

Nr postępowania zakupowego: PE-531-0031.21

WARUNKI ZAMÓWIENIA

Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o. informuje o wszczęciu postępowania zakupowego prowadzonego w celu udzielenia opisanego poniżej zamówienia pn:

**„Dostawa pojazdu kolejowego do wywieszania i zwijania sieci trakcyjnej
– Zakup ciężkiego pociągu do prac przy sieci trakcyjnej
(umożliwiającego rozwijanie sieci trakcyjnej z nominalnym naciągiem)”**

1. Zamawiający.

Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.
ul. Sandomierska 19, 80-051 Gdańsk
KRS: 0000039372, REGON: 192547620, NIP: 583-27-54-002
dalej zwany „PPM-T”

2. Tryb udzielania zamówienia.

Postępowanie zakupowe prowadzone jest w trybie zapytania ofertowego, na zasadach określonych w „Regulaminie udzielania zamówień przez Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o., przyjętym uchwałą nr 80 Zarządu Spółki z dnia 28 marca 2018 r. (dalej „Regulamin”).

Regulamin dostępny jest do wglądu w siedzibie Zamawiającego oraz na stronie internetowej:

<http://ppmt.pl/do-pobrania/>

3. Opis przedmiotu zamówienia.

Przedmiot zamówienia.

- 3.1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa fabrycznie nowego pojazdu kolejowego – ciężkiego pociągu do prac przy sieci trakcyjnej umożliwiającego wywieszanie sieci trakcyjnej z nominalnym naciągiem, wyposażonego w urządzenia do wywieszania i zwijania sieci trakcyjnej oraz linii napowietrznych zainstalowanych na konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej (dalej zwanego „Pojazdem kolejowym”).
- 3.2. Przedmiot zamówienia obejmuje dostawę Pojazdu kolejowego do siedziby Zamawiającego z narzędziami, częściami szybko zużywającymi się, zezwoleniem, o którym mowa w art. 23b ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹, wraz z uzyskaniem wszelkich certyfikatów dopuszczających, bezpieczeństwa itp. wymaganych prawem polskim i unijnym, przeprowadzenie szkoleń dla obsługi operatorskiej i technicznej Zamawiającego oraz naprawę Pojazdu kolejowego w okresie gwarancyjnym.
- 3.3. Zamówienie obejmuje w szczególności:
 - 3.3.1. dostawę następującego wyposażenia i osprzętu dla Pojazdu kolejowego:
 - 3.3.1.1. zestaw urządzeń i narzędzi niezbędnych do regularnej pracy, a także serwisowania, napraw i prób na placu budowy, jak również w specjalne narzędzia (jeśli są wymagane), a ich szczegółowa lista musi zostać dołączona do oferty,

¹ Tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.

- 3.3.1.2. oprogramowanie, które zainstalowane będzie na pojeździe kolejowym i na dodatkowym, osobnym nośniku, z kodami dostępu umożliwiającym diagnostykę i serwisowanie,
- 3.3.2. transport Pojazdu kolejowego do siedziby Zamawiającego lub innego miejsca wskazanego przez Zamawiającego,
- 3.3.3. przeprowadzenie szkoleń dla obsługi operatorskiej i technicznej Zamawiającego w zakresie:
 - 3.3.3.1. obsługi, utrzymania oraz serwisowania Pojazdu kolejowego,
 - 3.3.3.2. diagnostyki,
- 3.3.4. przeprowadzenie niezbędnych prób i badań oraz uruchomienie i wdrożenie Pojazdu kolejowego do eksploatacji,
- 3.3.5. dostarczenie dla Pojazdu kolejowego zezwolenia, o którym mowa w pkt. 3.2., uwzględniającego radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon (GSM-R/VHF), umożliwiający obsługę radiotelefonicznego systemu alarmowego (Radio-Stop),
- 3.3.6. dostarczenie dla urządzeń Pojazdu kolejowego podlegających pod Transportowy Dozór Techniczny (dalej: „TDT”) pełnej dokumentacji stanowiącej podstawę do zarejestrowania jego urządzeń w TDT,
- 3.3.7. dostarczenie dokumentacji technicznej Pojazdu kolejowego,
- 3.3.8. dostarczenie zestawienia tabelarycznego kosztów (netto) wykonania poszczególnych czynności utrzymania Pojazdu kolejowego, wynikających z cyklu przeglądowo-naprawczego wskazanego w dokumentacji systemu utrzymania (DSU), o której mowa w podpunkcie 3.81.2.4. poniżej,

Uwaga: do zestawienia powinny zostać załączone karty technologiczne uwzględniające wymagane nakłady dla poszczególnych pozycji cyklu przeglądowo – naprawczego wskazanego w (DSU),
- 3.3.9. przeprowadzenie w okresie gwarancji wszystkich wymaganych przez producenta Pojazdu kolejowego lub producentów urządzeń zabudowanych na pojeździe kolejowym, przeglądów serwisowych wraz z ewentualną wymianą części oraz materiałów eksploatacyjnych (np. oleje, filtry, itp.), realizowanych staraniem i na koszt Wykonawcy,
- 3.3.10. dostarczenie odrębnych instrukcji układów i podzespołów Pojazdu kolejowego, w szczególności:
 - 3.3.10.1. systemu do wywieszania i zwijania sieci trakcyjnej pod naciągiem,
 - 3.3.10.2. żurawia,
 - 3.3.10.3. serwisowania podzespołów roboczych.
- 3.3.11. dostawę do Pojazdu kolejowego części zamiennych szybko zużywających się, wskazanych przez Wykonawcę w ofercie (w oparciu o jego najlepszą wiedzę i doświadczenie) jako niezbędnych na dwa lata pracy Pojazdu kolejowego, dla zakładanego czasu efektywnego pracy do 6240 [m-h] (wskazany poziom pracy dotyczy okresu 2 lat) dla Pojazdu kolejowego,
- 3.3.12. udzielenie Zamawiającemu nieodwołalnej, niewyłącznej, nieprzenoszalnej, wieczystej licencji na korzystanie z dokumentacji technicznej Pojazdu kolejowego w zakresie niezbędnym do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w pkt 3.2., prawidłowej eksploatacji Pojazdu kolejowego oraz jego modernizacji i naprawy.

Pojazd kolejowy – warunki ogólne.

- 3.4. Pojazd kolejowy powinien być fabrycznie nowy, sprawny technicznie, wolny od wad fizycznych, kompletny i gotowy do pracy a także spełniać wymagania techniczno-funkcjonalne opisane w niniejszych warunkach zamówienia.

- 3.5. Pojazd kolejowy powinien być wolny od wad prawnych, co w szczególności oznacza, że zastosowane w nim rozwiązania nie mogą stanowić przedmiotu praw osób trzecich, w tym praw autorskich i pokrewnych oraz praw własności przemysłowej. W przypadku posiadania wiedzy o roszczeniach osób trzecich Wykonawca zobowiązany jest do załączenia do oferty szczegółowej informacji o przedmiotowych roszczeniach.
- 3.6. Urządzenia podlegające pod Transportowy Dozór Techniczny, powinny zostać zarejestrowane w TDT właściwym dla siedziby Zamawiającego lub siedziby jednostki wykonawczej Zamawiającego (właściwy oddział TDT zostanie wskazany przez Zamawiającego), najpóźniej do dnia dostawy Pojazdu kolejowego. Zamawiający dopuszcza możliwość dokonania rejestracji urządzeń podlegających pod TDT, we własnym zakresie (do decyzji Zamawiającego), na podstawie kompletnej dokumentacji dostarczonej przez Wykonawcę Pojazdu kolejowego.
- 3.7. Pojazd kolejowy powinien być przystosowany do jazdy w obu kierunkach, z napędem własnym i w składzie pociągu, posiadać możliwość sterowania hamulcem zespolonym, być wyposażony w urządzenia Automatyki Bezpieczeństwa Pociągu (SHP, CA), radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy (GSM-R/VHF), umożliwiający łączność pociągową i drogową z obsługą radiotelefonicznego systemu alarmowego („Radio-Stop”) oraz urządzenie rejestrujące parametry jazdy transportowej z napędem własnym przynajmniej w zakresie:

- czas,
- prędkość przejazdu,
- drogę przebiegu,
- użycie hamulca,
- użycie dźwiękowego urządzenia ostrzegającego,
- dane identyfikacyjne kabiny, z której Pojazd kolejowy jest prowadzony,
- parametry związane z automatyką bezpieczeństwa pociągu „ABP” a w tym ich zadziałanie.

Uwaga: Do urządzenia rejestrującego powyższe parametry, Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z niezbędnym wyposażeniem) do odczytywania i analizy danych.

