

Pytania odpowiedzi

**„Przetarg na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w zakresie pełnego utrzymania w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy p4”**

Treść pytań i odpowiedzi.

Pytanie, które otrzymano w dniu 2020-05-20 16:07

Nr	Referencja	Treść pytania
1.	SPP, III. 3. Pytania i odpowiedzi oraz SPP, VI. 1. 2)	<p>W związku z panującą i wciąż rozszerzającą się w Polsce i Europie pandemią koronawirusa SARS-CoV-2, powodującą konieczność pracy zdalnej, co pośrednio może przyczynić się do opóźnienia niektórych procesów formalnych związanych przygotowaniem oferty (uzyskanie podpisów, wysyłka), Wykonawca uprzejmie prosi Zamawiającego o zmianę <b>terminu zadawania pytań</b> (zarówno techniczno-eksploatacyjnych jak i formalno-prawnych) <b>na dzień 19.06.2020</b> oraz przede wszystkim o zmianę <b>terminu składania ofert na dzień 17.07.2020</b>.</p> <p>Wykonawca prosi o wyrozumiałość w tej kwestii i o pozytywne przychylenie się do wniosku.</p>

Pytanie nr 18, które otrzymano w dniu 2020-05-15 20:56

Uprzejmie prosimy o przedłużenie terminu składania ofert do 31.07.2020 r. ze względu na obecną sytuację związaną z pandemią koronawirusa i związane z nią konsekwencje.

Odpowiedź:

Zamawiający publikując ogłoszenie przetargu pn. „Przetarg na dostawę lokomotyw elektrycznych wraz ze świadczeniem przez Oferenta usług serwisu w zakresie pełnego utrzymania w okresie gwarancji oraz po gwarancji aż do pierwszej naprawy p4” w dniu 16.04.2020 miał pełną świadomość sytuacji związanej z pandemią koronawirusa i trudnościami, jakie mogą wystąpić po stronie Oferentów. Wskazane w Specyfikacji terminy uwzględniają niniejszy fakt. Biorąc jednak pod uwagę wnioski skierowane do Zamawiającego przez dwóch Oferentów oraz uwzględniając fakt, iż niebawem wejdziemy w okres wakacyjno-urlopowy Zamawiający wyraża zgodę na skorygowanie terminów w następujący sposób:

- a) Do **05.06.2020** to nowy termin na zadawanie pytań do części technicznej,
- b) Do **18.06.2020** to nowy termin na zadawanie pytań formalno-prawnych,
- c) Dostarczenie **w terminie do 01.07.2020 roku do godz. 15.00 na adres: PCC INTERMODAL S.A., ul. Małachowskiego 1a, 41-200 Sosnowiec dokumentów wymienionych w Części I Specyfikacji.**
- d) Aukcja w dniu **10.07.2020**
- e) Złożenie ofert po aukcji do 15.07.2020 do 12:00. (otwarcie ofert tego samego dnia o godzinie 12:10).

Część III

**1.1. Czas dostawy**

Uprzejmie prosimy o usunięcie wymogu, aby rok produkcji lokomotyw był taki sam jak rok dostawy, ponieważ możliwe jest wyprodukowanie lokomotyw pod koniec roku (np. w grudniu), ale ich dostawa odbędzie się w styczniu następnego roku.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględniając zgłoszoną uwagę koryguje brzmienie ostatniego zdania na stronie 41 Specyfikacji, w którego zakończeniu na stronie 42, po słowach „**fabrycznie nowe**”, dodaje słowa: „tj. wyprodukowane nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed terminem dostawy”. Jednocześnie Zamawiający koryguje brzmienie zdania drugiego na stronie 42 Specyfikacji w ten sposób, że zdanie to otrzymuje następujące brzmienie:

„Wszystkie zastosowane do produkcji lokomotyw części i podzespoły, elementy i materiały muszą być fabrycznie nowe (dopuszcza się eksploatację lokomotyw niezbędną podczas badań, jazd próbnych itp. wykonywanych w trakcie procedury odbiorczej) i wyprodukowane przez europejskich renomowanych producentów, a ich rok produkcji winien być tożsamy z rokiem dostawy lub rokiem bezpośrednio poprzedzającym.”

