEDŹ NR 2:

Zamawiający wyraża zgodę na powyższe i dokonuje zmiany treści projektu umowy, §1 ust. 9:

BYŁO:

W ramach wynagrodzenia, o którym mowa w §4 niniejszej umowy, Wykonawca dokonywać będzie (przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu) aktualizacji oprogramowania wszelkich sterowników, komputerów, itp. zainstalowanych w pojeździe. Aktualizacja oprogramowania następować będzie za wiedzą Zamawiającego i w terminach z nim uzgodnionych.

ZMIENIA SIĘ NA:

W ramach wynagrodzenia, o którym mowa w §4 niniejszej umowy, Wykonawca dokonywać będzie (*przez okres gwarancji całopojazdowej*) aktualizacji oprogramowania wszelkich sterowników, komputerów, itp. zainstalowanych w pojeździe. Aktualizacja oprogramowania następować będzie za wiedzą Zamawiającego i w terminach z nim uzgodnionych.

PYTANIE NR 3:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 1, ust. 10

Zamawiający wymaga aby Wykonawca przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu dokonywał aktualizacji katalogu części zamiennych. Dostarczane tramwaje zgodnie z SWZ rozdz. XVIII pkt. 3 objęte zostaną gwarancją od 36 do 72 miesięcy. Wykonywanie jakichkolwiek prac po okresie gwarancji wymaga oddzielnego porozumienia na linii Zamawiający – Wykonawca. Po okresie gwarancji wszystkie naprawy, zmiany w wyposażeniu tramwajów itp. wykonywane będą wyłącznie przez Zamawiającego, co więcej Zamawiający na ich realizację nie będzie musiał mieć zgody Wykonawcy. Wykonawca w ramach swoich obowiązków może dokonywać zmian i ponosić odpowiedzialność jedynie za części zmieniane w wyniku postanowień gwarancyjnych.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający dokona zmiany w Projekcie Umowy §1 ust. 10 poprzez zmianę treści z: „przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu” na: „w okresie gwarancji ogólnej lub po zakończeniu okresu gwarancji w ramach osobnego zlecenia”?

ODPOWIEDŹ NR 3:

Zamawiający wyraża zgodę na powyższe i dokonuje zmiany treści projektu umowy, §1 ust. 10:

BYŁO:

Wykonawca, przez okres 15 lat od dnia dostawy ostatniego pojazdu, będzie na bieżąco aktualizował katalog części zamiennych, o którym mowa w ust. 5 pkt 4) niniejszego paragrafu.

ZMIENIA SIĘ NA:

Wykonawca, przez okres gwarancji całopojazdowej, będzie na bieżąco aktualizował katalog części zamiennych, o którym mowa w ust. 5 pkt 4) niniejszego paragrafu.

PYTANIE NR 4:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 2, ust. 3

Zamawiający informuje, że ostateczny protokół odbioru przynajmniej pierwszych 4 tramwajów zostanie podpisany przez Zamawiającego jeżeli tramwaj przejedzie bez awarii technicznej 3 tys. km w ruchu liniowym z pasażerami. Zdefiniowana ilość minimalnej ilości kilometrów do przejechania przez tramwaj w ramach jazdy próbnej nie jest zależna od Wykonawcy. To Zamawiający jako operator będzie dysponował tramwaj do obsługi wybranych przez siebie tras w zależności od zapotrzebowania i dostępnego taboru. Może dojść do sytuacji, że 3 tys. kilometrów tramwaj będzie pokonywał nawet kilkanaście dni. Jest to problem organizacyjny zarówno po stronie Zamawiającego jak i Wykonawcy. Tak wydłużony proces odbiorczy generuje wysokie ryzyko i koszty, którymi ostatecznie zostanie obciążony Zamawiający. Ponadto Zamawiający zapewnił sobie możliwość karania Wykonawcy za awarie tramwajów przy okazji nie spełnienia wskaźników awaryjności oraz gotowości technicznej dobowej i miesięcznej. Tym samym dostarczenie tramwaju o maksymalnie niskiej awaryjności jest w interesie Wykonawcy. Zwracamy również uwagę, że przedłużające się jazdy próbne mogą spowodować przedłużający okres rozliczeniowy projektu. Zakładamy, że podobnie jak w przypadku innych zamówień na tramwaje większość środków na sfinansowanie zamówienia będzie pochodziła z zewnątrz. Przeciagający się czas rozliczenia może stanowić problem również dla Zamawiającego.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zmieni zapis w § 2 ust. 3 z: „(...) 3 tys. kilometrów” na: „5 dni”?

ODPOWIEDŹ NR 4:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 5:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 2, ust. 3

Czy Zamawiający w § 2 ust. 3 Projektu Umowy zmieni treść w wersji 5 z: „przez min. 4 pierwsze dostarczone tramwaje” na: „przez min. 2 dostarczone tramwaje” ? Zwracamy uwagę, że przy okazji ostatniego przetargu na

nowe tramwaje, jaki prowadził Zamawiający (nr sprawy ZIM-DZ.2621.7.2019), wskazana była ilość 4 tramwajów, ale wówczas zamówienie opiewało na 30 tramwajów. Obecnie zamówienie podstawowe to dostawa 15 tramwajów.

ODPOWIEDŹ NR 5:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 6:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 4

Wskazane w § 3 ust. 4 Projektu Umowy materiały i części są standardowymi materiałami eksploatacyjnymi. Ulegają one normalnemu zużyciu w trakcie eksploatacji tramwajów. Oszacowanie ilości, a co się z tym wiąże kosztu jaki należy uwzględnić w cenie ofertowej na etapie składania oferty są trudne. W dużej mierze zależą od ilości kilometrów jakie będą pokonywały tramwaje, sposobu przeprowadzania obsługi codziennych i ogólnego utrzymania tramwajów przez Zamawiającego. Co więcej wymiana tych materiałów i części eksploatacyjnych będzie realizowana przez pracowników MPK Łódź nad którymi Wykonawca nie będzie miał żadnej kontroli. Standardem jest, że wszystkie materiały eksploatacyjne wyłączone są z obowiązków gwarancyjnych Wykonawcy. Jeżeli Zamawiający zamierza przerzucić odpowiedzialność za materiały eksploatacyjne na oferenta to konieczne będzie uwzględnienie w wycenie oferty ryzyka zwiększenia zapotrzebowania na części, a to w efekcie spowoduje znaczny wzrost proponowanej w przetargu ceny. Ponadto w takiej sytuacji Wykonawca będzie tylko pośrednikiem i te same materiały eksploatacyjne w wymaganej i koniecznej potrzebnej ilości Zamawiający będzie mógł kupić w ramach odrębnego postępowania, bezpośrednio do producenta, na zdecydowanie lepszych warunkach komercyjnych.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający usunie z § 3 ustęp 4 lub przynajmniej precyzyjnie wskaże ilości dla poszczególnych materiałów i części?

ODPOWIEDŹ NR 6:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 7:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 6

Wyszczególnione przez Zamawiającego czynności (m.in. naklejanie folii informacyjnych, montaż dodatkowych urządzeń itp.) ingerują trwale w konstrukcję mechaniczną i/lub elektryczną tramwaju. Wykonawca w trakcie wykonywania tych czynności przez Zamawiającego nie będzie miał żadnej kontroli nad tym procesem. Może dojść do sytuacji w której ingerencja Zamawiającego spowoduje trwałe i poważne uszkodzenie tramwaju. Co więcej żaden z dostawców komponentów i części do budowy tramwaju nie wyrazi zgody na ingerencję w swoje urządzenia bez sprawowania nadzoru nad takimi pracami. Ogólnie przyjętą zasadą jest, że każda samowolna ingerencja bez zgody producenta w wyrób będący na gwarancji powoduje jej utratę. To samo dotyczy tramwaju jako całości jak i poszczególnych podzespołów.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający usunie § 3 ust. 11 lub chociaż uzupełni treść w § 3 ust. 11 poprzez dodanie sformułowania do zdania pierwszego: „(...) tylko w przypadku otrzymania pisemnej akceptacji Wykonawcy.”

ODPOWIEDŹ NR 7:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 11 pkt 3):

BYŁO:

(...) instalacja urządzeń związanych z prowadzoną działalnością usługową, np. urządzeń systemu łączności, monitoringu pracy motorniczego i tramwaju, nadzoru i zarządzania ruchem, nr brygady itp.

