



Wykonawcy
Wszyscy Zainteresowani
Strona internetowa prowadzonego postępowania

Znak sprawy: DT-II.272.3.2022

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Wykonanie czynności czwartego poziomu utrzymania dla 22. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN76”

**Wyjaśnienia treści SWZ
wraz ze zmianą SWZ oraz zmianą Ogłoszenia o zamówieniu
w tym zmianą terminów.**

Zamawiający, informuje iż do ww. postępowania zostały złożone zapytania. W związku z tym, zgodnie z art. 135 ust. 1, 2, 3, 5 i 6, art. 137 ust. 1, 2, 4, 5 i 6, art. 90 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm. – dalej „pzp”), Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami (odpowiedziami) Zamawiającego:

Pytanie 1

SWZ pkt. 14.1.

Czy Zamawiający potwierdza, że Wykonawca nie jest zobowiązany do złożenia Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia wraz z ofertą?

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt. 24.1. SWZ „*Wykonawca nie jest obowiązany do złożenia wraz z ofertą oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust. 1. Zamawiający zażąda tego oświadczenia wyłącznie od Wykonawcy, którego oferta zostanie najwyższej oceniona*”.

Wykonawca nie składa wraz z ofertą Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia

Pytanie 2

SWZ pkt. 9.2. i pkt. 14.3.

Zgodnie z pkt. 9.2. SWZ Wykonawca nie jest zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp. Z drugiej strony w pkt 14.3 jest mowa o konieczności złożenia powyższego oświadczenia wraz z ofertą w przypadku zamówienia o wartości równej lub przekraczającej progi unijne (przedmiotowe postępowanie spełnia ten wymóg).

W związku z powyższym, czy Zamawiający potwierdza, że Wykonawca nie jest zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp na etapie składania ofert?

Ponadto prosimy o potwierdzenie, że oświadczenie, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp jest to Jednolity Europejski Dokument Zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający w pkt. 14.3. SWZ wskazał formę złożenia oferty i oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp jako formę elektroniczną. Przedmiotowy zapis nie wskazuje na konieczność złożenia wraz z ofertą oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp.

Wykonawca nie składa wraz z ofertą Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia

Zamawiający potwierdza, iż oświadczenie, o którym mowa w art. 125 ust.1 pzp to Jednolity Europejski Dokument Zamówienia.

Pytanie 3

SWZ pkt. 14.4. ppkt. 2)

Czy Zamawiający potwierdza, że oświadczenie stanowiące załącznik nr 4 do SWZ Wykonawcy ubiegający się wspólnie o zamówienie mogąłożyć na jednym formularzu?

Odpowiedź:

Oświadczenie, stanowiące załącznik nr 4 do SWZ, Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia składają wraz z ofertą, każdy z nich na osobnych formularzach.

Zamawiający jednocześnie zaznacza, iż przedmiotowe oświadczenie (zał. nr 4 do SWZ) nie jest Jednolitym Europejskim Dokumentem Zamówienia.

Pytanie 4

SWZ pkt. 9.38.

Czy Zamawiający potwierdza, że nie wymaga posiadania przez Wykonawcę uprawnień do prowadzenia określonej działalności gospodarczej lub zawodowej i realizacji usług, do których realizacji te uprawnienia są wymagane?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż nie stawia warunku udziału w postępowaniu w zakresie uprawnień do prowadzenia określonej działalności gospodarczej lub zawodowej, o ile wynika to z odrębnych przepisów.

Pytanie 5

SWZ pkt. 9.39.

Czy Zamawiający potwierdza, że nie wymaga posiadania przez Wykonawcę zdolności w zakresie dotyczącym wykształcenia, kwalifikacji zawodowych lub doświadczenia?

Odpowiedź:

Przeciwnie, zamawiający potwierdza, że postawił warunki udziału w postępowaniu określone w pkt. 8.2.1. SWZ w zakresie zdolności technicznych i zawodowych, niezbędnych do wykonywania przedmiotowego zamówienia oraz że wymaga potwierdzenia ich spełniania.