**2.2. Parametry techniczne**

Ogólne wymagania

11.b)

Prosimy o modyfikację zapisów w następujący sposób:

b) dostęp w dowolnym momencie za pośrednictwem np. USB do danych z rejestratora jazdy i kamer zamontowanych na lokomotywie przez upoważnionych pracowników Zamawiającego, a także możliwość dostępu i przeglądania zapisanych danych przez Wi-Fi lub Ethernet, on-line zgodnie ze specyfikacją producenta (płatność za karty SIM i za przesyłanie danych po stronie Zamawiającego),

Odpowiedź:

Zamawiający koryguje zapisy punktu 11 lit.b) na stronie 44 Specyfikacji nadając mu następujące brzmienie:

„dostęp w każdym momencie przez złącze np. USB do danych z rejestratora jazdy oraz kamer zamontowanych na lokomotywie przez uprawnionych pracowników Zamawiającego, jak również możliwość dostępu i podglądu do zapisanych danych oraz zapisu video z kamer poprzez Wi-Fi lub przez Ethernet. W każdym przypadku wymagane jest zapewnienie dostępu on-line do bieżących oraz archiwalnych danych i obrazu. (Opłatność za kartę SIM oraz za transfer danych po stronie Odbiorcy). Dostęp do danych będzie zapewniony zgodnie ze specyfikacją producenta, wraz z przekazaniem w ramach realizacji przedmiotu dostawy oprogramowania oraz licencji na oprogramowanie służące do dostępu do danych oraz obrazu”

**3.2. Parametry techniczne**

Ogólne wymagania

11.f)

Rozumiemy, że dokumentacja poddostawcy pozostanie w języku poddostawcy, głównie w języku niemieckim lub angielskim.

Bardzo prosimy o potwierdzenie zrozumienia.





Odpowiedź:

Zamawiający w niniejszym punkcie na stronie 45 Specyfikacji wskazał jednoznacznie, że chodzi o kompletną, wskazaną w Części IV Specyfikacji, dokumentację lokomotywy. Nie wprowadzamy odstępstw od tego wymogu, z tym że w przypadku, gdy oryginalna dokumentacja sporządzona jest w języku innym niż polski, Dostawca powinien zapewnić tłumaczenie takiej dokumentacji na język polski, która będzie dostępna łącznie z oryginalną lub potwierdzoną kopią dokumentacji w języku oryginału. Wymóg ten obejmuje także dokumentację sporządzoną przez dostawców, poddostawców lub innych kooperantów.

W celu uniknięcia wątpliwości, na stronie 45 Specyfikacji, w pkt 11 lit. f na końcu po średniku dodaje się zdanie:

„jeżeli językiem oryginału dokumentacji jest inny język niż język polski, to do oryginału dokumentacji lub potwierdzonej jej kopii, należy dołączyć poprawne tłumaczenie na język polski”

#### 4.2. Szczegóły techniczne dostarczonych lokomotyw

Rozumiemy, że lokomotywy i wszystkie podzespoły muszą być dostarczone lub wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami na dzień podpisania umowy oraz że zmiany w obowiązujących przepisach po podpisaniu umowy będą traktowane i obsługiwane zgodnie z zapisem klauzuli dotyczącej „zmiany prawa” w umowie dostawy.

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie naszego zrozumienia.

