



Wykonawcy biorący udział
w postępowaniu

Pismo nr 2

dot. przetargu nieograniczonego na dostawę 35 pojazdów sześciowagonowych metra
nr EH/250/86/JM/10

Do Metra Warszawskiego Sp. z o.o. wpłynęły pytania Wykonawcy, na które udzielamy odpowiedzi:

Pytanie 1. SIWZ pkt. 21 str. 20

Wykonawca przewiduje przekazanie Wykonawcy zaliczki na poczet realizacji zamówienia w wysokości 5%.

Wykonawca wnosi o rozważenie przez Zamawiającego znacznego zwiększenia tej kwoty, gdyż zaproponowana obecnie kwota zaliczki jest znacznie niższa niż kwoty zaliczek wypłacanych w toku podobnych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. Ewentualnie Wykonawca wnosi o wprowadzenie do SIWZ i projektu umowy systemu zaliczek częściowych, płatnych po zakończeniu konkretnych etapów wstępnej fazy realizacji umowy.

Według Wykonawcy wprowadzenie takich częściowych płatności zaliczkowych byłoby korzystne dla obu stron. Bez wątplenia bowiem każda wpłata zaliczki pozwala Wykonawcy na zaproponowanie Zamawiającemu korzystniejszej, niższej ceny za realizację całego Przedmiotu Umowy. Jednocześnie każda z takich płatności nie zwiększa ryzyka Zamawiającego, gdyż kwoty płatności zaliczek mogłyby być połączone z czynnościami kontrolnymi, przeprowadzanymi przez Zamawiającego w fazie przygotowawczej realizacji Umowy.

Biorąc powyższe pod uwagę, Wykonawca wnosi o rozważenie następującego scenariusza płatności zaliczek:

- a) 5% wartości zamówienia brutto, płatne w terminie 30 dni od dnia podpisania Umowy,
- b) 5% wartości zamówienia brutto, płatne w terminie 30 dni od daty uzgodnienia Warunków Technicznych Wykonania i Odbioru, zgodnie z pkt. 3.12 OWU,
- c) 10% wartości zamówienia brutto, płatne w terminie 30 dni od dnia zakończenia fazy budowy pierwszego pudła wagonu,
- d) 10% wartości zamówienia brutto, płatne w terminie 30 dni od dnia zakończenia fazy kompletacji pierwszego wózka,
- e) 10% wartości zamówienia brutto, płatne w terminie 30 dni od dnia zakończenia fazy budowy pierwszego kompletnego wagonu.

Płatność końcowa i rozliczenie zaliczki, według powyższego scenariusza, następowalaby po dokonaniu przez Zamawiającego odbioru konkretnego wagonu na podstawie faktury wystawionej przez Wykonawcę za rzecz Zamawiającego.

Odpowiedź: Propozycja zmiany pkt 21 specyfikacji istotnych warunków zamówienia jest bezzasadna, brak bowiem podstaw do zmiany powyższych zapisów. Uregulowania dotyczące zaliczki przyjęte przez Zamawiającego w specyfikacji istotnych warunków zamówienia i ogólnych warunkach umowy stanowiących integralną część siwz, są zgodne z przepisami prawa, w tym przepisami art. 151a ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie 2. Ogólne warunki Umowy pkt 8.2 str. 14

Wykonawca wnosi o uzupełnienie tego punktu poprzez dodanie zapisu o maksymalnym okresie obowiązywania gwarancji, w przypadku gdyby z powodu naprawy lub wymiany danej części na nową

termin gwarancji uległby przesunięciu lub biegł na nowo. Wykonawca proponowałby zapis, że niezależnie od postanowień umowy i przypadków, o których mowa w art. 581 kc, gwarancja jakości nie ulegnie przedłużeniu o więcej niż o 30 miesięcy w stosunku do terminów, o których mowa powyżej.

