

Nr sprawy: AL.0140.03.2024

WYJAŚNIENIA I MODYFIKACJA TREŚCI OPISU PRZEDMIOTU I WYMAGAŃ

Dotyczy: postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na „Naprawę główną tramwajów Moderus Beta MF 02 AC”, opublikowanego w dniu 06.03.2024 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej pod numerem OJ S 47/2024 06/03/2024.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2, w oparciu o ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710), Zamawiający - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z zapytaniami zgłoszonymi przez Wykonawców dotyczącymi treści OPIW - niniejszym przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami.

PYTANIE 1

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 2

Zgodnie z DTR tramwaju Moderus Beta MF 02 AC tramwaj do NG może być eksploatowany przez 12 lat lub 720 000 km. W związku z tym oczekiwanie Zamawiającego jest niezgodne z dokumentacją producenta pojazdu. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni ten zapis: na 12 lat lub 720 000 km przebiegu - czyli na zgodny z wytycznymi producenta pojazdu. Podobnie rzecz ma się z przekładniami napędowymi Zamawiający wymaga aby przekładanie napędowe mogły być eksploatowane do kolejnej naprawy głównej przez 6 lat lub 400 000 km. Zgodnie z zaleceniami producenta przekładnie do kolejnej naprawy głównej mogą być eksploatowane przez 3 lata lub 200 000 km. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni ten zapis: na 3 lata lub 200 000 km przebiegu.

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów, w związku z czym fragment pkt. 2 przyjmuje brzmienie:

„Tramwaje typu MF 02 AC, po wykonaniu naprawy głównej muszą być:

- a. tramwajami jednokierunkowymi wyposażonymi w stanowisko do jazdy manewrowej do tyłu, przystosowanym do eksploatacji w zakresie temperatur od -25°C do $+40^{\circ}\text{C}$, przy wilgotności względnej powietrza do 95% (przy uwzględnieniu możliwości wystąpienia chwilowej kondensacji pary wodnej),
- b. przystosowanymi do eksploatacji w warunkach infrastruktury torowo-sieciowej MPK – Poznań Sp. z o.o. w stopniu nie gorszym niż przed naprawą, przy założeniu, że podczas naprawy nie ulegną zmianie parametry skrajni tramwaju i wymaganej koniecznej przestrzeni niezabudowanej oraz możliwości w zakresie pokonywania łuków pionowych i poziomych,
- c. przystosowanymi do przetaczania obręczy kół na będących w posiadaniu Zamawiającego tokarkach podtorowych produkcji KOLTECH, typ TUP 650, poprzez zamocowanie zestawów kołowych w kłach. Ewentualne zmiany w konstrukcji wózków mogą być wprowadzane tylko w uzgodnieniu z Zamawiającym i nie mogą wymagać dostosowania tokarek podtorowych celem zapewnienia wzajemnej kompatybilności. W celu zapoznania się z tokarkami podtorowymi Zamawiający dopuszcza przeprowadzenie wizji lokalnej,

- d. przystosowane do podnoszenia technologicznego wraz z wózkami (po zastosowaniu specjalnych połączeń asekuracyjnych w pobliżu czopów skrętu) - należy zachować istniejące rozwiązanie,
- e. przystosowane do eksploatacji i parkowania przez dowolnie długi okres na niezadaszonym placu postojowym w warunkach klimatycznych i środowiskowych występujących w Poznaniu,
- f. wyposażone w następujące rozwiązania, które były zainstalowane przed naprawą (lub ich odpowiedniki (elementy równoważne) zainstalowane, w miejsce urządzeń oryginalnych, w związku z modernizacją) tzn. m.in.:
- silniki trakcyjne klatkowe prądu przemiennego prod. EMIT typ STDa-200L4A (50kW/88A/380V)
 - system ogrzewania wentylacji wymuszonej przedziału pasażerskiego,
 - rezystory hamowania zamontowane na dachach członów skrajnych (A i B),
 - system ogrzewania klimatyzacji i wentylacji wymuszonej kabiny motorniczego,
 - klejone szyby czołowe,
 - wycieraczkę z regulatorem pracy (praca ciągła i przerywana o regulowanej częstotliwości) ze spryskiwaczem,
 - piasecznice zainstalowane przed pierwszą osią 1 wózka,
 - oświetlenie kabiny motorniczego wykonane w technologii LED,
 - oświetlenie wnętrza przedziału pasażerskiego wykonane w technologii LED (podstawowe i awaryjne), o regulowanej (min. 2 stopniowo) intensywności, o maksymalnym natężeniu oświetlenia nie przekraczającym 400 lx,
 - dedykowane oświetlenie progów wejściowych,
 - wewnętrzny i zewnętrzny system monitoringu video,
 - system SIP - PEKA - ITS (informacja pasażerska, bilet elektroniczny, sterowanie ruchem)
- wyposażony w komputer pokładowy,
- system hamulców postojowych wyposażonych w samoregulatory,
 - system zamykania MasterKey, obejmujący zamki wewnętrzne i zewnętrzne oraz stacyjkę,
 - układ sterowania TCMS obejmujący urządzenia napędowe i pomocnicze, oparty o magistralę CAN lub podobną,
 - nowy energoelektroniczny układ napędowy prądu przemiennego z rekuperacją energii hamowania oraz z funkcją jazdy autonomicznej z baterii akumulatorów,
 - pozostałe elementy wyposażenia i systemy pokładowe (zainstalowane przed rozpoczęciem naprawy głównej),
 - opuszczany i podnoszony elektrycznie pantograf typu FB 700 lub równoważny wyposażony w system ręcznego opuszczania awaryjnego,
- oraz dodatkowo:
- nowe rezystory hamowania zamontowane na dachu,
 - nowe napędy i skrzydła drzwi wejściowych,
 - nową ręcznie rozkładaną rampę dla wózków inwalidzkich, zainstalowaną w drzwiach członu środkowego,
 - logika układu sterowania drzwiami musi być zgodna z tramwajem referencyjnym B,
 - wyrównaną podłogę- podniesiony próg wejściowy w drzwiach członu środkowego (jak w tramwaju referencyjnym A) zgodnie z wymaganiami Zamawiającego,
 - monitory informacji publicznej,
 - dwie przetwornice statyczne współpracujące z „niskoomową” baterią akumulatorów Hoppecke FNC 240 HR3 (240Ah) lub równoważną, o parametrach nie gorszych niż wyżej

wymieniona (kryteria równoważności: pojemność, rezystancja wewnętrzna, rodzaj elektrolitu, gabaryty, charakterystyki ładowania i rozładowania),