Odpowiedź:

Intencją Zamawiającego wyrażoną wyraźnie w wielu miejscach Specyfikacji jest dokonanie zakupu i odbioru pojazdów, które po dostarczeniu będą mogły wejść do eksploatacji. Zastrzegając zgodność lokomotywy z normami obowiązującymi w dniu jej odbioru końcowego, Zamawiający chce uniknąć sytuacji, w której ewentualne nowe wymagania techniczne (które z natury sprawy powinny być wcześniej znane producentowi) uniemożliwią przystąpienie do eksploatacji lokomotyw bezpośrednio po jej odbiorze. Nie bez znaczenia jest też okoliczność, iż przedmiot dostawy podlega dofinansowaniu ze środków Unii Europejskiej, gdzie możliwość zmiany postanowień umowy, w szczególności w celu zwiększenia wynagrodzenia dostawcy jest bardzo ograniczona. W związku z powyższym Zamawiający nie może potwierdzić, aby klauzula zmiany prawa zawarta w § 16.4 umowy dostawy, mogły znaleźć bezpośrednie zastosowanie do zmian przepisów prawa obejmujących wymagania techniczne, jakie mogą zaistnieć pomiędzy zawarciem umowy a dostawą każdej z lokomotyw. Odmienna interpretacja byłaby sprzeczna z treścią Specyfikacji, która stanowi załącznik nr 1 do umowy dostawy.

#### 5.2. Szczegóły techniczne dostarczonych lokomotyw

Prosimy o modyfikację w następujący sposób:

„Pudła lokomotyw z wyjątkiem zdejmowanych części dachowych zostaną pomalowane przez Dostawcę na jednolity jasny kolor (biały lub szary) i zostaną pokryte, po akceptacji, filmami zawierającymi logo Zamawiającego, z zastrzeżeniem opcji technicznej 2”

Odpowiedź:

Zamawiający koryguje zapisy przytoczonego akapitu ze strony 46 Specyfikacji w sposób następujący:

„Pudła Lokomotyw z wyjątkiem zdejmowanych części dachowych zostaną pomalowane przez Dostawcę na jednolity jasny kolor (biały lub szary) i zostaną we własnym zakresie po odbiorze oklejone foliami zawierającymi logotyp Zamawiającego z zastrzeżeniem przysługującej Zamawiającemu opcji technicznej 2. Dach lokomotywy powinien być szary, a elementy podwozia czarne, tj. w powszechnie, standardowo stosowanych kolorach.”



## 6.2. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

a) konstrukcja zgodna z przepisami, normami i standardami obowiązującymi w dniu odbioru. Uprzejmie prosimy o zmianę tego paragrafu zgodnie z pytaniem nr. 4. Uprzejmie prosimy o potwierdzenie.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody z powodów wskazanych w odpowiedzi na pytanie nr 4.

## 7.2. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

f) koła bosc monoblokowe. **Trwałość kół minimum do pierwszej naprawy rewizyjnej P4 Lokomotywy**

Odpowiedź:

Zamawiający wskazał, iż zamierza wykorzystywać dostarczone lokomotywy do przewozów intermodalnych. Zgodnie z zapisem na str. 3 Specyfikacji: (...)Lokomotywy przeznaczone zostaną do prowadzenia pociągów intermodalnych na liniach zelektryfikowanych krajów wskazanych poniżej w konfiguracjach numer I oraz numer II (...) Pociągi intermodalne charakteryzują się stosunkowo małą masą całego składu (w większości przypadków masa całego składu wynosi od 1300 do 2000 ton, bardzo rzadko przekracza 2000 ton, co powoduje niższe zużycie podzespołów niż w przypadku ciężkich składów (np. z węglem o masie powyżej 3000 ton)

Zamawiający podtrzymuje wymagania dot. trwałości kół.

Zwracamy też uwagę, że zgodnie z warunkami przedstawionymi w Specyfikacji i projekcie umowy dostawy, Dostawca nie odpowiada m.in. za błędy w eksploatacji, za uszkodzenia w wyniku wypadków, aktów wandalizmu, czy też uszkodzenia będące skutkiem nieprawidłowego użytkowania, czy też uszkodzenia będące następstwem zdarzeń, za które Dostawca nie odpowiada np. wypadki, wykolejenia (zapisy str. 7 i 63 Specyfikacji).