ZMIENIA SIĘ NA:

(...) instalacja urządzeń związanych z prowadzoną działalnością usługową, np. urządzeń systemu łączności, monitoringu pracy motorniczego i tramwaju, nadzoru i zarządzania ruchem, nr brygady itp., **w przypadku uzgodnienia zakresu i sposobu wykonania prac z Wykonawcą.**

PYTANIE NR 8:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 15

Zamawiający wymaga aby Wykonawca na okres 10 lat udzielił gwarancji na wady masowe. Dostarczane tramwaje zgodnie z SWZ pkt. 3 objęte zostaną gwarancją od 36 do 72 miesięcy. Po okresie gwarancji pełen zakres obsługi, wszystkie naprawy, zmiany w wyposażeniu tramwajów itp. wykonywane i wprowadzane będą wyłącznie przez Zamawiającego, co więcej Zamawiający na ich realizację nie będzie musiał mieć zgody Wykonawcy. Z naszej wiedzy i doświadczenia wynika, że tramwaje w okresie 10 lat będą musiały przejść naprawy bieżące, które zasadniczo mogą zmodyfikować pierwotne ich wyposażenie, a nawet konstrukcję. W związku z tym Wykonawca nie może brać odpowiedzialności za stan tramwaju po okresie gwarancji.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający dokona zmiany w Projekcie Umowy w §3 ust. 15 poprzez wykreślenie pierwszego zdania, oraz zastąpienie w ostatnim zdaniu treści: „w okresie 10 lat”, na: „w okresie gwarancji ogólnej”?

ODPOWIEDŹ NR 8:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 15:

BYŁO:

Wykonawca udziela 10 letniej gwarancji na tzw. „wady masowe”. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe w dowolnym okresie 24 następujących po sobie miesięcy kalendarzowych, z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 30% tramwajów w okresie 10 lat.

ZMIENIA SIĘ NA:

Wykonawca, w ramach udzielonej gwarancji całopojazdowej, udziela dodatkowej gwarancji na tzw. „wady masowe”. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe w dowolnym okresie 24 następujących po sobie miesięcy kalendarzowych, z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 30% tramwajów w okresie gwarancji, o której mowa w §3 ust. 1 umowy.

PYTANIE NR 9:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 22

Czy w związku z pytaniem nr 9 Zamawiający zmieni w § 3 ust. 22 Projektu Umowy treść z: „w okresie 10 lat” na: „w okresie gwarancji ogólnej”?

ODPOWIEDŹ NR 9:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 22:

BYŁO:

W ramach zawartej umowy Wykonawca zobowiązany jest, na zasadach określonych w ust. 17 – 21 niniejszego paragrafu, do usuwania wad masowych, które ujawniły się w dostarczonych tramwajach w okresie 10 lat.

ZMIENIA SIĘ NA:

W ramach zawartej umowy Wykonawca zobowiązany jest, na zasadach określonych w ust. 17 – 21 niniejszego paragrafu, do usuwania wad masowych, które ujawniły się w dostarczonych tramwajach w okresie gwarancji, o której mowa w §3 ust. 1 umowy.

PYTANIE NR 10:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 13

Wykonawca nie może udzielić autoryzacji do samodzielnego wykonywania prac nieobjętych gwarancją przez Zamawiającego. Żaden z dostawców komponentów i podzespołów do budowy tramwaju nie wyrazi na to zgody. Samodzielne wykonywanie przez Zamawiającego napraw nieobjętych gwarancją będzie wiązało się z trwałą ingerencją w konstrukcję mechaniczną i/lub elektryczną tramwaju. Skutkiem czego będzie utrata gwarancji. Prowadzenie samodzielnych napraw nieobjętych gwarancją przez Zamawiającego możliwe będzie jedynie w przypadkach i na zasadach określonych w DTR tramwaju lub po otrzymaniu pisemnej zgody Wykonawcy.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający zmieni brzmienie w § 3 ust. 13 zgodnie z poniższym: „W okresie gwarancji Wykonawca udziela Zamawiającemu autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsługi technicznych (przeглядów okresowych). Prowadzenie napraw nie objętych gwarancją możliwe będzie w przypadkach i na zasadach określonych w DTR tramwaju lub po otrzymaniu pisemnej zgody Wykonawcy (...)?

ODPOWIEDŹ NR 10:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 13:

BYŁO:

W okresie gwarancji Wykonawca udziela Zamawiającemu autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsługi technicznych (przeглядów okresowych) oraz napraw nie objętych gwarancją (określonych w ust. 7 niniejszego paragrafu), które będą się odbywać na terenie Zamawiającego.

ZMIENIA SIĘ NA:

W okresie gwarancji Wykonawca udziela Zamawiającemu autoryzacji upoważniającej do wykonywania usług technicznych (przebiegów okresowych). *Prowadzenie napraw, które nie są objęte gwarancją, możliwe będzie w przypadkach i na zasadach określonych w DTR tramwaju lub po otrzymaniu pisemnej zgody Wykonawcy. Naprawy będą się odbywać na terenie Zamawiającego.*

PYTANIE NR 11:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 2

Zamawiający zdefiniował bardzo rygorystyczne czasy związane z: przystąpieniem do czynności mających na celu usunięcie wady a także wykonaniem naprawy w ramach gwarancji – odpowiednio 6 godzin i 5 dni. W zdecydowanej większości usterek czas reakcji i wykonania naprawy będą mogły być dotrzymane, jednak z naszego 11 letniego doświadczenia w prowadzeniu pełnej obsługi tramwajów wynika, że w przypadku wystąpienia poważnych uszkodzeń nie będzie realnej możliwości wykonania naprawy w okresie 5 dni. Prawie wszystkie kluczowe i strategiczne komponenty do budowy tramwaju (silnik, przekładnia, zestaw kołowy, system hamulcowy, system ogrzewania i klimatyzacji itp.) będą pochodziły z zagranicy. Aby spełnić wymagania Zamawiającego w zakresie terminu realizacji napraw konieczne będzie utworzenie bardzo rozbudowanego materiału części zamiennych co będzie miało bezpośrednie przełożenie na znaczny wzrost finalnej ceny ofertowej.

- Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający wydłuży z 6 do 24 godzin czas na przystąpienie do czynności mających na celu usunięcie wady?
- Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający w § 3 ust. 2 Projektu Umowy po ostatnim zdaniu doda zapis: „W przypadkach uzasadnionych, okres wykonania naprawy systemów pokładowych może ulec wydłużeniu za zgodą Zamawiającego.”?

ODPOWIEDŹ NR 11:

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie czasu przystąpienia do czynności mających na celu usunięcie wady z 6 do 24 godzin.

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 2:

BYŁO:

Gwarancja, o której mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu, obejmuje bezpłatną wymianę lub naprawę części uznanych przez producenta za wadliwe pod względem materiału i/lub wykonania oraz pokrycie wszelkich kosztów, zwłaszcza materiałów, części, podzespołów i robocizny, związanych z usunięciem takich wad, w tym tzw. „wad masowych”, o których mowa w ust. 15 niniejszego paragrafu. Naprawy gwarancyjne, o których mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu realizowane będą we wszystkie dni tygodnia, przez 24 h /dobę. Zasada ta będzie miała zastosowanie w okresie udzielonej 36 miesięcznej gwarancji, bądź dłuższym okresie wynikającym z ust. 1 pkt 1) – 8) niniejszego paragrafu. Wykonawca lub autoryzowany serwis zadecyduje o tym, jakie działania zostaną podjęte w celu usunięcia wyżej wymienionych wad. Niesprawne części i podzespoły, po wymontowaniu z pojazdu i zastąpieniu ich sprawnymi, są własnością Wykonawcy. Wszystkie czynności przy naprawach gwarancyjnych muszą być wykonywane w obecności i pod nadzorem pracowników Zamawiającego. Czas reakcji, tj. przystąpienia do czynności mających na celu usunięcie wady, wynosić będzie maksymalnie 6 godzin, licząc od daty powiadomienia Wykonawcy pocztą elektroniczną bądź inną uzgodnioną formą (Wykonawca musi umożliwić dokonanie tych czynności we wszystkie dni tygodnia, w tym w niedziele i święta, przez 24h/dobę, podając Zamawiającemu stosowne dane teleadresowe), natomiast termin na usunięcie wad ujawnionych w okresie gwarancji, powodujących konieczność wycofania tramwaju z eksploatacji, z wyjątkiem ust. 16 – 18 niniejszego paragrafu, nie może przekroczyć 5 dni, licząc od daty powiadomienia Wykonawcy pocztą elektroniczną bądź inną uzgodnioną formą.