Ponadto Zamawiający przypomina o warunku udziału w postępowaniu określonym w pkt. 8.2.2. SWZ w zakresie sytuacji ekonomicznej lub finansowej.

Pkt. 9.39. SWZ stanowi o sytuacji wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie „W odniesieniu do warunków dotyczących wykształcenia, kwalifikacji zawodowych lub doświadczenia Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia mogą polegać na zdolnościach tych z Wykonawców, którzy wykonają roboty budowlane lub usługi, do realizacji których te zdolności są wymagane”.

Pytanie 6

SWZ pkt. 9.40.

W związku z pytaniem nr 3 i 4, czy Zamawiający potwierdza, że nie wymaga złożenia oświadczenia, o którym mowa w pkt. 9.40. SWZ?

Odpowiedź:

W przypadku Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego, w przypadku określonym w pkt. 9.39. SWZ do oferty należy dołączyć oświadczenie, z którego wynikać będzie, które usługi wykonają poszczególni Wykonawcy.

Pytanie 7

SWZ pkt. 9.9.

Czy Zamawiający dopuszcza wypełnienie oraz złożenie przez Wykonawcę JEDZ w formie PDF (bez wykorzystania narzędzia eESPD) podpisanej elektronicznym podpisem kwalifikowanym?

Odpowiedź:

Tak, zamawiający dopuszcza PDF dla JEDZ. Zgodnie z pkt. 9.9. SWZ „Wykonawca wypełnia jednolity dokument, tworząc dokument elektroniczny. W tym celu może korzystać z serwisu eESPD udostępnionego przez Urząd Zamówień Publicznych pod adresem: <https://espd.uzp.gov.pl> lub innych dostępnych narzędzi lub oprogramowania, które umożliwiają wypełnienie jednolitego dokumentu i utworzenie dokumentu elektronicznego”.

Pytanie 8

Odpowiedź na pytanie numer 4 i 6 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) - zgodnie ze stanowiskiem UTK zainstalowanie radiotelefonu z obsługą GSM-R wymaga uzyskania nowego zezwolenia. Zatem analiza tej zamiany musi prowadzić do zaliczenia jej do typu d) według Rozporządzenia UE 2018/545. Jeśli klasyfikację zmiany przeprowadzi Wykonawca, to będzie zmuszony do wystąpienia o nowe zezwolenie, co będzie skutkowało koniecznością wydłużenia terminu przekazania pierwszego pojazdu o 5 miesięcy potrzebnych na wydanie odpowiedniej decyzji. Czy w konsekwencji przyjętego stanowiska w odpowiedzi na pytanie 4 Zamawiający, podejmując się wdrożenia obsługi systemu GSM-R, przyjmuje w zakresie zmiany „modyfikacja radiotelefonów do standardu systemu GSM-R” funkcję wnioskodawcy i podmiotu zarządzającego zmianami, czyli dokona w tym zakresie oceny i wyceny ryzyka zmiany zgodnie z Rozporządzeniem UE 402/2013 oraz przeprowadzi proces wprowadzenia zmiany do dopuszczonego typu zgodnie z Rozporządzeniem UE 2018/545, jak również uzyska nowe zezwolenie jeżeli to będzie konieczne?

Konsekwencją takiego rozwiązania będzie nie uwzględnianie przez Wykonawcę w jego analizach ryzyka zmiany i zarządzania zmianą zagadnienia „modyfikacja radiotelefonów do standardu systemu GSM-R”.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że funkcję wnioskodawcy i podmiotu zarządzającego zmianami w zakresie zmiany „modyfikacja radiotelefonów do standardu systemu GSM-R” pełnić będzie użytkownik pojazdów

tj. Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. W związku z powyższym użytkownik dokona w tym zakresie oceny i wyceny ryzyka zmiany zgodnie z Rozporządzeniem UE 402/2013 oraz przeprowadzi proces wprowadzenia zmiany do dopuszczonego typu zgodnie z Rozporządzeniem UE 2018/545, jak również uzyska nowe zezwolenie jeżeli to będzie konieczne.

