**Pytanie 1**

**SIWZ pkt. 18.3 oraz Formularz Ofertowy**

W związku z koniecznością doliczenia (zgodnie z punktem 18.4) do kwoty netto podatku VAT w wysokości obowiązującej w dniu wystawienia faktury, oraz w związku ze zmianą stawki VAT na usługi w 2011 roku, która wynosić będzie 23%, **wnioskujemy** o jednoznaczne zapisanie w punkcie 18.3 stawki podatku VAT wyrażonej w procentach którą Wykonawcy mają obowiązek doliczyć do ceny netto.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje modyfikacji postanowień pkt.18.3 i 18.4 SiWZ, nadając mu następujące brzmienie:

18.3.    Do ceny netto Wykonawca winien doliczyć podatek VAT w wysokości obowiązującej w dniu otwarcia ofert i wyliczyć cenę brutto. Nie dotyczy to Wykonawcy biorącego udział w wewnątrzwspólnotowym nabyciu towarów, w sytuacji, gdy obowiązek podatkowy powstaje po stronie Zamawiającego.

18.4.    Cenę brutto określoną w pkt.4 zdanie pierwsze oferty należy wyliczyć według następującego wzoru:

17 x cena jednostkowa modernizacji pojedynczego ezt serii EN 57 + 3 x cena jednostkowa modernizacji pojedynczego ezt czteroczłonowego na bazie wagonów EW 58 + 1 x cena jednostkowa modernizacji pojedynczego ezt trójczłonowego na bazie wagonów EW 58. Do kwoty tej doliczyć należy podatek VAT w wysokości obowiązującej w dniu otwarcia ofert.

**Pytanie 2**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział III oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział III**

W związku z koniecznością przeprowadzenia badań sprzęgów wnioskujemy o przedstawienie szczegółowych wytycznych co do przeprowadzenia badania oraz informację jakie normy mają być spełnione, oraz kto będzie pokrywał koszty badań? Według naszej wiedzy jedyne stanowisko do tego typu badań znajduje się w siedzibie Państwa firmy.

Odpowiedź:

Pomiar charakterystyki elementów podatnych sprzęgów czołowych po naprawie i modernizacji przez Wykonawcę zostanie przeprowadzony na stanowisku Zamawiającego bez dodatkowych kosztów. Natomiast sprzęgi międzywagonowe zostaną naprawione i przebadane przez Zamawiającego. Wykonawca pokryje koszty transportu wszystkich sprzęgów.

**Pytanie 3**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział III pkt 2**

Według naszej wiedzy zastosowane w sprzęgach pojazdów EW58 zabezpieczenie przed rozłączeniem nie jest możliwe do zastosowania w sprzęgach pojazdów EN57, w związku z czym istniała by konieczność zabudowania fabrycznie nowego sprzęgu np. z EW58. Czy Zamawiający dopuszcza inne rozwiązanie zabezpieczenia przy wykorzystaniu aktualnie zabudowanych na EN57 sprzęgów?

Odpowiedź:

Modernizacja sprzęgów międzywagonowych ezt EN57 zostanie wykreślona z SIWZ.

**Pytanie 4**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie czoła jednostki takiego jak zabudowane na EN71-045? Wnioskujemy o wykreślenie zapisu iż „czoło powinno posiadać świadectwo UTK”, gdyż wg obecnie obowiązujących wymagań nie jest to konieczne.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyla się do wniosku Wykonawcy

**Pytanie 5**

**Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie czoła jednostki takiego jak zabudowane na EN71-045? Wnioskujemy o wykreślenie zapisu iż „czoło powinno posiadać świadectwo wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”, gdyż wg obecnie obowiązujących wymagań nie jest to konieczne.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyla się do wniosku Wykonawcy

**Pytanie 6**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1**

W związku z koniecznością zabudowy przetwornicy o większej mocy, a zatem i większych gabarytach, istnieje możliwość wystąpienia niedostatecznej ilości miejsca na skrzynię na wagonie silnikowym. Czy Zamawiający dopuszcza zabudowę skrzyni na półsprzęg na jednym z wagonów rozrządczych?