- 3.8. Pojazd kolejowy winien posiadać opracowaną charakterystykę trakcyjną i być przystosowany do jazdy po torze o szerokości 1435 mm oraz osiągać prędkość jazdy transportowej do 80 km/h z napędem własnym oraz prędkość jazdy transportowej do 100 km/h jako pojazd ciągniony, a także osiągać prędkość roboczą w zakresie 0 – 19 km/h.
- 3.9. Zastosowany w pojeździe kolejowym napęd oraz ilość osi napędowych winny zapewniać stabilną jazdę roboczą i transportową.
- 3.10. Pojazd kolejowy winien zapewniać możliwość ewentualnego montażu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, w szczególności winien zapewniać odpowiednią ilość miejsca.
- 3.11. Pojazd kolejowy powinien zapewniać możliwość wykonywania pracy i jazdy po torach kolejowych z uwzględnieniem następujących warunków:

3.11.1. warunki klimatyczne pracy:

- 3.11.1.1. strefa klimatyczna – środkowoeuropejska,
- 3.11.1.2. maksymalna wysokość punktu pracy nad poziomem morza – 1000 m,
- 3.11.1.3. temperatura powietrza:
 - maksymalna: + 40^o C,
 - minimalna: - 30^o C,
 - przeciętna roczna: + 18^o C.
- 3.11.1.4. wilgotność powietrza: do 90 %,

- 3.11.1.5. przystosowany do pracy w warunkach zjawisk atmosferycznych występujących na terenie Polski,
- 3.11.2. nawierzchnia kolejowa:
 - 3.11.2.1. szerokość toru 1435 mm,
 - 3.11.2.2. promień minimalny łuku toru dla przejazdu z napędem własnym – 120 m, przy czym na łukach o promieniu mniejszym niż 300 m występować mogą prowadnice, zaś krawędź prowadząca prowadnic oddalona może być od przeciwległej szyny na odległość 1385 mm do 1395 mm,
 - 3.11.2.3. maksymalne przechyłki toru: 180 mm,
 - 3.11.2.4. podkłady strunobetonowe monoblokowe, drewniane, stalowe lub stalowe typu „Y”,
 - 3.11.2.5. szyny bezстыkowe ze złączami klejono-sprężonymi (4 i 6 otworowymi) oraz stykowe typu 60 (S60, UIC60, 60E1) i 49 (S49, 49E1), a także szlifowane do profilu 60E2 z pochyleniem 1:20, 1:40 lub bez pochylenia,
 - 3.11.2.6. perony o wysokości eksploatacyjnej od 250 mm do 1100 mm.
- 3.11.3. system zasilania trakcji elektrycznej:
 - 3.11.3.1. system prądu stałego, napięcie - 3 kV,
 - 3.11.3.1.1. typ konstrukcji sieci trakcyjnej: skompensowane, pionowe (jednakowy odsuw przewodów jezdnych i lin nośnych),
 - 3.11.3.1.2. wysokość zawieszenia przewodów jezdnych:
 - minimalna - 4900 mm,
 - normalna - 5600 mm,
 - maksymalna - 6200 mm,
 - 3.11.3.1.3. wysokość konstrukcyjna sieci jezdnej:
 - normalna - od 1,3 do 1,7 m,
 - w rozwiązaniach lokalnych - od 0,2 do 2,0 m,
 - 3.11.3.1.4. odległości między konstrukcjami wsporczymi:
 - między konstrukcjami przelotowymi - od 24 do 72 m,
 - w istniejących konstrukcjach przęsł naprężenia:
 - między konstrukcjami krzyżowymi i kotwowymi - od 21 do 66 m,
 - między konstrukcjami krzyżowymi - od 32 do 66 m,
 - 3.11.3.1.5. rodzaje stosowanych przewodów:
 - przewody jezdne - wykonane z miedzi elektrolitycznej o przekrojach: 100 mm² i 150 mm²; siły naciągu: od 700 do 1600 daN,
 - liny nośne - wykonane z miedzi elektrolitycznej o przekrojach: 95 mm², 120 mm² i 150 mm²; siły naciągu: od 1100 do 2000 daN,
 - przewody linii potrzeb nietrakcyjnych, przewody wzmacniające i systemy uszynienia grupowego - wykonane z lin stalowo - aluminiowych o przekrojach: 50 mm², 70 mm², 95 mm², 120 mm², 240 mm²; siły naciągu – od 100 do 850 daN,
 - 3.11.3.1.6. ilość przewodów jezdnych - 1 lub 2; ilość lin nośnych - 1 lub 2; ilość przewodów uszynienia – 1; ilość przewodów linii potrzeb nietrakcyjnych – 1 lub 2 lub 3,
 - 3.11.3.1.7. maksymalne wielkości odsuwu przewodów jezdnych - ± 40 cm,
 - 3.11.3.1.8. maksymalne wielkości odsuwu lin nośnych - ± 40 cm.
 - 3.11.3.2. system prądu przemiennego, napięcie - 25kV 50Hz:

- 3.11.3.2.1. typ konstrukcji sieci trakcyjnej: skompensowane,
- 3.11.3.2.2. wysokość zawieszenia przewodów jezdnych:
- minimalna - 4900 mm,
 - normalna - 5600 mm,
 - maksymalna - 6200 mm,
- 3.11.3.2.3. wysokość konstrukcyjna sieci jezdnej:
- normalna - od 0,35 do 2,0 m,
- 3.11.3.2.4. odległości między konstrukcjami wsporczymi:
- między konstrukcjami przelotowymi - do 72 m,
- 3.11.3.2.5. rodzaje stosowanych przewodów:
- przewody jezdne - wykonane z miedzi elektrolitycznej o przekrojach: 80 mm² i 100 mm²; siły naciągu: od 700 do 2000 daN,
 - liny nośne - wykonane z miedzi kadmowej o przekrojach: 50 mm² i 67 mm²; siły naciągu: od 900 do 1700 daN,
 - przewody linii potrzeb nietrakcyjnych, przewody wzmacniające i systemy uszynienia grupowego - wykonane z lin stalowo - aluminiowych o przekrojach: 50 mm², 70 mm², 95 mm², 120 mm², 240 mm²; siły naciągu – od 100 do 850 daN,
- 3.11.3.2.6. ilość przewodów jezdnych - 1 lub 2; ilość lin nośnych - 1 lub 2; ilość przewodów uszynienia – 1; ilość przewodów linii potrzeb nietrakcyjnych – 1 lub 2 lub 3,
- 3.11.3.2.7. maksymalne wielkości odsuwu przewodów jezdnych - ± 40 cm,
- 3.11.3.2.8. maksymalne wielkości odsuwu lin nośnych - ± 40 cm,
- 3.12. Nie dopuszcza się do negatywnego oddziaływania Pojazdu kolejowego na urządzenia automatyki i sterowania ruchem kolejowym, co w szczególności dotyczy obwodów zajętości torów i rozjazdów oraz liczników osi, elektronicznych obwodów nakładanych i czujników przejazdu pociągów.
- Uwaga:** Na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. urządzenia automatyki i sterowania ruchem kolejowym zapewniają bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego przy założeniu, że pojazdy kolejowe oraz pozostałe obiekty i urządzenia związane z ruchem kolejowym spełniają odpowiednie wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu.
- 3.13. Pojazd kolejowy powinien spełniać minimalne warunki techniczne określone poniżej:
- 3.13.1. nacisk na pojedynczą oś nie może przekraczać wartości 22,5 tony,
- 3.13.2. pracę i postój pojazdu na torze o nachyleniu do 30‰
- 3.13.3. wymiary Pojazdu kolejowego powinny być dostosowane do skrajni taboru na kolejach normalnotorowych, (nominalna skrajnia taboru: wg PN-EN 15273 - podczas jazdy po torze),
- 3.13.4. podczas prowadzenia prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie powinien być oddalony od osi toru po jednej stronie Pojazdu kolejowego więcej niż 1855 mm, natomiast po drugiej stronie Pojazdu kolejowego więcej niż 1775 mm,
- 3.13.5. możliwość prowadzenia prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej w obiektach, których występuje graniczna skrajnia zabudowy (GSZ) typu G2 wg karty typu skrajni budowli załącznik II. - 3 do Id-1 Moduł A2 Skrajnia budowli.
- 3.14. Fakultatywnie wskazane jest aby Pojazd kolejowy miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 895 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki

- szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273 (**dotatkowo punktowany element kryterium oceny ofert – STPK1**).
- 3.15. Fakultatywnie wskazane jest aby Pojazd kolejowy miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 1100 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273 (**dotatkowo punktowany element kryterium oceny ofert – STPK2**).
- 3.16. Pojazd kolejowy powinien być przystosowany do pracy pod siecią trakcyjną.
- 3.17. Pojazd kolejowy winien umożliwiać pracę zarówno w dzień jak i w nocy.
- 3.18. Pojazd kolejowy winien być wyposażony w wewnętrzny alarmowy system antywłamaniowy, zasilany także z źródła niezależnego od podstawowej instalacji elektrycznej i zasilania Pojazdu kolejowego.
- 3.19. Pojazd kolejowy powinien być zaprojektowany i wykonany w systemie metrycznym.
- 3.20. Pojazd kolejowy powinien spełniać wszystkie wymagania dla pojazdów kolejowych specjalnych wynikające z przepisów prawa krajowego (polskiego) i prawa Unii Europejskiej dotyczących spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI lub liście Prezesa.
- 3.21. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w oświetlenie i inne elementy umożliwiające bezpieczną i efektywną pracę i serwisowanie w warunkach nocnych, w szczególności:
- 3.21.1. oświetlenie pociągowe zgodne z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (t.j. Dz.U. z 2015 poz. 360 z późniejszymi zmianami),
 - 3.21.2. oświetlenie robocze miejsca pracy zespołów roboczych i nawierzchni wzdłuż Pojazdu kolejowego w technologii LED,
 - 3.21.3. oświetlenie stref wzdłuż Pojazdu kolejowego, wysięgu żurawia, systemu do wyciągania i zwijania oraz dojść i stref schodzenia w technologii LED,
 - 3.21.4. oświetlenie kabiny: ogólne, robocze i dyskretne,
 - 3.21.5. oświetlenie przedziału silnikowego i pompowego: ogólne, robocze i dyskretne,
 - 3.21.6. na całej długości podwozia Pojazdu kolejowego powinien być umieszczony pas z materiału odbłaskowego.
- 3.22. Pojazd kolejowy powinien posiadać wyposażenie wspomagające ostrzeganie o zbliżaniu pociągu, którego pracę sygnalista może inicjować drogą radiową.
- 3.23. Pojazd kolejowy powinien realizować prace związane z wywieszaniem i zwijaniem sieci zarówno na torach prostych jak i w łukach z przechyłką w sposób maksymalnie zautomatyzowany.
- 3.24. Pojazd kolejowy powinien umożliwiać jego wykorzystanie do wykonywania następujących prac i czynności:
- 3.24.1. wykonywanie prac załadunkowych, przeładunkowych przy użyciu żurawia,
 - 3.24.2. wywieszanie i zwijanie pod naciągiem lin nośnych, przewodów jezdnych oraz lin stalowo-aluminiowych,
 - 3.24.3. wykonywanie jazd transportowych w składzie pociągu jako pojazd ciągniony z prędkością do 100 km/h,
 - 3.24.4. wykonywanie jazd transportowych z własnym napędem z prędkością do 80 km/h,
 - 3.24.5. wykonywanie jazd transportowych z własnym napędem w przypadku dołączenia platformy kolejowej o masie do 40 t prędkością co najmniej do 70 km/h,
 - 3.24.6. wykonywanie jazd roboczych z własnym napędem z prędkością w zakresie 0 – 19 km/h,