ZMIENIA SIĘ NA:

Gwarancja, o której mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu, obejmuje bezpłatną wymianę lub naprawę części uznanych przez producenta za wadliwe pod względem materiału i/lub wykonania oraz pokrycie wszelkich kosztów, zwłaszcza materiałów, części, podzespołów i robocizny, związanych z usunięciem takich wad, w tym tzw. „wad masowych”, o których mowa w ust. 15 niniejszego paragrafu. Naprawy gwarancyjne, o których mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu realizowane będą we wszystkie dni tygodnia, przez 24 h /dobę. Zasada ta będzie miała zastosowanie w okresie udzielonej 36 miesięcznej gwarancji, bądź dłuższym okresie wynikającym z ust. 1 pkt 1) – 8) niniejszego paragrafu. Wykonawca lub autoryzowany serwis zadecyduje o tym, jakie działania zostaną podjęte w celu usunięcia wyżej wymienionych wad. Niesprawne części i podzespoły, po wymontowaniu z pojazdu i zastąpieniu ich sprawnymi, są własnością Wykonawcy. Wszystkie czynności przy naprawach gwarancyjnych muszą być wykonywane w obecności i pod nadzorem pracowników Zamawiającego. Czas reakcji, tj. przystąpienia do czynności mających na celu usunięcie wady, wynosić będzie maksymalnie 6 godzin, licząc od momentu

powiadomienia Wykonawcy pocztą elektroniczną bądź inną uzgodnioną formą (Wykonawca musi umożliwić dokonanie tych czynności we wszystkie dni tygodnia, w tym w niedziele i święta, przez 24h/dobę, podając Zamawiającemu stosowne dane teleadresowe), natomiast termin na usunięcie wad ujawnionych w okresie gwarancji, powodujących konieczność wycofania tramwaju z eksploatacji, z wyjątkiem ust. 16 – 18 niniejszego paragrafu, nie może przekroczyć 5 dni, licząc od daty powiadomienia Wykonawcy pocztą elektroniczną bądź inną uzgodnioną formą. **W przypadkach uzasadnionych, okres wykonania naprawy systemów pokładowych może ulec wydłużeniu za zgodą Zamawiającego.**

PYTANIE NR 12:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 24, pkt 1:

Zamawiający zdefiniował bardzo rygorystyczne terminy w jakich Wykonawca będzie musiał naprawić systemy pokładowe tramwaju – 3 dni kalendarzowe. Urządzenia systemów pokładowych w związku ze specyfiką i zapleczem infrastrukturalnym poszczególnych przedsiębiorstw transportu komunalnego są dedykowane wyłącznie dla konkretnych Zamawiających. W związku z wysokim stopniem złożoności urządzeń systemów pokładowych naprawy wykonywane będą mogły być wyłączenie przez ich producentów. Żeby sprostać wymaganiom Zamawiającego konieczne będzie utworzenie bardzo rozbudowanego magazynu części serwisowych, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na ostateczną cenę ofertową.

- **Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający w § 3 ust. 24, pkt. 1 zmieni termin wykonania naprawy z 3 dni kalendarzowych na 5 dni roboczych?**
- **Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający w § 3 ust. 24, pkt. 1 doda zapis o następującej treści: „W przypadkach uzasadnionych, okres wykonania naprawy systemów pokładowych może ulec wydłużeniu za zgodą Zamawiającego.”**

ODPOWIEDZ NR 12:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę termin wykonania naprawy z 3 dni kalendarzowych na 5 dni roboczych.

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 24, pkt 1):

BYŁO:

(...) zapewnić naprawę systemu na własny koszt w okresie gwarancji w terminie 3 dni kalendarzowych, licząc od daty zgłoszenia uszkodzenia, w przypadku napraw podlegających gwarancji

ZMIENIA SIĘ NA:

(...) zapewnić naprawę systemu na własny koszt w okresie gwarancji w terminie 3 dni kalendarzowych, licząc od daty zgłoszenia uszkodzenia, w przypadku napraw podlegających gwarancji - w przypadkach uzasadnionych, okres wykonania naprawy systemów pokładowych może ulec wydłużeniu za zgodą Zamawiającego.

PYTANIE NR 13:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 24, pkt 2:

Zamawiający wskazuje, że samodzielnie będzie usuwał z pojazdu urządzenia systemów pokładowych w wyniku ich niesprawności. W trakcie trwania gwarancji wszystkie naprawy realizowane będą wyłącznie przez Wykonawcę. Każda samodzielna ingerencja ze strony Zamawiającego będzie prowadzić do utraty gwarancji. Rola Zamawiającego sprowadza się tylko do zgłoszenia niesprawności Wykonawcy, który decyduje jak zgłoszona usterka zostanie naprawiona. Zapis w § 3 ust. 24, pkt. 1 w pełni zabezpiecza Zamawiającego na wypadek wystąpienia uszkodzenia systemów pokładowych.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający usunie w § 3 ust. 24, pkt. 2?

ODPOWIEDZ NR 13:

Zamawiający wyraża zgodę na powyższe i dokonuje wykreślenia pkt 2) w ust. 24 §3 umowy.

PYTANIE NR 14:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 24, pkt 3:

Zamawiający wymaga aby Wykonawca w przypadku uszkodzenia systemów pokładowych nie objętych gwarancją w bardzo krótkim czasie tj. 3 dni kalendarzowych przedstawił kosztorys naprawy. Rzetelna wycena naprawy urządzeń systemów pokładowych będzie mogła być przeprowadzona wyłącznie przez producenta po otrzymaniu przez niego uszkodzonego urządzenia. W innym wypadku Wykonawca, aby spełnić wymóg przedstawiania kosztorysu w terminie 3 dni kalendarzowych do kalkulacji naprawy przyjmie cenę nowego urządzenia znacznie przewyższającą wartość naprawy. Efektem tego będzie konieczność poniesienia przez Zamawiającego znacznie wyższego kosztu. Ponadto w związku z wysokim stopniem skomplikowania urządzeń systemów pokładowych wykonanie naprawy w ciągu 3 dni kalendarzowych po akceptacji kosztorysu jest niemożliwe i nierealne. Jak zostało to wskazane wcześniej sama realizacja dostawy może

zająć kilka dni. Mając wystarczający czas na przygotowanie kosztorysu Zamawiający otrzyma rzetelną wycenę naprawy urządzeń uwzględniającą tylko niezbędny zakres prac do wykonania i komponenty do wymiany.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający zmieni zapis w § 3 ust. 24, pkt. 3 następująco: „(...) Wykonawca w ciągu 10 dni roboczych, liczonych od daty zgłoszenia nieprawidłowości (...) Wykonawca dokona naprawy w terminie nie dłuższym niż kolejne 21 dni roboczych.”?

ODPOWIEDŹ NR 14:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje zmiany treści umowy w §3 ust. 24, pkt 3):

BYŁO:

(...) w okresie trwania gwarancji w przypadku pojawienia się uszkodzeń i nieprawidłowości systemu nie objętych gwarancją, a będących wynikiem kolizji drogowej, pożaru czy aktów wandalizmu Wykonawca w ciągu 3 dni kalendarzowych, liczonych od daty zgłoszenia nieprawidłowości, zobowiązany jest do przedstawienia kosztorysu naprawy. Od momentu akceptacji kosztorysu przez Zamawiającego, Wykonawca dokona naprawy w terminie nie dłuższym niż kolejne 3 dni kalendarzowe.

ZMIENIA SIĘ NA:

(...) w okresie trwania gwarancji w przypadku pojawienia się uszkodzeń i nieprawidłowości systemu nie objętych gwarancją, a będących wynikiem kolizji drogowej, pożaru czy aktów wandalizmu *Wykonawca w ciągu 7 dni kalendarzowych*, liczonych od daty zgłoszenia nieprawidłowości, zobowiązany jest do przedstawienia kosztorysu naprawy. Od momentu akceptacji kosztorysu przez Zamawiającego, Wykonawca dokona naprawy w terminie nie dłuższym niż kolejne *7 dni kalendarzowych, chyba że Zamawiający wyrazi zgodę na termin dłuższy.*

PYTANIE NR 15:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 24, pkt 4:

Co Zamawiający miał na myśli pisząc: „w przypadku braku meldunku o awarii oraz braku nagrania”?

ODPOWIEDŹ NR 15:

W przypadku braku nagrania z monitoringu pojazdu Wykonawca obciążony zostanie kosztami napraw. Zamawiający dokonuje zmiany §3 ust. 24 pkt 4) umowy:

BYŁO:

w przypadku braku meldunku o awarii oraz braku nagrania Wykonawca będzie obciążany kosztami napraw czy aktów wandalizmu

ZMIENIA SIĘ NA:

w przypadku braku meldunku o awarii oraz braku nagrania, Wykonawca będzie obciążany kosztami napraw związanych z aktami wandalizmu.

PYTANIE NR 16:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 34:

Czy w związku z obecnie panującym trendem odchodzenia od tradycyjnych form korespondencji na rzecz elektronicznego przekazywania informacji, a co za tym idzie, przyspieszenia obiegu dokumentów, ochrony środowiska poprzez ograniczenie wydruków itp., Zamawiający wykreśli w §3 ust. 34 następujące sformułowanie: „przy czym w każdym przypadku wymagane jest również jej przesłanie w formie pisemnej.”?