Odpowiedź:

W przypadku zaistnienia takiej sytuacji, Zamawiający dopuści zabudowę skrzyni na półsprzęg na jednym z wagonów rozrządczych

**Pytanie 7**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 1**

Wnioskujemy dopuszczenie zabudowania wlotów powietrza do chłodzenia silników trakcyjnych na bocznych ścianach pojazdu. Jest to rozwiązanie sprawdzone i stosowane w podobnych modernizacjach elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania ze względu na szybkie zanieczyszczanie filtrów.

**Pytanie 8**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 2 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 2**

Opisane w ww. punkcie szczegóły techniczne wskazują jednoznacznie na jednego producenta, co znacznie ogranicza konkurencję. Wnioskujemy o dopuszczenie zastosowania równoważnego systemu drzwi spełniającego normy przywołane w SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadził modyfikację w dokumencie „Opis przedmiotu zamówienia” w części dotyczącej opisu systemu otwierania drzwi bocznych. Zapisy SIWZ muszą zostać spełnione, a przedstawiona dokumentacja zatwierdzona przez Zamawiającego.

**Pytanie 9**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 2 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 2**

Według naszej wiedzy zastosowanie klasycznych (niewpuszczanych) uchwytów na wewnętrznych krańcach drzwi jest niezgodne z normą na jaką Zamawiający powołuje się pisząc o wykonaniu całości systemu drzwiowego. Wnioskujemy o wykreślenie zapisu i dopuszczenie zastosowania równoważnego systemu drzwi spełniającego normy przywołane w SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza uchwyty wpuszczane na wewnętrznych krawędziach drzwi bocznych automatycznych.

**Pytanie 10**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 3 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział V pkt 3**

Opisane w ww. punkcie szczegóły techniczne wskazują jednoznacznie na jednego producenta, co znacznie ogranicza konkurencję. Wnioskujemy o dopuszczenie zastosowania równoważnego systemu drzwi spełniającego normy przywołane w SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wskazuje jednoznacznie na żadnego z Producentów. Zamawiający wprowadził modyfikację w dokumencie „Opis przedmiotu zamówienia” w części dotyczącej opisu systemu otwierania drzwi szczytowych.

**Pytanie 11**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 1 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 7**

Jaki jest wymagany zakres temperatury otoczenia oraz jaki zakres ciśnienia roboczego dla sprężarki głównej i osuszacza?

Odpowiedź:

Ciśnienie robocze sprężarki - 0,8 [MPa], zakres temperatur pracy od -25°C do +40°C

**Pytanie 12**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 2**

Które z parametrów określonych w DTSU-EN57/EN71/2004 arkusz F6 są obowiązujące dla zmodernizowanego hamulca i układu zasilania w sprężone powietrze EZT EN57?

Odpowiedź:

Będą obowiązywać parametry i zapisy wchodzące w zakres naprawy głównej odnośnie urządzeń, które po modernizacji pozostaną, mogą to być np. niektóre zbiorniki powietrza. Ponadto obowiązujące są zapisy dla spełnienia obecnie obowiązujących przepisów np. droga hamowania z danej prędkości itp.

**Pytanie 13**

**Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 8**

Czy parametry określone w DTSU-EN57/EN71/2004 arkusz F6 są obowiązujące dla zmodernizowanego hamulca i układu zasilania w sprężone powietrze w EZT EW58?

Odpowiedź:

Nie, do EW 58 na etapie modernizacji zostanie udostępniona dokumentacja techniczno – ruchowa oraz konstrukcyjna w formie papierowej. Oczywiście obowiązują aktualne normy i przepisy odnośnie układów hamulcowych pojazdów trakcyjnych.

**Pytanie 14**

**Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 8**

Czy określenia „zmodernizować układ hamulcowy – blok hamulcowy na każdą oś lub każde koło” należy rozumieć jak wymaganie zastąpienia układu mechanicznego hamulca z przekładnią centralną przez zespoły cylindrowe hamulca klockowego, działające indywidualnie na każde koło?