- 3.24.7. możliwość ciągnięcia platformy kolejowej o masie do 40 t.
- 3.25. Fakultatywnie wskazane jest aby Pojazd kolejowy miał możliwość wykonywania jazd transportowych z własnym napędem z prędkością do 100 km/h (**dodatkowo punktowany element kryterium oceny ofert – PPK**).
- 3.26. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w system do wywieszania i zwijania sieci trakcyjnej spełniający nw. wymagania:
- 3.26.1. możliwość wywieszania lub zwijania za jednym przejazdem:
- 3.26.1.1. liny nośnej 1 szt., a także 2 szt.,
 - 3.26.1.2. przewodu jezdnego 1 szt., a także 2 szt.,
 - 3.26.1.3. liny nośnej 1 szt. oraz przewodu jezdnego 1 szt.,
 - 3.26.1.4. liny nośnej 1 szt. oraz przewodu jezdnego 2 szt.,
 - 3.26.1.5. lin nośnych 2 szt. oraz przewodu jezdnego 1 szt.,
 - 3.26.1.6. lin stalowo-aluminiowych AFL 1 szt., 2 szt., a także 3 szt.,
- 3.26.2. trzy zestawy stojaków wraz z urządzeniami do wywieszania i zwijania:
- 3.26.2.1. lin miedzianych o przekrojach 70 – 150 mm²,
 - 3.26.2.2. lin stalowo-aluminiowych AFL o przekroju 50 - 240 mm²,
 - 3.26.2.3. przewodów jezdnych profilowanych o przekroju 100 – 150 mm²,
- 3.26.3. stojaki powinny umożliwiać instalację bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 895 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym,
- 3.26.4. prędkość naciągu co najmniej w zakresie 0 - 7 km/h,
- 3.26.5. prędkość zwijania co najmniej w zakresie 0 - 5 km/h,
- 3.26.6. wymagany zapas technologiczny dla liny/przewodu jezdnego podczas procesu wywieszania maksymalnie do 60 m. Długość zapasu niezależna od długości wyciąganej sekcji (przy wyciąganiu sekcji o długości 1400 m, całkowita długość liny/przewodu jezdnego do 1460 m),
- 3.26.7. podczas wyciągania lub zwijania sieci trakcyjnej powinna być możliwość zapewnienia różnego naciągu i niezależnej kontroli każdego bębna,
- 3.26.8. podczas wywieszania powinien być zapewniony stały naciąg regulowany płynnie dla każdej liny i przewodu jezdnego o wartości w zakresie od 500 do 3800 daN, z zastrzeżeniem, iż sumaryczny naciąg dla trzech bębnow na pojeździe kolejowym powinien umożliwiać osiągnięcie co najmniej 11000 daN,
- 3.26.9. Pojazd kolejowy powinien umożliwiać nawinięcie demontowanej sieci trakcyjnej na bęben pod stałym naciągiem dla każdej liny i przewodu jezdnego o wartości co najmniej od 50 do 1000 daN,
- 3.26.10. podczas wywieszania i zwijania sieci Pojazd kolejowy powinien poruszać się zdalnie do przodu i do tyłu płynnie z zachowaniem zaprogramowanej siły naciągu,
- 3.26.11. Pojazd kolejowy powinien posiadać maszty teleskopowe hydrauliczne lub elektrohydrauliczne wraz z systemami prowadzącymi umożliwiające prowadzenie lin na wysokości od 6000 do 9000 mm oraz przewodów jezdnych na wysokości od 4900 mm do 6200 mm. Regulacja wysokości prowadzenia lin oraz przewodów jezdnych niezależna. Możliwość regulacji odsuwu w lewo i prawo co najmniej po 1,0 m od osi toru na wysokości prowadzenia liny (pierwszego bębna za kabiną). Sterowanie masztów za pomocą pilota lub panelu sterującego. Zapewniona możliwość złożenia do pozycji transportowej w przypadku wystąpienia awarii za pomocą pompy ręcznej. Dopuszcza się wykorzystanie żurawia jako masztu dla prowadzenia liny z bębna zlokalizowanego najbliżej kabiny,

- 3.26.12. fakultatywnie wskazane jest aby była możliwość regulacji odsuwu masztu z systemem prowadzącym przewody jezdne w lewo i prawo co najmniej po 0,75 m od osi toru na wysokości prowadzenia przewodów jezdnych (**dotatkowo punktowany element kryterium oceny ofert - RPJ**),
- 3.26.13. podczas wywieszania musi być zapewniony system zabezpieczający liny i przewody jezdne przed zjawiskiem skręcenia osiowego,
- 3.26.14. każdy z masztów powinien być wyposażony we wciągarkę linową hydrauliczną umożliwiającą wciąganie lin oraz przewodów jezdnych na kabestany ze stojaków, a także wyciąganie lin oraz przewodów jezdnych do zakotwienia na konstrukcji wsporczej; wciągarki wyposażone w pomiar cyfrowy ilości motogodzin; długość liny co najmniej 90 m; udźwig 1,5 tony (w przypadku, gdy żuraw będzie służył jako maszt do prowadzenia lin, dla wciągarki linowej hydraulicznej obowiązują parametry podane w ppkt 3.27.9.),
- 3.26.15. system wyposażony w panel sterujący urządzeniami naciągowymi,
- 3.26.16. system wyposażony w pomiar cyfrowy ilości przepracowanych motogodzin,
- 3.26.17. system powinien umożliwiać rejestrację, zapis, przenoszenie na zewnętrznym nośniku (np. pendrive) i możliwość wydruku siły naciągu oraz jednocześnie długości wyciągniętych lin oraz przewodów jezdnych oddzielnie dla każdego bębna,
- 3.26.18. system wyposażony w wyświetlacz elektroniczny (wysokość cyfr w zakresie 120 - 180 mm) umożliwiający obsłudze znajdującej się na zabudowie Pojazdu kolejowego odczyt naciągu poszczególnych lin oraz przewodów jezdnych,
- 3.26.19. hamowanie układem jezdny Pojazdu kolejowego powinno odbywać się w sposób zapewniający najwyższy poziom bezpieczeństwa przy wywieszaniu i zwijaniu sieci trakcyjnej pod pełnym naciągiem,
- 3.26.20. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w hamulec postojowy umożliwiający pozostawienie tego Pojazdu w trakcie wywieszania i zwijania sieci trakcyjnej,
- 3.26.21. kolor urządzeń do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie realizacji zamówienia.
- 3.27. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony żuraw hydrauliczny spełniający nw. wymagania:
 - 3.27.1. żuraw powinien mieć możliwość transportowania materiałów oraz załadunek materiałów na stojaki,
 - 3.27.2. zasięg żurawia od osi toru co najmniej w zakresie do 10 m,
 - 3.27.3. udźwig na ramieniu w odległości od osi Pojazdu kolejowego odpowiednio: 3,5 m, jednocześnie wysokość 13 m od główki szyny – min. 5,80 tony; 5,5 m, jednocześnie wysokość 12 m od główki szyny – min. 3,90 tony; 9 m, jednocześnie wysokość 8 m od główki szyny – min. 2,30 tony,
 - 3.27.4. żuraw powinien być wyposażony w złącze hydrauliczne umieszczone na końcu wysięgnika do podłączenia innego rodzaju wyposażenia, a także umożliwiać jego pracę, np. chwytak, hak itp.,
 - 3.27.5. kolor żurawia do uzgodnienia na etapie realizacji z Zamawiającym,
 - 3.27.6. sterowanie żurawia radiowo lub za pomocą kasety sterującej. Panel sterowania radiowego powinien posiadać wyświetlacz stanu obciążenia oraz wskaźnik przeciążenia,
 - 3.27.7. żuraw powinien posiadać przeprost ramienia zginanego min. 15°,
 - 3.27.8. żuraw powinien być wyposażony w pomiar cyfrowy ilości przepracowanych motogodzin,
 - 3.27.9. żuraw powinien być wyposażony we wciągarkę hydrauliczną z liną o długości co najmniej 90 m; udźwig 2,5 t, wyposażoną w cyfrowy pomiar ilości motogodzin,
 - 3.27.10. w przypadku zastosowania żurawia jako masztu do prowadzenia lin, powinna być zapewniona możliwość transportu materiałów, bez konieczności demontażu urządzenia prowadzącego,