## 8.2. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

o) wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie w języku polskim i **angielskim niemieckim**. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględniając powyższe oczekiwanie koryguje w/w zapis na str. 48 Specyfikacji pod lit.o, w związku z czym otrzymuje on brzmienie:

„wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych wewnątrz nadwozia powinny być obligatoryjnie w języku polskim i niemieckim. Dopuszcza się dodatkowe opisy w innych językach;”

## 9.2. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

p) spryskiwacze szyb czołowych umieszczone w ramionach wycieraczek **lub zgodnie z rozwiązaniem producenta pod szybą.**

Odpowiedź:

Zamawiający koryguje w/w zapis na str. 48 Specyfikacji pod lit.p, nadając mu brzmienie:

„Zamawiający preferuje umieszczenie spryskiwaczy szyb czołowych w ramionach wycieraczek, ale dopuszcza także ich umieszczenie zgodne z rozwiązaniem producenta pod szybą.”



## 10.2. Konstrukcja lokomotywy, podwozie i nadwozie

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

b) Dla lokomotyw w konfiguracji I należy zapewnić ilość pantografów zgodną z dopuszczeniami lokomotywy i zgodnie ze standardem producenta, **lecz nie mniej niż 2 pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC)**. W przypadku lokomotyw dla konfiguracji II należy zapewnić cztery pantografy rozmieszczone symetrycznie, spełniające wymagania krajów, w których mogą być eksploatowane. Przy czym wymagane są dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC) dla eksploatacji w Polsce oraz dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem zmiennym (AC), wyposażone w znormalizowane nakładki węglowe **lub zgodne ze standardem producenta**. Konstrukcja pantografów musi umożliwiać automatyczne opuszczenie odbieraka prądu w przypadku zużycia się nakładki węglowej (system ADD) oraz nie wykrycia sieci trakcyjnej;

Odpowiedź:

Z uwagi na fakt, iż lokomotywy w konfiguracji I przeznaczone będą w znacznej części do ruchu krajowego, Zamawiający podtrzymuje konieczność zapewnienia nie mniej niż 2 pantografów przeznaczonych do zasilania prądem stałym (DC) dla lokomotyw w konfiguracji I. Nakładki powinny być znormalizowane lub zgodne ze standardem producenta, o ile nie powoduje to jakichkolwiek wykluczeń z eksploatacji. W związku z częściowym uwzględnieniem uwag zgłoszonych do zapisu na str. 48-49 Specyfikacji lit.b, otrzymuje on następujące brzmienie:

„Dla lokomotyw w konfiguracji I należy zapewnić ilość pantografów zgodną z dopuszczeniami lokomotywy, **lecz nie mniej niż 2 pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC)**. W przypadku lokomotyw dla konfiguracji II należy zapewnić cztery pantografy rozmieszczone symetrycznie, spełniające wymagania krajów, w których mogą być eksploatowane. Przy czym wymagane są dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem stałym (DC) dla eksploatacji w Polsce oraz dwa pantografy przeznaczone do zasilania prądem zmiennym (AC), wyposażone w znormalizowane nakładki węglowe lub nakładki zgodne ze standardem producenta, o ile nie powoduje to jakichkolwiek wykluczeń z eksploatacji. Konstrukcja pantografów musi umożliwiać automatyczne opuszczenie odbieraka prądu w przypadku zużycia się nakładki węglowej (system ADD) oraz nie wykrycia sieci trakcyjnej;”

## 11.2. Urządzenia elektryczne lokomotyw

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

e) Urządzenia do podłączenia z zewnętrznego źródła zasilania **1x230V lub 3x400V AC (opcjonalnie)**

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje w/w propozycję.

## 12.2. Urządzenia pneumatyczne

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

a) Sprężarka główna, **śrubowa**, o wydajności minimum 2 m<sup>3</sup>/min, **zamontowana na „sankach” aby umożliwić łatwe wysunięcie sprężarki**.

Odpowiedź: Zamawiający akceptuje z uwagami w/w propozycję.

Zamawiający koryguje w/w zapis:

Nowoczesna sprężarka główna - śrubowa lub tłokowa, o wydajności minimum 2 m<sup>3</sup>/min, zamontowana w sposób umożliwiający szybkie i łatwe wysunięcie celem wykonania prostych czynności obsługi sprężarki bez konieczności demontażu dachu lokomotywy lub innych elementów lokomotywy powodujących czasochłonność tej operacji.