Zamawiający wymaga od Wykonawcy dostarczenia DTR urządzenia oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia kolejowego przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.

Pytanie 9

Odpowiedź na pytanie numer 12 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) – tak jak wskazali Państwo w odpowiedzi na pytanie numer 51 „Przeprowadzanie zmiany rodzaju tarcz hamulcowych na użytkowanych zespołach trakcyjnych jest innowacyjnym rozwiązaniem w skali kraju.” A co za tym idzie potencjalny Wykonawca nie jest w stanie w pełni oszacować niezbędnego czasu na wykonanie prac naprawczych na pojeździe, na którym zostałyby zastosowane tarcze dzielone. Według wstępnych informacji same badania wraz z dopuszczeniem zajęłyby około 60 dni roboczych, a w przypadku konieczności uzyskania zezwolenia niezbędne jest dodatkowe 5 miesięcy na jego pozyskanie. Mając na uwadze powyższe zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie zapisu zgodnego z przedstawioną w propozycji w piśmie z dn. 16.12.2022 r., pytanie numer 8.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do propozycji przedstawionej przez Wykonawcę w pytaniu nr 8 zawartym w piśmie Zamawiającego z dnia 16 grudnia 2022r.

Niemniej jednak Zamawiający modyfikuje zapisy SWZ pkt 6, ppkt. 1:

6.1. Przedmiot zamówienia należy zrealizować w terminie: nie później niż do dnia 30 listopada 2025 r. z zastrzeżeniem, iż Zamawiający wymaga, aby Wykonawca wykonał naprawę każdego z pojazdów w terminie nie dłuższym niż 120 dni kalendarzowych licząc od dnia przekazania danego pojazdu do naprawy, z wyjątkiem pojazdu na którym ma być przeprowadzona zmiana techniczna wymiany kompletu tarcz hamulcowych ze staliwnych na żeliwne, którego naprawę należy wykonać w terminie do 270 dni kalendarzowych licząc od dnia przekazania do naprawy.

oraz

zapisy załącznika nr 3 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Projektowane postanowienia Umowy, §3 ust.1.:

„1. Wykonawca wykona czynności wynikające z przedmiotu Umowy dla każdego pojazdu objętego Umową, w terminie nie dłuższym niż 120 dni kalendarzowych licząc od dnia przekazania danego pojazdu do naprawy, z wyjątkiem pojazdu na którym ma być przeprowadzona zmiana techniczna wymiany kompletu tarcz hamulcowych ze staliwnych na żeliwne, którego naprawę należy wykonać w terminie do 270 dni kalendarzowych licząc od dnia przekazania do naprawy.

Wykonawca zobowiązuje się do realizacji przedmiotu Umowy w terminie do dnia 30 listopada 2025 roku.”

Pytanie 10

Odpowiedź na pytanie numer 12 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) - zwracamy uwagę, że pozostawienie tego zapisu w obecnej formule prowadzi do sytuacji, w której Zamawiający dopuszcza zastosowanie części zamiennych które mogą nie spełniać zasadniczych cech konstrukcyjnych przewidzianych dla tego typu pojazdu. Zgodnie z Rozporządzeniem 2018/545 zastosowanie części zamiennych podlega pod proces zarządzania konfiguracją. Zasadnicze cechy konstrukcyjne taboru zostały zdefiniowane w tabeli 17a i w tabeli 17b Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej. W oparciu o te tabele oraz na podstawie oceny bezpieczeństwa

przewidzianej w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 zmiany należy podzielić na następujące kategorie:

a) zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, jeżeli przekraczają one progi określone w kolumnie 3, ale są poniżej progów określonych w kolumnie 4, chyba że ocena bezpieczeństwa przewidziana w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 wymaga ich sklasyfikowania jako zmian zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. d); lub

b) zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. d) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545, jeżeli przekraczają one progi określone w kolumnie 4 lub jeżeli ocena bezpieczeństwa przewidziana w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797 wymaga ich sklasyfikowania jako zmian zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. d).