Odpowiedź: Propozycja zmiany pkt 8.2. ogólnych warunków umowy jest bezzasadna. Brak bowiem podstaw do ograniczenia biegu terminu gwarancji w przypadkach określonych w przepisach art. 581 k.c. Wykonawca, tak jak Zamawiający, powinien być również zainteresowany dokonaniem naprawy lub wymianą danej części na nową w jak najkrótszym terminie.

Pytanie 3. Ogólne warunki Umowy pkt. 12.2 str. 16

Wykonawca wnosi o zmianę tego punktu poprzez sprecyzowanie, że z zastrzeżeniem bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, łączna odpowiedzialność Wykonawcy z wszelkich tytułów prawnych związanych z realizacją przedmiotowej umowy nie przekroczy 50% Ceny Zamówienia netto.

Odpowiedź: Propozycja zmiany pkt 12.2. ogólnych warunków umowy jest bezzasadna, brak bowiem podstaw do łączenia wysokości kar umownych z wysokością odpowiedzialności „z innych tytułów prawnych”.

Pytanie 4. Ogólne warunki Umowy pkt. 12,3 str. 16

Wykonawca wnosi o skreślenie tego punktu w całości. Zważywszy bowiem, iż Zamawiający posiada cały wachlarz uprawnień, kar umownych, gwarancji i zabezpieczeń oraz nie zostało wyłączone w umowie prawo do wykonania zastępczego, a także ze względu na fakt, iż zapłata odszkodowania nie zwalnia Wykonawcy od realizacji jego zobowiązań, wprowadzanie możliwości dochodzenia odszkodowania uzupełniającego wydaje się nie tylko niezasadne, ale powodujące niepotrzebne zwiększenie ceny wynikającej z koniecznej dodatkowej kalkulacji niewiadomego ryzyka z tym związanego,

Ponadto Wykonawca wnosząc o skreślenie tego punktu w całości, proponuje w to miejsce punkt o następującej treści: „*Strony wyłączają odpowiedzialność Wykonawcy, w zakresie szkód pośrednich, następczych i wynikowych, rozumianych jako utracone korzyści lub inne szkody nie wynikające bezpośrednio i natychmiastowo z nieprawidłowego działania lub zaniechania osoby lub określonego zdarzenia, lecz następujące pośrednio i po upływie pewnego czasu*”.

Odpowiedź: Propozycja zmiany pkt 12.3. ogólnych warunków umowy jest bezzasadna. Przepisy kodeksu cywilnego dopuszczają możliwość odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej, a zapis pkt 12.2. owu, określa jedynie, iż „zapłata kar umownych nie wyłącza prawa do odszkodowania na zasadach ogólnych za poniesioną szkodę.

Pytanie 5. Ogólne warunki Umowy pkt. 15.2 i 15.3. 15.4. 15.5. str. 18

Wykonawca wnosi o zmianę wskazanych punktów, poprzez zastąpienie pojęcia przeniesienie autorskich praw majątkowych pojęciem niewyłącznej i nieograniczonej w czasie licencji.

Obecne brzmienie tego punktu powoduje, iż Wykonawca realizując umowę z Zamawiającym faktycznie zostanie pozbawiony możliwości oferowania tego samego pojazdu innym Zamawiającym, gdyż realizując postanowienie obecnego pkt, 15.2 OWU wyzbył się praw autorskich do dokumentacji technicznej tego pojazdu. Takie natomiast działanie byłoby nie tylko nielogiczne, ale i sprzeczne z zasadami konkurencji.

Odpowiedź: Zamawiający dokona w OWU stosownych zmian w tym zakresie.

Pytanie 6. Po przeczytaniu specyfikacji przetargowej zwracamy się z prośbą o uwzględnienie naszej uwagi, która dotyczy:

Załącznika nr 1, pkt 6.3, j), Przetwornice pomocnicze (główne).