- 3.27.11. urządzenia prowadzące liny powinny być w łatwy i szybki sposób montowalne i demontowalne,
 - 3.27.12. żuraw powinien być wyposażony w kosz roboczy umożliwiający wykonywanie prac przy sieci trakcyjnej przez 2 pracowników; udźwieg kosza nie mniejszy niż 280 kg,
 - 3.27.13. żuraw powinien być uziemiony,
 - 3.27.14. żuraw powinien zostać wyposażony w odpowiednie zabezpieczenia przeciążeniowe oraz zabezpieczenia dające możliwość wykonywania prac w sytuacji, gdy sieć trakcyjna sąsiedniego toru znajduje się pod napięciem,
 - 3.27.15. w przypadku niesprawności układów hydraulicznych sterujących pracą żurawia musi być zapewniona możliwość jego sprowadzenia do pozycji transportowej.
- 3.28. Spaliny nie mogą być kierowane w stronę stanowisk pracy.
- 3.29. W dostępnych miejscach należy zbudować, w ilości możliwej ze względów konstrukcyjnych, regały/skrzynie zamykane na klucz patentowy służące do przechowywania i przewozu narzędzi i elementów osprzętu sieciowego, między innymi: 5 szt. przenośnych uszyniaczy, 5 szt. przenośnych uziemiaczy, wysięgników (np. wysięgów pomocniczych) o długości do 3,7 m oraz innych elementów (naprężaczy łańcuchowych, linowych itp.), elektronarzędzi. Całkowita masa przewożonych elementów wynosić będzie do 1200 kg.
- 3.30. Nadwozie Pojazdu kolejowego powinno być wyposażone w balustrady wykonane z kształtownika stalowego – wysokość poręczy ochronnych w zakresie 1100 - 1200 mm – stałe, wyciągane lub składane oraz krawężnik ok. 15 cm. W połowie wysokości między poręczą a krawężnikiem powinna być umieszczona poprzeczka ochronna zabezpieczająca pracowników przed wypadnięciem. Balustrady te, jeżeli są składane lub wyciągane powinny mieć możliwość podnoszenia hydraulicznego przed wejściem pracowników na zabudowę Pojazdu kolejowego.
- 3.31. Budowa i wyposażenie Pojazdu kolejowego powinny spełniać wymagania wynikające z przepisów dotyczących ruchu kolejowego zawarte w obowiązujących przepisach.
- 3.32. Pojazd kolejowy powinien być wykonany z materiałów odpornych na korozję i procesy starzenia. Wszystkie materiały użyte do budowy Pojazdu kolejowego muszą spełniać wymogi norm w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Zastosowane w pojeździe kolejowym materiały nie mogą oddziaływać w sposób szkodliwy na naturalne środowisko człowieka.
- 3.33. Na zewnątrz Pojazdu kolejowego, po obu stronach, z przodu i z tyłu muszą znajdować się przyciski wyłącznika awaryjnego.
- 3.34. Barierki ochronne, drogi komunikacyjne oraz miejsca niebezpieczne należy pomalować i oznaczyć odpowiednimi znakami.
- 3.35. Kolorystykę zewnętrzną i wewnętrzną Pojazdu kolejowego określi Zamawiający na podstawie propozycji przedstawionych przez Wykonawcę w trakcie realizacji zamówienia.
- 3.36. Pojazd kolejowy winien być oznakowany i opisany zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 03.01.2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (t.j. Dz.U. z 2019 poz. 918). Szczegóły opisu Pojazdu kolejowego zostaną ustalone w trakcie realizacji zamówienia.
- 3.37. Pojazd kolejowy powinien spełniać wymagania niezbędne do zapewnienia bezpiecznej pracy na torze kolejowym i innych warunkach terenowych, w szczególności posiadać:
- 3.37.1. zabezpieczenie wraz z regulacją bezpiecznego kąta obrotu przed obrotem urządzeń w kierunku sąsiedniego toru, w tym również gdy sieć trakcyjna na sąsiednim torze jest pod napięciem,
 - 3.37.2. blokadę zabezpieczającą przed niekontrolowanymi ruchami urządzeń;
 - 3.37.3. system uziemienia zapewniający ochronę w przypadku kontaktu elementów Pojazdu kolejowego z siecią trakcyjną będącą pod napięciem, w tym z uszkodzoną siecią trakcyjną,
 - 3.37.4. urządzenia znajdujące się na pojeździe kolejowym muszą zostać wyposażone w odpowiednie

zabezpieczenia przeciążeniowe oraz zabezpieczenia dające możliwość wykonywania prac w sytuacji, gdy sieć trakcyjna sąsiedniego toru znajduje się pod napięciem.

- 3.38. Wykonawca w ramach realizacji zamówienia dostarczy Zamawiającemu, komputerową wizualizację Pojazdu kolejowego w formacie 3D.

Kabina maszynisty – robocza.

- 3.39. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w co najmniej jedną przestronną kabinę maszynisty do pracy i jazdy roboczej.
- 3.40. Kabina Pojazdu kolejowego powinna być przystosowana do obsługi trzyosobowej, tj. kierującego Pojazdem, pilota oraz elektromontera.
- 3.41. Kabina musi pozwalać na jazdę w obu kierunkach.
- 3.42. Kabina maszynisty musi być zamykana na klucz (również od wewnątrz) i spełniać wymagania bezpieczeństwa pracy oraz ergonomii, a środowisko pracy maszynisty musi spełniać wymagania kart UIC i zapewniać możliwość szybkiej i bezpiecznej ewakuacji.
- 3.43. Kabina maszynisty musi być wyposażona w przyciski wyłącznika awaryjnego.
- 3.44. Kabina maszynisty powinna posiadać wszelkie niezbędne wyposażenie do nadzoru i prowadzenia pracy maszyny a także układ ogrzewania i klimatyzacji kabiny zapewniający uzyskanie temperatury wewnętrznej w zakresie: 18°C – 23°C w całym zakresie temperatur eksploatacyjnych Pojazdu kolejowego niezależnie od tego czy silnik pracuje czy nie.
- 3.45. Pojazd kolejowy winien posiadać co najmniej jedną kabinę roboczą, przy czym dopuszcza się wydzielenie stanowiska roboczego w przestrzeni kabiny maszynisty. W przypadku oddzielnej kabiny roboczej winna ona spełniać wymagania wskazane powyżej w pkt 3.44. w zakresie ogrzewania i klimatyzacji.
- 3.46. Kabina maszynisty powinna być wyposażona w zamykaną na klucz szafkę na dokumentację.
- 3.47. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w profesjonalną szafkę narzędziową wraz z niezbędnymi narzędziami do bieżących prac przy utrzymaniu maszyny (rodzaj narzędzi oraz ich rozmiary dobierze Wykonawca wg swojej najlepszej wiedzy).

Monitoring Pojazdu kolejowego.

- 3.48. Pojazd kolejowy winien posiadać z tyłu oraz w kabinie maszynisty kamery cyfrowe (zapis oraz nadpisywanie danych na nośniku elektronicznym) rejestrujące obraz przed i za kabiną operatora (przedpole jazdy) oraz dźwięk w kabinie (pracujące w trybie roboczym Pojazdu kolejowego, w tym jazda robocza na miejscu robót). Oprogramowanie do odtworzenia zarejestrowanego obrazu i dźwięku jeśli nie jest powszechnie dostępne dostarczy Wykonawca.

Pojazd kolejowy powinien być również wyposażony w system monitoringu podstawowych parametrów pracy maszyny, lokalizacji Pojazdu kolejowego i zużycia paliwa (interfejs w języku polskim). Niezależnie od systemu zabudowanego przez producenta powinien zostać zabudowany system monitoringu wskazany przez Zamawiającego.

- 3.49. Wykonawca Pojazdu kolejowego wyraża zgodę na montaż systemu lokalizacji GPS oraz monitorowania zużycia paliwa, przez wyspecjalizowany podmiot zewnętrzny wskazany przez Zamawiającego.
- 3.50. Fakultatywnie wskazane jest aby Pojazd kolejowy niezależnie od zabudowanego systemu GPS, został wyposażony w urządzenie rejestrujące przebytą drogę Pojazdu kolejowego (**dotatkowo punktowany element kryterium oceny ofert - URPD**).

Instalacja hydrauliczna Pojazdu kolejowego.

- 3.51. Zespoły robocze Pojazdu kolejowego winny być napędzane i sterowane elementami układu hydraulicznego będącymi produktami uznanych, renomowanych firm, zapewniających ich długotrwałe użytkowanie i dostępność serwisu oraz części zamiennych.

- 3.52. Zastosowane w pojeździe kolejowym rozwiązania powinny uniemożliwiać uruchomienie Pojazdu kolejowego przy zbyt niskim poziomie oleju hydraulicznego.

Instalacja pneumatyczna Pojazdu kolejowego.

- 3.53. Sprężarka powietrza zainstalowana na Pojeździe kolejowym powinna być napędzana bezpośrednio z silnika spalinowego.
- 3.54. Wydajność sprężarki powinna zapewniać:
- 3.54.1. prawidłowe działanie układu hamulcowego Pojazdu kolejowego,
 - 3.54.2. prawidłowe działanie pneumatycznych sygnałów dźwiękowych,
 - 3.54.3. prawidłowe działanie sterowania układów roboczych Pojazdu kolejowego, zabezpieczenie pozycji roboczych i transportowych,
 - 3.54.4. ewentualnie zasilanie innych urządzeń.
- 3.55. W układzie hamulcowym Pojazdu kolejowego powinny być dostępne króćce przyłączeniowe umożliwiające podłączenie urządzenia diagnostycznego hamulca zespolonego.
- 3.56. Układ pneumatyczny powinien mieć możliwość napełniania – zasilania ze źródła zewnętrznego.

Instalacja elektryczna i oświetlenie Pojazdu kolejowego.

