



ŁKA.ZIZ.271.328.2022
(Nr. rej. 1081/2022)

Łódź, dnia 23.08.2022 roku

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

Dotyczy: postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na „*Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w łódzkim – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup taboru transportu kolejowego*”, znak postępowania: ŁKA.ZIZ.271.328.2022

Działając w imieniu Województwa Łódzkiego z siedzibą w Łodzi (dalej: „**Zamawiający**”), na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 z późn. zm.) (dalej: „**Ustawa Pzp**”) udzielamy odpowiedzi na pytania Wykonawców oraz jednocześnie, na podstawie art. 137 ust. 1 Ustawy Pzp, dokonujemy zmiany Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „**SWZ**”), w następującym zakresie:

Zestaw 18

Pytanie nr 1

OPZ, rozdz. D pkt 5 oraz zestaw 6 odpowiedzi, pytanie 1

Wnioskujemy o wliczanie w skład „niskiej podłogi” obszarów pochylni nad wózkami Jacobsa z uwagi na fakt, iż pochylnie wewnątrz są dopuszczone przez TSI PRM oraz uwzględnianie pochylni do powierzchni „niskiej podłogi” jest powszechnie stosowane przez Zamawiających. Alternatywnie wnioskujemy o zmniejszenie udziału niskiej podłogi do 60%.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje udzieloną odpowiedź na pytanie nr 1 z zestawu nr 6 i wyjaśnia, że w przypadku zmiany wysokości podłogi za pomocą pochylni, przejście w obszarze pochylni nad wózkami Jacobsa będzie wchodziło w skład „niskiej podłogi”.

Pytanie nr 2

OPZ, rozdz. H pkt 2 oraz zestaw 6 odpowiedzi, pytanie 8

Wnioskujemy o potwierdzenie, że przy zastosowania wózków Jacobsa Zamawiający dopuszcza zabudowę sprzęgu międzyczłonowego połączonego z prowadzeniem wzdłużnym wózka przez sprężyste prowadniki wzdłużne łączące ramę wózka z czopem skrzytu mocowanym do przegubu nadwozia. Jest to rozwiązanie sprawdzone w eksploatacji, stosowane m.in. w pojazdach 36WE_d oraz 36WE_h.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przy zastosowaniu wózków Jacobsa akceptuje zabudowę sprzęgu międzyczłonowego połączonego z prowadzeniem wzdłużnym wózka przez sprężyste prowadniki wzdłużne łączące ramę wózka z czopem skrzytu mocowanym do przegubu nadwozia rozumianego jako wspornik i uchwyt łożyska.





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.

Al. Piłsudskiego 12

90-051 Łódź



Pytanie nr 3

OPZ, rozdz. N pkt 14, tiret 1

Ponownie wnioskujemy o zmianę zapisu na: *Półki na bagaż wzdłuż Pojazdu, po obu stronach przedziału pasażerskiego za wyjątkiem miejsc mocowania pionowego rowerów. Mocowanie pionowe rowerów uniemożliwia montaż półek bagażowych.*

Odpowiedź:

Zamawiający, zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 37 z Zestawu nr 9, podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 4

OPZ rozdz. N pkt 18 tiret 1

Rejestrator powinien umożliwiać odczytywanie i nagranie wybranych obrazów na nośniki ogólnodostępne typu DVD lub pendrive w popularnym i ogólnodostępnym formacie graficznym.

Wnioskujemy o zmianę zapisów zgodnie z poniższą propozycją ze względu na odejście od rozwiązań opartych o nośniki danych typu CD/DVD. W zamian proponujemy wskazanie komputera typu laptop, jako głównego narzędzia do pobierania danych z systemu.

Rejestrator powinien umożliwiać odczytywanie i nagranie obrazów przy użyciu komputera diagnostycznego lub poprzez wyjęcie nośników i odczytanie w dostarczonym oprogramowaniu. Format plików rejestratora winien być w popularnym i ogólnodostępnym formacie graficznym.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany punktu I.N.18. tiret 1 zdanie piąte OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Rejestrator powinien umożliwiać odczytywanie i zgrywanie obrazów przy użyciu komputera diagnostycznego, jak również, poprzez wyjęcie nośników i odczytanie w stacji dokującej przy użyciu dostarczonego oprogramowania. Format plików rejestratora winien być w popularnym i ogólnodostępnym formacie graficznym.”