Zamawiający w punkcie tym wskazuje, iż do chłodzenia może być wykorzystane tylko i wyłącznie powietrze. Biorąc pod uwagę wyniki chłodzenia powietrzem oraz cieczą możemy dojść do wniosku, iż chłodzenie cieczą jest bardziej efektywne. W szczególności w przypadku rozłożenia pociągu - składającego się z 4 wagonów silnikowych i dwóch wagonów tocznych a to przy bardzo wymagających reżimach wskazanych przez Zamawiającego w szczególności odnośnie jazd awaryjnych i zjazdów, w takim wypadku należy rozwiązać odpowiednie przeciążenia napędu trakcyjnego w tym i napędów

pomocniczych.

W związku z tym zwracamy się z prośbą, aby Zamawiający umożliwił Wykonawcom składanie ważnych ofert z chłodzeniem napędów pomocniczych jak powietrzem, tak i cieczą.

Odpowiedź: Zamawiający zgodnie z punktem 6.3.j Specyfikacji Technicznej ściśle określił, że przetwornica powinna być chłodzona powietrzem.

Pytanie 7. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego

Sp. z o.o. dla II linii metra.

Strona 2/24, 4.a) Temperatury pracy:

- w tunelu od +5 stopni do +30 stopni Celsjusza. Prosimy o uzupełnienie danych, czy równocześnie chodzi o zakres temperatur, w których powinna istnieć możliwość niezawodnego uruchomienia i rozpoczęcia eksploatacji składu metra?
- na powierzchni, od -35 stopni do +40 stopni Celsjusza (w razie wyjazdu z tunelu krótkotrwale przez 10 min.). Nasze pytanie zmierza w kierunku uzupełnienia informacji, czy chodzi o jazdę na powierzchni w razie wyjazdu z depa lub wjazdu do niego, albo o regularnie powtarzające się jazdy na powierzchni terenu w części eksploatowanego odcinku linii 2? Te jazdy na powierzchni przewidywane są z pasażerami albo bez nich?

Odpowiedź:

- Temperatura pracy to także temperatura uruchomienia pojazdu i rozpoczęcia jego eksploatacji, zatem oczywiście musi istnieć możliwość uruchomienia pojazdu i rozpoczęcia jego eksploatacji w zakresie w/w temperatur.

- Tak jak w opisie pojazd musi mieć możliwość jazdy do 10 minut po wyjeździe z tunelu w podanych temperaturach. Jest to praca pojazdu bez pasażerów wynikająca z konieczności wprowadzenia pojazdu do elektrowozowni oraz z konieczności przeprowadzania niezbędnych manewrów w czasie obsługi serwisowej.

Pytanie 8. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego

Sp. z o.o. dla II linii metra.

Str. 6/24, 6.1 b,c.

- W tych paragrafach przytoczono tylko nominalną pojemność składu oraz wagonów na tj. 7 pasażerów/m². Jednak w załączniku nr 1 a, str. 11,12, część G, punkt 3 podaje maksymalną masę składu przy nieokreślonym parametrze maksymalnego obciążenia (liczba osób/m²). Prosimy o wyjaśnienie na podstawie którego potem możemy opracować ofertę.
- Prosimy o uściślenie metodyki obliczania pojemności przewozowej wagonu w związku z przestrzenią dla wózków inwalidzkich. Czy mamy tą powierzchnię obciążyć tylko wagą wózka albo tą powierzchnię zając liczbą pasażerów stojących, np. przy obciążeniu nominalnym 7 pasażerów/m² ?

Odpowiedź:

- Zadaniem Wykonawcy (wynikającym z przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych) jest podanie w części G pkt. 3 zarówno masy pojazdu maksymalnie obciążonego, jak też przyjętego przez Wykonawcę maksymalnego zagęszczenia osób/m². Wartości te powinny być wpisane w w/w punkcie 3 części G.