ODPOWIEDŹ NR 16:

Zamawiający dokonuje zmiany §3 ust. 34 umowy:

BYŁO:

Wszelka korespondencja dotycząca gwarancji będzie przesyłana za pośrednictwem poczty elektronicznej (e-mail), przy czym w każdym przypadku wymagane jest również jej przesłanie w formie pisemnej

ZMIENIA SIĘ NA:

Wszelka korespondencja dotycząca gwarancji będzie przesyłana za pośrednictwem poczty elektronicznej (e-mail), z obowiązkiem potwierdzenia odbioru

PYTANIE NR 16:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 34:

Czy w związku z obecnie panującym trendem odchodzenia od tradycyjnych form korespondencji na rzecz elektronicznego przekazywania informacji, a co za tym idzie, przyspieszenia obiegu dokumentów, ochrony środowiska poprzez ograniczenie wydruków itp., Zamawiający wykreślił w §3 ust. 34 następujące sformułowanie: „przy czym w każdym przypadku wymagane jest również jej przesłanie w formie pisemnej.”?

PYTANIE NR 17:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.15 ppkt 3, 9, 10 oraz załącznik nr 13 do SWZ, formularz cenowy, tabela nr 2 – Pakiet eksploatacyjno-naprawczy:

Zamawiający zawarł wymóg dostarczenia dodatkowych narzędzi, osprzętu itp. (zgodnie z poniższymi punktami), które nie są ujęte w tabeli nr 2 Pakiet eksploatacyjno-naprawczy. Czy w związku z tym Zamawiający rozszerzy tabelę nr 2 Pakiet eksploatacyjno-naprawczy o dodatkowe pozycje?

- pkt. 2.2.15, ppkt. 3): „(...) Wykonawca musi dostarczyć z wagonami narzędzia specjalne niezbędne do konserwacji i przeglądów wagonu wraz z wykazem tych narzędzi.”
- pkt. 2.2.15, ppkt. 9): „Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć zestaw osprzętu do podnoszenia obsługowego w zajezdni (elementy montowane w tramwaju przed przystąpieniem do podnoszenia podnośnikami stacjonarnymi) – 2 kpl.”
- pkt. 2.2.15, ppkt. 10): „Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć zestaw narzędzi specjalistycznych do obsługi, napraw i regulacji tramwajów (jeśli konieczność ich wykorzystania wynika z konstrukcji tramwaju). – 2 kpl.”

ODPOWIEDŹ NR 17:

Pakiet eksploatacyjno – naprawczy obejmuje części zamienne. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 18:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.6.

Czy Zamawiający potwierdza, że wszystkie cztery wózki tramwaju muszą być wykonane jako napędowe, wyposażone w identyczne podzespoły i w pełni zamienne między sobą?

ODPOWIEDŹ NR 18:

Zamawiający potwierdza powyższe i dokonuje zmiany OPZ, pkt 1.2, ppkt 1)

BYŁO:

Tramwaj musi być wagonem pięcioczlonowym, przegubowym, jednokierunkowym, z niską podłogą na obszarze co najmniej 80% powierzchni dla pasażerów przeznaczonej do stania (w rozumieniu niniejszej specyfikacji), napędzanym silnikami prądu przemiennego ze sterowaniem elektronicznym, z kabiną prowadzącego w przedniej części oraz pulpitem sterowniczym do manewrowania z tyłu wagonu. Wagon musi mieć 4 wózki, z czego co najmniej dwa wózki (pierwszy i ostatni) napędne. Wózki pod skrajnymi członami wagonu muszą być w pełni skrętne.

ZMIENIA SIĘ NA:

Tramwaj musi być wagonem pięcioczlonowym, przegubowym, jednokierunkowym, z niską podłogą na obszarze co najmniej 80% powierzchni dla pasażerów przeznaczonej do stania (w rozumieniu niniejszej specyfikacji), napędzanym silnikami prądu przemiennego ze sterowaniem elektronicznym, z kabiną prowadzącego w przedniej części oraz pulpitem sterowniczym do manewrowania z tyłu wagonu. Wagon musi mieć 4 wózki napędowe, wyposażone w identyczne podzespoły i w pełni zamienne między sobą. Wózki pod skrajnymi członami wagonu muszą być w pełni skrętne.

PYTANIE NR 19:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 2:

Obecnie wymagany wskaźnik awaryjności Am jest zbyt restrykcyjny. Doświadczenia eksploatacyjne, wskaźniki wymagane przez inne przedsiębiorstwa komunikacyjne oraz wskaźnik wymagany przez Zamawiającego w poprzednim przetargu na dostawę tramwajów (nr sprawy ZIM-DZ.2621.7.2019) wskazuje na określenie wskaźnika na poziomie mniej restrykcyjnym.

Czy Zamawiający zmieni parametr tj.: Am (dla drugiego okresu obliczeniowego) ≤ 2,5?

ODPOWIEDŹ NR 19:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 20:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 4:

Przy wskazanych przez Zamawiającego poziomach, w ramach pierwszego okresu, deklarowany poziom gotowości jest niemożliwy do osiągnięcia, a powołanie się na niego jest niezasadne. Wywołanie jednej niegotowości tramwaju powoduje brak spełnienia wymagania co podważa przyjęcie wskaźników gotowości na tym samym poziomie dla dwóch różnych okresów.

W związku z powyższym, czy Zamawiający zmieni parametry dotyczące okresów obliczeniowych w ppkt 4 tj. zmiana ilości dostarczonych tramwajów po której dany okres obliczeniowy zaczyna obowiązywać na:

- a) pierwszy okres po dostawie 10 tramwajów;
- b) drugi okres po dostawie 15 tramwajów.

ODPOWIEDŹ NR 20:

Zamawiający dokonuje zmiany OPZ, pkt 2.2.16 ppkt 4

BYŁO:

Okresy obliczeniowe liczone są bezpośrednio po miesiącu, w którym zrealizowana została dostawa tramwajów:

- a) pierwszy okres po dostawie 6 szt.,
- b) drugi okres po dostawie 12 szt.

ZMIENIA SIĘ NA:

Okresy obliczeniowe liczone są bezpośrednio po miesiącu, w którym zrealizowana została dostawa tramwajów:

- a) pierwszy okres po dostawie 10 szt.,
- b) drugi okres po dostawie 15 szt.

PYTANIE NR 21:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 6:

W ppkt 6 Zamawiający odsyła do pkt. 3, w związku ze wskaźnikiem Am, jednak pkt. 3 nie dotyczy tego wskaźnika.

Czy Zamawiający w związku z tym poprawi zapis w pkt. 6?

ODPOWIEDŹ NR 21:

Zamawiający dokonuje zmiany OPZ, pkt 2.2.16 ppkt 6:

BYŁO:

Wykonanie wskaźników na poziomie nie osiągniętym podanych w pkt 2 lit. a) i b) oraz w pkt 3 wartości Am i Gm przedłuża czas badania wskaźników o kolejny okres obliczeniowy (miesięczny), skutkując równocześnie przedłużeniem na ten okres gwarancji dla wszystkich tramwajów, których gwarancja uległaby zakończeniu przed końcem tego, dodatkowego, okresu obliczeniowego oraz naliczeniem kary umownej określonej w umowie.

ZMIENIA SIĘ NA:

Wykonanie wskaźników na poziomie nie osiągniętym wartości podanych odpowiednio: w pkt 2 lit. a) i b) - dla wskaźnika Am oraz w pkt 3 2 lit. a) i b) - dla wskaźnika Gm, przedłuża czas badania wskaźników o kolejny okres obliczeniowy (miesięczny), skutkując równocześnie przedłużeniem na ten okres gwarancji dla wszystkich tramwajów, których gwarancja uległaby zakończeniu przed końcem tego, dodatkowego, okresu obliczeniowego oraz naliczeniem kary umownej określonej w umowie.

PYTANIE NR 22:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 4:

Czy Zamawiający potwierdza, że informacje zawarte w pkt 2.2.16. ppkt 4 odnoszą się do wszystkich wskaźników eksploatacyjnych tj. Am, Gt oraz Gm?

ODPOWIEDŹ NR 22:

Nie, podane wartości odnoszą się tylko do wskaźnika Am.

PYTANIE NR 23:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 4:

Jak należy interpretować zapis z pkt. 2.2.16. pkt. 4) „bezpośrednio po miesiącu”: czy oznacza to, że jeżeli dostawa wymaganej ilości tramwajów (6 lub 12) zakończyła się dla przykładu 23.04.2025 to pierwszy lub drugi okres obliczeniowy wskaźników eksploatacyjnych rozpocznie się 01.05.2025 czy też 23.05.2025?

ODPOWIEDŹ NR 23:

Tak, Zamawiający potwierdza powyższe.

PYTANIE NR 24:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 3:

Czy Zamawiający złagodzi wymagania w zakresie wymaganych poziomów wskaźników eksploatacyjnych i nada im realne wartości, jakie obecnie osiągane są w innych przedsiębiorstwach komunikacyjnych tj.:

Gt > 80% ,
Gm > 90%?