Określenie, czy zmiany nie przekraczają progów wymienionych powyżej, jest dokonywane w odniesieniu do wartości parametrów w chwili wydania ostatniego zezwolenia dla taboru lub typu taboru. W tym przypadku konieczne będzie przeprowadzenie dodatkowych kontroli związanych z określeniem skuteczności hamowania – pojemność cieplna wskazana w pkt 4.2.4.5.4 TSI LOC&PAS. Zmiana maksymalnej energii cieplnej hamulców ≥ 10 % ma wpływ na zasadniczą cechę konstrukcyjną pojazdu, sklasyfikowaną jako zmiana zgodnie z art. 21 ust. 12 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/797, a przypadku przekroczenia wskazanych w TSI parametrów wymagane będzie uzyskanie nowego zezwolenia. W odniesieniu do powyższego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie tarcz innych niż wskazane w dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu które mogą prowadzić do konieczności uzyskania nowego zezwolenia dla zastosowanych tarcz jako części zamiennych oraz ponownego uzyskania zezwolenia w przypadku realizacji stadium wykonalności dla prac przywołanych z załącznika nr 1 OPZ pkt 12. W naszej ocenie zastosowanie innych tarcz niż tarcze wskazane w dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu są nieuzasadnione ekonomicznie i może prowadzić do konieczności uzyskanie dwóch zezwoleń podczas wykonywania naprawy poziomu P4.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza montaż tarcz innych niż wskazane w dokumentacji konstrukcyjnej pojazdu, których zastosowanie może prowadzić do konieczności uzyskania nowego zezwolenia, pod warunkiem zachowania terminu realizacji Zamówienia.

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Opis przedmiotu Zamówienia, pkt 3. ppkt 1.

Pytanie 11

Odpowiedź na pytanie numer 16 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) – o wskazanym terminie 6 miesięcy mówi zapis w Dz.U. 2014 poz. 1465 (Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 1 sierpnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych), rozdział 6, paragraf 28, punkt 3: 3. *Na uzasadniony wniosek eksploatującego rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa mogą być przeprowadzone w okresie sześciu miesięcy przed wyznaczonym terminem badania okresowego. Termin badania powinien być uzgodniony z TDT z czternastodniowym wyprzedzeniem.*

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt 3 ppkt 5.

Z posiadanej przez Zamawiającego wiedzy wynika, że Transportowy Dozór Techniczny wykona na wniosek również badania zbiorników, których wyznaczony termin badania okresowego jest dłuższy niż 6 miesięcy.

Pytanie 12

Odpowiedź na pytanie numer 23 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) - na podstawie DSU oraz DTR dotyczących systemu utrzymania systemu klimatyzacji producent dopuszcza stosowanie części regenerowanych. Zapisy w DSU brzmią następująco „ *Wymienić na elementy nowe lub zregenerowane. Trwałość elementów*

zregenerowanych musi być taka sama jak elementów nowych.”. Naszym zdaniem zastosowanie niektórych elementów regenerowanych jest uzasadnione technicznie i ekonomicznie, jak chociażby dmuchawy, które w znacznej mierze zbudowane są z tworzywa, które nie ulega uszkodzeniu, natomiast dla sprawnego ich działania należy wymienić w nich przy każdej naprawie przeglądowej łożyska na nowe. Jest to zatem właściwa forma naprawy, dopuszczona przez producenta oraz technicznie uzasadniona. Nadmieniamy, że taka naprawa była z powodzeniem przeprowadzana na innych klimatyzatorach tego typu. Prosimy o zmianę zapisu i umożliwienie stosowania zregenerowanych podzespołów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania elementów zregenerowanych podczas realizacji naprawy P4 pojazdów.

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy Załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt 3, ppkt 17.

Pytanie 13

Odpowiedź na pytanie numer 30 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) - wnosimy o zmianę punktu: z „*W ramach regeneracji baterii Hoppecke (dział „Baterie akumulatorów” Lp. 2.11) Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania raportu z przeprowadzonych czynności. Po wykonanej regeneracji baterie muszą posiadać sprawność min 95%”*

Na: „*W ramach regeneracji baterii Hoppecke (dział „Baterie akumulatorów” Lp. 2.11) Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania raportu z przeprowadzonych czynności. Po wykonanej regeneracji baterie muszą posiadać pojemność powyżej 60%”*

Uzasadnienie:

Akumulatory niklowo – kadmowe ze względu na budowę i rozwiązanie technologiczne nie są w stanie osiągnąć sprawności większej niż 90% (nowe) z wiekiem tracą swoje właściwości.