### 13.2. Kabina maszynisty

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

- d) Fotel maszynisty ~~dostosowany do masy osoby wynoszącej 130 kg~~, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem, regulacja pneumatyczna fotela w pionie;
- f) Fotel pomocnika maszynisty ~~dostosowany do masy osoby wynoszącej 130 kg~~ wymagany atest, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem;
- m) Wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych w kabinie Lokomotywy powinny być w języku polskim i ~~angielskim niemieckim lub zgodnie ze standardem producenta~~. Dopuszcza się dodatkowe opisy w językach, w których Lokomotywa ma dopuszczenie do eksploatacji;
- n) Wyposażenie dodatkowe każdej kabiny maszynisty: gaśnica ręczna, apteczka, zamykana szafka (jedna ubraniowa ~~lub wieszaki na kurtki~~ pozostałe z półkami), 2 gniazdka 230V AC, latarka ~~z możliwością ładowania~~, miejsce na telefon komórkowy, tablet, czajnik ~~oraz~~ kuchenka mikrofalowa ~~opcjonalnie~~, zamykana lodówka.

Odpowiedzi:

Zamawiający podtrzymuje wymagania, żeby:

Ad. d) fotel maszynisty powinien być dostosowany do osób o wadze do 130 kg, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem, regulacja pneumatyczna fotela w pionie,

Ad. f) fotel pomocnika powinien być dostosowany do osób o wadze do 130 kg, regulowany we wszystkich płaszczyznach, z regulowanym oparciem,

Ad. m) Zamawiający uwzględniając zgłoszoną uwagę nadaje temu zapisowi na str. 51 Specyfikacji następujące brzmienie:

„Wszystkie opisy podzespołów i elementów umieszczonych w kabinie Lokomotywy powinny być w języku polskim i niemieckim, dopuszcza się dodatkowo oznakowanie zgodne ze standardem producenta. Dopuszcza się dodatkowe opisy w językach, w których Lokomotywa ma dopuszczenie do eksploatacji. Odrębną kwestię stanowią komunikaty wyświetlane na urządzeniach elektronicznych zamontowanych w kabinie lokomotywy. Komunikaty powinny być dostępne w większej ilości wersji językowych, zgodnie z wymaganiami określonymi w innych zapisach specyfikacji”.

Ad. n) Zamawiający uwzględniając zgłoszoną uwagę nadaje temu zapisowi na str. 51 Specyfikacji następujące brzmienie:

„Wyposażenie dodatkowe każdej kabiny maszynisty: gaśnica ręczna, apteczka, zamykane szafki (jedna szafka z półkami, szafka ubraniowa lub wieszaki na odzież), 2 gniazdka 230V AC, latarka z możliwością ładowania, miejsce na telefon komórkowy, tablet, czajnik, zamykana lodówka.”

### 14.2. System kamera/rejestrator jazdy

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

...Zapisywany obraz powinien być zapisywany ~~zgodnie ze standardem producenta w rozdzielczości minimum 1920x1080 przy prędkości zapisu minimum 30 klatek/s~~. Na obrazie z kamer winny być zapisane takie parametry jak: typ i nr lokomotywy, nr kabiny aktywnej, data, godzina, prędkość jazdy, koordynaty GPS. Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego dysku twardego / SSD winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem. Dostęp do nagrań tylko dla osób przeszkolonych i uprawnionych...