ODPOWIEDŹ NR 24:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 25:

Załącznik nr 12A do SWZ pkt. 2.2.16 ppkt 6:

Zgodnie z obecnymi zapisami w SWZ okres gwarancji może trwać nawet 72 miesiące i wydłużenie tego okresu o kolejne miesiące jest bardzo kosztowne dla Wykonawcy i trudne do oszacowania na etapie przygotowywania oferty. Ponadto Zamawiający ma zagwarantowane narzędzia do karania Wykonawcy za awarie tramwajów m.in. może nałożyć karę za niedotrzymanie wskaźnika awaryjności, wskaźników gotowości technicznej dobowego oraz miesięcznego. Dodatkowe wydłużanie okresu gwarancji na tramwaje jest kolejną możliwością karania Wykonawcy za to samo przewinienie.

W związku z powyższym czy zamawiający usunie pkt. 2.2.16 ppkt 6?

ODPOWIEDŹ NR 25:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 26:

Załącznik nr 13 do SWZ, formularz cenowy, tabela nr 2 – Pakiet eksploatacyjno-naprawczy:

Czy jeżeli w tabeli 2 „Pakiet eksploatacyjno-naprawczy”, w poszczególnych pozycjach, pojawią się te same elementy, to czy Zamawiający wymaga, aby zostały one dostarczone tylko raz, czy też mają być dostarczane z każdą pozycją? Przykładowo w pkt 12 tabeli Zamawiający wymaga dostarczenia wszelkich sterowników występujących w tramwaju, a w pkt. 14 i 15 Zamawiający wymaga dostarczenia sterowników odpowiednio kompletnym systemem informacji pasażerskiej oraz wyposażeniem kabiny motorniczego.

ODPOWIEDŹ NR 26:

W odpowiedzi na powyższe Zamawiający dokonuje korekty;

1) tabeli w pkt 3.1.1 OPZ - Pakiet eksploatacyjno-naprawczy, wiersz nr 12:

BYŁO:

12.	Wszelkie sterowniki występujące na wagonie (jazdy, hamowania, drzwi itd. zaprogramowane) – po jednej sztuce każdego sterownika	1 kpl.
-----	--	--------

ZMIENIA SIĘ NA:

12.	Wszelkie sterowniki występujące na wagonie (jazdy, hamowania, drzwi itd. zaprogramowane) – po jednej sztuce każdego sterownika, z wyłączeniem sterowników wchodzących w skład systemu informacji pasażerskiej i informacyjnej, które zostały wymienione w wierszu 14 niniejszej tabeli.	1 kpl.
-----	---	--------

2) tabeli nr 2 w formularzu opisowo – cenowym, pn.: Tabela nr 2 – Pakiet eksploatacyjno – naprawczy - ZAMÓWIENIE PODSTAWOWE - GWARANTOWANE, wiersz nr 12. **Zmodyfikowana wersja formularza cenowego stanowi załącznik do niniejszego pisma i jest wiążąca dla Wykonawców.**

PYTANIE NR 27:

Załącznik nr 11 do SWZ § 5:

Zamawiający opisał bardzo szczegółowo liczne kary umowne, jakie ma prawo nałożyć na Wykonawcę w przypadku nie wywiązania się z przyjętych zobowiązań. W ocenie Wykonawcy poziomy kar są znacząco wygórowane względem sankcjonowanego naruszenia i stanowią nieproporcjonalne obciążenie Wykonawcy w stosunku do wysokości jego wynagrodzenia oraz są nieadekwatne do wagi naruszeń. W przypadku wygórowanego poziomu kar umownych całe ryzyko przerzucone jest na Wykonawcę, który zmuszony będzie wartość nadmiernego ryzyka oszacować i koszt ten wliczyć do finalnej ceny ofertowej (znaczący wzrost ceny) o ile w ogóle zdecyduje się złożyć ofertę. Co więcej, Zamawiający nie przewidział w Projekcie Umowy żadnego kwotowego ograniczenia (górną granicy) odpowiedzialności Wykonawcy w związku z zawartą umową, w tym z tytułu kar umownych, co utrudnia Wykonawcy rzetelne skalkulowanie ryzyka, jakie należy uwzględnić w cenie ofertowej. Ponadto umowa uprawnia Zamawiającego do naliczenia kary umownej na podstawie

różnych postanowień umowy za to samo zdarzenie. Aktualne brzmienie postanowień Umowy zastrzegających na rzecz Zamawiającego kary umowne, wykracza poza dopuszczalne granice swobody umów, narusza zasady określone w art. 16 ustawy PZP (w tym zasadę proporcjonalności), stanowiąc przejaw nadużycia pozycji Zamawiającego jako strony konstruującej stosunek prawny. W efekcie zastrzeżone kary umowne przestają pełnić funkcję prewencyjno-odszkodowawczą, a stają się instrumentem zniechęcającym wykonawców od wzięcia udziału w Postępowaniu, co pozostaje w sprzeczności z interesem publicznym. Jak podkreśla Krajowa Izba Odwoławcza (KIO), uprawnienie zamawiającego do ustalenia warunków umowy nie ma charakteru absolutnego; zwłaszcza zaś w przypadku kar umownych, należnych wierzycielowi co do zasady bez względu na wysokość poniesionej szkody, kluczowe pozostaje wyważenie interesów obu stron stosunku zobowiązaniowego wynikającego z umowy w sprawie zamówienia publicznego. KIO zwraca również uwagę, iż „kara umowna nie może być traktowana jako zamiennik wykonania zobowiązania”. Powinność zamawiających do należytego zabezpieczenia interesu publicznego nie może prowadzić do niezasadnego przerzucenia na wykonawców wszystkich ryzyk umownych, zwłaszcza że niektóre z nich pozostają poza kontrolą wykonawcy. Niedopuszczalne jest również kształtowanie wysokości kar w sposób całkowicie dowolny, bez jakiegokolwiek racjonalnego powiązania z uszczerbkiem po stronie zamawiającego.

Wobec powyższego, wnosimy o zmianę w § 5 Projektu Umowy poprzez:

9.1. zmianę w § 5 ust. 4 maksymalnej łącznej wysokości kar naliczonych przez Zamawiającego z 30% na 20% wartości wynagrodzenia określonego w §4 ust. 1 umowy (wynagrodzenia za realizację zamówienia podstawowego – gwarantowanego).

9.2. zmianę lub rezygnację z poszczególnych kar przewidzianych w § 5 ust. 4, tj.:

9.2.1. pkt. 1) zmiana z 5000 zł na 3000 zł,

9.2.2. pkt. 2) zmiana z 500,00 zł na 200,00 zł,

9.2.3. pkt. 3) zmiana odpowiednio z 1000 zł na 300 zł oraz z 2000 zł na 500 zł,

9.2.4. pkt. 4) rezygnacja z kary, która stanowi powielenie (zdublowanie) kar przewidzianych w innych postanowieniach umowy za przypadki opisane w § 1 ust. 6),

9.2.5. pkt. 5) zmiana odpowiednio z 1000 zł na 500 zł,

9.2.6. pkt. 8) zmiana z 5000,00 zł na 3000,00 zł,

9.2.7. pkt. 9) zmiana z 500,00 zł na 200,00 zł.

9.2.8. pkt. 10) zmiana z 5000,00 zł na 3000,00 zł.

ODPOWIEDŹ NR 27:

Zamawiający wyraża zgodę i w związku z tym dokonuje zmiany treści §5 ust. 4 umowy:

BYŁO:

4. Zamawiający może nałożyć na Wykonawcę następujące kary umowne:
 - 1) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z tramwajów, w stosunku do terminu określonego w §1 ust. 4 niniejszej umowy - w wysokości 5 000,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy,
 - 2) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy pakietu eksploatacyjno – naprawczego zgodnego z wykazem i wymaganiami określonymi w rozdziale 3 załącznika nr 1A do niniejszej umowy, w stosunku do terminu określonego w §1 ust. 4 niniejszej umowy - w wysokości 500,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy,
 - 3) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 7 niniejszej umowy, w wysokości 1 000,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów lub pakietu eksploatacyjno – naprawczego, a powyżej 14 dni kalendarzowych – w wysokości 2 000,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów lub pakietu, eksploatacyjno – naprawczego;
 - 4) za zwłokę we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 5 - 6 niniejszej umowy, w stosunku do terminów tam określonych - w wysokości 200,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
 - 5) za zwłokę we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 7 niniejszej umowy, w stosunku do terminów tam określonych - w wysokości 1 000,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
 - 6) za zwłokę w usuwaniu wad i wad masowych, w stosunku do terminu określonego w §3 ust. 2, 18, 31 i 32 niniejszej umowy - w wysokości 1 500,00 zł za każdy rozpoczęty kalendarzowy dzień zwłoki, za każdy pojazd odrębnie, a w przypadku zwłoki powyżej 14 dni – 2 000,00 zł za każdy dzień kalendarzowy zwłoki, za każdy pojazd odrębnie, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia tych wad;

- 7) za zwłokę w usunięciu wszelkich usterek i/lub wad fizycznych wykrytych w trakcie eksploatacji pakietu eksploatacyjno – naprawczego, w zakresie objętym rękojmią za wady, na zasadach i w terminach określonych w §3 ust. 23 niniejszej umowy - w wysokości 300,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia wad lub dostarczenia nowego elementu wyposażenia;
- 8) za niewykonanie wskaźników eksploatacyjnych, dla wszystkich tramwajów 5 000,00 zł - dla wskaźników obliczanych w okresie miesięcznym, za każdy miesiąc niewykonania wskaźników;
- 9) za niewykonanie wskaźników eksploatacyjnych, dla wszystkich tramwajów 500,00 zł - dla wskaźników obliczanych w okresie dobowym, za każdą dobę niewykonania wskaźników;
- 10) w przypadku nie przedłożenia dowodu przedłużenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w trybie §7 ust. 3 niniejszej umowy - 5 000,00 zł za każdy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od niniejszego obowiązku;
- 11) za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy lub w przypadku odstąpienia od umowy przez Wykonawcę z przyczyn nie leżących po stronie Zamawiającego, w wysokości 20% łącznego wynagrodzenia netto, określonego w §4 ust. 1 niniejszej umowy.

