

Toruń, 08.09.2023 r.

ZW-I.272.105.2023

### **ODPOWIEDZI NA PYTANIA, MODYFIKACJA SWZ**

Informuję, iż w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest Modernizacja 4 pojazdów szynowych serii SA106: SA106-004, SA106-005, SA106-006 i SA106-010 wpłynęły pytania, których treść wraz z odpowiedzią zamieszczam poniżej:

#### **SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 1**

„Wszystkie kamery muszą rejestrować obraz kolorowy i dźwięk” – wnosimy o wykreślenie ze zdania słowa „dźwięk” – do rejestracji dźwięku w kolejowych systemach monitorowania służą mikrofony zabudowane w każdej kabinie maszynisty. Montaż dziesięciu sztuk kamer, z których każda musi rejestrować dźwięk znacznie podwyższy koszt modernizacji z uwagi na dobór odpowiednich kamer oraz rejestratora z większą ilością kanałów i dużą pamięcią do zapisu danych (znacznie przekraczającą tą wskazaną w OPZ). Rozwiązanie oparte o mikrofony zamontowane w kabinach maszynisty jest zgodne z rekomendacjami PKBWK.

Jednocześnie pragniemy zaznaczyć, że realizacja prac na pojazdach w terminach zaproponowanych obecnie przez Zamawiającego jest niemożliwa do wykonania.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychyła się do wniosku.

#### **SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 1**

„Kamery lusterkowe, szlakowe i sprzęgowe muszą posiadać możliwość rejestrowania obrazu podczas postoju i po wyłączeniu baterii akumulatorów pojazdu przez min. 15 minut”. – z uwagi na funkcjonalność systemu wnosimy o zamianę powyższego zapisu poprzez wykreślenie słowa sprzęgowe i zastąpienie go słowem wewnętrzne. W związku z tym, że pojazdy serii SA106 wyposażone są w sprzęgi śrubowe nie widzimy konieczności montażu specjalnych kamer do wizualizacji procesu sprzęgania pojazdów, który odbywa się w sposób manualny. Dodatkowo w specyfikacji wyposażenia monitoringu w dalszym jego opisie w OPZ nie ma wzmianki o kamerach sprzęgowych.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychyła się do wniosku.

#### **SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 1**

„System monitoringu uwzględniający jazdę wielokrotną. W takim przypadku zarządzanie wyświetlaniem realizowane na jednym monitorze dotykowym z możliwością podglądu obrazu ze wszystkich kamer wewnętrznych, lusterkowych i sprzęgowych złączonych pojazdów. Na monitorze dostępny widok z kamer pierwszego pojazdu oraz strzałka umożliwiająca przełączenie się pomiędzy zakładkami z widokiem ze wszystkich kamer z drugiego i trzeciego pojazdu” – wnosimy o wykreślenie zapisu w całości. Zastosowanie systemu monitoringu uwzględniającego jazdę wielokrotną w praktyce znacznie podniesie koszt systemu i modernizacji pojazdu, znacznie skomplikuje jego zabudowę (konieczność montażu

dotychczasowych gniazd łączeniowych na czołownicach pojazdów i przewodów do ich łączenia) nie podnosząc funkcjonalności systemu. Ponadto system nie będzie kompatybilny z pozostałymi systemami monitoringu w innych pojazdach eksploatowanych w województwie kujawsko – pomorskim. Dodatkowo podczas łączenia pojazdów wymagane będą czynności do tej pory nierealizowane, tzn.: łączenie osobnym przewodem pojazdów objętych niniejszym postępowaniem przetargowym. Co przy krótkich czasach przejścia składów powoduje dodatkowe komplikacje operacyjne oraz wydłużenie czasów w rozkładzie jazdy, a co za tym zmniejszy jego efektywności i zmniejszy atrakcyjność rozkładu dla pasażerów. Należy przy tym zaznaczyć, że podczas jazdy w trakcji wielokrotnej system monitoringu będzie aktywny i obraz będzie zapisywany ze wszystkich kamer zabudowanych w danym pojeździe. Wizualizacja obrazu będzie tylko w pojeździe z aktywną kabiną z kamer zabudowanych w tym pojeździe.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychylił się do wniosku.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 2**