- Zadaniem Wykonawcy jest obliczenie powierzchni dla umieszczenia wózka inwalidzkiego (zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi), a także powierzchni dostępnej pasażerom stojącym. Zamawiający określił tylko wymagania minimalne (pkt. 6.1 b i c zał. nr 1 do ST) i oczekuje propozycji rozwiązań ze strony Wykonawców. Przyjętą masę przy zapelnieniu nominalnym (7 osób/m²) należy wpisać w punkcie 2 części G.

Pytanie 9. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego

Sp. z o.o. dla II linii metra.

Prosimy o odpowiedź na pytanie, jak mamy konstruować charakterystyki trakcyjne i charakterystyki hamowania składu oraz wymogi części G Załącznika 1a (Parametry trakcyjne przejazdu na wyznaczonych odcinkach)?

Mamy charakterystyki te wyznaczyć dla nowych obręczy albo średnio zużytych obręczy lub dla całkiem zużytych obręczy?

Odpowiedź: Charakterystyki trakcyjne i hamowania powinny wynikać z przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych oraz wymagań przedstawionych w załącznikach do ST. Zgodnie z punktem 16

załącznika 1.7 charakterystyki wynikowe należy umieścić w dokumentacji ofertowej. W załączniku nr 1, punkt 6.5e podana jest definicja koła. Jest to koło monoblokowe, a nie obręczowane. Charakterystyki trakcyjne, hamowania i obliczenia z tym związane powinny być wykonane dla kół nowych. Osiągi pojazdu muszą być jednak zachowane także przy kołach maksymalnie zużytych.

Pytanie 10. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dla II linii metra.

Przy optymalizacji przejazdu przez zadany odcinek linii 2 z punktu widzenia zwłaszcza zużycia energii (według Załącznika 1a, str. 15/19) zakładamy, że poprawna metoda obliczania miałyby wychodzić z wymaganego czasu przejazdu w poszczególnych odcinkach pomiędzy stacjami (czas zatrzymania na stacji wyznaczony jest jako stały tj. 20 sekund.) Prosimy o odpowiedź, czy niniejsza nasza opinia jest słuszna i zostanie w taki sposób rekomendowana wszystkim Wykonawcom.

Odpowiedź: Czas jest elementem, który należy podać w punkcie 12. Zgodnie z przekazanym opisem, zadaniem Wykonawcy jest także zakładane prowadzenie pojazdu, aby zużycie energii było optymalne. Zgodnie z opisem pojazd ma wykonać rozruch do maksymalnej prędkości eksploatacyjnej na danym odcinku, a dalszy przejazd jest dowolny przy utrzymaniu zadanej prędkości średniej (pkt b. str. 2/5 zał. 1.7). Do obliczeń należy przyjąć prędkość średnią 37 km/h.

Pytanie 11. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dla II linii metra.

Prosimy o uściślenie w Załączniku 1 punktów 6.2 i. na str. 8/24. Czy z punktu widzenia zakłócania zakazane są konkretne częstotliwości?

Odpowiedź: Zgodnie z wyjaśnieniem zawartym w punkcie 6.2 poziom zakłóceń powinien być zgodny z wymienioną normą i nie wpływać na pracę urządzeń pokładowych. Wynika stąd jasno, że zadaniem Wykonawcy jest takie dobranie częstotliwości pracy poszczególnych urządzeń, aby nie zakłócały wymienionych w tym punkcie systemów.

Pytanie 12. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dla II linii metra.

Prosimy o uzupełnienie punktu 6.2 y., str. 10/24 Załącznika 1. o dozwolone temperatury odchodzącego powietrza, np. z chłodzenia rezystorów hamowania napędu.

Odpowiedź: Zamawiający nie precyzuje temperatury wydychanego powietrza ani jego kierunku. Zgodnie w w/w punktem temperatura nie może zagrażać pracy urządzeń sterowania umieszczonych w podtorzu.

Pytanie 13. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dla II linii metra.

Czy byłoby możliwe aby uzyskać od Zamawiającego bardziej dokładne informacje dotyczące urządzenia ATM, stosowanego w składach metra na linii 1 (patrz punkt 6.2 aa., Załącznika 1. na str. 11/24) ?