Pytanie nr 5

OPZ rozdz. N pkt 23

Sterowanie monitorami powinno odbywać się za pośrednictwem komputera pokładowego systemu informacji pasażerskiej Pojazdu, wyposażonego w porty USB oraz łącze internetowe.

Wnioskujemy o modyfikację zapisów dotyczących ilości portów USB na zapis *„... wyposażonego w port USB oraz łącze internetowe”*. W opinii wykonawcy jest to wystarczająca ilość, by zapewnić wymaganą funkcjonalność.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 6

OPZ rozdz. O pkt 9

Wnioskujemy o dopuszczenie rozwiązania, w którym obraz z kamer jest wyświetlany w podziale wynikającym z ilości użytych kamer, po zaprezentowaniu rozwiązania Zamawiającemu.



tel.: +48 42 236 17 00
fax: +48 42 235 02 05

e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl
www.lka.lodzkie.pl

NIP: 725-202-58-42
REGON: 100893710

KRS: 0000359408
Kapitał zakładowy: 59.369.000,00 zł



Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 7

OPZ rozdz. P pkt 8 tiret 11 ppkt 7

Wnioskujemy o potwierdzenie, iż pokładowy serwer mediów nie jest częścią postępowania niniejszej umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie wymaga zainstalowania pokładowego serwera mediów. Zamawiający dopuszcza zarówno rozwiązanie polegające na fizycznym montażu serwera mediów w Pojeździe, jak i wykorzystaniu zewnętrznego wirtualnego serwera mediów.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany punktu I.P.8. tiret 11 pkt. 7 OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„pozwać na połączenie z serwerem mediów z możliwością przekierowania ze strony powitalnej”

Pytanie nr 8

OPZ rozdz. AB opis mobilnego automatu biletowego, pkt II.1.a

Wnioskujemy o rezygnację z obsługi automatu poprzez protezę oraz długopis. Obecne rozwiązania są oparte o ekrany pojemnościowe, w których nie możliwe jest osiągnięcie wszystkich wymaganych funkcjonalności. Pojazd dedykowany jest do ruchu regionalnego z obecnością kierownika pociągu na pokładzie, który posłuży pomocą Podróżnemu w przypadku pojawienia się osoby z niepełnosprawnością. Nie zasadne jest więc utrzymywanie wymagań, co do obsługi urządzenia przez Podróżnego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 9

OPZ rozdz. AB opis mobilnego automatu biletowego punkt V.1.b

Wnioskujemy o modyfikację zapisów, poprzez wskazanie źródła z którego mają być pobierane bazy taryfowe oraz usunięcie wymogu pobierania aktualnych rozkładów jazdy, gdyż urządzenie jestysterowywane poprzez komputer centralny pojazdu, poprzez wybrany przez obsługę rozkład jazdy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że źródłem danych taryfowych będzie udostępniona Wykonawcy biblioteka Użytkownika Pojazdu, której celem jest zapewnienie dostępu do aktualnych danych taryfowych oraz ofertowych, natomiast w przypadku gdy biletomat pobiera pełny rozkład jazdy z pociągu nie jest wymagana aktualizacja rozkładu przez biletomat na pokładzie pociągu.

Pytanie nr 10

OPZ rozdz. AB opis mobilnego automatu biletowego punkt VII.2.e

Wnioskujemy o doprecyzowanie zapisów i wskazanie terminu przekazania przez Zamawiającego zmian w taryfie. Termin poinformowania o zmianach powinien wynosić minimum 4 tygodnie, tak aby





Wykonawca mógł, skonsultować z Zamawiającym wprowadzany zakres zmian, wprowadzić zmiany w oprogramowaniu, wykonać niezbędne testy oraz po uzyskaniu akceptacji wdrożyć nową taryfę na pojazdy. Obecne zapisy uniemożliwiają oszacowanie nakładu prac, jaki należy przyjąć w celu utrzymania aktualnego oprogramowania w automatach biletowych.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany punktu I.AB.VII. pkt. 2 lit. e) OPZ, w ten sposób, że dodaje nowe tiret 3, w brzmieniu następującym:

„zmiany wprowadzane będą w terminie 14 dni od dnia poinformowania Wykonawcy o potrzebie ich wprowadzenia.”