- panele konsoli bocznej i konsoli centralnej pulpitu motorniczego, ze zmodyfikowanym rozmieszczeniem aparatury (w układzie maksymalnie zbliżonym do tramwaju referencyjnego B uzgodnionym z Zamawiającym),
- zmodyfikowane oświetlenie zewnętrzne wykonane w technologii full LED (nie dotyczy świateł drogowych) zgodne w zakresie nowych komponentów z tramwajem referencyjnym B,
- gniazdo do podłączenia mikrofonu „przewodnika wycieczki” (w ramach ceny zamówienia należy dostarczyć 2 kompatybilne mikrofony),
- gniazdo AUX, do podłączenia źródła sygnału audio np odtwarzacza muzyki, przystosowane do poziomu sygnału wejściowego 1V.

Tramwaj po naprawie i modernizacji musi spełniać wymagania obowiązujących przepisów i norm w tym:

- Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (Dz. U. Nr 98 poz.602 z 1997r.) – tekst jednolity,
- Rozporządzenia ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28.01.2011 w sprawie zakresu, warunków, terminów, i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania.
- Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów z dnia 28 maja 2013 r – tekst jednolity.
- Ochrony przeciwpożarowej (dla nowo zastosowanych elementów wyposażenia): zgodnie z normą PN-EN 45545 na poziomie HL-2 lub normy PN-K-02511:2000 w zakresie:
 - średnich prędkości rozprzestrzeniania się płomienia (tablica 1 lp. 4 klasa R2).
 - średnich właściwości palnych (tablica 1 lp. 6 klasa B).
 - średnich właściwości dymowych (tablica 1 lp. 8 klasa D2).
 - średniego stężenia tlenków węgla (tablica 1 lp. 10 klasa T2).
- Normy PN-K-92008 „Komunikacja miejska. Skrajnia kinematyczna wagonów tramwajowych”.

Zakres naprawy realizowany przez Wykonawcę, musi obejmować wykonanie prac wskazanych w niniejszym dokumencie.

Należy przyjąć zasadę, że wszelkie podzespoły, elementy konstrukcji, bądź wyposażenia tramwajów, także nie wymienione w niniejszym dokumencie, muszą w ramach realizowanego przez Wykonawcę zakresu naprawy, zostać poddane weryfikacji, a w przypadku negatywnego jej wyniku, muszą zostać wymienione na nowe lub zregenerowane (o ile dalej nie zaznaczono inaczej), w taki sposób, aby zapewnić możliwość eksploatacji tramwaju, przez okres do następnej naprawy głównej, tj w odniesieniu do konstrukcji nośnej pudeł i wózków oraz urządzeń i aparatury i maszyn elektrycznych przez min. 12 lat lub 720.000. km przebiegu, a w odniesieniu do przekładni napędowych przez 3 lata i 200.000 km przebiegu, bez konieczności wykonywania w międzyczasie napraw okresowych i czynności korekcyjno-naprawczych wykraczających poza zakres bieżącego utrzymania.

Pod pojęciem regeneracji należy rozumieć wykonanie prac mających na celu przywrócenie kondycji technicznej danego urządzenia podzespołu lub części do stanu porównywalnego z nowym.

Regeneracja musi obejmować takie czynności jak: mycie, czyszczenie, naprawę uszkodzonych elementów, wymianę elementów zużytych, odtworzenie powłok ochronnych, oznaczeń itp

Wykonanie czynności diagnostycznych lub operacji, przy których napisano w nawiasie „(protokół)”, powinno zostać potwierdzone protokołem, który należy przekazać Zamawiającemu wraz z dokumentami tramwaju, przed przystąpieniem do odbioru technicznego lub podczas kontroli procesu produkcji.

W celu ograniczenia kosztów eksploatacji oraz zapewnienia jak największej gotowości technicznej tramwajów, po wykonanej naprawie głównej, Zamawiający w odniesieniu do wybranych podzespołów, preferuje zastosowanie podzespołów i rozwiązań technicznych identycznych, jak aktualnie stosowane w innych typach tramwajów eksploatowanych u Zamawiającego.

Szczegóły proponowanych rozwiązań należy uzgodnić z Zamawiającym na etapie przygotowania produkcji.”

PYTANIE 2

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.1., lit. g)

a. Czy Zamawiający potwierdza, że stawiając to wymaganie miał na myśli konieczność zapewnienia wytrzymałości statycznej i zmęczeniowej konstrukcji nośnej pudła tramwaju w oparciu o normę PN- EN 12663 potwierdzoną raportem z analizy komputerowej MES gdzie prace muszą zostać wykonane w oparciu o zmiany wprowadzone w oryginalnym modelu 3d konstrukcji stalowej pudła tramwaju MF 02 AC? Według naszej najlepszej wiedzy realizując prace w tym zakresie Wykonawca musi posiadać oryginalny model 3d konstrukcji stalowej pudła lub prawo do jego korzystania.

b. Czy raport z tych badań należy przedstawić Zamawiającemu najpóźniej z dostawą pierwszego tramwaju po wykonanej modernizacji?

c. Czy dla uzyskania 100% bezpieczeństwa i wytrzymałości konstrukcji nośnej tramwaju przeprowadzenie prac w zakresie analizy statycznej i zmęczeniowej musi zostać zlecone/ zrealizowane przez podmiot, który posiada w tym zakresie doświadczenie potwierdzone wykonaniem w okresie ostatnich 3 lat min. 2 raporty z badań MES na zgodność z PN-EN 12663?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań, zapis pozostaje w pierwotnym brzmieniu.