Maksymalna łączna wysokość kar naliczonych przez Zamawiającego nie może przekroczyć 30 % wartości wynagrodzenia określonego w §4 ust. 1 umowy (wynagrodzenia za realizację zamówienia podstawowego – gwarantowanego).

ZMIENIA SIĘ NA:

4. Zamawiający może nałożyć na Wykonawcę następujące kary umowne:

- 1) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z tramwajów, w stosunku do terminu określonego w §1 ust. 4 niniejszej umowy - w wysokości 3 000,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy,
- 2) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy pakietu eksploatacyjno – naprawczego zgodnego z wykazem i wymaganiami określonymi w rozdziale 3 załącznika nr 1A do niniejszej umowy, w stosunku do terminu określonego w §1 ust. 4 niniejszej umowy - w wysokości 200,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy,
- 3) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 7 niniejszej umowy, w wysokości 300,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów lub pakietu eksploatacyjno – naprawczego, a powyżej 14 dni kalendarzowych – w wysokości 500,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów lub pakietu, eksploatacyjno – naprawczego;
- 4) za zwłokę we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 5 - 6 niniejszej umowy, w stosunku do terminów tam określonych - w wysokości 200,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, z wyłączeniem przypadków, dla których przewidziane są inne kary umowne (kary nie będą się dublować);
- 5) za zwłokę we właściwej realizacji którejkolwiek z czynności określonych w §1 ust. 7 niniejszej umowy, w stosunku do terminów tam określonych - w wysokości 500,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
- 6) za zwłokę w usuwaniu wad i wad masowych, w stosunku do terminu określonego w §3 ust. 2, 18, 31 i 32 niniejszej umowy - w wysokości 1 500,00 zł za każdy rozpoczęty kalendarzowy dzień zwłoki, za każdy pojazd odrębnie, a w przypadku zwłoki powyżej 14 dni – 2 000,00 zł za każdy dzień kalendarzowy zwłoki, za każdy pojazd odrębnie, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia tych wad;
- 7) za zwłokę w usunięciu wszelkich usterek i/lub wad fizycznych wykrytych w trakcie eksploatacji pakietu eksploatacyjno – naprawczego, w zakresie objętym rękojmią za wady, na zasadach i w terminach określonych w §3 ust. 23 niniejszej umowy - w wysokości 300,00 zł za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia wad lub dostarczenia nowego elementu wyposażenia;
- 8) za niewykonanie wskaźników eksploatacyjnych, dla wszystkich tramwajów 3 000,00 zł - dla wskaźników obliczanych w okresie miesięcznym, za każdy miesiąc niewykonania wskaźników;
- 9) za niewykonanie wskaźników eksploatacyjnych, dla wszystkich tramwajów 200,00 zł - dla wskaźników obliczanych w okresie dobowym, za każdą dobę niewykonania wskaźników;

- 10) w przypadku nie przedłożenia dowodu przedłużenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w trybie §7 ust. 3 niniejszej umowy - 3 000,00 zł za każdy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od niniejszego obowiązku;
 - 11) za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy lub w przypadku odstąpienia od umowy przez Wykonawcę z przyczyn nie leżących po stronie Zamawiającego, w wysokości 20% łącznego wynagrodzenia netto, określonego w §4 ust. 1 niniejszej umowy.
- Maksymalna łączna wysokość kar naliczonych przez Zamawiającego nie może przekroczyć 20 % wartości wynagrodzenia określonego w §4 ust. 1 umowy (wynagrodzenia za realizację zamówienia podstawowego – gwarantowanego).

PYTANIE NR 28:

SWZ, rozdz. XVIII, pkt 3, ppkt 2):

Zamawiający wymaga zaoferowania gwarancji na tramwaje na okres od 36 do 72 miesięcy. Dostawcy kluczowych podzespołów tramwajowych m. in. dostawcy przegubów, zestawów kołowych, przekładni, układu hamulcowego standardowo oferują gwarancję na okres 24 miesięcy. Wydłużenie okresu gwarancji o każdy kolejny rok wiąże się ze znaczącym wzrostem ceny oferowanego podzespołu, a co za tym idzie wzrostem ceny całego pojazdu. Ponadto maksymalny okres gwarancji na tramwaje wymagany na polskim rynku to 60 miesięcy. Wynika to z faktu, że wiele podzespołów i systemów tramwaju po tym okresie wymaga przeprowadzenia naprawy okresowej. Wykonawca oferujący gwarancję na okres 72 miesięcy musiałby uwzględnić w swojej ofercie koszt przeprowadzenia napraw okresowych podzespołów co wiązało by się obciążeniem kosztami naprawy Zamawiającego nawet w przypadku gdyby z jakiś powodów (np. unieruchomienie na dłuższy czas z powodu naprawy powypadkowej) tramwaj w okresie 72 miesięcy nie kwalifikował by się do naprawy okresowej. Wówczas naprawy okresowe musiałby wykonać Zamawiający już po okresie gwarancji tym samym płacąc de facto za naprawy okresowe drugi raz. Ponadto tak długi okres gwarancji powoduje też zwiększenie kosztów, wynikających z obowiązku dostarczenia materiałów eksploatacyjnych do obsługi technicznych. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o zmianę opcjonalnych zakresów gwarancji jakie może zaoferować Wykonawca na: 24 miesiące, 36 miesięcy, 48 miesięcy lub 60 miesięcy.

ODPOWIEDŹ NR 28:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 29:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 3, ust. 24, pkt 2

W okresie obowiązywania gwarancji samowolne usuwanie przez Zamawiającego urządzeń z tramwaju może spowodować zakończenie gwarancji, trwałe uszkodzenie urządzenie lub całego systemu. Zgodnie z § 3, ust. 24, pkt 2 Wykonawca ma określony czas na naprawę urządzenia więc nie ma konieczności usuwania urządzenia przez Zamawiającego.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o usunięcie pkt 2 (§ 3, ust. 24, pkt 2).

ODPOWIEDŹ NR 29:

VIDE – Odpowiedź nr 13.

PYTANIE NR 30:

Załącznik nr 11 do SWZ, Projekt umowy § 2, ust. 1

Wnioskujemy o wskazanie podpisania protokołu odbioru wstępnego pojedynczego pojazdu jako moment zrealizowania dostawy.

Czy mając na uwadze powyższe, Zamawiający zmieni treść w § 2, ust. 1 na poniższą:

„Za moment zrealizowania dostawy pojedynczego pojazdu rozumieć się będzie moment podpisania wstępnego protokołu odbioru pojedynczego pojazdu, zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego paragrafu. Wykonawca, w ciągu 3 dni od momentu rozładunku pojazdu na terenie Zamawiającego, przygotuje wagon do odbioru wstępnego (...)”.

ODPOWIEDŹ NR 30:

Zamawiający wyraża zgodę na powyższe i dokonuje zmiany treści projektu umowy, §2 ust. 1:

BYŁO:

Za moment zrealizowania dostawy pojedynczego pojazdu rozumieć się będzie moment podpisania protokołu odbioru pojedynczego pojazdu, zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego paragrafu. Wykonawca, w ciągu 3 dni od momentu rozładunku pojazdu na terenie Zamawiającego, przygotowuje wagon do odbioru wstępnego.

ZMIENIA SIĘ NA:

Za moment zrealizowania dostawy pojedynczego pojazdu rozumieć się będzie moment podpisania *wstępnego* protokołu odbioru pojedynczego pojazdu, zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego paragrafu. Wykonawca, w ciągu 3 dni od momentu rozładunku pojazdu na terenie Zamawiającego, przygotowuje wagon do odbioru wstępnego (...).

PYTANIE NR 31:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 3 c)

Wykonawca wnosi o wskazanie źródła danych dla informacji przesiadkowych.

ODPOWIEDŹ NR 31:

Źródło danych na temat przesiadek jest przechowywane w systemie obecnie eksploatowanym przez Zamawiającego tj. Municom ITS firmy R&G.