- 3.57. Oświetlenie zewnętrzne Pojazdu kolejowego powinno zapewniać bezpieczne poruszanie się obsługi Pojazdu kolejowego podczas pracy i postoju po zapadnięciu zmroku oraz w nocy.
- 3.58. Wszystkie zespoły robocze Pojazdu kolejowego powinny być wyposażone w oświetlenie zewnętrzne, zapewniające bezpieczną i efektywną pracę Pojazdu kolejowego w porze nocnej dające możliwość obserwacji położenia elementów roboczych.
- 3.59. Włączanie i wyłączanie oświetlenia zewnętrznego powinno znajdować się wewnątrz kabin maszynisty i operatora.
- 3.60. Oświetlenie zewnętrzne Pojazdu kolejowego nie może powodować oślepienia maszynistów innych pojazdów szynowych.
- 3.61. Oświetlenie awaryjne – zasilane bezpośrednio z własnej baterii akumulatorowej przez minimum 12 godzin.
- 3.62. Zewnętrzne światła przednie i tylne powinny spełniać warunki zapisów w TSI LOC&PAS lub liście Prezesa UTK.
- 3.63. Sterowanie oświetleniem – centralne z kabin maszynisty/operatora dla każdego kierunku jazdy.
- 3.64. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w baterię akumulatorową z możliwością ładowania podczas pracy silnika napędowego, napięciem zgodnym z napięciem instalacji Pojazdu kolejowego, a także podczas postoju z sieci zewnętrznej 3 x 400 V lub 230 V AC 50 Hz.
- 3.65. Pojazd kolejowy powinien mieć możliwość pracy przy połączeniu do sieci zewnętrznej: 3 x 400 V lub 230 V AC 50 Hz,
- 3.66. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w agregat prądowczy o minimalnej mocy 15 kVA (dobrej odpowiednio do występujących obciążeń) o napięciu 230 V/3×400 V AC – rok produkcji co najmniej 2022. Agregat prądowczy wyposażony w rozrusznik elektryczny, zasilanie elektryczne rozrusznika bezpośrednio z akumulatora Pojazdu kolejowego, zasilanie paliwa do agregatu powinno odbywać się ze zbiornika Pojazdu kolejowego. Agregat powinien posiadać cyfrowy licznik motogodzin. Zapewniona powinna być możliwość uruchomienia agregatu prądowczego z kabiny Pojazdu kolejowego. Agregat musi spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska,
- 3.67. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony na zewnątrz po obu stronach oraz przy kabinie w:

- 3.67.1. gniazda pneumatyczne szybkozłączka sprężonego powietrza 2 szt. (ciśnienie robocze 8 bar, wydajność co najmniej 250 l/min),
- 3.67.2. gniazda elektryczne 230V/50Hz min. IP57, 16A, P+N+(uziemiaenie) – 2 szt.,
- 3.67.3. gniazda elektryczne 3x400V/50Hz min. IP57, 32A, 3P+N+(uziemiaenie) – 1 szt.,

Instalacja ostrzegawcza i przeciwpożarowa Pojazdu kolejowego.

- 3.68. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w system ostrzegania akustycznego (sygnał dźwiękowy).
- 3.69. Pojazd kolejowy powinien spełniać wymagania obowiązujących norm w zakresie ochrony przeciwpożarowej.
- 3.70. Instalacja przeciwpożarowa Pojazdu kolejowego musi działać poprawnie także w czasie postoju, np. bez włączonego silnika.
- 3.71. Przedział silnikowy Pojazdu kolejowego powinien być wyposażony w instalację ppoż. z systemem gaśniczym oraz systemem „wczesnego ostrzegania”.
- 3.72. Kabina Pojazdu kolejowego powinna być wyposażona w gaśnice.
- 3.73. Materiały zastosowane w budowie kabiny takie jak: pokrycia i wypełnienie siedzeń, rolety, panele ścienne i sufitowe, materiały izolacji termicznej i akustycznej oraz inne muszą spełniać wymagania norm ochrony przeciwpożarowej.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu Pojazdu kolejowego.

- 3.74. Pojazd kolejowy powinien być wyposażony w następujące urządzenia:
 - 3.74.1. urządzenie rejestrujące, o którym mowa w pkt. 3.7. niniejszych warunków zamówienia,
 - 3.74.2. urządzenia SHP stosowane na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
 - 3.74.3. czuwak aktywny,
 - 3.74.4. radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon przewoźny (GSM-R/VHF) umożliwiający łączność pociągową i drogową z możliwością obsługi radiotelefonicznego systemu alarmowego (Radio-Stop); radiotelefon powinien pracować w sieci zgodnie z instrukcją Ie-14 (E-36).

Gwarancja i naprawy.

- 3.75. Wykonawca udzieli na Pojazd kolejowy gwarancji jakości na okres co najmniej **24** miesiące (preferowany **48** miesięcy) od daty wdrożenia Pojazdu kolejowego do eksploatacji. Gwarancja nie będzie obejmować materiałów eksploatacyjnych i części podlegających szybkiemu zużyciu w związku z pracą Pojazdu kolejowego.
- 3.76. Fakultatywnie Wykonawca może zaproponować dłuższy okres gwarancji (**dodatkowo punktowany element kryterium oceny ofert - GW**).
- 3.77. Układ sterowania Pojazdu kolejowego winien umożliwiać szybką lokalizację uszkodzeń i awarii zespołów i podzespołów.
- 3.78. Pojazd kolejowy winien być wykonany w systemie modułowym umożliwiającym demontaż i montaż poszczególnych zespołów oraz zapewniającym łatwą dostępność elementów i podzespołów.
- 3.79. Wykonawca zapewni dostępność części zamiennych przez okres min. 15 lat od daty dostawy Pojazdu kolejowego.

Uwaga dodatkowa.

- 3.80. W przypadku pozytywnej oceny w toku ewaluacji cech o wymaganiach fakultatywnych stają się one obligatoryjnymi w zamówieniu pod rygorem odmowy dokonania odbioru zamówienia w przypadku, gdyby deklarowane cechy okazały się nieodpowiadające wymaganiom.

Dokumentacja techniczna Pojazdu kolejowego.

3.81. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć następującą dokumentację:

- 3.81.1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 23b ust. 1 ustawy, z dnia 8 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹, uwzględniające radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon (GSM-R/VHF), umożliwiający obsługę radiotelefonicznego systemu alarmowego (Radio-Stop).
- 3.81.2. Dokumentację dla Pojazdu kolejowego, która powinna być wykonana zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt. 3.85. (dokumentacja dotycząca utrzymania) oraz rozporządzeniem 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 (TSI LOC&PAS). Dokumentacja ta powinna obejmować w szczególności:
 - 3.81.2.1. dokumentację techniczno-ruchową Pojazdu kolejowego (DTR), jego zespołów i podzespołów oraz komponentów wykonanych przez innych producentów,
 - 3.81.2.2. Warunki Techniczne Wykonania (WTW) wraz z dokumentacją konstrukcyjną newralgicznych elementów Pojazdu kolejowego,
 - 3.81.2.3. Warunki Techniczne Odbioru (WTO) Pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów,
 - 3.81.2.4. Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU).

3.82. Dokumentacja techniczno-ruchowa Pojazdu kolejowego, jego zespołów i podzespołów, powinna zawierać m.in.:

- 3.82.1. określenie przeznaczenia Pojazdu,
- 3.82.2. dane techniczne oraz opis budowy i zasady działania,
- 3.82.3. instrukcję obsługi,
- 3.82.4. wymagania dotyczące użytkowania i bezpieczeństwa obsługi,
- 3.82.5. wytyczne dotyczące utrzymania i konserwacji,
- 3.82.6. opis metod sprawdzenia stanu technicznego i zestawienie parametrów,
- 3.82.7. rysunki poglądowe,
- 3.82.8. opis charakterystycznych usterek i metod ich usuwania,
- 3.82.9. katalog części zamiennych w wersjach papierowej i elektronicznej,
- 3.82.10. załączniki obejmujące w szczególności: schematy blokowe, ideowe, montażowe, wykresy, rysunki i algorytmy oprogramowania,
- 3.82.11. zasady recyklingu,
- 3.82.12. instrukcję stanowiskową bhp.

3.83. Warunki Techniczne Wykonania i Warunki Techniczne Odbioru Pojazdu kolejowego, jej zespołów i podzespołów, powinny zawierać w szczególności:

- 3.83.1. określenie przedmiotu warunków,
- 3.83.2. zakres stosowania,
- 3.83.3. wykaz stosowanych określeń, jeśli nie są one zawarte w normach krajowych,
- 3.83.4. wymagania techniczne (materiałowe i technologiczne), których dotrzymanie podlega sprawdzeniu pod kątem zapewnienia wymaganego poziomu jakości,
- 3.83.5. wymagania dotyczące badań w toku produkcji,
- 3.83.6. program, opis i ocena wyników badań,
- 3.83.7. zasady kontroli wewnętrznej w ramach produkcji,