PYTANIE 3

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.2. lit. c)

Zamawiający wymaga aby przesuw przód-tył całego fotela był możliwy wraz z konsolą nastawnika. Jednak wskazany fotel oraz rozwiązania stosowane w tramwajach referencyjnych nie posiadają ww. opcji. W związku z tym zwracamy się z prośbą o wykreślenie zapisu dotyczącego ww. opcji.

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę wymagań, w związku z czym pkt 3.2 lit c przyjmuje brzmienie:

„c. zregenerować nastawnik jazdy (obligatoryjnie wymienić zespoły stykowe na nowe), w razie potrzeby wymienić na nowy (nastawnik musi być wyposażony w rączkę typu T, przycisk czuwaka załączany naciskiem na rączkę/główkę nastawnika) oraz przycisk tempomatu zainstalowany w rączce, załączany kciukiem lewej ręki, fotel motorniczego należy wymienić na nowy, ergonomiczny typu MK Seats MKS RAIL STANDARD M lub równoważny, wyposażony w następujące regulacje:

- regulowany góra-dół zagłówek
- przesuw całego fotela przód - tył,
- regulacja pochylenia oparcia,
- regulacja pochylenia fotela (cały fotel - kołyska),

- podłokietnik prawy/lewy - regulowany, z możliwością całkowitego złożenia,
- regulacja lędźwi oraz konturu bocznego,
- regulacja wysokości fotela,
- regulacja twardości fotela,
- podłokietnik prawy z możliwością uniesienia ku górze, o łatwej do czyszczenia powierzchni,"

PYTANIE 4

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.3. lit. l)

Mając na uwadze płynącą z pozyskanych ofert wiedzę w zakresie modernizacji siedzeń pasażerskich informujemy, że zaleca przez producentów siedzeń pasażerskich grubość pianki poliuretanowej powinna mieścić się w zakresie 10-20 mm. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni wymaganie

w tym zakresie na następujące: „oraz dodanie pod tkaninę obiciową uniepalnionej pianki poliuretanowej o grubości w zakresie od 10 do 20 mm”?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę wymagań, w związku z czym pkt 3.3 lit. l przyjmuje brzmienie:

„l. siedzenia pasażerskie:

- zweryfikować stan uchwytów siedzeń, w szczególności sprawdzić pod kątem pęknięć w miejscach mocowania do stelaży,
- stelaże siedzeń pasażerskich należy wypiąskować i pomalować proszkowo (kolor dotychczasowy),
- wkładki siedzisk i oparcie siedzeń pasażerskich należy zdemontować, zweryfikować ich stan, siedziska i oparcia poddać przeróbce poprzez wymianę tkaniny obiciowej na nową o oznaczeniu KNEITZ INNOVO DILL FH 6846 / DARKGREEN 6948 lub równoważną (szczegóły uzgodnić z Zamawiającym na etapie przygotowania produkcji) oraz dodanie pod tkaninę obiciową uniepalnionej pianki poliuretanowej o grubości w zakresie od 10 do 20 mm. Należy zastosować rozwiązanie zapobiegające przenikaniu wilgoci/przykrych zapachów do pianki,”

PYTANIE 5

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.3. lit. o)

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość regeneracji siedzeń uchylnych w członach A, B oraz wysokopodłogowej części członu C w zakresie identycznym jaki przewidział dla siedzeń pasażerskich stałych? Wymiana na nowe tych siedzeń to znacznie wyższy koszt niż w przypadku ich regeneracji.

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę wymagań, w związku z czym pkt 3.2 lit c przyjmuje brzmienie nowe brzmienie:

„o. siedzenia uchylnie w członach A, B oraz w wysokopodłogowej części członu C zregenerować lub wymienić na nowe. Siedzenia muszą być wyposażone w mechanizm wolnozamykający (ze sprężynami gazowymi) oraz pasy bezpieczeństwa (ze zwijaczem i blokadą). Siedziska i oparcia siedzeń składanych muszą być wyposażone w piankę pod tkaniną obiciową i zmodyfikowane w takiej samej technologii jak siedzenia nierozkładane W przypadku regeneracji siedzeń obligatoryjnie wymienić na nowe zawiasy i sprężyny gazowe.”

PYTANIE 6

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.7. lit. d)

Według naszej wiedzy popartej konsultacją z Dostawcą napędów część elementów aparatury łączeniowej i sieci TCMS będzie można zregenerować i wykorzystać ponownie, co miałyby pozytywny wpływ na wartość ostatecznej oferty. W związku z tym zwracamy się z prośbą o zmianę wskazanego zapisu w taki sposób, aby wykonawca mógł wykorzystać zregenerowane części lub wymienić na nowe jeśli zachodzi taka konieczność.

ODPOWIEDŹ

Zgodnie z postanowieniami umowy Zamawiający ma prawo żądać zwrotu zdemontowanych części, podlegających obowiązkowej wymianie na nowe, do wykorzystania we własnym zakresie.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań.

PYTANIE 7

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.8.2.

Czy w związku z faktem, że tramwaje MF02 nie posiadają klimatyzacji przedziału pasażerskiego Zamawiający zmodyfikuje treść tego punktu poprzez usunięcie wymagań w zakresie klimatyzacji?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający potwierdza, że tramwaje po naprawie muszą być wyposażone w system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, realizujący w odniesieniu do kabiny motorniczego funkcjonalności: ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, zaś w odniesieniu do przedziału pasażerskiego funkcjonalności: ogrzewania i wentylacji.

Zamawiający uporządkował wymagania zawarte pkt. 3.8, w związku z czym zmianie uległy wymagania zawarte w pkt. 3.8.1 i 3.8.2. oraz dodano pkt. 3.8.3.