PYTANIE NR 32:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 3 c)

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie oparte na monitorach o przekątnej 37”? Z doświadczenia wykonawcy wynika, iż rozwiązanie takie jest bardziej niezawodne, gdyż pozwala na zaoferowanie monitorów wyposażonych w matryce nie podlegające na etapie produkcji procesowi cięcia, tym samym matryce takie są znacznie mniej podatne na uszkodzenia (tzw. rozcieknienia) podczas eksploatacji.

ODPOWIEDŹ NR 32:

Zamawiający nie zaakceptuje rozwiązania opartego na monitorach 37”.

PYTANIE NR 33:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 7.1 a4)

Wykonawca wnosi o odstąpienie od wymogu dostarczenia rejestratora z interfejsem RS232 w przypadku, gdy wszystkie stawiane mu wymagania funkcjonalne będą mogły być zrealizowane poprzez interfejs Ethernet lub poprzez interfejs RS232 komputera pokładowego, z którym to rejestrator współpracuje.

ODPOWIEDŹ NR 33:

Zamawiający dopuszcza rejestratory, które nie posiadają interfejsu RS232. Jednocześnie Zamawiający zmienia zapisy pkt 7.1 ppkt a4) w Załączniku nr 12B - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. SYSTEMÓW POKŁADOWYCH:

BYŁO:

USB 3.0, RS232, LAN - umieszczone w łatwo dostępnym miejscu

ZMIENIA SIĘ NA:

USB 3.0, LAN - umieszczone w łatwo dostępnym miejscu”,

oraz wykreśla w pkt. 7.1 ppkt a2) w Załączniku nr 12B - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. SYSTEMÓW POKŁADOWYCH tj.: a2) RS.232.

PYTANIE NR 34:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 7.1 f), h).

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie wymogu, poprzez określenie czy Zamawiający wymaga rejestracji 24/7 przez okres 30 czy 14 dni.

ODPOWIEDŹ NR 34:

Zamawiający wymaga rejestracji obrazu ze wszystkich kamer pojazdu przez okres 30 dni przy rejestracji obrazu 24 godziny 7 dni w tygodniu oraz jakości nie mniejszej niż 1920x1080 px (Full HD), 25 fps dla każdej z kamer.

- 1) Jednocześnie Zamawiający zmienia zapisy w pkt. 7 lit. a Załącznika nr 12B - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. SYSTEMÓW POKŁADOWYCH:

BYŁO:

System musi zapewniać możliwość rejestracji zdarzeń następujących podczas eksploatacji pojazdu na linii w celu identyfikacji np. ewentualnych sprawców aktów wandalizmu, przyczyn kolizji i wypadków drogowych, itp. - monitorowanie

wnętrza pojazdu oraz przestrzeni bezpośrednio przed i z boków pojazdu. System monitoringu musi pracować 24h na dobę (nawet podczas postoju pojazdu w zajezdni), zapewniając zapis obrazu przez min. 14 dni

ZMIENIA SIĘ NA:

System musi zapewniać możliwość rejestracji zdarzeń następujących podczas eksploatacji pojazdu na linii w celu identyfikacji np. ewentualnych sprawców aktów wandalizmu, przyczyn kolizji i wypadków drogowych, itp.
- monitorowanie wnętrza pojazdu oraz przestrzeni bezpośrednio przed i z boków pojazdu. System monitoringu musi pracować 24h na dobę (nawet podczas postoju pojazdu w zajezdni), zapewniając zapis obrazu przez min. 30 dni;

2) w pkt. 7.1 lit. h załącznika nr 12B - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. SYSTEMÓW POKŁADOWYCH:

BYŁO:

(...) system musi zapisywać obraz z zastosowaniem kompresji H.264 lub równoważnej, przez minimum 14 dni przy szybkości minimum 25 obrazów na sekundę, na 1 kamerę. Uruchomienie rejestracji musi nastąpić nie później niż 70 sekund po uruchomieniu tramwaju. Układ zasilający system musi zapewnić jego prawidłowe działanie w pojeździe podczas postoju, przez okres co najmniej 40 minut po wyłączeniu tramwaju. W przypadku zaniku zasilania (w szczególności w przypadku kolizji, twardego restartu – odłączenie całkowite zasilania pojazdu z baterii pojazdu, odłączenie pantografu itp.), system musi doprowadzić (np. przy pomocy dodatkowego niezależnego zasilacza UPS umieszczonego bezpośrednio przed rejestratorem) do podtrzymania monitoringu przez min. 40 minut oraz do bezpiecznego zamknięcia wszystkich rejestrowanych plików oraz całości systemu. Nie dopuszcza się jakichkolwiek utrat rejestrowanego materiału. System CCTV oraz moduły komunikacyjne m.in. WiFi muszą być podtrzymywane przez okres 40 min w celu m.in. ściągnięcia do serwerów zajezdniowych zaplanowanych materiałów video

ZMIENIA SIĘ NA:

(...) system musi zapisywać obraz z zastosowaniem kompresji H.264 lub równoważnej, przez minimum 30 dni przy szybkości minimum 25 obrazów na sekundę, na 1 kamerę. Uruchomienie rejestracji musi nastąpić nie później niż 70 sekund po uruchomieniu tramwaju. Układ zasilający system musi zapewnić jego prawidłowe działanie w pojeździe podczas postoju, przez okres co najmniej 40 minut po wyłączeniu tramwaju. W przypadku zaniku zasilania (w szczególności w przypadku kolizji, twardego restartu – odłączenie całkowite zasilania pojazdu z baterii pojazdu, odłączenie pantografu itp.), system musi doprowadzić (np. przy pomocy dodatkowego niezależnego zasilacza UPS umieszczonego bezpośrednio przed rejestratorem) do podtrzymania monitoringu przez min. 40 minut oraz do bezpiecznego zamknięcia wszystkich rejestrowanych plików oraz całości systemu. Nie dopuszcza się jakichkolwiek utrat rejestrowanego materiału. System CCTV oraz moduły komunikacyjne m.in. WiFi muszą być podtrzymywane przez okres 40 min w celu m.in. ściągnięcia do serwerów zajezdniowych zaplanowanych materiałów video.

PYTANIE NR 35:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 7.1 h).

Czy wymagane podtrzymanie 40 min po wyłączeniu tramwaju ma służyć tak jak w przypadku zaniku napięcia (w szczególności w przypadku kolizji, twardego restartu – odłączenie całkowite zasilania pojazdu z baterii pojazdu, odłączenie pantografu itp.) do ściągnięcia na serwery zajezdniowe zaplanowanych materiałów wideo, czy Zamawiający oczekuje podtrzymania przez ten czas całego systemu CCTV łącznie z kamerami?

Jeżeli Zamawiający oczekuje podtrzymania całości systemu CCTV (rejestrator, kamery oraz przełączniki) Wykonawca wnosi o umożliwienie podtrzymania systemu z baterii pojazdu. Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane, upraszcza ono budowę systemu, pomniejsza jego koszt oraz nie wymaga konieczności wygospodarowania dodatkowej przestrzeni na zasobniki energii.

ODPOWIEDŹ NR 35:

Zamawiający wymaga niezależnego od baterii pojazdu dodatkowego podtrzymania zasilania do zapewnienia ciągłości działania m.in. rejestratora, kamer, WiFi, routera itp. Szczegóły w zakresie podtrzymania systemów/urządzeń zostały opisane w pkt. 2 - Podtrzymanie zasilania urządzeń pokładowych w Załączniku nr 12B - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. SYSTEMÓW POKŁADOWYCH.

PYTANIE NR 36

Załącznik A DO OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOT. TRAMWAJÓW Wymagane rozmieszczenie ekranów poszczególnych systemów oraz najważniejszych włączników.

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje, aby panele Systemu Informacji Pasażerskiej oraz CCTV mogły przejmować wzajemnie swoje funkcje w przypadku dysfunkcji jednego z nich?

ODPOWIEDŹ NR 36:

Zamawiający nie wymaga wzajemnego przejmowania funkcji przez ekrany CCTV i Systemu Informacji Pasażerskiej.

PYTANIE NR 37:

Pytanie dotyczy: Załącznik nr 12B do OPZ – Systemy Pokładowe, pkt 11

Wykonawca wnosi o ograniczenie ilości wymaganych interfejsów komunikacyjnych, do tych, które ze względu na specyfikę dostarczonego rozwiązania, będą niezbędne do realizacji wymaganych przez Zamawiającego funkcjonalności.

ODPOWIEDŹ NR 37:

Zamawiający wskazał w opisie przedmiotu zamówienia wymagane interfejsy komunikacyjne i podtrzymuje zapisy OPZ.

PYTANIE NR 38:

Uprzejmie prosimy o zmianę wymaganej liczby drzwi zewnętrznych bocznych i drzwi dzielonych na 4-drzwiowe, aby zapewnić sobie bardziej konkurencyjną cenę w ofercie i mniejsze zapotrzebowanie na części zamienne w trakcie realizacji projektu.