- 3.83.8. inne elementy uzgodnione z Zamawiającym.
- 3.84. Dokumentacja konstrukcyjna Pojazdu kolejowego, poza WTW, powinna zawierać m.in.:
- 3.84.1. opis techniczny,
 - 3.84.2. wykaz i rysunki rozmieszczenia podzespołów,
 - 3.84.3. rysunki wózków i zestawów kołowych,
 - 3.84.4. rysunki systemu do wywieszania i zwijania,
 - 3.84.5. opis rozwiązań wraz z rysunkami konstrukcyjnymi oraz schematami w tym instalacji,
 - 3.84.6. obliczenia skrajni wraz z rysunkami,
 - 3.84.7. elementów, których parametry wymiarowe mają ważący wpływ na bezpieczną i bezawaryjną pracę Pojazdu kolejowego,
 - 3.84.8. obliczenia hamowania.
- 3.85. Dokumentacja Systemu Utrzymania (DSU) powinna zawierać wymagania zawarte we właściwych TSI.
- Uwaga:** Dokumentacja (DSU) powinna uwzględniać radiotelefon przewoźny (VHF) oraz radiotelefon przewoźny (GSM-R) lub dwusystemowy (VHF/GSM-R), w funkcjonalności opisanej w niniejszych warunkach zamówienia.
- 3.86. Instrukcje serwisowe powinny zawierać informacje dotyczące pasowań i uwarunkowań montażowych (kolejność montażu, tolerancje wykonania) elementów następujących zespołów:
- 3.86.1. wózki jezdne wraz z zestawami kołowymi i przekładniami,
 - 3.86.2. część mechaniczna układu hamulcowego,
 - 3.86.3. zespół do wywieszania i zwijania,
 - 3.86.4. inne wskazane przez Zamawiającego - doraźnie zlecane do przygotowania (bez prawa do dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy), wg potrzeb Zamawiającego ujawniających się w okresie: od daty dostawy Pojazdu kolejowego do 36 miesięcy po dostawie.
- 3.87. Wykonawca dostarczy inną dokumentację wymaganą dla tego typu Pojazdu kolejowego, np. atesty, deklaracje zgodności.
- 3.88. Dokumentacja, powinna zostać dostarczona w wersji papierowej i w wersji elektronicznej, winna być sporządzona przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela w języku państwa producenta oraz przetłumaczona na język polski (na żądanie Zamawiającego – przez tłumacza przysięgłego).
- 3.89. Dokumentacja systemu utrzymania powinna być dostarczona w wersji papierowej w 4 egz. (oprawiona) oraz w wersji elektronicznej na nośniku danych w formatach PDF i DOC (wersja edytowalna).

Inspekcje produkcyjne oraz szkolenia obsługi operatorskiej i technicznej (serwisowej) Pojazdu kolejowego.

- 3.90. Zamawiającemu przysługuje prawo do wykonania na koszt Wykonawcy do trzech dwudniowych inspekcji produkcyjnych w zakładach Wykonawcy. Inspekcje mogą być przeprowadzane przez nie więcej niż czterech pracowników Zamawiającego. Koszty dojazdu pracowników Zamawiającego pokrywa Zamawiający.
- 3.91. Wykonawca przeprowadzi szkolenia wyznaczonych przez Zamawiającego operatorów oraz pracowników obsługi technicznej Pojazdu kolejowego w łącznej ilości 10 osób, w tym 6 operatorów.
- 3.92. Szkolenia będą przeprowadzone w języku polskim zgodnie z programem szkolenia, który opracuje i dołączy do umowy Wykonawca. Szkolenie powinno obejmować zajęcia teoretyczne i praktyczne z zakresu budowy, funkcjonowania, eksploatacji oraz serwisowania Pojazdu kolejowego i zostać

przeprowadzone w takim zakresie, aby osoby przeszkolone uzyskały niezbędną wiedzę teoretyczną oraz niezbędne umiejętności praktyczne.

3.93. Szkolenia obsługi operatorskiej i technicznej Pojazdu kolejowego powinny zostać przeprowadzone w języku polskim i dotyczyć obsługi, utrzymania i serwisowania Pojazdu kolejowego w zakresie niezbędnym do opanowania przez personel Zamawiającego umiejętności samodzielnej obsługi, utrzymania i bieżącego serwisowania Pojazdu kolejowego. Minimalny zakres szkoleń, jakie zobowiązany będzie zrealizować Wykonawca jest następujący:

3.93.1. szkolenia przeprowadzone w zakładzie Wykonawcy w okresie pomiędzy zawarciem umowy na realizację zamówienia a dostawą Pojazdu kolejowego:

- a) szkolenie co najmniej 6 osób z obsługi operatorskiej Zamawiającego, dla każdej z tych osób w wymiarze co najmniej 10 dni roboczych (po 8 godz. dziennie),
- b) szkolenie co najmniej 4 osób z obsługi technicznej Zamawiającego, dla każdej z tych osób w wymiarze co najmniej 10 dni roboczych (po 8 godz. dziennie),

3.93.2. szkolenia przeprowadzone w zakładzie Zamawiającego lub w innym miejscu przez niego wskazanym w terminie uzgodnionym z Zamawiającym, nie później jednak niż w terminie 15 dni roboczych od dnia dostarczenia Pojazdu kolejowego Zamawiającemu:

- a) szkolenie co najmniej 6 osób z obsługi operatorskiej Zamawiającego, dla każdej z tych osób w wymiarze co najmniej 14 dni roboczych (po 8 godz. dziennie),
- b) szkolenie co najmniej 4 osób z obsługi technicznej Zamawiającego, w łącznym wymiarze co najmniej 5 dni roboczych.

3.94. Po przeprowadzeniu każdego szkolenia Wykonawca wyda zaświadczenia/certyfikaty dla każdej z przeszkolonych osób, potwierdzające zakres odbytych szkoleń i nabycie wiedzy umożliwiającej samodzielne wykonywanie czynności z obsługi Pojazdu kolejowego.

3.95. Koszty szkolenia:

3.95.1. wszystkie koszty związane z dojazdem przedstawicieli Zamawiającego na szkolenia w zakładzie Wykonawcy pokrywa Zamawiający, natomiast koszty ich zakwaterowania i wyżywienia pokrywa Wykonawca,

3.95.2. wszystkie koszty osobowe szkolenia oraz wdrażania do eksploatacji realizowanego przez pracowników Wykonawcy na torach kolejowych, w tym koszty dojazdu i pobytu tych pracowników w zakładzie Zamawiającego, pokrywa Wykonawca.

3.96. Dostawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu gotowość techniczną dostarczonego Pojazdu kolejowego w okresie dwóch lat od daty podpisania protokołu odbioru na poziomie:

3.96.1. w pierwszym roku eksploatacji – min. 96%

3.96.2. w drugim, trzecim i czwartym roku eksploatacji – min. 97%

Obliczenie współczynnika gotowości technicznej (WGT) dostarczonego Pojazdu kolejowego dokonywane jest w następujący sposób:

$$W_{GT} = \frac{(T - T_u)}{T} \times 100\%$$

gdzie:

T – ilość dni roboczych w kolejnych 12 miesiącach eksploatacji wynikających z kalendarza, liczony w dniach;

T_u – łączny czas wyłączeń awaryjnych (w kolejnych 12 miesiącach eksploatacji) powodujących przerwanie eksploatacji, których przyczyna leży po stronie Wykonawcy, liczony w dniach.

- 3.97. Pojazd kolejowy powinien umożliwiać przekazywanie podstawowych parametrów eksploatacyjnych, serwisowych, roboczych, danych dotyczących lokalizacji, zużycia paliwa oraz innych związanych z pracą Pojazdu kolejowego, w trybie online.

Płatność

- 3.98. Zamawiający przewiduje finansowanie realizacji Zamówienia, w następującym modelu płatności:
- płatność zaliczki w wysokości nie wyższej niż 30% ceny po podpisaniu umowy na realizację przedmiotu zamówienia, 55% ceny po dostawie Pojazdu kolejowego oraz 15% ceny po dostarczeniu zezwolenia, o którym mowa w pkt 3.2., uwzględniającego radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon przewoźny (GSM-R/VHF).

Uwaga: Szczegóły dotyczące płatności za Pojazd kolejowy, narzędzia, części szybko zużywające się oraz dopuszczenie, są doprecyzowane w projekcie umowy stanowiącej załącznik nr 6 do niniejszych Warunków Zamówienia.

Wypłata zaliczki oraz płatności przejściowych, w powyższym modelu uzależniona będzie od uprzedniego wniesienia przez Wykonawcę zabezpieczenia zwrotu zaliczki w formie gwarancji bankowej lub gwarancji ubezpieczeniowej, której treść i podmiot ją wystawiający zostaną uprzednio uzgodnione z Zamawiającym. Treść gwarancji winna umożliwiać przeniesienie wynikających z niej praw na podmiot finansujący realizację Zamówienia.

4. Udzielenie zamówienia w częściach i składanie ofert częściowych.

Zamawiający nie przewiduje udzielenia zamówienia w częściach i nie dopuszcza składania ofert częściowych

5. Termin wykonania zamówienia.

- 5.1. Zamówienie (za wyjątkiem dostarczenia zezwolenia, o którym mowa w pkt 5.2) winno zostać zrealizowane w terminie do dnia **15.10.2023 r.** Miejsce dostawy ul. Sandomierska 19, 80-051 Gdańsk.
- 5.2. Dostarczenie dla Pojazdu kolejowego zezwolenia, o którym mowa w art. 23b ust. 1 ustawy, z dnia 8 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2020r. poz. 1043 z późniejszymi zmianami), winno nastąpić w terminie nie dłuższym niż **9 miesięcy** od daty dostarczenia Pojazdu kolejowego Zamawiającemu.

6. Prawo opcji.

Zamówienie nie obejmuje prawa opcji.

7. Warunki udziału Wykonawców w postępowaniu zakupowym.

7.1. W postępowaniu zakupowym mogą brać udział wyłącznie Wykonawcy, którzy spełniają następujące warunki:

- a) posiadają kompetencje lub uprawnienia do prowadzenia działalności związanej z realizacją zamówienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów,
- b) znajdują się w sytuacji ekonomicznej i finansowej zapewniającej należyte wykonanie zamówienia,
- c) posiadają niezbędną wiedzę i doświadczenie oraz zdolności techniczne i zawodowe, w szczególności dysponują potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia, w szczególności zrealizował w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności przez Wykonawcę jest krótszy – w tym

okresie, dostawę co najmniej 1 (jednego) pojazdu kolejowego podobnego lub zbliżonego funkcjonalnie do Pojazdu kolejowego stanowiącego przedmiot zamówienia.