„System informacji pasażerskiej na pojeździe musi składać się z: (...) - Tablic wewnętrznych LED (RGB) – minimum 4 szt./Pojazd (wymiary 16x120);” – wnosimy o wprowadzeniu zapisu alternatywnego o możliwości zastosowania tablic wewnętrznych jednokolorowych LED o tożsamy wymiarach 16x120. Rozwiązanie takie pozwoli zachować kompatybilność systemu z pozostałymi pojazdami eksploatowanymi w województwie kujawsko – pomorskim i pracę w trakcji wielokrotnej, nie tylko z pojazdami z niniejszego postępowania przetargowego. Dodatkowo, przy zastosowaniu odmiennych tablic niż aktualnie w pojazdach SA106, dla całego systemu nie będzie kompatybilności ze sterownikami typu XC-4 (zastosowanymi w innych pojazdach w/w serii). Ewentualna próba ponownej standaryzacji pojazdów do nowego typu sterownika pochłonie kolejne koszty.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający dopuszcza zastosowanie tablic wewnętrznych jednokolorowych LED o tożsamy wymiarach 16x120.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 2**

„Połączenia poszczególnych podsystemów i urządzeń za pomocą magistrali Ethernet” – wnosimy o zmianę powyższego zapisu na: „Połączenia poszczególnych podsystemów i urządzeń za pomocą magistrali Ethernet lub łącza szeregowego RS485. Rozwiązanie takie pozwoli zachować kompatybilność systemu z pozostałymi pojazdami eksploatowanymi w województwie kujawsko–pomorskim i pracę w trakcji wielokrotnej, nie tylko z pojazdami z niniejszego postępowania przetargowego.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający dopuszcza połączenie poszczególnych podsystemów i urządzeń za pomocą magistrali Ethernet lub łącza szeregowego RS485.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 4**

„Dostawa i montaż generatora pokładowego systemu SHP (2 szt.)” - wnosimy o korektę zapisu uwzględniającego prawidłowe oznaczenie generatorów systemu bezpieczeństwa jazdy pojazdu, tzn.: „Dostawa i montaż generatora pokładowego systemu SHP (1 kpl.) oraz generatora pokładowego systemu CA (1 kpl.) Czuwak aktywny zgodny z wymaganiami TSI LOC&PAS p.4.2.9.3.1 i wg karty UIC 641”.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychylił się do wniosku.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 5**

„Układ sterowania winien zapewniać pozostawienie Pojazdu w stanie uruchomionym bezobsługowym postojowym. Tryb odstawienia ma na celu ograniczenie poboru paliwa z jednoczesnym zapewnieniem gotowości pojazdu przy dłuższym opuszczeniu kabiny przez maszynistę”. – wnosimy o dodatkowe

wyjaśnienie tego zapisu z uwagi na konieczność jego przedstawienia potencjalnym dostawcom systemów sterowania pojazdami kolejowymi. Prosimy o potwierdzenie, czy stan uruchomiony bezobsługowy postojowy oznacza manualne wyłączenie silnika przez maszynistę, przy ewentualnie załączonych innych podsystemach pojazdu?

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający wyjaśnia, że stan uruchomiony bezobsługowy postojowy umożliwia pracę innych podsystemów pojazdu przy wyłączonym silniku w trakcie dłuższego postoju lub opuszczenia kabiny przez maszynistę. Intencją Zamawiającego jest uzyskanie funkcjonalności pozwalającej na ograniczeniu poboru paliwa z jednoczesnym zapewnieniem gotowości pojazdu.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 6**

‘Wymagania palnościowe – zgodnie z normą PN-EN 45545-2:2020-01 lub zgodnie z TSI;’ – wnosimy o ujednoczenie zapisu i wymogu do stosowania normy PN-EN 45545 z 2013, gdyż ta norma jest wpisana do „Listy Prezesa UTK” oraz do aktualnego TSI LOC&PAS.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający podtrzymuje brzmienie zapisu. Zamawiający poprawnie przywołał wersję normy natomiast obowiązującą TSI LOC PAS 1302/2014 ze zmianą 2019/776 przywołuje normę w dodatku D w wersji PN-EN 45545-2:2013+A1:2015. Zamawiający ma świadomość, że pojazd z uzyska zezwolenie dopuszczenia do ruchu również przy spełnieniu normy PN-EN 45545 z 2013, dlatego też w zapisach opisu przedmiotu zamówienia, gdzie przywołana jest norma PN-EN 45545-2:2020-01, dodane zostało wyrażenie „lub zgodnie z TSI”.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 6**