2.2.3. Drzwi wagonu.

Liczba drzwi musi być dostosowana do dopuszczalnej liczby miejsc w tramwaju, zapewniając swobodną wymianę pasażerów na przystankach i sprawne opuszczenie tramwaju podczas ewakuacji, a tramwaj powinien posiadać co najmniej 5 drzwi o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm. Rozmieszczenie drzwi powinno zapewniać sprawne napelnianie i opuszczanie każdej części tramwaju, uwzględniając rozmieszczenie drzwi także z przodu i z tyłu tramwaju.

Żądanie zmiany:

Liczba drzwi musi być dostosowana do dopuszczalnej liczby miejsc w tramwaju, zapewniając swobodną wymianę pasażerów na przystankach i sprawne opuszczenie tramwaju podczas ewakuacji, a tramwaj powinien posiadać co najmniej 4 drzwi o szerokości nie mniejszej niż 1300 mm. Rozmieszczenie drzwi powinno zapewniać sprawne napelnianie i opuszczanie każdej części tramwaju, uwzględniając rozmieszczenie drzwi także z przodu i z tyłu tramwaju.

ODPOWIEDŹ NR 38:

Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje dotychczasowe zapisy.

PYTANIE NR 39:

SWZ, rozdz. IV, pkt 3:

Czy Zamawiający potwierdza, że przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć produkt całkowicie uzyskany, tj. wyprodukowany, w danym kraju i w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są tramwaje?

ODPOWIEDŹ NR 39:

Zamawiający potwierdza powyższe twierdzenie, gdyż w myśl przepisu art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp, istotne jest, gdzie towar został poddany ostatniej istotnej, ekonomicznie uzasadnionej obróbce lub przetworzeniu. Taką konkluzję zawiera wyrok KIO 1184/16.

Ponadto, zgodnie z art. 137 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych /tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1605, ze zm./, dokonuje zmiany treści SWZ w zakresie wskazanym poniżej.

Rozdział XVIII. SWZ PN.: OPIS KRYTERIÓW OCENY OFERT WRAZ Z PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT.

BYŁO:

2.KRYTERIUM „A” –cena

Cena ofertowa A, gdzie:

A - to łączna wartość brutto 15 szt. tramwajów w zamówieniu podstawowym wraz z pakietem eksploatacyjno – naprawczym, wskazana w formularzu ofertowym, sporządzonym na podstawie wzoru zawartego w załączniku nr 1 do SWZ;

ZMIENIA SIĘ NA:

KRYTERIUM „A” –cena

Cena ofertowa A, gdzie:

A - to łączna wartość brutto 15 sztuk tramwajów w ramach zamówienia podstawowego – gwarantowanego, wraz z pakietem eksploatacyjno – naprawczym, oraz maksymalnej liczby tramwajów, tj. 15 sztuk, w ramach zamówienia dodatkowego - opcjonalnego, wskazana w formularzu ofertowym, sporządzonym na podstawie wzoru zawartego w załączniku nr 1 do SWZ oraz formularzu cenowym, sporządzonym na podstawie wzoru zawartego w załączniku nr 13 do SWZ.

PROKURENT
MPK - Łódź Spółka z o.o.
(1)
Krzysztof Kamiński

FORMULARZ CENOWY - WERSJA ZMODYFIKOWANA W DNIU 29.05.2024 - WIAŻĄCA DLA WYKONAWCÓW

Tabela nr 1 – Łączna wartość netto i brutto pojazdów:

	Asortyment	JM	Ilość	Cena jednostkowa netto (PLN)*	Wartość netto (PLN) (kolumna nr 3x kolumna nr 4)	Stawka podatku VAT (%)	Wartość brutto (PLN) (kolumna nr 5 + kolumna nr 6)
1		2	3	4	5	6	7
1.	<p>ZAMÓWIENIE PODSTAWOWE - GWARANTOWANE</p> <p>Fabrycznie nowe, tzn. wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed datą realizacji dostawy i nie eksploatowane, tramwaje niskopodłogowe (co najmniej 80% niskiej podłogi), spełniające wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2011 r. Nr 65, poz. 344), odpowiadające opisowi przedmiotu zamówienia zawartemu w załączniku nr 12A i 12B do SWZ</p>	szt.	15				
2.	<p>ZAMÓWIENIE DODATKOWE - OPCJONALNE</p> <p>Fabrycznie nowe, tzn. wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed datą realizacji dostawy i nie eksploatowane, tramwaje niskopodłogowe (co najmniej 80% niskiej podłogi), spełniające wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2011 r. Nr 65, poz. 344), odpowiadające opisowi przedmiotu zamówienia zawartemu w załączniku nr 12A i 12B do SWZ</p>	szt.	15**				
3.	ŁĄCZNA WARTOŚĆ POJAZDÓW (poz. 1 + poz. 2):						

Tabela nr 2 – Pakiet eksploatacyjno – naprawczy - ZAMÓWIENIE PODSTAWOWE - GWARANTOWANE:

Asortyment	JM	Ilość	Cena jednostkowa netto (PLN)	Wartość netto (PLN) (kolumna nr 3x kolumna nr 4)	Stawka podatku VAT (%)	Wartość brutto (PLN) (kolumna nr 5 + kolumna nr 6)
1	2	3	4	5	6	7
1. 1 szyba czołowa wagonu + 1 szyba tylna wagonu	kpl	2				
2. Szyby boczne komplet naprawczy – po jednej sztuce z każdego rodzaju, jaki występuje na wagonie	kpl	5				
3. Zespół napędowy (silnik + przekładnia + kompletne sprzęgło)	kpl	2				
4. Wózki – komplet dla jednego wagonu	kpl	1				
5. Zespół falownik + przetwornica	kpl	1				
6. Zestaw naprawczy hamulców kompletny, zawierający wszystkie elementy układu hamulcowego zabudowane na wózku (zaciski hamulcowe, tarcze hamulcowe, hamulce szynowe itd.) - na jeden komplet wózków dla jednego wagonu	zest.	1				
7. Pantograf kompletny wraz z napędem	szt.	1				
8. Dodatkowy komplet siedzeń wraz z oprzyrządowaniem – komplet dla jednego wagonu	kpl	1				
9. Zestaw wycieraczki szyby przedniej (napęd, ramię, pióro itd.)	kpl	2				
10. Drzwi (napęd, skrzydła, osprzęt i sterowanie) - po 1 sztuce z każdego rodzaju	kpl	1				
11. Zadajnik jazdy	szt.	1				
12. Wszelkie sterowniki występujące na wagonie (jazdy, hamowania, drzwi itd. zaprogramowane) – po jednej sztuce każdego sterownika, z wyłączeniem sterowników wchodzących w skład systemu informacji pasażerskiej i informacyjnej, które zostały wymienione w wierszu 14 niniejszej tabeli	kpl	1				
13. Komplet kamer lusterkowych dla jednego wagonu	kpl	1				
14. Kompletny system informacji pasażerskiej i informacyjnej (sterownik, tablice itd.) – komplet dla jednego wagonu	kpl	1				
15. Monitory i sterowniki będące na wyposażeniu kabiny	kpl	1				

„Zakup nowych tramwajów do obsługi komunikacyjnej w ramach Lokalnego Transportu Zbiorowego”, nr sprawy: WZ-091-10/24

	motorniczego wraz z monitorami lusterkowymi – po jednym z każdego typu				
16.	Zapasowe dyski do rejestratorów monitoringu wraz z odpowiednimi kieszeniami umożliwiającymi ich podłączenie do komputera PC lub laptopa	szt.	15		
17.	ŁĄCZNIE PAKIET EKSPLOATACYJNO - NAPRAWCZY:				

Tabela nr 3 – Łączna wartość oferty:

	Netto (PLN)	Podatek VAT (%)	Brutto (PLN)
	2	3	4
1.	Łączna wartość pojazdów – zamówienie podstawowe/gwarantowane		
2.	Łączna wartość pojazdów – zamówienie dodatkowe/opcjonalne		
3.	Łączna wartość pakietu eksploatacyjno – naprawczego – zamówienie podstawowe/gwarantowane		
4.	RAZEM:		
		CENA:	

Słownie cena jednostkowa netto wagonu tramwajowego* :

Słownie brutto jednostkowa netto wagonu tramwajowego:

Słownie łączna wartość netto pakietu eksploatacyjno – naprawczego:.....

Słownie łączna wartość brutto pakietu eksploatacyjno – naprawczego:.....

Słownie łączna wartość oferty netto :.....

Słownie łączna wartość oferty brutto (cena):

*** Zamawiający wymaga, aby ceny jednostkowe tramwajów dla zamówienia podstawowego oraz zamówienia objętego prawem opcji były tożsame, pod rygorem odrzucenia oferty, na podstawie z art. 226 ust. 1 pkt 5) Pzp.**

**** Prawo opcji może być zrealizowane w wybranym przez Zamawiającego zakresie, tj. między 1, a 15 sztuk.**