7.2. Ocena spełniania warunków udziału w postępowaniu zakupowym zostanie dokonana na zasadzie formuły spełnia – nie spełnia, w oparciu o przedłożone przez Wykonawcę dokumenty i oświadczenia, wskazane w pkt 8 poniżej.

8. Dokumenty i oświadczenia wymagane od Wykonawców.

8.1. Wraz z ofertą, sporządzoną na formularzu, którego wzór stanowi załącznik nr 1 do niniejszych warunków zamówienia, Wykonawca zobowiązany jest do złożenia następujących dokumentów:

- 1) aktualnego odpisu z właściwego rejestru albo z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, wystawionych nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert, jeżeli przepisy nakładają obowiązek ich posiadania;
- 2) oświadczenia, o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu zakupowym podpisanego przez osoby upoważnione do reprezentacji Wykonawcy, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do niniejszych warunków zamówienia,
- 3) pełnomocnictwa dla osób składających w imieniu Wykonawcy oświadczenia woli lub wiedzy, jeżeli umocowanie tych osób do składania oświadczeń w imieniu Wykonawcy nie wynika z wpisów do właściwego rejestru albo ewidencji.

8.2. Jeżeli Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) składa odpis albo informację z odpowiedniego rejestru albo ewidencji, a w przypadku braku takiego rejestru albo ewidencji, inny równoważny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania lub miejsce zamieszkania ma osoba, której dotyczy informacja albo dokument;
- 2) składa dokument lub dokumenty wystawione w kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania, potwierdzające odpowiednio, że:
 - a) nie zalega z opłacaniem podatków, opłat, składek na ubezpieczenie społeczne lub zdrowotne albo że zawarł porozumienie z właściwym organem w sprawie spłat tych należności wraz z ewentualnymi odsetkami lub grzywnami, w szczególności uzyskał przewidziane prawem zwolnienie, odroczenie lub rozłożenie na raty zaległych płatności lub wstrzymanie w całości wykonania decyzji właściwego organu,
 - b) nie otwarto jego likwidacji ani nie ogłoszono upadłości.

Dokumenty, o których mowa pkt 1 i pkt 2 lit. b) powyżej, powinny być wystawione nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert. Dokument, o którym mowa w pkt 2 lit. a) powyżej, powinien być wystawiony nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert.

Jeżeli w kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania lub miejsce zamieszkania ma osoba, której dokument dotyczy, nie wydaje się dokumentów, o których mowa w pkt 1 i 2 powyżej, zastępuje się je dokumentem zawierającym odpowiednio oświadczenie Wykonawcy, ze wskazaniem osoby albo osób uprawnionych do jego reprezentacji lub oświadczenie osoby, której dokument miał dotyczyć, złożone przed notariuszem lub przed organem sądowym, administracyjnym albo organem samorządu zawodowego lub gospodarczego właściwym ze względu na siedzibę lub miejsce zamieszkania Wykonawcy lub miejsce zamieszkania tej osoby.

8.3. W celu potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu zakupowym oraz potwierdzenia, że oferta nie podlega odrzuceniu Wykonawca zobowiązany jest złożyć następujące dokumenty:

- 1) informację z Krajowego Rejestru Karnego wystawioną nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert lub upływem terminu negocjacji, potwierdzającą, że Wykonawca będący osobą fizyczną nie został prawomocnie skazany za przestępstwo:

- a) o którym mowa w art. 165a, art. 181-188, art. 189a, art. 218-221, art. 228-230a, art. 250a, art. 258 lub art. 270-309 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny lub art. 46 lub art. 48 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie,
 - b) o charakterze terrorystycznym, o którym mowa w art. 115 § 20 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny,
- 2) zaświadczenie właściwego naczelnika urzędu skarbowego potwierdzające, że Wykonawca nie zalega z opłacaniem podatków lub innego dokumentu, albo inny dokument potwierdzający okoliczność uzyskania przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu, wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert,
 - 3) zaświadczenie właściwej terenowej jednostki organizacyjnej Zakładu Ubezpieczeń Społecznych albo inny dokument potwierdzający, że Wykonawca nie zalega z opłacaniem składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne albo inny dokument potwierdzający okoliczność uzyskania przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymanie w całości wykonania decyzji właściwego organu, wystawione nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert;
 - 4) wykaz dostawy min. 1 (jednego) pojazdu kolejowego, podobnego lub zbliżonego funkcjonalnie, wykonanego w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności przez Wykonawcę jest krótszy – w tym okresie, wraz z załączeniem dowodów określających, czy ta dostawa została wykonana należycie, przy czym dowodami, o których mowa powyżej, są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego dostawa była wykonywana, a jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze Wykonawca nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie Wykonawcy.

9. Wymagania dotyczące wadium.

Wykonawca zobowiązany jest przed upływem terminu składania ofert wnieść wadium w wysokości **100 000 EUR** (słownie: sto tysięcy 00/100 EUR).

Wadium może być wniesione w jednej lub kilku następujących formach:

- 1) pieniądzu,
- 2) poręczeniach bankowych,
- 3) gwarancjach bankowych,
- 4) gwarancjach ubezpieczeniowych.

Wadium wnoszone w pieniądzu wpłaca się przelewem na rachunek bankowy Zamawiającego prowadzony w **BGŻ BNP PARIBAS** o numerze **17 1600 1303 0004 1001 2230 5021**. W tytule przelewu należy wskazać „wadium w postępowaniu zakupowym nr **PE-531-0031.21**. Kwota wadium wnoszonego w pieniądzu musi zostać zaksięgowana na rachunku bankowym Zamawiającego przed upływem terminu składania ofert.

Wadium wnoszone w formie poręczenia bankowego, gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej wymaga uprzedniego uzgodnienia z Zamawiającym treści dokumentu poręczenia lub gwarancji i podmiotu, który je wystawi.

10. Termin związania ofertą.

Termin związania ofertą wynosi **90 dni** od upływu terminu składania ofert.

11. Komunikacja Wykonawcy z Zamawiającym.

W toku postępowania zakupowego wszystkie dokumenty, z wyjątkiem ofert, są przekazywane Zamawiającemu przez Wykonawców w formie pisemnej lub za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres email: m.zubalski@ppmt.pl oraz energetyka@ppmt.pl

12. Opis sposobu przygotowania ofert.

Ofertę należy złożyć w formie pisemnej.

Oferta winna zostać sporządzona na formularzu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszych warunków zamówienia. Do oferty winny zostać załączone wszystkie dokumenty wskazane w pkt 8 powyżej.

Wszystkie dokumenty w postępowaniu zakupowym są składane przez Wykonawcę w formie oryginału lub kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem przez osoby reprezentujące Wykonawcę.

Dokumenty sporządzone w języku obcym winny być złożone wraz z tłumaczeniem na język polski poświadczonym przez osobę reprezentującą Wykonawcę.

Wszystkie strony oferty ze wszystkimi załączonymi do niej dokumentami winny zostać kolejno ponumerowane.

Wszystkie strony oferty ze wszystkimi załączonymi do niej dokumentami, a także miejsca, w których Wykonawca naniósł zmiany, winny być parafowane przez osobę reprezentującą Wykonawcę.

Oferta wraz ze wszystkimi załączonymi do niej dokumentami winna zostać zbroszurowana.

Oferta winna znajdować się w zamkniętej kopercie zawierającej adnotację „oferta w postępowaniu zakupowym nr PE-531-0031.21 termin składania ofert: 29.07.2021 r.” oraz opatrzonej adresem Wykonawcy.

Zamawiający nie dopuszcza składania ofert wariantowych.

13. Miejsce oraz termin składania ofert.

Oferty w formie pisemnej winny zostać złożone w siedzibie Zamawiającego: ul. Sandomierska 19, 80-051 Gdańsk (Biuro Zarządu – Sekretariat) w terminie do dnia 29.07.2021 r. do godz. 10:00.

14. Opis sposobu obliczenia ceny.

W ofercie Wykonawca winien przedstawić całkowitą cenę Pojazdu kolejowego z wyszczególnionymi składnikami:

- cena netto (za Pojazd kolejowy),
- cena brutto (za Pojazd kolejowy),
- cena jednostkowa netto (za Pojazd kolejowy z zezwoleniem, bez narzędzi, części szybko zużywających się wymaganych przez Zamawiającego),
- ceny poszczególnych narzędzi, części szybko zużywających się wymaganych przez Zamawiającego,

15. Kryteria oceny ofert

Oferty oceniane będą przez Zamawiającego w oparciu o przedłożone przez Wykonawcę dokumenty i oświadczenia, z uwzględnieniem następujących kryteriów i ich znaczenia:

L.p.	OPIS KRYTERIÓW OCENY	ZNACZENIE [%]	MAX PUNKTY [pkt]
1	Kryterium: Cena „C”	55%	55
2	Kryterium: Zachowanie skrajni Pojazdu „STPK1”	10%	10
3	Kryterium: Zachowanie skrajni Pojazdu „STPK2”	12%	12
4	Kryterium: Prędkość do 100 km/h „PPK”	6%	6
5	Kryterium: Odsuw masztu z systemem prowadzącym przewody jezdne „RPJ”	5%	5
6	Kryterium: Urządzenie rejestrujące „URPD”	2%	2
7	Kryterium: Gwarancja „GW”	10%	10

- **Kryterium „Cena (dalej „C”)”:**

Kryterium „C” będzie rozpatrywane na podstawie ceny brutto za dostarczenie Pojazdu kolejowego, podanej przez Wykonawcę na Formularzu Oferty.