Zestaw 19

Pytanie nr 1

OPZ rozdz. N pkt 2

Wnioskujemy o możliwość zabudowy adaptera sprzęgu w obrębie przedziału pasażerskiego w specjalnie przygotowanej do tego celu szafie lub skrzyni (do uzgodnienia z Zamawiającym). Zabudowa będzie stanowiła spójną całość z designem wnętrza pojazdu, nie zaburzając tym samym estetyki oraz funkcjonalności przedziału pasażerskiego. Ponadto lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi pasażerskich, w obszarze niskiej podłogi znacznie ułatwia dostęp w razie potrzeby użycia adaptera oraz transport na zewnątrz pojazdu. Zabudowa sprzęgu w obrębie maszynowni nie jest możliwa ze względu na brak potrzebnej przestrzeni, spowodowanej spełnieniem zapisu o wymaganej liczbie miejsc siedzących oraz podziałki między nimi. Także ze względu na swój ciężar oraz ogólną dostępność sprzęg ratunkowy nie może być zabudowany w innym rejonie niż przy podłodze pojazdu. Jest to rozwiązanie sprawdzone w eksploatacji, stosowane m.in. w pojazdach 36WE_d oraz 36WE_h.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany punktu I.N.2. tiret 2 OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Jednoprzestrzenny, bezprzedziałowy, w przestrzeni pasażerskiej dopuszcza się instalowanie tylko urządzeń związanych z obsługą pasażerów, jak również zabudowę adaptera sprzęgu w specjalnie przygotowanej do tego celu szafie lub skrzyni zabezpieczonej przed dostępem osób postronnych. Projekt zabudowy adaptera sprzęgu do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie uzgadniania designu wnętrza Pojazdu”

Pytanie nr 2

IDW rodz. 15 pkt 15.2

W celu pozyskania ofert kluczowych komponentów i złożenia rzetelnej oferty, biorąc pod uwagę sezon urlopowy oraz szeroki zakres przedmiotu zamówienia wnioskujemy o zmianę terminu składania ofert na dzień 31.08.2022 r.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany terminu składania i otwarcia ofert pismem z dnia 19 sierpnia 2022 roku.

Zestaw 20

Pytanie nr 1

Rozdział 6.





ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.

Al. Piłsudskiego 12

90-051 Łódź



6.2.2. posiadanie zdolności technicznej lub zawodowej

Oferent zwraca się z wnioskiem o zmianę zapisu dotyczącego posiadania zdolności technicznej lub zawodowej (SWZ, Rozdział 6, punkt 6.2.2.).

Według oferenta aktualny zapis SWZ dotyczący posiadania zdolności technicznej lub zawodowej o następującej treści „Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia przedmiotowy warunek, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonał co najmniej jedno zamówienie, w ramach którego zrealizował dostawę co najmniej 2 sztuk fabrycznie nowych, co najmniej dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia systemu ETCS co najmniej poziom 1, wraz z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI lub dokumentem równoważnym” zawęża konkurencyjność i jest niezasadny.