Odpowiedź: Dla uzyskania bardziej szczegółowych parametrów pracy urządzeń ATM należy skontaktować się z ich producentem tj. firmą ATM PP Sp. z o.o. z siedzibą ul. Grochowska 21a, 04-186 Warszawa.

Pytanie 14. Pytanie do Załącznika nr 1. Wymagania techniczne dla taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dla II linii metra.

W §6.5.1 Załącznika 1. opisano na str. 15/24 typ sprzęgła pomiędzy silnikiem i przekładnią wózka trakcyjnego. Prosimy zważyć i zatwierdzić zastosowanie sprzęgła płytkowego (lamelowego), którego zaletą w porównaniu ze sprzęgłem zębatym jest praca bez smarowania - czyli obniżenie kosztów konserwacji.

Odpowiedź: Zamawiający zdefiniował jednoznacznie wymagania dotyczące sprzęgła w załączniku nr 1 do ST w punkcie 6.5.1.d.

Pytanie 15. Ponieważ ogłoszenie o zamówieniu ukazało się 01.05.2010 a data publikacji jest podana jako 29.04.2010., proszę o sprecyzowanie obowiązującego ostatecznego terminu przesyłania zapytań.

Odpowiedź: Termin do zadawania pytań i składania wniosków o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu o udzielenie zamówienia na dostawę 35 pojazdów sześciowagonowych metra, mija - zgodnie z przepisami art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2007r. Nr 223 poz. 1655 z późn. zm.) - w dniu 24 czerwca 2010r. Jak określono bowiem w powyższych przepisach art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, Zamawiający jest obowiązany udzielić wyjaśnień, „pod warunkiem, że wniosek o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia wpłynął do zamawiającego nie później niż do końca dnia, w którym upływa połowa wyznaczonego terminu składania ofert.

W myśl przepisów art. 41 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 powyższej ustawy, termin składania ofert jest liczony od dnia przekazania ogłoszenia o zamówieniu Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich. Jak podano w pkt VI.5) ogłoszenia o zamówieniu, Zamawiający przekazał ogłoszenie o przedmiotowym zamówieniu w dniu 29 kwietnia 2010r., natomiast termin do składania ofert wyznaczył w pkt IV.3.4) ogłoszenia na dzień 18 sierpnia 2010r. W związku z powyższym, połowa wyznaczonego terminu do składania ofert upływa w dniu 24 czerwca 2010r.

Pytanie 16. Zwracamy się z prośbą o udostępnienie, do skopiowania, dokumentacji technicznej, nie będącej tajemnicą handlową, obecnie eksploatowanych pojazdów Metra Warszawskiego a w szczególności rysunków kabiny, konstrukcji wagonów, wózków, układu napędowego, układu hamulcowego, planów wnętrza, wykazu oprzyrządowania elektrycznego, pneumatycznego i hydraulicznego wraz z danymi technicznymi, jak również dokumentacji systemu utrzymania, lub proszę podać listę dokumentacji dostępnej do skopiowania.

Odpowiedź: Brak podstaw do udostępnienia przez Zamawiającego, w postępowaniu o udzielenie zamówienia na dostawę 35 pojazdów sześciowagonowych, „do skopiowania” dokumentacji technicznej obecnie eksploatowanych pojazdów metra. Powyższa dokumentacja techniczna nie dotyczy bowiem przedmiotu zamówienia, nie może więc być częścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia – nie stanowi bowiem opisu przedmiotu zamówienia, nie zawiera również informacji i danych wymienionych w przepisach art. 36 ustawy Prawo zamówień publicznych dotyczących treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Pismo niniejsze stanowi integralną część specyfikacji istotnych warunków zamówienia
EH/250/86/JM/10

CZŁONEK ZARZĄDU

Dorota Popławska

CZŁONEK ZARZĄDU
J. Poch...
Przewodnik...
Przewodnik...