Odwołując się do punktu (dział „Baterie akumulatorów” Lp. 2.11) jest to punkt, w którym jest zawarta tylko „regeneracja baterii”. Ten punkt musi być wykonany zgodnie z DTR: Wg DTR 22WE 0159-1/Załącz.1, w którym nigdzie nie jest uwzględniona sprawność tylko takie kwestie jak:

- oględziny ogniów akumulatorów (sprawdzenie oznakowania biegunów i poziomu elektrolitu), sprawdzenie prawidłowości połączenia baterii akumulatorów,
- pomiar napięcia baterii akumulatorów, który nie może być mniejszy od $U_b \geq 22,8V$ wynoszącej w temperaturze 20°C,
- pomiar rezystancji izolacji: minimalna rezystancja wskazana przez producenta przed wprowadzeniem do eksploatacji powinna wynosić minimum 1MΩ,
- test pojemności baterii spadnie poniżej 60% pojemności znamionowej baterię należy wymienić,
- pomiar gęstości elektrolitu powinien wynosić 1,19 kg/l,

Nadmieniamy też, że w załączniku nr 67 *protokół sprawdzenia napięcia baterii akumulatorów i poziomu elektrolitów*, który znajduje się w DSU nigdzie nie jest ujęta sprawność.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapisy załącznika nr 1 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 6.:

„6. W ramach regeneracji baterii Hoppecke (dział „Baterie akumulatorów” Lp. 2.11) Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania raportu z przeprowadzonych czynności. Po wykonanej regeneracji pojemność baterii musi wynosić min 90%.”

Pytanie 14

W przypadku kiedy Zamawiający nie popiera zapisu zaproponowanego przez wykonawcę prosimy podać jak Zamawiający rozumie definicję słowa sprawność i czym ona ma być charakteryzowana (według jakich zależności ma być wyliczona).

Odpowiedź:

Zamawiający w pkt. 6 OPZ zamiast pojęcia „sprawność” wprowadził pojęcie „**pojemność**” zgodnie z DTR baterii.

Pytanie 15

Odpowiedź na pytanie numer 33 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) – w związku z odpowiedzią na pytanie nr 33, informujemy że nie jest możliwa kompatybilność pojazdu po naprawie z pojazdem przed naprawą. Spowodowane jest to tym iż pojazd w czasie naprawy podlegać będzie wielu zmianom zarówno sprzętowym, jak i programowym, które nie będą wprowadzone na pojeździe przed naprawą. Zmiany te będą dotyczyły takich systemów jak „ECO ODSTAWA”, układ sterowania LOKEL SKODA- wymiana płyt, monitoring oraz innych systemów na pojeździe, na które ma wpływ modernizowany TCMS. W związku z powyższym prosimy o zmianę treści Załącznika nr 3 do SWZ- PPU, §4 ust. 9 jak poniżej:
„Zamawiający wymaga, aby po zakończeniu P4 każdy ezt był kompatybilny z pozostałymi pojazdami serii EN76 stanowiącymi własność Województwa Wielkopolskiego. Przez kompatybilność Zamawiający rozumie możliwość połączenia mechanicznego, elektrycznego i pneumatycznego pojazdów z zachowaniem ich pełnej funkcjonalności użytkowej. Kompatybilność musi być zachowana dla pojazdów połączonych w konfiguracji: pojazd po naprawie z pojazdem po naprawie.”