Za stanowiskiem doktryny należy wskazać, że warunek posiadania zdolności technicznej lub zawodowej zamawiający zobowiązany jest określić odpowiednio do przedmiotu świadczenia objętego przyszłą umową. Wymagane cechy i warunki jakie powinien spełniać wykonawca powinny więc być związane z przedmiotem zamówienia oraz określone na poziomie, który z zachowaniem zasady proporcjonalności zapewnia prawidłową realizację świadczeń o wymaganej jakości. Odnosząc się do doświadczenia wymaganego dla realizacji umowy należy odwołać się do potwierdzonych w praktyce posiadanych powtarzalnych umiejętności niezbędnych do prawidłowego wykonania zamówienia. Jednocześnie warunek ograniczający krąg podmiotów do takich, które są zdolne do wykonania zamówienia, nie może doprowadzić do ograniczenia konkurencji. Zamawiający, przygotowując postępowanie, powinien w sposób uwzględniający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców określić warunki udziału mające na celu wybór takiego wykonawcy, który zagwarantuje należyte wykonanie zamówienia. Warunki udziału w sposób oczywisty powinny być związane z przedmiotem zamówienia, określone w sposób proporcjonalny i badać potencjał wykonawcy pod kątem zdolności do wykonania danego zamówienia. Zasada proporcjonalności nakazuje postawienie wymagań adekwatnych do okoliczności danej sprawy, tj. uzasadnionych wartością zamówienia, charakterystyką, zakresem, stopniem złożoności przedmiotu zamówienia oraz warunkami realizacji zamówienia, a także aby nie ograniczały dostępu do zamówienia wykonawcom dającym rękojmię należytego jego wykonania. Zamawiający jest zobowiązany bowiem zachować niezbędną równowagę między interesem polegającym na uzyskaniu rękojmi należytego wykonania zamówienia, a interesem potencjalnych wykonawców, których nie można przez wprowadzenie nadmiernych wymagań z góry eliminować z udziału w postępowaniu. Opis spełniania warunków udziału w postępowaniu winien być więc odpowiedni do osiągnięcia celu, jakiemu służy, tj. wyboru wykonawcy dającego rękojmię należytego wykonania zamówienia i nieograniczającego dostępu do zamówienia wykonawcom zdolnym do jego wykonania. (KIO 22/21). W tym kontekście należy mieć na uwadze, że weryfikacja potencjału wykonawcy w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej powinna polegać na zbadaniu, czy wykonawca posiada np. doświadczenie w zakresie realizacji zamówień o charakterze podobnym do udzielanego zamówienia, a nie identycznym.

Odnosząc się wprost do wymagania przedstawienia doświadczenia w zakresie opisanym powyżej, oferent wskazuje na nieproporcjonalność oraz ograniczenie konkurencji w postępowaniu, z udziału w którym wykluczeni są wykonawcy, którzy zrealizowali dostawę elektrycznych zespołów trakcyjnych i dają należyłą rękojmię realizacji zamówienia, ale nie spełniają dodatkowych warunków postawionych przez Zamawiającego, ponieważ np. posiadają doświadczenie w dostawie zespołów trakcyjnych bez wyposażenia w urządzenia pokładowe systemu ETCS, w które zostały wyposażone już po dostawie. Na takim stanowisku stanęła również Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 17 maja 2016 r., KIO 628/16, który pomimo wydania go na podstawie innego stanu prawnego zachowuje aktualność wobec tożsamości zasad postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w aktualnie obowiązujących przepisach. Zwrócić należy również uwagę, że dopuszczenie do eksploatacji pojazdu wyposażonego w system ETCS jest uwarunkowane pozytywnym wynikiem testów ECS. Wynik tych testów zależy nie tylko od urządzeń pokładowych ETCS, ale również od urządzeń przytorowych ETCS, których parametry na dzień składania oferty nie są w pełni znane.

Oferent wnioskuję o zmianę zapisu na następującą treść:



tel.: +48 42 236 17 00
fax: +48 42 235 02 05

e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl
www.lka.lodzkie.pl

NIP: 725-202-58-42
REGON: 100893710

KRS: 0000359408
Kapitał zakładowy: 59.369.000,00 zł



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA



województwo
łódzkie

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.

Al. Piłsudskiego 12

90-051 Łódź



„Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia przedmiotowy warunek, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonał dostawę co najmniej 2 sztuk fabrycznie nowych, co najmniej dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, wraz z zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI lub dokumentem równoważnym.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Wyjaśnienia oraz zmiany są wiążące dla wszystkich Wykonawców i należy je uwzględnić podczas przygotowywania ofert.



tel.: +48 42 236 17 00
fax: +48 42 235 02 05

e-mail: biuro@lka.lodzkie.pl
www.lka.lodzkie.pl

NIP: 725-202-58-42
REGON: 100893710

KRS: 0000359408
Kapitał zakładowy: 59.369.000,00 zł