Odpowiedź:

Tak, jak również w miarę możliwości zminimalizować liczbę cięgieł mając na celu podatność obsługową.

**Pytanie 15**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 3 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VII pkt 9**

Czy określenie trybów pracy hamulca:

- PN – oznacza hamulec pneumatyczny pośrednio działający (wg UIC540), funkcjonujący bez potrzeby stosowania zasilania elektrycznego?

- EP – oznacza hamulec elektropneumatyczny bezpośredniego działania?

- MED – oznacza hamulec elektrodynamiczny, współdziałający z hamulcem elektropneumatycznym?

Jakiego trybu pracy dotyczy wymaganie „hamowanie pneumatyczne musi współdziałać z hamowaniem elektrodynamicznym”?

Odpowiedź:

**Tak, właśnie takie tryby hamulca oznaczają poszczególne skróty. Dotyczy współpracy MED i EP.**

**Pytanie 16**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 1 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 1**

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania do połączenia czujników złącz hermetycznych równoważnych, innych niż produkcji Harting?

Odpowiedź:

Tak, równoważnych - hermetycznych, wysokiej jakości i żywotności adekwatnej do charakteru zastosowania.

**Pytanie 17**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 1 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 1**

Wnioskujemy o dopuszczenie możliwości zastosowania chłodzenia wymuszonego osobno dla każdego silnika trakcyjnego. Rozwiązanie to jest obecnie z powodzeniem stosowane podczas podobnych modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia zapis na „Zastosować chłodzenie wymuszone osobne dla każdego silnika trakcyjnego”.

**Pytanie 18**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 3 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 3**

Czy Zamawiający zamierza łączyć w trakcji wielokrotnej zmodernizowane pojazdy EN57 z EW58?

Odpowiedź:

Tak.

**Pytanie 19**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 3 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział VIII pkt 3**

Opisany przez Zamawiającego w rozdziale III sprzęg czołowy ma ograniczone możliwości co do obciążenia prądowego służącego zasileniu tak dużej ilości obwodów w drugim ezt. Wnioskujemy o dopuszczenie aby układ przeniesienia napięć zapewnił tylko uruchomienie WS i przetwornicy głównej w drugim ezt z uszkodzoną baterią.

Odpowiedź:

Zamawiający zdaje sobie sprawę z ograniczeń sprzętowych. Wymagamy jednak aby były zasilane niezbędne obwody takie jak obwody sterowania, osygnalizowanie pojazdu, oświetlenie awaryjne, radiotelefon, drzwi międzywagonowe i boczne. Szczegółowa dokumentacja zostanie uzgodniona na etapie realizacji.

**Pytanie 20**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 2 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 2**

Czy Zamawiający dopuszcza aby jednym z napięć wyjściowych przetwornicy było napięcie 230V AC?

Odpowiedź:

Tak

**Pytanie 21**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 5 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 5**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie w zmodernizowanych pojazdach baterii o pojemności większej niż 100 Ah?

Odpowiedź:

Tak

**Pytanie 22**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 8 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 8**

Wnioskujemy o dopuszczenie zastosowania powszechnie stosowanego sterowania oświetleniem czoła pojazdu polegającego na zastosowaniu:

- przełącznika pakietowego umożliwiającego wybór konfiguracji reflektorów czołowych (6 konfiguracji opisanych piktogramami)

- przełącznika przyciemniania reflektorów

- przełącznika uruchamiającego automatyczny sygnał A1?

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie i dokonuje stosownej modyfikacji wdokumencie „Opis przedmiotu zamówienia”

**Pytanie 23**

**Załącznik nr 1 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 9 oraz Załącznik nr 2 do Rozdziału IV SIWZ rozdział IX pkt 9**

Prosimy o uszczegółowienie wymagań dotyczących tablic wewnętrznych LCD.

Odpowiedź:

Matryca: TFT,  22” 16:9  
  
Technologia podświetlenia: LED  
  
Znamionowe napięcie zasilania: 24 V DC  
  
Zakres napięcia zasilania: 16,8 ÷ 33 V  
  
Zakres temperatur pracy: -20°C ÷ +50°C