W związku z powyższym pkt. 3.8. przyjmuje nowe jednolite brzmienie:

„3.8 Układ ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji

3.8.1 Kabina motorniczego:

W odniesieniu do systemu/urządzeń OWiK zainstalowanych w kabinie motorniczego należy wykonać następujące prace:

- a. zweryfikować, zregenerować lub wymienić elementy klimatyzatora kabiny motorniczego, m.in.: zawór rozprężny, wentylatory skraplacza i parownika, sprawdzić szczelność układu termodynamicznego azotem, zregenerować czynnik chłodniczy, obowiązkowo wymienić osuszacz na nowy; należy rozwiązać problem przenikania wody opadowej do kabiny motorniczego,
- b. nagrzewnicę kabiny należy wymienić na nową o parametrach nie gorszych niż do tej pory eksploatowana,
- c. w ramach modernizacji należy zwiększyć przekrój kanałów wentylacyjnych kierujących powietrze na szyby i nogi motorniczego, polepszyć dostęp do nagrzewnicy w celach serwisowych oraz zmodyfikować sposób podłączenia do instalacji elektrycznej, za pomocą złącza wielostykowego,
- d. nagrzewnica musi posiadać możliwość rozdziału i regulacji ilości powietrza kierowanego na szyby i nogi motorniczego,
- e. zmodernizować układ zasilania i sterowania nagrzewnicą tak, aby uzyskać następujące parametry i funkcjonalności:
 - moc elektryczna grzałek: min. 3 kW, regulowana bezstopniowo (PWM), przy pomocy stycznika półprzewodnikowego,
 - kontrola temperatury wewnątrz nagrzewnicy (termostat bezpieczeństwa), oraz na wylocie kanału wentylacyjnego (czujnik temperatury),
 - zapewnienie pracy wentylatora do czasu wychłodzenia grzałek po wyłączeniu nagrzewnicy, niezależnie od stanu załączenia stycznika baterii,

- wentylator nagrzewnicy musi być odporny na temperaturę jaka panuje w nagrzewnicy w przypadku jednoczesnego wyłączenia zasilania grzałek i wentylatora,
- wydajność systemu ogrzewania musi pozwalać na uzyskanie w kabinie motorniczego (przy braku nasłonecznienia oraz włączonym ogrzewaniu przedziału pasażerskiego) temperatury +20 °C, przy temperaturze zewnętrznej nie niższej niż -15 °C (temperatura w kabinie mierzona w trakcie postoju tramwaju, na wysokości 1,5 m od podłogi),
- regulacja temperatury w kabinie, dla funkcji grzania, musi odbywać się poprzez regulację temperatury zadanej powietrza na wylocie kanału nagrzewnicy od 0-100%, gdzie 0% odpowiada temperaturze 18 °C, a 100% odpowiada temperaturze 70 °C. Stopień grzania powinien być ustawiany na panelu LCD, w trybie ręcznym (skok co 5%).
- moc grzałek musi być regulowana przez komputer bezstopniowo, poprzez odpowiednie sterowanie stycznika półprzewodnikowego, z wykorzystaniem modulacji PWM,
- ustawianie żądanej mocy grzania oraz temperatury dyżurnej, musi odbywać się z panelu motorniczego,
- bieżąca (chwilowa) wartość współczynnika wypełnienia PWM, musi być prezentowana na panelu motorniczego (m.in. w celach diagnostycznych),
- prędkość wentylatora nagrzewnicy musi być regulowana, co najmniej 3 stopniowo. Układ sterowania musi zapewnić właściwe warunki pracy wentylatora, w tym wychłodzenie grzałek przed jego wyłączeniem,
- układ sterujący pracą ogrzewania, nie może dopuszczać do oscylacji wartości temperatury na wylocie kanałów grzewczych, przekraczających ± 1 °C,
- układ kanałów wentylacyjnych oraz rozwiązania, w zakresie układu diagnostyki, algorytmu i zakresu regulacji, muszą zostać uzgodnione z Zamawiającym,

Oprogramowanie sterownika tramwaju oraz systemów: ogrzewania, wentylacji, klimatyzacji w odniesieniu do kabiny motorniczego musi realizować funkcjonalność:

- praca w trybie „eksploatacja liniowa” – w tym trybie musi istnieć ręcznego załączenia i wyłączenia funkcji grzania lub chłodzenia oraz ręcznej regulacji mocy grzania/chłodzenia i prędkości nawiewu wentylatorów przez motorniczego.

3.8.2 Przedział pasażerski:

W odniesieniu do systemu/urządzeń ogrzewania i wentylacji zainstalowanych w przedziale pasażerskim należy wykonać następujące prace:

- a. zregenerować agregaty wentylacyjno-grzewcze zlokalizowane na dachu (termostaty bezpieczeństwa i wentylatory wymienić na nowe),
- b. zregenerować (wyczyścić, zdezynfekować chemicznie i zabezpieczyć przed korozją) kanały wentylacyjne,
- c. zamontować filtry powietrza (włóknina filtracyjna),
- d. nagrzewnice podsiedzeniowe wymienić na nowe. Nowe nagrzewnice muszą posiadać możliwość 3 stopniowej regulacji mocy oraz bezstopniową regulację prędkości wentylatorów (w celu zapewnienia stabilnej temperatury powietrza na wylocie.)

Moc znamionowa 1 nagrzewnicy nie może być mniejsza niż 3 kW,

W celu łatwej i szybkiej wymiany nagrzewnicy muszą być podłączone do instalacji elektrycznej pojazdu za pośrednictwem złącz wielostykowych (ze stykami ochronnymi), zabezpieczonych śrubami przez rozłączeniem,

Oprogramowanie sterownika tramwaju oraz systemu ogrzewania, wentylacji, w odniesieniu do przedziału pasażerskiego musi realizować następujące funkcjonalności:

- praca w trybie „eksploatacja liniowa” – musi istnieć możliwość definiowania przez użytkownika krzywej komfortu – temperatura zadana w funkcji temperatury zewnętrznej (min. 8 punktów krzywej),

- praca w trybie „wycieczka” – musi istnieć możliwość zadania stałej temperatury w przedziale pasażerskim na czas przejazdów zamkniętych (możliwość aktywacji tylko w trybie serwisowym).