„1) mocowane do ściany w sposób umożliwiający łatwy dostęp dla urządzeń do czyszczenia wnętrza. Tkanina obiciowa – wełna-plusz, moduły tapicerowane – miękkie o grubości pianki na całej powierzchni siedziska min. 50 mm, z wyprofilowanymi zagłówkami pokrytymi skórą naturalną. – wnosimy o zmianę zapisu w sposób umożliwiający montaż foteli z mniejszą grubością pianki siedziska. Z uwagi na fakt, że w nowoczesnych fotelach pasażerskich siedziska mają ergonomiczny kształt i rozkład grubości pianki jest zmienny. Nie w każdym miejscu siedziska w fotelu jest utrzymana grubość 50mm. Taka grubość nie jest konieczna, ważniejszy jest dobrze dobrany kształt siedziska zwiększający komfort niż grubsza pianka. W naszej opinii wystarczająca jest grubość 20 mm w najcieńszym miejscu. Wykonanie siedziska o grubości minimalnej 50mm w naszej opinii nie zwiększy komfortu i miękkości siedziska, a ponadto zwiększy masę fotela, pojazdu i tym samym koszt modernizacji.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający nie przychylił się do wniosku. W opinii Zamawiającego wskazana minimalna grubość pianki, określona na 50 mm, nie koliduje z zapewnieniem ergonomicznego kształtu i zmiennego rozkładu grubości pianki, natomiast większa miękkość siedziska i tym samym komfort podróży.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 6**

„2) fotele wyposażone w drewniane podłokietniki – stały od strony ściany wagonu i ruchomy od strony przejścia (szerokość podłokietników – minimum 50 mm, długość podłokietników – min. 360 mm, rodzaj drewna – do uzgodnienia z Zamawiającym); uchwyt od strony przejścia dla osób stojących” – wnosimy o zmianę minimalnych wymiarów podłokietników na szerokość 40 mm i długość 330 mm oraz brak konieczności montowania uchwytów od strony przejścia dla osób stojących. Zastosowanie mniejszych podłokietników jest konieczne z uwagi na zachowanie niezbędnej przestrzeni w przejściu oraz ograniczoną ilość miejsca w pojeździe – fotele montowane będą w miejscu znacznie mniejszych obecnie, niższych i pozbawionych podłokietników foteli fabrycznych. Niezasadne jest również montowanie uchwytów dla osób stojących z uwagi na rozbudowany system poręczy w pojazdach serii SA106 oraz

ustawienie foteli w układzie vis a vis, powodujące stykanie się uchwytów dwóch sąsiadujących ze sobą foteli.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychyła się do wniosku.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 6**

„4) fotele muszą zostać ponumerowane zgodnie z UIC 580” – wnosimy o usunięcie wymagania numeracji foteli. W pociągach uruchamianych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko – Pomorskiego nie jest stosowana rezerwacja miejsc i nie ma ustalonego wzoru numeracji miejsc dla pojazdów serii SA106.

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający przychyła się do wniosku.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 6**

„Wzór i kolorystyka foteli – do uzgodnienia z Zamawiającym - Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do wyboru 3 typy siedzeń”. – biorąc pod uwagę fakt bardzo krótkiego czasu na wykonanie przedmiotu umowy i jednocześnie bardzo długich czasów dostaw komponentów wnosimy o zmianę powyższego zapisu na następujący: „Wzór i kolorystyka foteli – do uzgodnienia z Zamawiającym - Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do wyboru 3 typy siedzeń. Termin odpowiedzi z wyborem typu siedzenia przez Zamawiającego ustala się na pięć dni roboczych od dnia przedstawienia do wyboru trzech typów siedzeń. W przypadku braku odpowiedzi we wskazanym terminie Wykonawca dokona wyboru samodzielnie.”

**ODPOWIEDŹ:** Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku i modyfikuje przedmiotowy zapis.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 9**

„1. Wykonawca wyposaży pojazdy w kompletną infrastrukturę do bezprzewodowego dostępu do Internetu dla podróżnych”. – wnosimy o dodanie odpowiedniego zapisu wskazującego na to, kto będzie ponosił koszty w rozumieniu abonamentowych, zainstalowanych docelowych kart SIM, z których będzie realizowane połączenie z Internetem dla podróżnych. Powyższe jest niezbędne do prawidłowego skalkulowania i przedstawienia oferty.