~~Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) lub jej zastąpienie powinny być sygnalizowane na pulpicie (sygnał świetlny oraz raport o~~





~~usterce wysyłany zdalnie przez kartę SIM).~~

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje konieczność zapewniania wysokiej jakości obrazu, natomiast jeśli chodzi o sygnalizację awarii kamer, to wymagamy, aby była sygnalizowana w skuteczny sposób, tj. widoczny lub słyszalny. W związku z częściowym uwzględnieniem zgłoszonych uwag, akapit zatytułowany „System kamer/rejestrator jazdy” na str. 51 Specyfikacji, począwszy od czwartego zdania do końca akapitu otrzymuje następujące brzmienie:

„Zapisywany obraz powinien być zapisywany w rozdzielczości minimum 1920x1080 przy prędkości zapisu minimum 30 klatek/s. Zapisywany obraz powinien być czytelny dla pory nocnej i dziennej. Na obrazie z kamer winny być zapisane takie parametry jak: typ i nr lokomotywy, nr kabiny aktywnej, data, godzina, prędkość jazdy, koordynaty GPS. Pamięć systemu kamer w postaci zabezpieczonego dysku twardego lub SSD winna być zabezpieczona przed przypadkowym usunięciem, zniszczeniem. Dostęp do nagrań tylko dla osób przeszkolonych i uprawnionych. Czas przechowania nagrania nie powinien być krótszy niż 14 dni, przy założeniu zapisu z kamer przez minimum 20 godzin dziennie. Po tym czasie dopuszcza się nadpisywanie nagrań. Zgrywanie materiału nie powinno spowodować możliwości skasowania danych i zmiany ustawień (konfiguracji) rejestratora. Zgranie nagrań winno być możliwe zarówno w trybie zdalnym jak i za pomocą nośnika przenośnego. Awaria którejkolwiek z kamer (stan beznapięciowy, zwarcie, zalanie, itp.) lub jej zasłonięcie powinny być sygnalizowane w skuteczny sposób, tak aby maszynista widział lub słyszał, że kamera nie działa. Jeśli system powiadamiania o awarii zostanie wykonany w opcji dźwiękowej, to należy zapewnić dezaktywację sygnału dźwiękowego, ale tylko po np. 1 minucie od rozpoczęcia sygnalizacji, tak aby sygnał ten nie wywierał negatywnego wpływu na maszynistę i bezpieczeństwo prowadzenia lokomotywy lub składu pociągu.”

Część IV

#### **15.1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI**

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

**1. Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót (WTWiO)**, Należy przedstawić przynajmniej jeden komplet WTWiO w języku polskim dla lokomotywy w każdej konfiguracji, w wersji papierowej i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych) najpóźniej wraz z zawiadomieniem o gotowości do odbioru technicznego tj. na dwa tygodnie przed planowanym odbiorem technicznym lokomotywy w danej konfiguracji.

~~Projekt WTWiO należy dostarczyć najpóźniej na cztery miesiące przed planowanym terminem uruchomienia produkcji pierwszej lokomotywy danej konfiguracji. Brak uwag Odbiorcy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania projektu WTWiO należy uznać jako akceptację dokumentu bez uwag.~~

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis w dotychczasowym brzmieniu. Intencją Zamawiającego jest otrzymanie projektu dokumentacji przed upływem wskazanego terminu w celu zapoznania się z jego treścią i wyjaśnienia ewentualnych niejasności. Ewentualne uwagi, czy propozycje zmian ze strony Zamawiającego w dokumentacji będą poparte racjonalnymi argumentami natury użytkowo-operacyjnej.

#### **16.1. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE DOPUSZCZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI**

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

**4. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) lub równoważna obowiązująca w**



### **krajach na które lokomotywa posiada dopuszczenie**

Projekt Dokumentacji Systemu Utrzymania w języku polskim powinien być dostarczony Zamawiającemu przynajmniej na pięć miesięcy przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy w danej konfiguracji. ~~Brak uwag Odbiorcy w terminie dwóch miesięcy od otrzymania DSU należy uznać jako akceptację.~~ Na dwa miesiące przed planowaną dostawą pierwszej lokomotywy danej konfiguracji, należy przedstawić dla każdej z dwóch konfiguracji lokomotyw przynajmniej jeden komplet DSU w wersji papierowej i przynajmniej jeden w wersji elektronicznej edytowalnej (na płycie CD lub innym nośniku danych elektronicznych w wersjach pdf ~~oraz w wersjach edytowalnych w szczególności w formatach Word, Excel, dwg 2D oraz dwg 3D lub innym formacie możliwym do przetwarzania w systemach CAD~~). Zamawiającemu przysługuje prawo do posługiwania się dokumentacją DSU w całości lub w dowolnej części oraz jej dowolnych modyfikacji jakie uzna za niezbędne. DSU winno być zgodne z obowiązującymi przepisami i dobrymi praktykami stosowanymi przy opracowywaniu DSU i powinno zawierać m.in.:

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis w dotychczasowym brzmieniu zawartym w Specyfikacji. Intencją Zamawiającego jest otrzymanie projektu dokumentacji przed upływem wskazanego terminu w celu zapoznania się z jego treścią i wyjaśnienia ewentualnych niejasności. Ewentualne uwagi, czy propozycje zmian ze strony Zamawiającego w dokumentacji będą poparte racjonalnymi argumentami natury użytkowo-operacyjnej. Zamawiający nie oczekuje rysunków produkcyjnych tylko rysunków we wskazanych formatach wchodzących w skład dokumentacji systemu utrzymania przydatnych pod kątem eksploatacji przez użytkownika.

~~Rozumiemy, że w przypadku klauzul od 5 do 11 producent dostarczy standardową dokumentację producenta, ustaloną dla produkcji lokomotyw platformowych. Bardzo prosimy o potwierdzenie.~~

Odpowiedź:

Jeżeli standardowa dokumentacja producenta zawiera wszystkie informacje wymagane pod kątem eksploatacji przez użytkowników, spełnia przepisy prawa i czyni zadość wymaganiom organów, które mogą ewentualnie ingerować w jej zapisy (np. UTK), to będzie ona wystarczająca.

Część V

### **17.1. GWARANCJA**

Uprzejmie prosimy o wprowadzenie następujących zmian:

Wybrany w ramach niniejszego postępowania Dostawca obejmie dostarczone lokomotywy gwarancją dobrej jakości przez okres nie krótszy niż 24 miesiące licząc odpowiednio od daty przekazania każdego z pojazdów Odbiorcy, gotowych do eksploatacji lub dla przebiegu 600.000 km, w zależności co pierwsze wystąpi, z zastrzeżeniem dłuższych okresów gwarancji dobrej jakości na:

- ~~trwałość oraz~~ brak wad zestawów kołowych (koła monoblokowe, osie, przekładnie, koła zębate) oraz osi i łożysk osiowych – ~~96-60~~ 96-60 miesięcy (5 lat) ~~lub przebieg 1.440.000 km w zależności co pierwsze nastąpi, z tym że jeżeli jedno lub oba te zdarzenia nastąpią przed pierwszą naprawą rewizyjną lokomotywy P4, termin gwarancji przedłuża się do tej naprawy,~~
- trwałość oraz brak wad silników trakcyjnych ~~oraz wentylatorów silników trakcyjnych~~ – 60 miesięcy (5 lat),



- trwałość oraz brak wad przetwornic jazdy i przetwornic pomocniczych – 60 miesięcy (5 lat);
  - trwałość oraz brak wad tablic hamulcowych – 60 miesięcy (5 lat).
- Trwałość w okresie gwarancji kół monoblokowych, przekładni, kół zębatach i łożysk osiowych oznacza, że ich normalne zużycie w tym okresie nie będzie tak znaczne, że dalsza eksploatacja lokomotywy uzależniona będzie od wymiany tych elementów.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia w mocy dotychczasowe wymagania względem terminów i warunków gwarancji trwałości w/w elementów. Uzasadnienie podano w odpowiedzi do pytania 7.2

Zamawiający informuje ponadto, iż wersja ujednolicona Specyfikacji oraz innych dokumentów przetargowych (o ile w wyniku pytań Oferentów ulegną zmianie) zostanie opublikowana po zakończeniu trybu pytań do części technicznej. Według aktualnego harmonogramu postępowania zakończenie trybu pytań do części technicznej nastąpi w dniu 05.06.2020.