3.8.3 Wymagania wspólne dla systemu ogrzewania i wentylacji

a. Oprogramowanie sterownika tramwaju oraz systemów ogrzewania i wentylacji w kabinie motorniczego i przedziale pasażerskim, musi realizować następujące funkcjonalności:

- tryb utrzymywanie temperatury dyżurnej, w przypadku zaparkowania tramwaju z podniesionym pantografem. System ogrzewania i wentylacji musi utrzymywać stałą wartość temperatury nastawianą (w trybie serwisowym), oddzielnie dla kabiny i przedziału pasażerskiego, w zakresie 0-15°C,

Aktywacja tego trybu powinna następować w przypadku wyłączenia stacyjki przez motorniczego po potwierdzeniu informacji wyświetlanej na panelu motorniczego tak, jak w tramwaju referencyjnym B. W przypadku nie zaznaczenia żadnej z opcji i upływie 1 min., system powinien automatycznie aktywować tryb utrzymania temperatury dyżurnej.

- tryb „przygotowanie” – musi istnieć możliwość zaprogramowania godziny automatycznego przejścia systemu ogrzewania z trybu „utrzymywanie temperatury dyżurnej” do trybu „przygotowanie” oraz czasu pozostawania w tym trybie. Podczas pracy w tym trybie rozgrzewanie tramwaju do temperatury eksploatacyjnej musi odbywać się tylko i wyłącznie przy wykorzystaniu powietrza „obiegowego” (powinny działać tylko i wyłącznie nagrzewnice podsiedzeniowe). W przypadku braku aktywacji kabiny motorniczego (stacyjka), w zaprogramowanym czasie, system OWiK musi samoczynnie powrócić do pracy w trybie utrzymywanie temperatury dyżurnej.

- ograniczenie mocy maksymalnej pobieranej przez system

Z uwagi na dużą moc zainstalowaną urządzeń grzewczych oraz ograniczenia w zakresie mocy maksymalnej 15 minutowej, jaka może być dostarczana przez podstacje trakcyjne na potrzeby ogrzewania tramwajów, system ogrzewania przedziału pasażerskiego, musi posiadać funkcjonalność ograniczania mocy maksymalnej. Funkcja ograniczania mocy musi, być aktywna się w trybach "przygotowanie", "wycieczka" i "eksploatacja liniowa" dopóki tramwaj nie przejedzie określonego (w konfiguracji systemu) odcinka drogi. W menu konfiguracyjnym dostępne muszą być minimum 4 ustawienia ograniczania mocy (ograniczenie do 25%, do 50% i do 75% mocy maksymalnej i ograniczenie wyłączone). Funkcja ograniczania mocy musi działać w tylko w odniesieniu do przedziału pasażerskiego.

- tryb „serwisowy” - musi istnieć możliwość ustawienia wartości następujących parametrów:

= współrzędne krzywej komfortu $T_{zadana}=f(T_{zewnętrzna})$

$T_{zewnętrzna}$ w zakresie -25°C do 35°C,

T_{zadana} w zakresie 0°C do 40°C

= stopień ograniczania mocy (ograniczenie mocy dla trybu „eksploatacja liniowa”),

= godzina i minuta automatycznego załączenia trybu „przygotowanie” (z możliwością dezaktywacji tej funkcjonalności)

= czas oczekiwania w trybie „przygotowanie” na aktywację tramwaju przez motorniczego (stacyjka).

= offset krzywej komfortu w przedziale pasażerskim (możliwość przesuwania krzywej komfortu w górę i w dół o 3 °C)

= zadana temperatura dyżurna w kabinie motorniczego (od -10°C do 15°C) ,

= zadana temperatura dyżurna w przedziale pasażerskim (od -10°C do 15°C) ,

= zadana temperatura dyżurna w kabinie motorniczego

= zadana temperatura w przedziale pasażerskim dla trybu „wycieczka”

= dystans po jakim wyłączane jest ograniczenie poboru mocy przez tramwaj,

- = musi istnieć możliwość dezaktywacji (wyłączenia) trybów „utrzymywania temperatury dyżurnej” i „przygotowanie”,
- b. układ sterowania powinien tak zarządzać pracą systemu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, aby minimalizować poziom hałasu generowanego przez pracujące wentylatory nagrzewnic.
- c. zastosowane rozwiązania muszą skutecznie zapobiegać zaparowywaniu szyb kabiny i przedziału pasażerskiego oraz zapewniać równomierny rozkład i stabilność temperatury powietrza na wylotach kanałów wentylacyjnych (temperatura wydmuchiwanego powietrza nie może wykazywać odczuwalnych oscylacji nie może powodować dyskomfortu (np. przez intensywny nadmuch chłodnego powietrza w okresie zimowym).
- d. regulacja mocy nagrzewnic dachowych musi odbywać się metodą PWM, przy wykorzystaniu styczników półprzewodnikowych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa wyłączenia awaryjnego należy zastosować konwencjonalny stycznik odłączający zasilanie elementów grzejnych w sytuacjach całkowitego wyłączenia i awaryjnych.
- Szczegóły rozwiązań należy uzgodnić z Zamawiającym na etapie przygotowania produkcji.”

PYTANIE 8

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §2, ust. 2

Ile maksymalnie wynosi czas na wykonanie naprawy głównej pierwszego tramwaju Moderus Beta MF 02 AC?

ODPOWIEDŹ

Zgodnie z postanowieniem zawartym w §9 ust.1 czas ten wynosi maksymalnie 12 miesięcy, przy uwzględnieniu postanowień zawartych w §2 ust. 7.

PYTANIE 9

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §4, ust. 3

Zamawiający wymaga aby Wykonawca wraz ze sprawozdaniem z badań rozszerzonych przekazał wyniki badań z wnętrza tramwaju. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia z dnia 2.03.2011, Dział II, rozdział 1 §3, pkt. 8 Wykonawca w trakcie badań rozszerzonych wykonuje tylko weryfikację poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmodyfikuje wymaganie w tym zakresie na zgodne z poniższym: „przekazania sprawozdania z rozszerzonych badań technicznych Tramwaju oraz protokołu z pomiaru hałasu wewnątrz i na zewnątrz wagonu”?