Zamawiający ofercie o najniższej cenie przyzna **55 punktów**, a każdej następnej zostanie przyporządkowana liczba punktów proporcjonalnie mniejsza, według wzoru:

$$C = \frac{C_{min.}}{C_o.} \times 55 \text{ pkt}$$

gdzie :

$C_{min.}$ - najniższa cena brutto z ocenianych ofert (zł)

$C_o.$ - cena brutto badanej oferty (zł)

Uwaga:

Jeżeli złożono ofertę, której wybór prowadziłby do powstania obowiązku podatkowego Zamawiającego zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług w zakresie dotyczącym wewnątrzspółnotowego nabycia towarów, Zamawiający w celu oceny takiej oferty dolicza do przedstawionej w niej ceny podatek od towarów i usług, który miałby obowiązek wpłacić zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- **Kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 895 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie będzie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273” (dalej „STPK1”):**

Kryterium „STPK1” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty informacji o spełnieniu wymagania „TAK” lub niespełnieniu wymagania „NIE”.

Punkty zostaną przyznane wg poniższych zasad:

- NIE – 0 punktów,
- TAK – 10 punktów,

Uwaga:

- 1) W przypadku pozostawienia w Formularzu Oferty pustego miejsca lub wskazania innych znaków niż „TAK” lub „NIE” Zamawiający uzna, iż Wykonawca nie spełnia kryterium i przyzna 0 punktów.
- 2) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów.

- **Kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 1100 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie będzie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273 - STPK2” (dalej „STPK2”):**

Kryterium „STPK2” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty informacji o spełnieniu wymagania „TAK” lub niespełnieniu wymagania „NIE”.

Punkty zostaną przyznane wg poniższych zasad:

- NIE – 0 punktów,

- TAK – 12 punktów,

Uwaga:

- 1) W przypadku pozostawienia w Formularzu Oferty pustego miejsca lub wskazania innych znaków niż „TAK” lub „NIE” Zamawiający uzna, iż Wykonawca nie spełnia kryterium i przyzna 0 punktów.
- 2) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 12 punktów.

- **Kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość wykonywania jazd transportowych z własnym napędem z prędkością do 100 km/h” (dalej „PPK”):**

Kryterium „PPK” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty informacji o spełnieniu wymagania „TAK” lub niespełnieniu wymagania „NIE”.

Punkty zostaną przyznane wg poniższych zasad:

- NIE – 0 punktów,
- TAK – 6 punktów,

Uwaga:

- 1) W przypadku pozostawienia w Formularzu Oferty pustego miejsca lub wskazania innych znaków niż „TAK” lub „NIE” Zamawiający uzna, iż Wykonawca nie spełnia kryterium i przyzna 0 punktów.
- 2) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 6 punktów.

- **Kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość regulacji odsuwu masztu z systemem prowadzącym przewody jezdne w lewo i prawo co najmniej po 0,75 m od osi toru na wysokości prowadzenia przewodów jezdnych” (dalej „RPJ”):**

Kryterium „RPJ” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty informacji o spełnieniu wymagania „TAK” lub niespełnieniu wymagania „NIE”.

Punkty zostaną przyznane wg poniższych zasad:

- NIE – 0 punktów,
- TAK – 5 punktów,

Uwaga:

- 1) W przypadku pozostawienia w Formularzu Oferty pustego miejsca lub wskazania innych znaków niż „TAK” lub „NIE” Zamawiający uzna, iż Wykonawca nie spełnia kryterium i przyzna 0 punktów.
- 2) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 5 punktów.

- **Kryterium „Pojazd kolejowy niezależnie od zabudowanego systemu GPS, zostanie wyposażony w urządzenie rejestrujące przebytą drogę Pojazdu kolejowego” (dalej „URPD”):**

Kryterium „URPD” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty informacji o spełnieniu wymagania „TAK” lub niespełnieniu wymagania „NIE”.

Punkty zostaną przyznane wg poniższych zasad:

- NIE – 0 punktów,
- TAK – 2 punkty,

Uwaga:

- 1) W przypadku pozostawienia w Formularzu Oferty pustego miejsca lub wskazania innych znaków niż „TAK” lub „NIE” Zamawiający uzna, iż Wykonawca nie spełnia kryterium i przyzna 0 punktów.
- 2) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 2 punkty.

• **Kryterium „Okres gwarancji” (dalej „GW”):**

Kryterium „GW” będzie rozpatrywane na podstawie podanej przez Wykonawcę w Formularzu Oferty ilości miesięcy gwarancji.

Punkty zostaną przyznane za okres gwarancji wg poniższych zasad:

- 24 miesiące – 0 punktów,
- 36 miesięcy – 5 punktów,
- 48 miesięcy – 10 punktów

Uwaga:

- 1) Wykonawca powinien w Formularzu Oferty wskazać ilość miesięcy, na którą udzieli gwarancji.
- 2) Wskazana w Formularzu Oferty liczba miesięcy gwarancji powinna przyjmować wartość liczb całkowitych: 24 lub 36 lub 48.
- 3) W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ocena oferty

Za najkorzystniejszą zostanie uznana oferta Wykonawcy, który spełni wszystkie postawione w Warunkach Zamówienia warunki oraz uzyska łącznie największą liczbę punktów (P) stanowiących sumę punktów przyznanych w ramach każdego z podanych kryteriów, wyliczoną zgodnie z poniższym wzorem:

$$P = P(C) + P(STPK1) + P(STPK2) + P(PPK) + P(RPJ) + P(URPD) + P(GW)$$

gdzie:

- **P(C)** – liczba punktów przyznana ofercie ocenianej w kryterium „Cena”,
- **P(STPK1)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 895 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie będzie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273”,
- **P(STPK2)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość instalowania bębnow drewnianych o wysokości w zakresie 800 - 2000 mm, szerokości w zakresie 650 - 1100 mm, ciężarze do 2600 kg, z otworem okrągłym i kwadratowym oraz jednocześnie podczas wykonywania prac związanych z wyciąganiem i zwijaniem sieci trakcyjnej co najmniej do wysokości 3,80 m od główki szyny żaden z elementów Pojazdu kolejowego oraz ładunku nie będzie przekraczał nominalnej skrajni taboru G2: wg PN-EN 15273”,
- **P(PPK)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „Pojazd kolejowy będzie miał możliwość wykonywania jazd transportowych z własnym napędem z prędkością do 100 km/h”,

- **P(RPJ)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „**Pojazd kolejowy będzie miał możliwość regulacji odsuwu masztu z systemem prowadzącym przewody jezdne w lewo i prawo co najmniej po 0,75 m od osi toru na wysokości prowadzenia przewodów jezdnych**”,
- **P(URPD)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „**Pojazd kolejowy niezależnie od zabudowanego systemu GPS, zostanie wyposażony w urządzenie rejestrujące przebytą drogę Pojazdu kolejowego**”,
- **P(GW)** – ilość punktów uzyskanych w kryterium „**Okres gwarancji**”.

16. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy.

Przed zawarciem umowy zakupowej Wykonawca zobowiązany będzie wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy na realizację zamówienia w wysokości **10%** łącznej ceny brutto za wykonanie całości udzielonego Wykonawcy zamówienia.

Zabezpieczenie należytego wykonania umowy może być wnoszone w jednej lub kilku następujących formach:

- a) w pieniądzu,
- b) poręczeniach bankowych,
- c) gwarancjach bankowych,
- d) gwarancjach ubezpieczeniowych.

W przypadku wniesienia wadium w pieniądzu, na wniosek Wykonawcy wadium podlega zaliczeniu na poczet zabezpieczenia należytego wykonania umowy zakupowej.

Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zakupowej wnoszone w formie poręczenia bankowego, gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej wymaga uprzedniego uzgodnienia z Zamawiającym treści dokumentu poręczenia lub gwarancji i podmiotu, który je wystawi.

W trakcie realizacji umowy na realizację zamówienia Wykonawca może dokonać zmiany formy zabezpieczenia należytego wykonania umowy na jedną lub kilka form wskazanych powyżej, pod warunkiem zachowania ciągłości i wysokości zabezpieczenia.

17. Wzór umowy zakupowej.

Wzór umowy zakupowej stanowi Załącznik nr 3 do niniejszych warunków zamówienia.

18. Negocjacje handlowe.

Zamawiający przewiduje przeprowadzenie negocjacji handlowych z Wykonawcami, których oferty nie podlegają odrzuceniu. Przedmiotem negocjacji będą wszystkie parametry odnoszące się do przedmiotu i warunków realizacji zamówienia.

W wyniku przeprowadzenia negocjacji handlowych Zamawiający może wprowadzić do warunków zamówienia zmiany.

Po przeprowadzeniu negocjacji handlowych Zamawiający przekaze Wykonawcom informacje o zmianach w warunkach zamówienia oraz zaprosi ich do złożenia ofert ostatecznych.

19. Zmiany umowy zakupowej.

Zmiany umowy zakupowej możliwe będą wyłącznie w następujących przypadkach:

- a) gdy zmiany nie są istotne w stosunku do treści umowy zakupowej,
- b) gdy Zamawiający przewidział możliwość dokonania istotnej zmiany umowy zakupowej w jej treści i określił warunki oraz zakres takiej zmiany;
- c) zmiany są konieczne ze względu na uzasadniony interes Zamawiającego lub wystąpienie szczególnych okoliczności, których nie można było przewidzieć w chwili zawierania umowy zakupowej

Lista załączników:

Załącznik nr 1 – Formularz oferty,

Załącznik nr 2 – Wzór oświadczenia o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu zakupowym,

Załącznik nr 3 – Wzór umowy zakupowej

Sporządził:

.....

.....

.....

Zatwierdził:

.....