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 3 do SWZ- PPU, §4 ust. 9:

„9.Zamawiający wymaga, aby pojazdy, o których mowa w §2 ust. 1 po wykonaniu naprawy P4 w ramach niniejszej Umowy były kompatybilne pomiędzy sobą. Przez kompatybilność Zamawiający rozumie możliwość połączenia mechanicznego, elektrycznego i pneumatycznego pojazdów z zachowaniem ich pełnej funkcjonalności użytkowej. ”

Pytanie 16

Odpowiedź na pytanie numer 34 (pismo z dn. 16.12.2022 r.) - uwzględniając uwagi do pytania 33, prosimy o anulowanie treści odpowiedzi na pytanie 34 dotyczące Załącznik nr 3 do SWZ §4 ust. 9. Informujemy że nie jest możliwa kompatybilność pojazdu po naprawie z pojazdem przed naprawą. Spowodowane jest to tym iż pojazd w czasie naprawy podlegać będzie wielu zmianom zarówno sprzętowym jak i programowym, które nie będą wprowadzona na pojeździe przed naprawą. Zmiany te będą dotyczyły takich systemów jak „ECO ODSTAWA”, układ sterowania LOKEL SKODA- wymiana płyt, monitoring oraz innych systemów na pojeździe, na które ma wpływ modernizowany TCMS. Podsumowując nie tylko system CCTV nie będzie mógł zachować pełnej funkcjonalności użytkowej w sterowaniu wielokrotnym ale każdy systemów na który ma wpływ TCMS.

Odpowiedź:

Jak na pytanie nr 15.

Pytanie 17

Załącznik numer 1 do SWZ – OPZ – punkt 3 (dodatkowy punkt) - wymiana tablic LED na nowe, nowego typu spowoduje konieczność przeprowadzania dodatkowych kontroli i sprawdzeń w tym oceny na

zgodność z zapisami TSI PRM w zakresie informacji wizualnej wyświetlanej na tablicach LED. W związku z tym prosimy o potwierdzenie że montaż nowych tablic LED w miejsca starych pozwoli na spełnienie wymagań opisanych w pkt 4.2.2.7.3 ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że tablice LED mają być zamontowane w tych samych miejscach oraz oczekuje, że po montażu nowych tablic spełnione będą wymagania opisane w pkt 4.2.2.7.3 ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Wykonawca dokona w tym zakresie oceny i wyceny ryzyka zmiany zgodnie z Rozporządzeniem UE 402/2013.

Ponadto Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ w następującym zakresie:

1. Termin składania ofert

Było:

Pkt 15.4. SWZ - Oferta może być złożona poprzez System e-ZP tylko do upływu terminu składania ofert tj. do dnia 04.01.2023r. do godziny 08:00

Jest:

Pkt 15.4. SWZ - **Oferta może być złożona poprzez System e-ZP tylko do upływu terminu składania ofert tj. do dnia 11.01.2023r. do godziny 08:00**

2. Termin otwarcia ofert

Było:

Pkt 16.1. SWZ - Otwarcie ofert nastąpi w Systemie e-ZP w dniu 04.01.2023r., o godzinie 11:00

Jest:

Pkt 16.1. SWZ - **Otwarcie ofert nastąpi w Systemie e-ZP w dniu 11.01.2023r., o godzinie 11:00**

3. Termin związania ofertą

Było:

Pkt 13.1. SWZ – Wykonawcy pozostają związani ofertą do dnia 03.05.2023r.

Jest:

Pkt 13.1. SWZ – Wykonawcy pozostają **związani ofertą do dnia 10.05.2023r.**

Zamawiający informuje, że niniejsze wyjaśnienia treści SWZ stają się jej integralną częścią i są wiążące przy składaniu ofert.

W wyniku dokonanych zmian treści SWZ, Zamawiający dokonał zmiany treści Ogłoszenia o zamówieniu. Na podstawie art. 137 ust. 5 pzp udostępnienie zmiany treści SWZ na stronie internetowej prowadzonego postępowania nie może nastąpić przed publikacją Ogłoszenia, o którym mowa w art. 90 ust. 1 pzp, z wyjątkiem przypadku gdy zamawiający nie został powiadomiony o publikacji w terminie 48 godzin od potwierdzenia przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej otrzymania tego Ogłoszenia.

**Wicemarszałek
Województwa Wielkopolskiego**

/-/

Wojciech Jankowiak