ODPOWIEDŹ

Wykonawca proponuje zapis taki sam jak istniejący we wzorze umowy (§4 ust. 3). Niezależnie od powyższego Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację §4, ust. 3 i weryfikację jedynie poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu.

PYTANIE 10

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §4, ust. 9

Zamawiający wymaga przekazania bardzo różnorodnego oprogramowania i to do wielu stanowisk pracy. Koszt realizacji tych wymagań to poziom bliski 250 000,00 zł:

1. Z uwagi na wysoki stopień złożoności oraz wysokie zaawansowanie technologiczne takich urządzeń jak falownik czy przetwornica oraz bardzo odpowiedzialne funkcje jakie te podzespoły pełnią w tramwaju zawsze w przypadku ich uszkodzenia wzywany jest serwis producenta. Tym samym wymaganie dostarczenia aż 7 licencji oprogramowania diagnostycznego falowników oraz przetwornic znacznie wpływa na wzrost ceny ofertowej wykonania NG tramwajów MF02. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający usunie

wymaganie w zakresie dostarczenia oprogramowanie do: a) diagnostyki falowników trakcyjnych - dla 7 komputerów oraz b) diagnostyki przetwornic statycznych - dla 7 komputerów?

2. Czy Zamawiający ograniczy również wymagania dla poniższych punktów:

a) diagnostyki i konfiguracji sterowników napędów drzwiowych - dla 2 komputerów lub 2 programatory (w przypadku występowania takiej opcji konfiguracji sterowników),

b) diagnostyki, konfiguracji i odczytu danych z rejestratora zdarzeń - dla 2 komputerów, a ponadto:

c) 3 szt. przenośnych nośników pamięci USB o pojemności, co najmniej 16 GB lub odpowiadającej całkowitej pojemności pamięci wewnętrznej rejestratora, służących do przenoszenia danych pomiędzy rejestratorami i komputerami PC,

d) odczytu zapisu z jednostek pamięci masowej i konfigurowania rejestratorów video dla 7 komputerów,

a ponadto:

e) 2 komplety zamiennych jednostek pamięci masowej rejestratora/rejestratorów np. dysków twardych (1 komplet= ilość jednostek pamięci w systemie monitoringu jednego tramwaju),

f) 1 stacje dokujące do przenoszenia danych z jednostek pamięci masowej rejestratora rejestratorów na dysk komputera PC (o ile są wymagane),

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę niektórych wymagań, w związku z czym §4 ust. 9 przyjmuje brzmienie:

„9. Przekazania Zamawiającemu, wersji instalacyjnych oprogramowania specjalistycznego (w języku polskim, działającego pod systemem operacyjnym Windows 10/11), niezbędnego do wykonywania diagnostyki i obsługi technicznej Tramwajów w zakresie nowo zamontowanych elementów wyposażenia (zwanego dalej „Oprogramowaniem”), zainstalowania go na wskazanych przez Zamawiającego komputerach oraz udzielenia licencji na jego użytkowanie.

Wraz z oprogramowaniem Wykonawca musi dostarczyć niezbędne do jego użytkowania okablowanie, interfejsy, jednostki pamięci i urządzenia peryferyjne, a w przypadku braku oprogramowania dla PC dostarczyć programatory - jednostki programujące (o ile istnieją).

W ramach umowy Wykonawca musi dostarczyć wyżej opisane oprogramowanie lub/i sprzęt służący m.in. do:

a) diagnostyki falowników trakcyjnych – dla 2 komputerów,

b) diagnostyki przetwornic statycznych – dla 2 komputerów,

c) diagnostyki i konfiguracji sterowników napędów drzwiowych – dla 4 komputerów lub 3 programatory (w przypadku występowania takiej opcji konfiguracji sterowników),

d) diagnostyki, konfiguracji i odczytu danych z rejestratora zdarzeń – dla 7 komputerów,

a ponadto:

- 10 szt. przenośnych nośników pamięci USB o pojemności, co najmniej 16 GB lub odpowiadającej całkowitej pojemności pamięci wewnętrznej rejestratora, służących do przenoszenia danych pomiędzy rejestratorami i komputerami PC,

e) odczytu zapisu z jednostek pamięci masowej i konfigurowania rejestratorów video dla 7 komputerów,

a ponadto:

- 3 komplety zamiennych jednostek pamięci masowej rejestratora/rejestratorów np. dysków twardych (1 komplet= ilość jednostek pamięci w systemie monitoringu jednego tramwaju)

- 2 stacje dokujące do przenoszenia danych z jednostek pamięci masowej rejestratora rejestratorów na dysk komputera PC (o ile są wymagane),

chyba, że Zamawiający dysponuje już kompatybilnym sprzętem lub/i oprogramowaniem.”

PYTANIE 11

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §4, ust. 12

Maksymalny okres zamienny deklarowany przez naszych dostawców wynosi 10 lat. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni okres z 14 na 10 lat dostępności oryginalnych części zamiennych lub ich zamienników do dostarczonych Tramwajów?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisów, w związku z czym §4, ust. 12 przyjmuje brzmienie:

„Wykonawca gwarantuje dostępność oryginalnych części zamiennych lub ich zamienników do dostarczonych Tramwajów (dotyczy części wymienionych/zmienionych przez Wykonawcę w ramach NG), przez okres 10 lat od zakończenia NG. W ciągu tego okresu, Wykonawca zobowiązuje się, na żądanie Zamawiającego, dostarczać (złożyć oferty zakupowe) oryginalne części zamienne do dostarczonych Tramwajów lub ich zamienniki. Jeżeli zastosowanie zamiennika wymagać będzie wprowadzenia zmian w konstrukcji Tramwaju lub oprogramowaniu jego systemów informatycznych, Wykonawca opracuje te zmiany na własny koszt oraz zaktualizuje dokumentację techniczną. W przypadku konieczności wprowadzenia zmian w konstrukcji Tramwaju lub oprogramowaniu jego systemów informatycznych (gdy zastosowany musi być zamiennik części oryginalnej), Strony uzgodnią wspólnie termin ich wykonania, który nie będzie trwał dłużej niż 6 miesięcy od daty żądania przez Zamawiającego określonej części.”