**ODPOWIEDŹ:** Dostawa Internetu nie jest przedmiotem niniejszego zamówienia. Zadaniem Wykonawcy jest wyposażenie pojazdów w kompletną infrastrukturę do bezprzewodowego dostępu do Internetu dla podróżnych, nie zaś usługą dostawy Internetu.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 9**

„5. System wyposażony w następujące funkcjonalności:

- a. ograniczenie maksymalnej liczby połączeń jednoczesnych,
- b. limitowanie czasu bezczynności i trwania sesji,
- c. uwierzytelnianie,
- d. strona powitalna, regulamin użytkownika,
- e. przekierowanie na dowolną stronę www (reklama, serwer mediów, itp.),
- f. limitowanie szybkości pobierania i wysyłania plików.
- g. kieszowanie stron internetowych celem szybszego wczytywania oraz zmniejszenia wykorzystania łącza GSM,
- h. kontrola ruchu sieciowego, kontrola dostępu,
- i. statystyki odwiedzanych stron internetowych przez użytkowników, pobieranych przez nich plików, wykresy użycia łącza internetowego (do zbierania i analizowania statystyk),

j. Firewall”.

Wnosimy o wyjaśnienie na jaki okres Zamawiający przewiduje subskrypcję powyższych funkcjonalności, zwłaszcza tych dotyczących bezpieczeństwa internetowego. Dostawcy takich systemów (oprogramowania) działają w tym zakresie na zasadzie odpłatnych np. rocznych subskrypcji, stąd wniosek do Zamawiającego o określenie i dopisanie do Opisu przedmiotu zamówienia na ile lat ma być wykupiona taka subskrypcja. Dodatkowo prosimy o doprecyzowanie, kto będzie ponosił ten koszt Zamawiający, czy Wykonawca. Powyższe jest niezbędne do prawidłowego skalkulowania i przedstawienia oferty.

**ODPOWIEDŹ:** Przedmiotem postępowania jest dostawa systemu umożliwiającego wykorzystanie wskazanych funkcjonalności, nie zaś dostawa konkretnych usług. Zapewnienie usług we wskazanym powyżej zakresie podobnie jak usługa dostawy Internetu, nie stanowi przedmiotu niniejszego postępowania.

**SWZ, Załącznik nr 7 – opis przedmiotu zamówienia pkt. 9**

„7. Wykonawca w każdym pojeździe zamontuje kompletny cyfrowy system wzmacniania sygnału GSM/LTE dla częstotliwości 800 MHz, 900 MHz, 1800 MHz; 2100 MHz; 2600 MHz oparty na "kablu ciekącym" zainstalowanym wewnątrz pojazdu. Wzmacniacz GSM musi posiadać modułową budowę która umożliwi rozbudowę lub wymianę kart obsługujących aktualne lub dostępne w przyszłości pasma”. – wnosimy o zmianę powyższego zapisu na taki, który umożliwi montaż wzmacniacza sygnału GSM, który na etapie modernizacji pojazdu nie ma możliwości rozbudowy lub wymiany kart obsługujących przyszłe pasma częstotliwości. Rozwiązanie opisane w aktualnej wersji Opisu przedmiotu zamówienia wskazuje na konkretne rozwiązanie i stanowi według nas na ograniczenie konkurencji w tym zakresie. Sam wzmacniacz sygnału GSM jest urządzeniem niezależnym od pozostałych dla tego podsystemu i zawsze jest możliwość jego wymiany, jeżeli kiedyś w przyszłości dojdą w użytkowanie kolejne częstotliwości. Dodatkowo rozwiązanie takie jest droższe i na pewno znacząco podniesie koszt modernizacji pojazdu, co jest nieuzasadnione aktualnie z uwagi na brak planów co do dalszego rozwoju używanych obecnie częstotliwości w łączności GSM.

**ODPOWIEDŹ:** Mając na uwadze długość cyklu międzyprzebiegowego, pozostały teoretyczny resurs pojazdu i dynamikę zmian technologicznych Zamawiający podtrzymuje zapisy.

*Przewodniczący Komisji Przetargowej*