PYTANIE 12

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §6

Standardem rynkowym dla nowo produkowanych tramwajów jest gwarancja długości 24 miesiące. Każdy rok wydłużenia gwarancji powoduje wzrost ceny o kilka lub nawet kilkanaście procent. W przypadku wykonywania NG tramwajów gwarancją mogą zostać objęte tylko i wyłącznie elementy wymieniane na nowe lub regenerowane. Jeżeli Zamawiający wymaga pozostania oryginalnych elementów, komponentów lub systemów nie mogą zostać objęte ochroną gwarancyjną. Ponadto na elementy regenerowane rekomendowany okres gwarancji to 12 miesięcy. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni zapisy par. 6 uwzględniając zalecenia Wykonawcy oraz w SWZ w kryteriach zmieni zakres punktowy (12 - 24 dla regeneracji oraz 24 - 36 dla nowych).

ODPOWIEDŹ

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań. Gwarancja ma obejmować elementy, części i podzespoły podlegające weryfikacji, regeneracji, modernizacji, wymianie w ramach NG tramwaju.

PYTANIE 13

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §6, ust. 2

Standardowy czas wykonywania napraw gwarancyjnych oferowany przez naszych dostawców wynosi 7 dni roboczych. Wymagany czas 3 dni jest zdecydowanie za krótki oraz powoduje znaczny wzrost ceny ofertowej NG tramwajów. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający zmieni ten zapis zgodnie z poniższym:

Zgłoszone przez Zamawiającego, w okresie gwarancji, wady, uszkodzenia lub usterki naprawionych Tramwajów, w zakresie objętym gwarancją, Wykonawca zobowiązuje się nieodpłatnie usunąć w terminie 7 dni roboczych, licząc od momentu ich zgłoszenia?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę się na wydłużenie terminów podanych w §6, ust. 2, w związku z czym przyjmuje on brzmienie:

„Zgłoszone przez Zamawiającego, w okresie gwarancji, wady, uszkodzenia lub usterki naprawionych Tramwajów, w zakresie objętym gwarancją, Wykonawca zobowiązuje się nieodpłatnie usunąć w terminie 5 dni, licząc od momentu ich zgłoszenia. Jednocześnie strony ustalają, że w przypadku napraw poważnych uszkodzeń, wymagających dłuższego okresu czasu napraw, termin ich usunięcia może być wydłużony za pisemną zgodą Zamawiającego. Dopuszcza się naprawę Tramwaju z możliwością wykorzystania części zamiennych znajdujących się u Zamawiającego, przy założeniu, że wypożyczone części będą podlegały zwrotowi w terminie indywidualnie ustalonym z Zamawiającym, bądź też będą podlegały odkupowi. Decyzję o udostępnieniu poszczególnej części, będzie podejmował każdorazowo Zamawiający, po analizie takich czynników jak: ilości dostępnych części w swoim magazynie, terminu zwrotu itd.”

PYTANIE 14

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy, §10

Czy zamawiający potwierdza, że czas na wykonanie NG pierwszego tramwaju z opcji będzie równał się czasowi w jakim Wykonawca ma wykonać NG pierwszego pojazdu z zamówienia podstawowego?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyjaśnia, iż termin realizacji zamówienia dla prawa opcji będzie wynosił 12 miesięcy od daty złożenia oświadczenia o realizacji zamówienia w ramach prawa opcji. Jednocześnie dla wykonania poszczególnych napraw tramwajów będzie obowiązywać termin określony w § 2 ust. 2, który wynosi nie dłużej niż 120 dni kalendarzowych. Mając na uwadze powyższe Zamawiający dokonuje następujących zmian w Załączniku nr 5 do SWZ:

1. W § 10 zmienia treść ust. 4 na:

„Od momentu otrzymania oświadczenia Zamawiającego o skorzystaniu z prawa opcji, Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia NG dodatkowych Tramwajów w liczbie określonej przez Zamawiającego. Dla w/w Tramwajów objętych prawem opcji, z uwzględnieniem ust. 5, obowiązują identyczne warunki wykonania usługi (w tym opisane w § 2.), jak dla Tramwajów z zamówienia podstawowego.”

2. W § 10 zmienia treść ust. 5 na:

„5. Realizacja usługi w ramach prawa opcji zostanie wykonana w terminie 12 miesięcy od dnia złożenia oświadczenia, o którym mowa w ust. 3, z uwzględnieniem terminów realizacji poszczególnych NG wskazanych w § 2 ust. 2. W terminie 30 dni od złożenia przez Zamawiającego oświadczenia, o którym mowa w ust. 3 Wykonawca przedłoży Harmonogram wykonania NG Tramwajów objętych prawem opcji. W przypadku gdy realizacja zamówienia w ramach prawa opcji następować będzie razem z wykonywaniem zamówienia podstawowego Zamawiający dopuszcza aby liczba Tramwajów znajdujących się u Wykonawcy wynosiła nie więcej niż cztery Tramwaje ”

PYTANIE 15

Załącznik nr 5 do SWZ, Projektowane postanowienia umowy

Dla floty liczącej dla zamówienia podstawowego 5 szt. nie można mówić o masowości czy też seryjności uszkodzeń. Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający wykreśli ze wzoru umowy wszystkie zapisy odnoszące się do wady masowej/ seryjnej?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyjaśnia, iż prawdopodobieństwo wystąpienia wady w 4/5 tramwajów (80%) jest mniejsze niż w przypadku większych projektów gdzie wada systemowa była

uwarunkowana wystąpieniem usterki w 5 na 20 tramwajów (25%) w związku z tym ryzyko Wykonawcy jest mniejsze.

Mając na względzie powyższe Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań.

PYTANIE 16

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 3.9. lit. f)

Czy zamawiający dopuszcza:

- a) Wymianę przekaźników jako wymianę tylko elementów zawierających przekaźnik, z zachowaniem i regeneracją gniazd tych przekaźników?
- b) Regenerację styczników (naprawa, wymiana styków) których budowa umożliwia przeprowadzenie takiej?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający oczekuje, że tramwaje po naprawie głównej będą cechowały się wysoką niezawodnością.

Podczas długotrwałej eksploatacji elementy stykowe gniazd przekaźników podlegają destrukcji z tytułu korozji i utraty kluczowych (z punktu widzenia niezawodności połączenia) własności mechanicznych m.in. sprężystości. Z czasem zjawiska te mogą skutkować rosnącą liczbą chwilowych zaburzeń przewodzenia – tzw „niekontaktów” (szczególnie w przypadku niewielkich wartości napięć i prądów), co może być przyczyną trudnych do zdiagnozowania (bo przemijających) usterek, będących przyczyną zjazdów awaryjnych tramwajów z trasy.

Z uwagi na dotychczasowy 12 letni okres eksploatacji i kolejny taki sam (w perspektywie) po wykonaniu naprawy, w celu uniknięcia problemów, Zamawiający wymaga wymiany zarówno gniazd przekaźników jak i samych przekaźników.

W przypadku styczników, kluczowa jest jakość przeprowadzonych przez Wykonawcę podczas naprawy weryfikacji i regeneracji tych aparatów - trudna do oceny podczas odbiorów tramwajów po naprawie. Zgodnie z postanowieniami umowy, Zamawiający zamierza wykorzystać zdemontowane przez Wykonawcę, a nadające się jeszcze do eksploatacji styczniki powtórnie, jako części zamiennie do tramwajów przed naprawą główną.

W związku z powyższym Zamawiający wymaga wymiany wszystkich styczników na nowe.

PYTANIE 17

SWZ, rozdz. W, pkt. -4

Zamawiający w kryteriach ocen premiuje wyposażenie tramwaju NG w kamery firmy Vivotek oraz rejestrator Uniview. Według naszej wiedzy producent ma bardzo małe doświadczenie w branży tramwajowej co niesie za sobą bardzo wysokie ryzyko. Wykonawca nie będący pewny poprawnego działania tego systemu będzie zmuszony do ceny wykonania NG doliczyć dodatkowy koszt związany z utrzymaniem serwisowym monitoringu. Preferowany przez Zamawiającego system nie daje m.in. możliwości wyjęcia dysków z rejestratora i zgrania materiału wideo. W dostępnych kartach katalogowych produktu nie znaleźliśmy informacji jakoby rejestrator dedykowany był do zabudowy w pojazdach szynowych.

Czy mając na uwadze powyższe Zamawiający z tabeli preferowanego wyposażenia tramwaju (punktowanego) usunie pkt 4 dot. systemu monitoringu?

ODPOWIEDŹ

Zamawiający od ponad roku eksploatuje w/w rejestratory i kamery w tramwajach Combino. Do tej pory nie zanotowano żadnej usterki przedmiotowych urządzeń.

Preferowane przez Zamawiającego komponenty systemu monitoringu są znacznie tańsze od rozwiązań dotychczas stosowanych, dedykowanych do taboru szynowego i z tego względu Zamawiający preferuje ich zastosowanie w tramwajach MF 02 AC po naprawie głównej.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań.

PYTANIE 18

Załącznik nr 2 do SWZ

Prosimy o zmianę zapisu z: „Nawiązując do o zamówieniu w trybie przetargu nieograniczonego na „Naprawa główna razem z modernizacją tramwaju Solaris Tramino składamy Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Poznaniu Spółce ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu niniejszą ofertę na realizację przedmiotu zamówienia w zakresie określonym przez Zamawiającego w Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ)”

na: „Nawiązując do ogłoszenia o zamówieniu w trybie przetargu nieograniczonego na „Naprawa główna tramwajów Moderus Beta MF 02 AC” Składamy Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Poznaniu Spółce z ograniczoną siedzibą w Poznaniu niniejszą ofertę na realizację przedmiotu zamówienia w zakresie określonym przez Zamawiającego w Warunków Zamówienia (SWZ)”.

ODPOWIEDŹ

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu, w związku z czym w dniu dzisiejszym, na swoich stornach internetowych, publikuje nowy Załącznik nr 2 do SWZ.

Jednocześnie Zamawiający, działając na podstawie art. 137 ust. 1, Prawo zamówień publicznych, dokonuje następującej zmiany treści SWZ:

1/ w Rozdziale XI ust. 1 SIWZ wykreśla się postanowienie:

„Wykonawca jest związany ofertą do dnia **06.07.2024 r.** przy czym pierwszym dniem terminu związania ofertą jest dzień, w którym upływa termin składania ofert.”

i w jego miejsce wprowadza się postanowienie następującej treści:

„Wykonawca jest związany ofertą do dnia **09.07.2024 r.** przy czym pierwszym dniem terminu związania ofertą jest dzień, w którym upływa termin składania ofert.”

2/ w Rozdziale XIII ust. 1 SIWZ wykreśla się:

„Ofertę należy złożyć w formie elektronicznej na Platformie zakupowej (działającej pod adresem <https://mpkpoznan-pzp.logintrade.net.>) w terminie **do dnia 08.04.2024 r. do godz. 12:00.**

i w jego miejsce wprowadza się zdanie następującej treści:

„Ofertę należy złożyć w formie elektronicznej na Platformie zakupowej (działającej pod adresem <https://mpkpoznan-pzp.logintrade.net.>) w terminie **do dnia 11.04.2024 r. do godz. 12:00.**

3/ w Rozdziale XIII ust. 4 SIWZ wykreśla się postanowienie:

„Otwarcie ofert nastąpi w następnym dniu, tj. **09.04.2024 r. o godz. 10:00.**”

i w jego miejsce wprowadza się postanowienie następującej treści:

„Otwarcie ofert nastąpi w następnym dniu, tj. **09.04.2024 r. o godz. 10:00.**”

Powyższe odpowiedzi oraz zmiany są wiążące dla Wykonawców.